

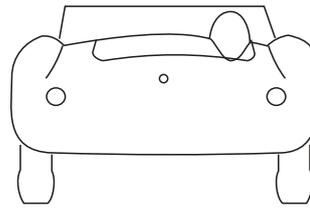
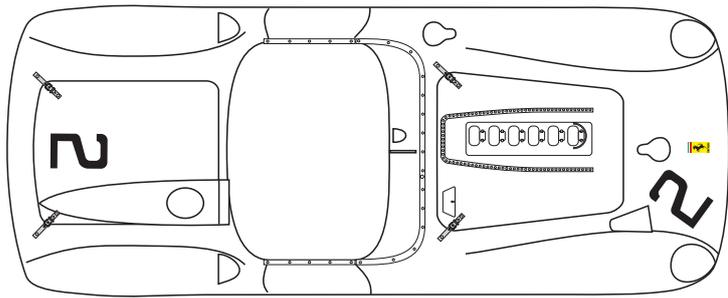
Ferrari 250 Testa Rossa TR59/60

2e Argentine 1960: N°2: 0770, Von Trips-Ginther

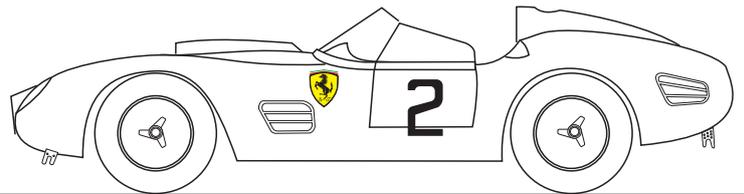
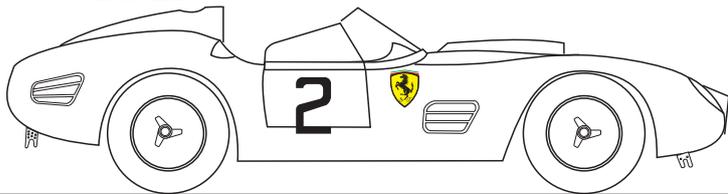
Sebring 1960: n°7, 0774, Ginther-Daigh

Targa Florio 1960: n°202, 0772, Allison-Ginther

3e Nürburging 1960: n°2, 0770, Mairesse-Allison-Hill



Argentine 1960



Pièces résine:

- 1 coque *Rouge Rosso Corsa*
- 1 chassis *noir satiné, habitacle aluminium*
- 1 partie arrière-dessous de coque *Rosso Corsa*
- 2 sièges *bleu roi*
- 1 appuie-tête *bleu roi*
- 1 rétroviseur *rouge*
- 1 bêche à huile *aluminium*

White Metal:

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

Pièces tournées:

- 12 trompettes d'admission
- 4 tromblons d'échappements
- 1 moyeu de volant
- 2 feux arrières
- 3 feux de plaque
- 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
- 2 plexis de phares thermoformés
- 1 pare-brise thermoformé
- 1 prise d'air de capot thermoformée
- Rhodoïd pour pare-moustiques
- 1 décal
- 1 planche de photodécoupe nickelée
- 1 planche de photodécoupe acier

Resin parts:

- 1 body *red Rosso Corsa*
- 1 chassis *satin black, cockpit=Silver*
- 1 underside rear part of body *red*
- 2 seats *medium blue*
- 1 headrest *medium blue*
- 1 mirror *red*
- 1 oil tank *silver*

White metal

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

Machined parts:

