

# Ferrari 250 P 1963

1er Le Mans 1963: Scarfiotti-Bandini sur 0814 (n°21)

3e Le Mans 1963: Parkes-Maglioli sur 0810 (n°22).

Ab. LeMans 1963: Surtees-Mairesse sur 0812 (n°23)

1er Nürburgring 1963: Surtees-Mairesse sur 0812 (n°110)

## Pièces résine:

- 1 carrosserie *rouge Rosso Corsa*
- 1 chassis *aluminium*
- 1 arceau/aileron *rouge Rosso Corsa*
- 1 dessous d'avant *rouge Rosso Corsa*
- 1 tableau de bord *aluminium/ noir*
- 1 cloison arrière *aluminium*
- 2 cloisons latérales G & D *aluminium*
- 1 ensemble de sièges *Bleu moyen*

## White Metal:

- 2 bouchons d'essence

## Pièces tournées:

- 2 pots d'échappement
- 1 levier de vitesse
- 1 moyeu de volant
- 2 phares
- 2 clignotants
- 6 feux de plaque
- 2 feux arrières

## Divers:

- 2 roues fils avants
- 2 roues fils arrières
- 2 pneus avants
- 2 pneus arrières
- 2 axes 1.5mm
- 2 vis 2.2x6.5
- 2 demi-jantes de volant
- 1 pare-brise thermoformé
- 1 jeu de couvre-phares thermoformés
- 2 plexis de clignotants laser
- 1 planche de photodécoupe laiton
- 1 planche de photodécoupe nickelée
- 1 planche de décals

## Resin parts:

- 1 body *Red Rosso Corsa*
- 1 chassis *Silver*
- 1 roll-bar/wing *Red Rosso Corsa*
- 1 plate for underside front *Red Rosso Corsa*
- 1 dashboard *Silver/ satin black*
- 1 rear bulkhead *Silver*
- 2 side frames (RH&LH) *Silver*
- 1 set of seats *Medium blue*

## White Metal:

## Turned parts:

- 2 exhaust pipes
- 1 gear stick
- 1 steering wheel hub
- 2 headlights
- 2 turnlights
- 6 id. lights
- 2 rear lights

## And...

- 2 front wired wheels
- 2 rear wired wheels
- 2 front tyres
- 2 rear tyres
- 2 axles 1.5mm
- 2 screws 2.2x6.5mm
- 2 half rims of steering wheel
- 1 vacformed windshield
- 1 set of 2 vacformed headlights covers
- 2 laser-printed turnlights covers
- 1 sheet of brass p/e parts
- 1 sheet of plated p/e parts
- 1 sheet of decals

## Photodécoupes:

- P1(x2)= papillons de roues droites / RH knock-off caps
- P2(x2)= papillons de roues gauches / LH knock-off caps
- P3= rétroviseur (suivant version) / mirror (depends on car)
- P4= rétroviseur (suivant version) / mirror (depends on car)
- P5= non utilisé ici / no use for this model
- P6= grille de vitesses / gear grid
- P7(x4)= lève-vites / quick liftjacks points
- P8= bague de cloison arrière
- P9(x4+1)= attaches-capot *cuir* / bonnet fasteners *leather*
- P10= Grille avant / front grille
- P11= bras d'essuie-glace *noir satiné* / wiper arm *satin black*
- P12= volant / steering wheel
- P13(x)= freins avants / front brakes
- P14(x2)= clignotants avants / front turnlights
- P15(x2)= antibrouillards / foglights
- P16(x2)= baguettes latérales / side strips
- P17(x3)= attaches-capots / bonnet fasteners
- P18= repose-pieds / footrest
- P19= pédalier / pedals

## B6= essuie glace *noir satiné* / wiper *satin black*

## Coller avant peinture / Glue before painting red:

- B1=armature de vitre sur porte droite / RH side screen frame
- B2(G&D)= grilles arrières / rear grilles
- B3(G&D)= grilles arrières 0810 / rear grilles of 0810
- B4= armature horizontale du pare-brise / horizontal frame of windshield
- B5=armature de vitre sur porte gauche / LH side screen frame
- B7= armature de pare-brise / windshield frame