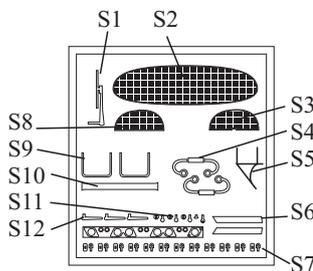
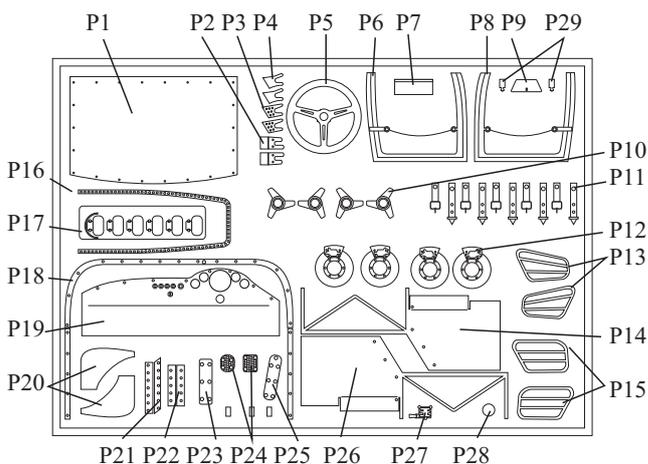
- 12 trumpets
- 4 exhausts
- 1 steering wheel hub
- 2 rear lights
- 1 id. light
- 2 headlights
- 2 spotlights
- 1 gear stick

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
- 2 vacformed headlights covers
- 1 vacformed windscreen
- 1 vacformed bonnet scoop
- acetate for small screen
- 1 decal
- 1 sheet of plated p/e parts
- 1 sheet of steel p/e part

Photodécoupes:

- P1= cloison arrière / rear bulkhead
- P2(x2)= lève-vites avants *rouge* / front quick liftjacks points *red*
- P3(x2)= lève-vites arrières *rouge* / rear quick liftjacks points *red*
- P4(x2)= non utilisé ici / no use for this model
- P5= volant / steering wheel
- P6= intérieur de porte gauche *noir satiné* / LH door inner *satin black*
- P7= déflecteur d'admission / trumpets deflector
- P8= intérieur de porte droite *noir satiné* / RH door inner *satin black*
- 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= entourage de pare-brise *rouge* / windscreen surround *red*
- P19= tableau de bord / dashboard
- P20(x2)= non utilisé ici / no use for this model
- P21= Saute-vent Sebring *rouge* / Sebring small screen plate *red*
- P22= Saute-vent Targa Florio *rouge* / Targa small screen plate *red*
- 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= glace de rétroviseur / mirror glass
- P29(x2)= sigles Pinin Farina / Pinin Farina badges
- S1= essuie-glace / wiper
- S2= grille de calandre / front grille
- S3= non utilisé ici / no use for this model
- S4(x2)= charnières de portes / doors hinges
- S5= support central interne de pare-brise / inside central screen frame
- S6(x2)= supports latéraux de pare-brise / side screen frames
- S7(x10+2)= attaches de capote / hood fasteners
- S8= grille d'entrée d'air / scoop grille
- S9(x2)= supports d'échappement / exhausts hangers
- S10= support extérieur de pare-brise / outside central screen frame
- 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



BP108
79 rue Henri Dillies 59155 FACHES THUMESNIL
FRANCE
Tel: (33) 03 20 53 82 97. Fax(33) 03 20 85 98 37

Avant peinture:

Collez et mastiquez la partie inférieure de l'arrière. Collez les entourages de pare-brise et de prise d'air P18 et P16, les bavettes P20, la trappe P9 (en position ouverte?), les lève-vitres P2/P3.

Percages:

0.3mm pour les attaches-capot S12, les attaches de capote S7, 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 et les feux arrière.

1.5mm pour les puits de vis et les échappements.

Before Painting:

Glue the rear part under body, and fill around carefully with putty. Glue P16 & P18, also mudguards P20, P9 (open?) and P2/P3.

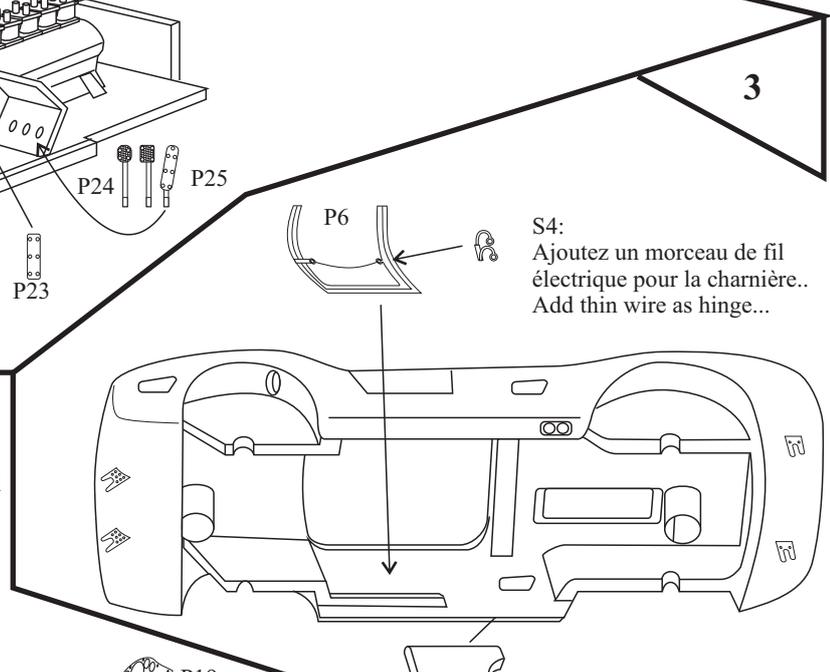
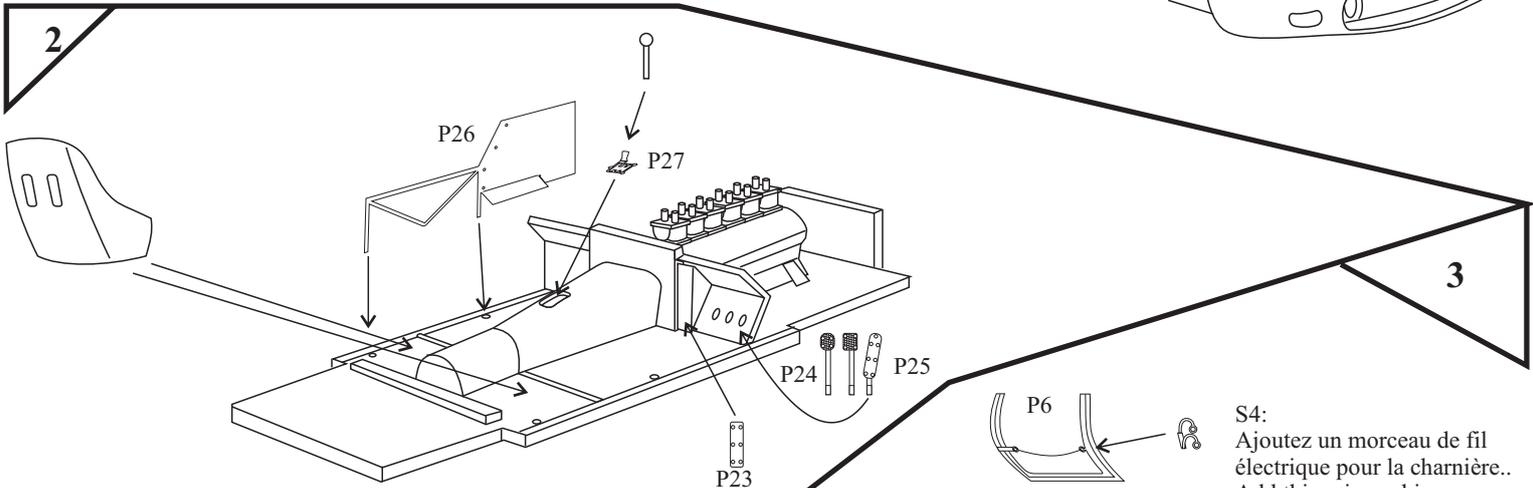
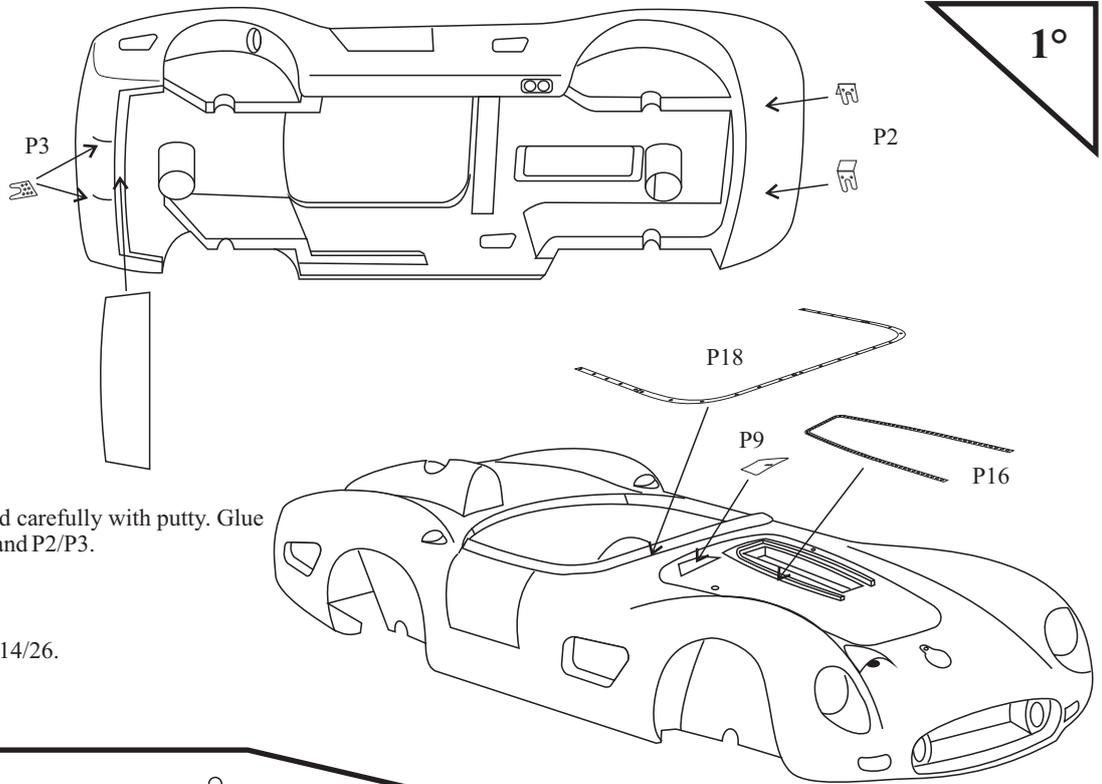
Drilling:

0.3mm for fasteners S12, S7, S11.

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

1mm for steering wheel hub and rear lights

1.5mm for screws and exhausts pipes

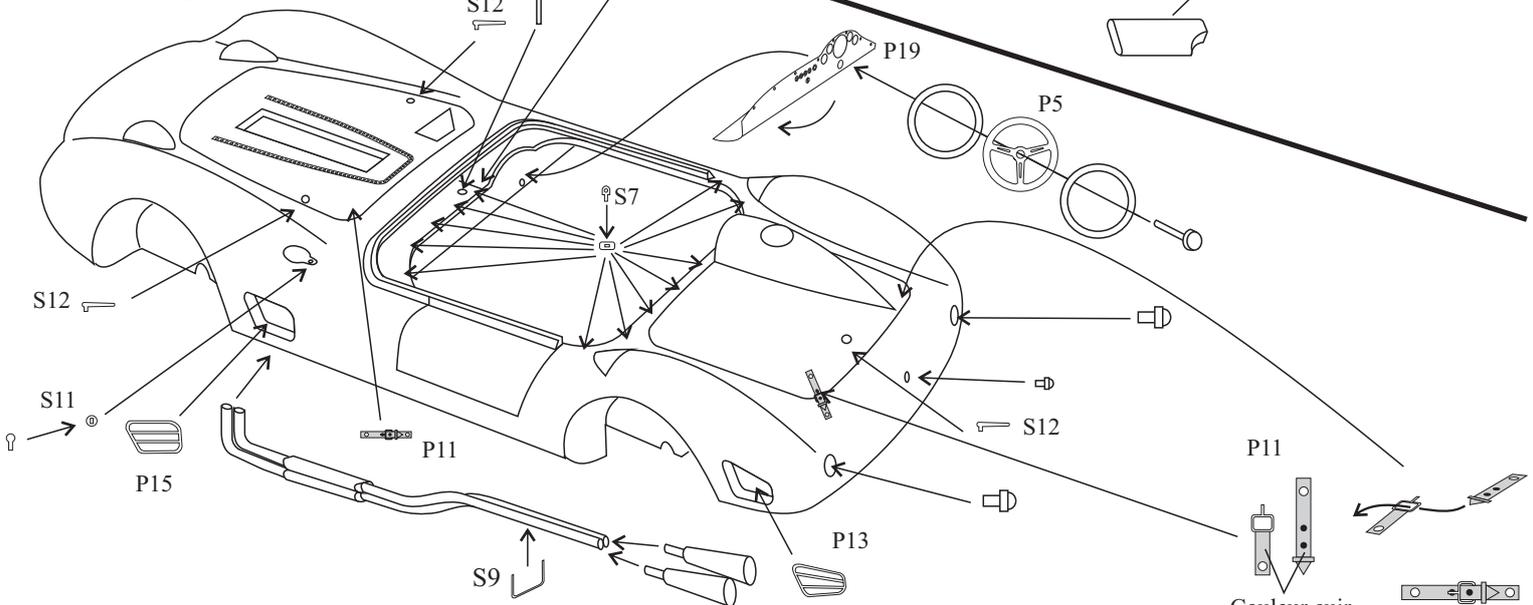


S4: Ajoutez un morceau de fil électrique pour la charnière.. Add thin wire as hinge...

4 Vissez le chassis sur la caisse
Screw chassis to body.

Rétro: Utilisez du fin fil électrique pour la tige...
Mirror: use thin electrical wire as a rod...