1

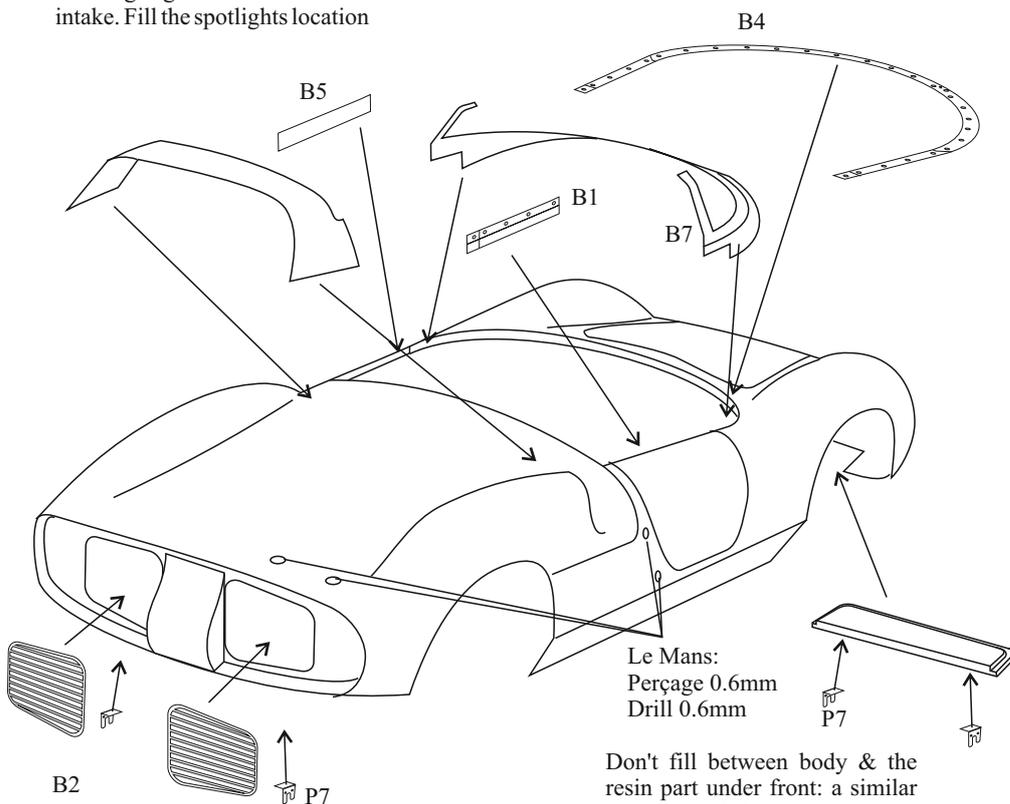
Avant peinture:  
Before painting:

Form B7 with help of a rounded wooden brush (and your fingers), to get it the same curve as body; Glue strongly (Epoxy two-components), and add B4 & B1/B5.

Nürburgring: Remove the small LH air intake. Fill the spotlights location

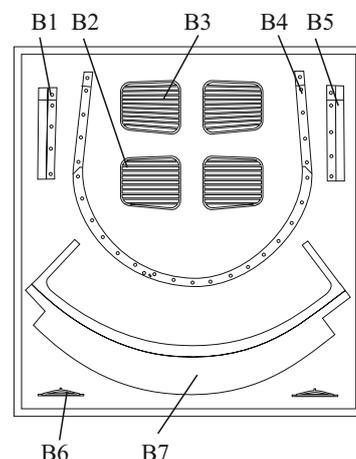
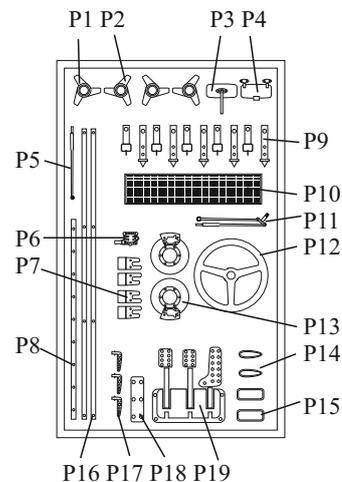
Formez B7 à l'aide d'un manche rond de pinceau et de vos doigts, de façon à lui faire épouser le bord de carrosserie; Collez fortement (époxy). Ajoutez B4 et B1/B5.