Piez le tableau de bord à l'aide d'une tige, pour conserver un arrondi...
Fold P19 dashboard using a rod, to get it round on folding line ..



Couleur cuir

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

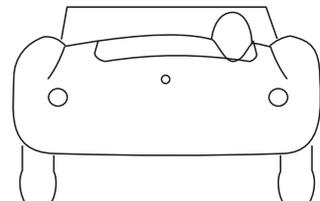
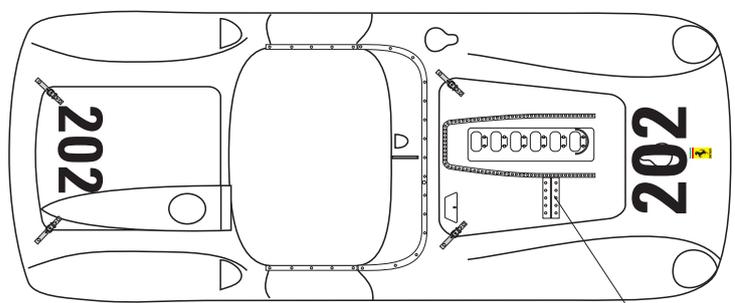
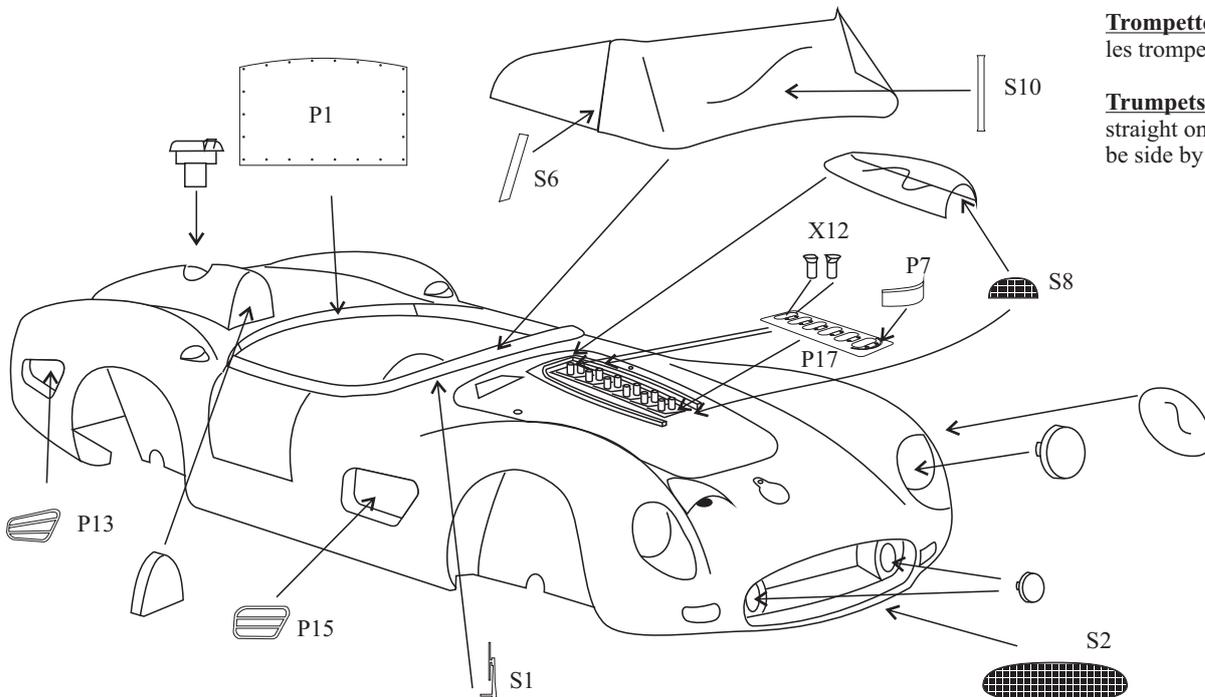
Trumpets: using a needle file, make a straight on operture, the trumpets have to be side by side.