Supprimez la petite prise d'air latérale gauche sur la version Nürburgring, et bouchez l'emplacement des phares additionnels



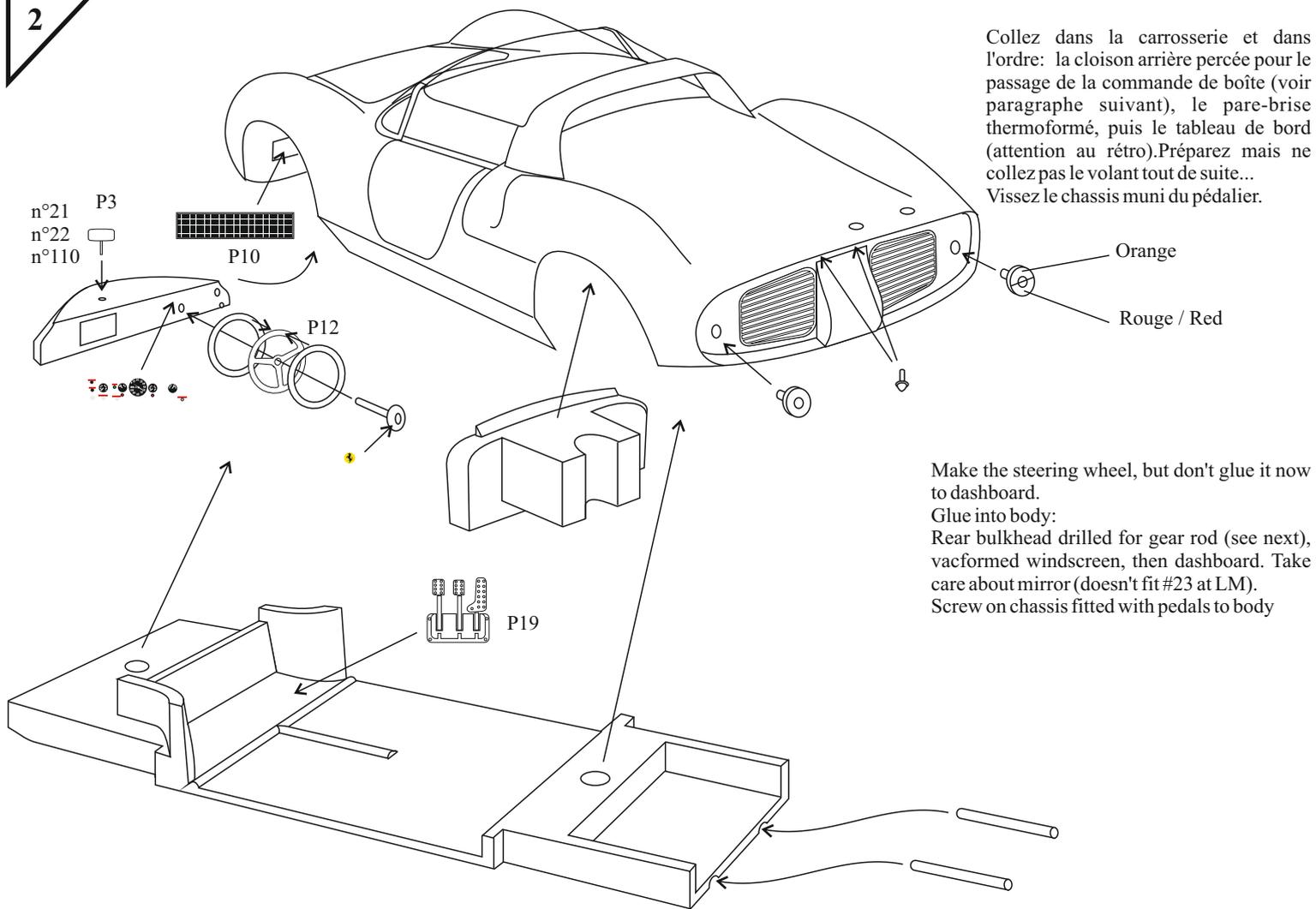
Le Mans:  
Perçage 0.6mm  
Drill 0.6mm

Don't fill between body & the resin part under front: a similar plate was existing.



Ne mastiquez pas le joint de la pièce résine venant en dessous de l'avant: une tôle similaire existe sur les voitures!

2

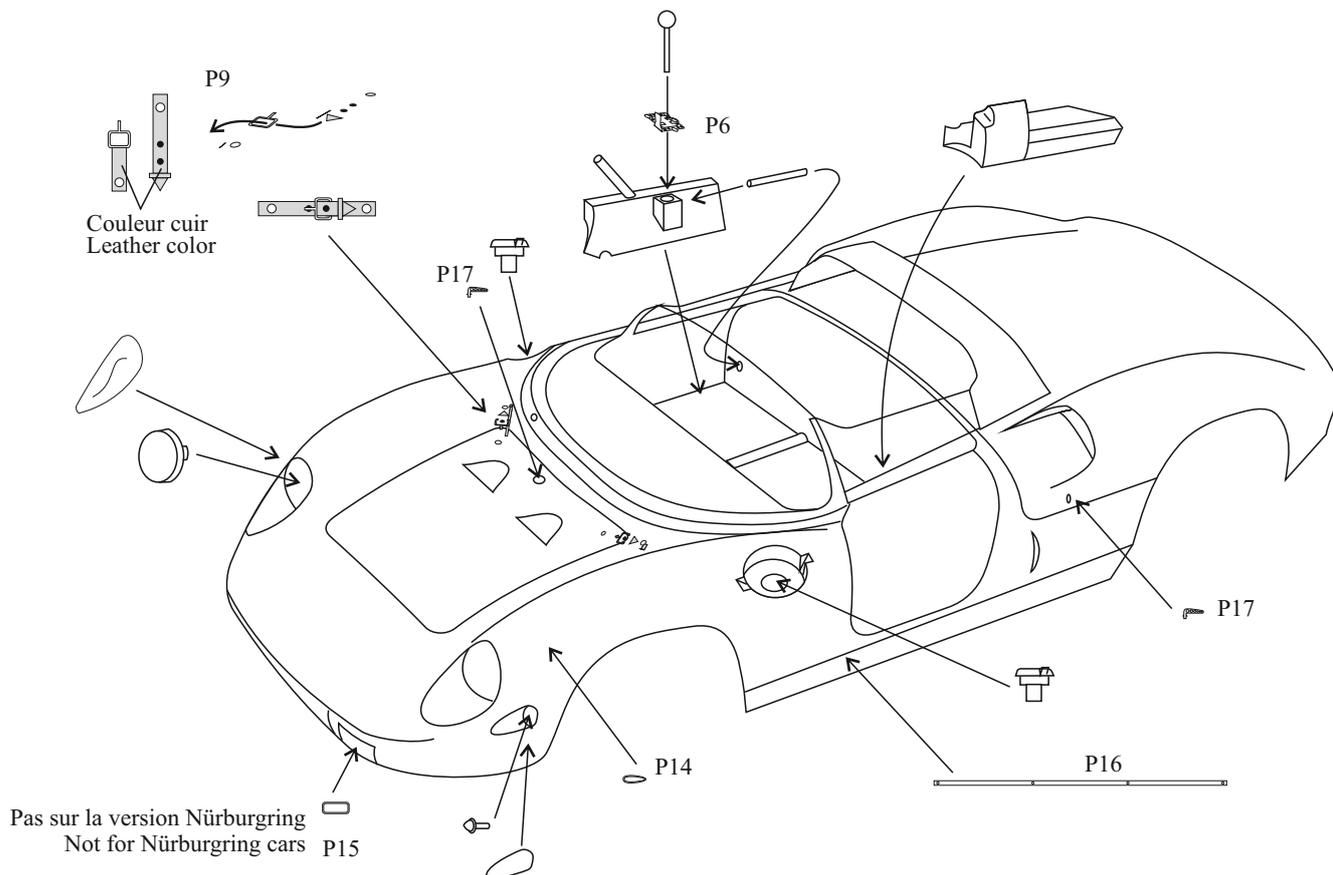


Collez dans la carrosserie et dans l'ordre: la cloison arrière percée pour le passage de la commande de boîte (voir paragraphe suivant), le pare-brise thermoformé, puis le tableau de bord (attention au rétro). Préparez mais ne collez pas le volant tout de suite...  
Vissez le chassis muni du pédalier.