Vitrages:

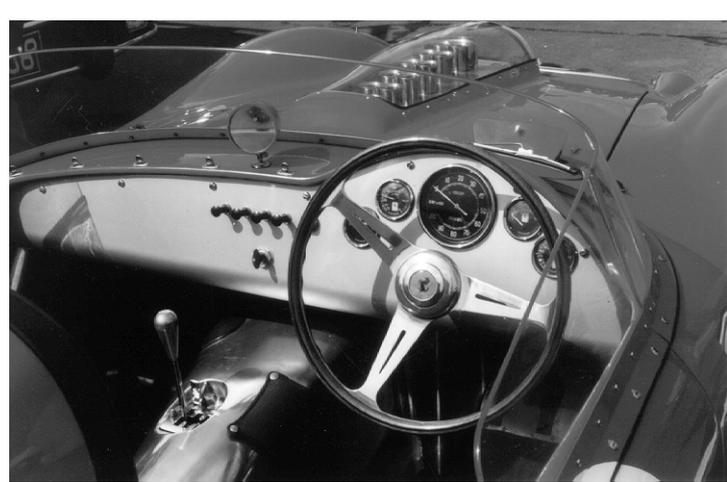
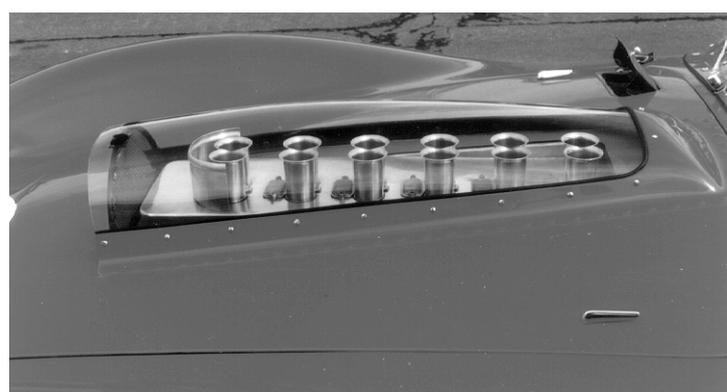
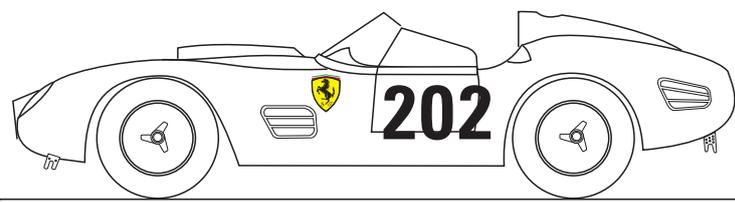
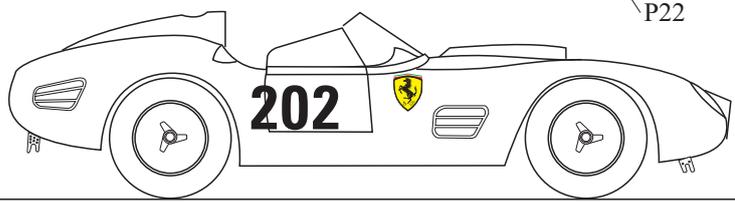
Découpez largement les thermoformages, vérifiez leur positionnement et finissez l'ajustage à la lime. Collez à l'aide d'une colle blanche (MicroScale Liqui Tape)

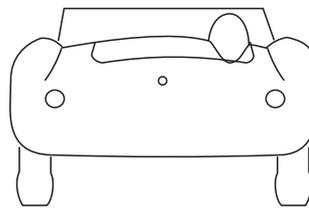
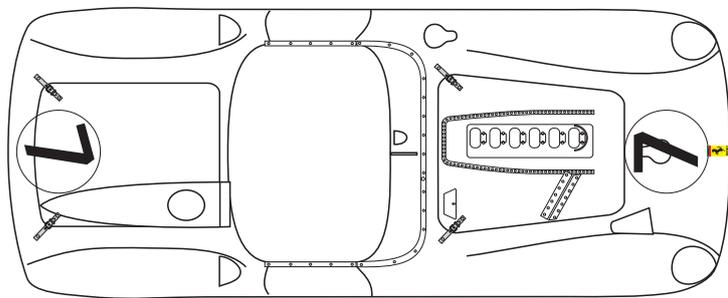
Windows:

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

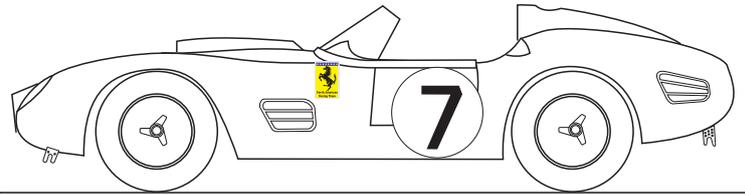
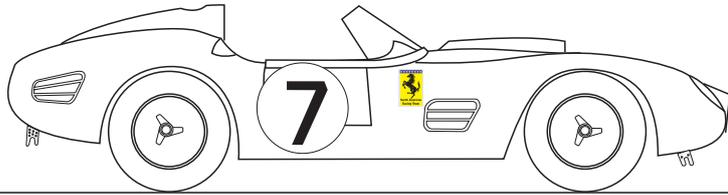


Targa Florio 60





Sebring 1960



CONSEILS DE MONTAGE

Commençons par vérifier ce kit que vous avez entre les mains. Voyez par rapport au plan s'il ne manque aucune pièce. 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 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 dégraisage soigneux, votre apprêt et/ou peinture ne tenait pas, ou faisait des auréoles, 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, 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!!

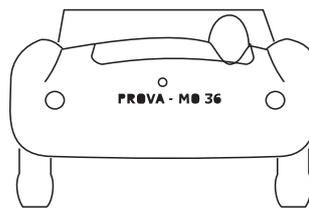
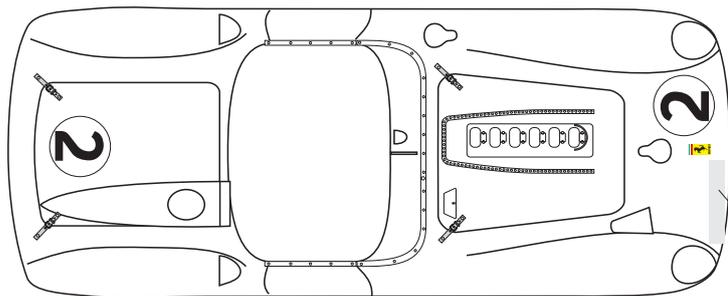
BUILDING INSTRUCTIONS

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.



Nürburgring 1960

Nb: Les prises d'air arrières étaient scotchées...

Rear air scoops were covered by adhesive tape...

Bande blanche
White stripe