Make the steering wheel, but don't glue it now to dashboard.  
Glue into body:  
Rear bulkhead drilled for gear rod (see next), vacformed windscreen, then dashboard. Take care about mirror (doesn't fit #23 at LM).  
Screw on chassis fitted with pedals to body

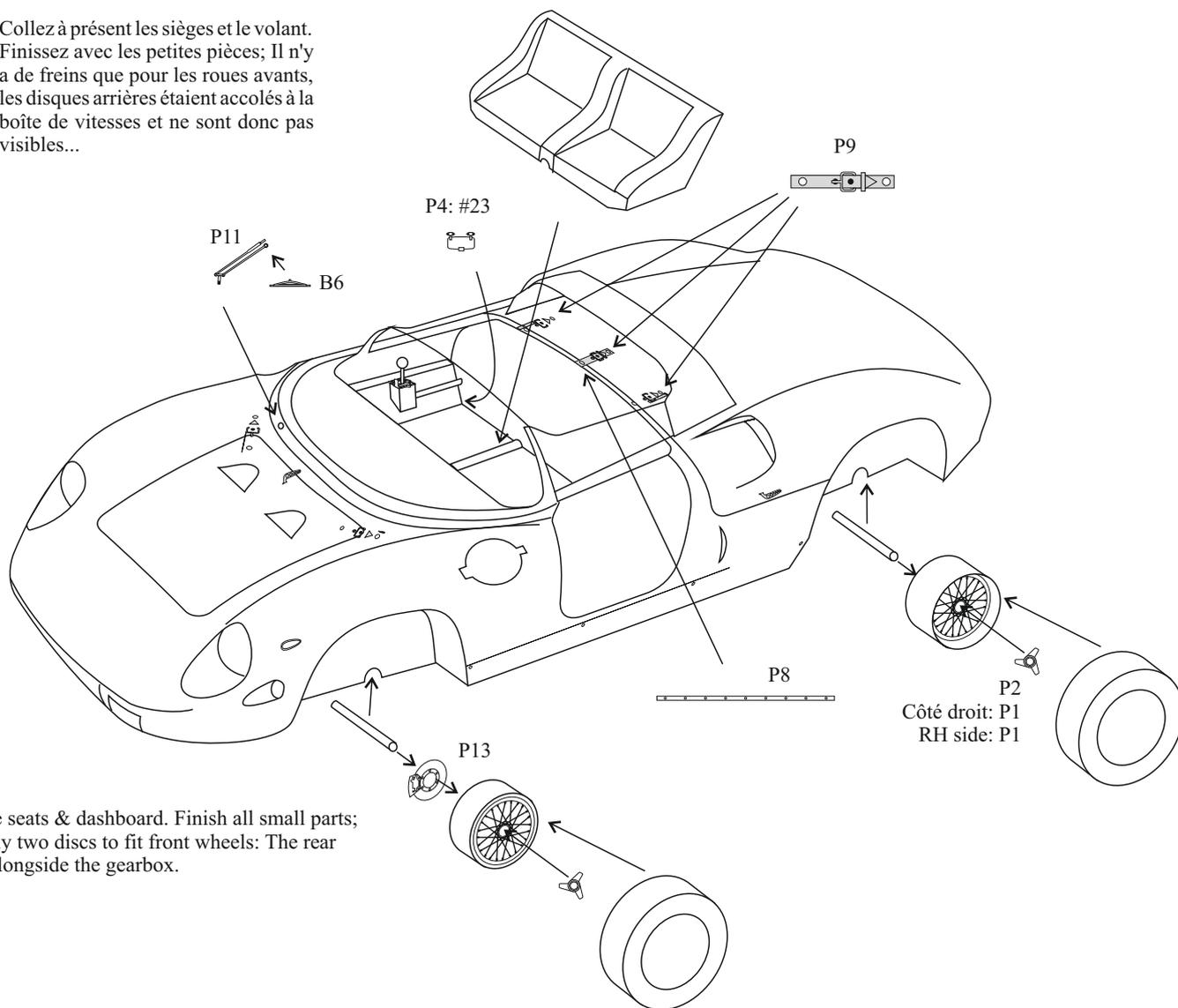
3

Collez maintenant les cloisons latérales; utilisez une tige d'épingle pour réaliser la tringle de commande de boîte de vitesses  
Now glue side plates; use a pin to make the gear rod between gear stick & bulkhead.

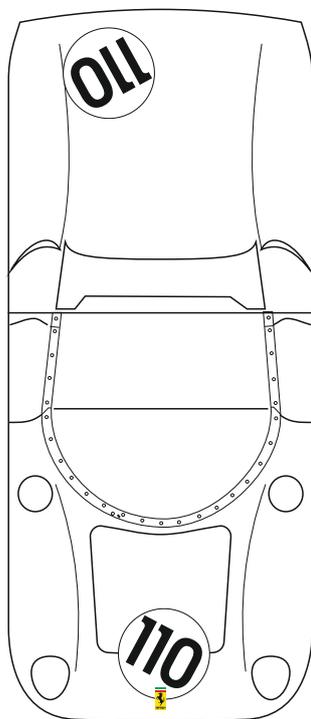


Pas sur la version Nürburgring  
Not for Nürburgring cars

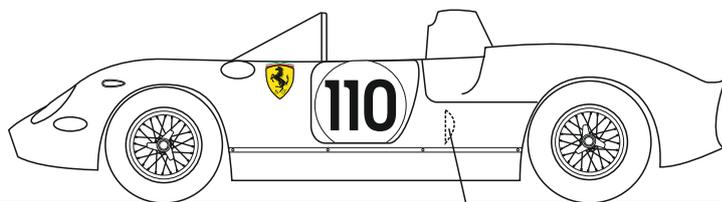
Collez à présent les sièges et le volant.  
 Finissez avec les petites pièces; Il n'y a de freins que pour les roues avant, les disques arrières étaient accolés à la boîte de vitesses et ne sont donc pas visibles...



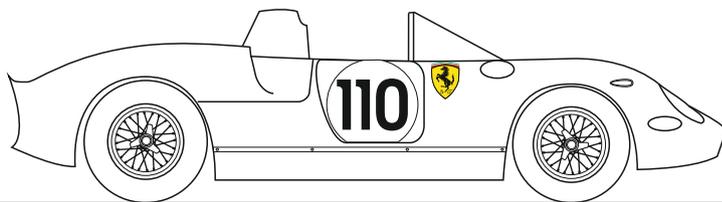
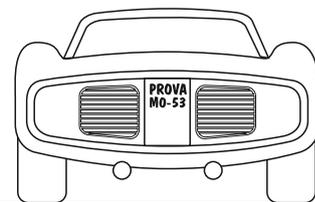
Now glue the seats & dashboard. Finish all small parts; There are only two discs to fit front wheels: The rear discs were alongside the gearbox.



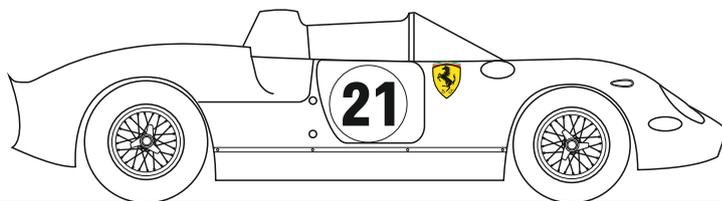
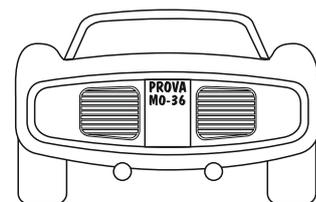
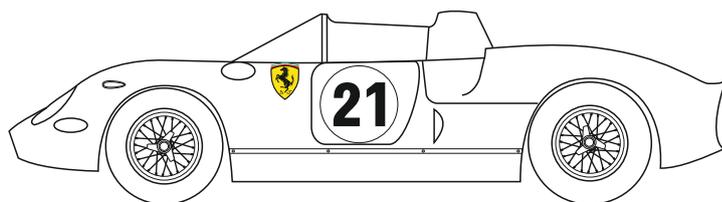
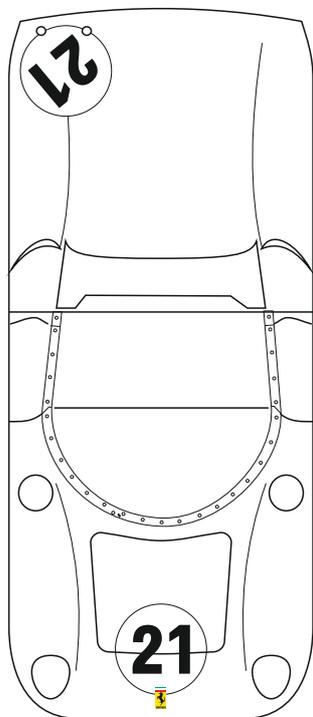
ADAC 1000kms, Nürburgring 1963  
 0812: John Surtees-Willy Mairesse, 1ers



Oter  
 To remove



24 Heures du Mans 1963:  
 1ers: Scarfiotti-Bandini sur 0814 (n°21)  
 3es: Parkes-Maglioli sur 0810 (n°22).  
 Ab.: Surtees-Mairesse sur 0812 (n°23)



### 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 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 dus 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 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.