

43/74a

Talbot Lago Grand Sport

Chambas, spyder carrosserie Tunesi
24 heures du Mans 1951: n°11, Chambas-Morel, 17emes

Après deux éditions des 24 Heures du Mans avec son coupé, André Chambas, soucieux d'améliorer les performances de son auto, la fit recarrosser en spyder (plus léger) par Tunesi. Moins esthétique, mais à priori plus efficace, la voiture n'ira cependant prendre que la 17e place, avec 30 kms de moins qu'en 1950!

Pour 1952, il faudra lui adjoindre un compresseur!

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

Pièces résine:

1 carrosserie #1 **Bleu France RAL 5015**

1 châssis #2 *Moquette bleu turquoise, intérieur cuir naturel*

2 sièges #4 *cuir naturel*

1 radiateur #5 *Noir satiné*

Pièces tournées:

1 éclairage de plaque #6

2 phares résinés 5.5mm #7

2 phares résinés 4.5mm #8

2 feux arrières 1.5mm #9

1 pot d'échappement #10

1 moyeu de volant #11

Divers

4 roues fil 12.5mm #12

4 pneus #13

2 axes 2 mm #14

2 vis #15

1 tube alu pour colonne de direction #16

2 demis volants #17 *Noir*

1 pare-brise thermoformé

1 planche de photodécoupe nickelée

1 planche de décals

Resin parts:

1 body #1 **French blue RAL 5015**

1 chassis #2 *Natural leather, carpet: turkish blue*

2 seats #4 *Natural leather*

1 front cooler #5 *Satin black*

Machined parts:

1 id.light #6

2 headlights #7

2 spotlights #8

2 rear lights #9

1 exhaust pipe #10

1 steering hub #11

And...

4 19" wired wheels #12

4 tyres #13

2 axle rods #14

2 screws #15

1 aluminium pipe for steering #16

2 half rims of st.wheel #17 *Black*

1 vacformed windscreen

1 sheet of nickel plated photoetched parts

1 sheet of decals

Photodécoupes / photoetched parts:

P1= levier de vitesse Cotal / Cotal gear stick

P2= élément de système Cotal / part of cotal system

P3= élément de système Cotal / part of cotal system

P4(x2)= partie centrale d'attache-capot / central part of bonnet fasteners

P5(x2)= attache-capot avant / front fasteners

P6(x2)= attache-capot avant / front fasteners

P7= grille de calandre / calandar grille

P8= couvre-tonneau/ cover tonneau

P9= sigle du coupé, non utilisé ici / Coupe logo, no use fot this one

P10= grille de prise d'air, non utilisé ici / air intake grill, no use

P11= bouchon de radiateur / cooler cap

P12= volant / steering wheel

P13(x2)= pédales / pedals

P14= élément du bouchon d'essence / part of fuel cap

P15= élément du bouchon d'essence / part of fuel cap

P16= élément du bouchon d'essence / part of fuel cap

P17= lampe de tableau de bord / dashboard night light

P18= face externe rétrovisuer / outside of mirror

P19(x4+2)= papillons de roue / knock off wheels nuts

P20= contact / switch on

P21

P22=tige de rétrovisuer / mirror mounting

P23= tableau de bord *cuir naturel* / dashboard leather color

P24= entourage de pare-brise / windscreen surround

P25= pied de rétrovisuer / mirror base

P26= écusson Talbot / Talbot insigna

P27= élément du bouchon d'essence / part of fuel cap

P28= élément du bouchon d'essence / part of fuel cap

P29(x2)= poignées de capot / bonnet handles

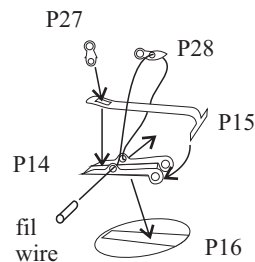
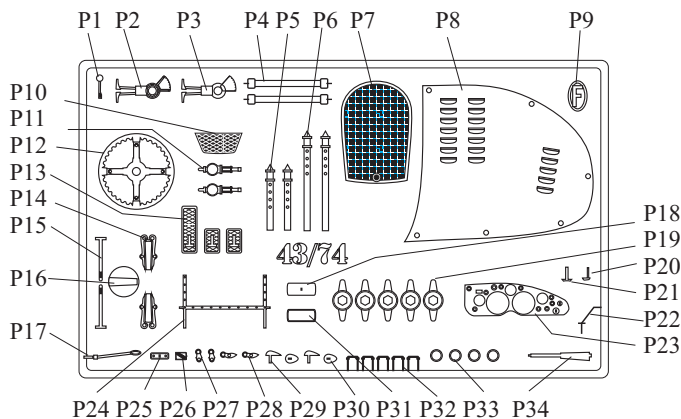
P30(x2)= bases de poignées de capot / bonnet handles bases

P31= rétrovisuer / mirror

P32(x4)= attaches d'attache-capot (!) / fastener guide

P33(x4)= feux arrières / rear lights

P34= frein à main / handbrake



Des problèmes? Des suggestions? N'hésitez pas:

Contactez-nous!

Any Problem? Suggestion? Please, contact us:

RENAISSANCE



33ter rue Emile Zola

59 496 Salomé

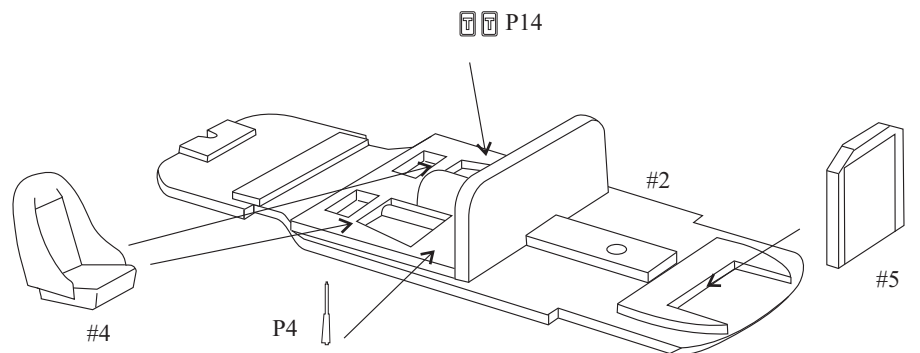
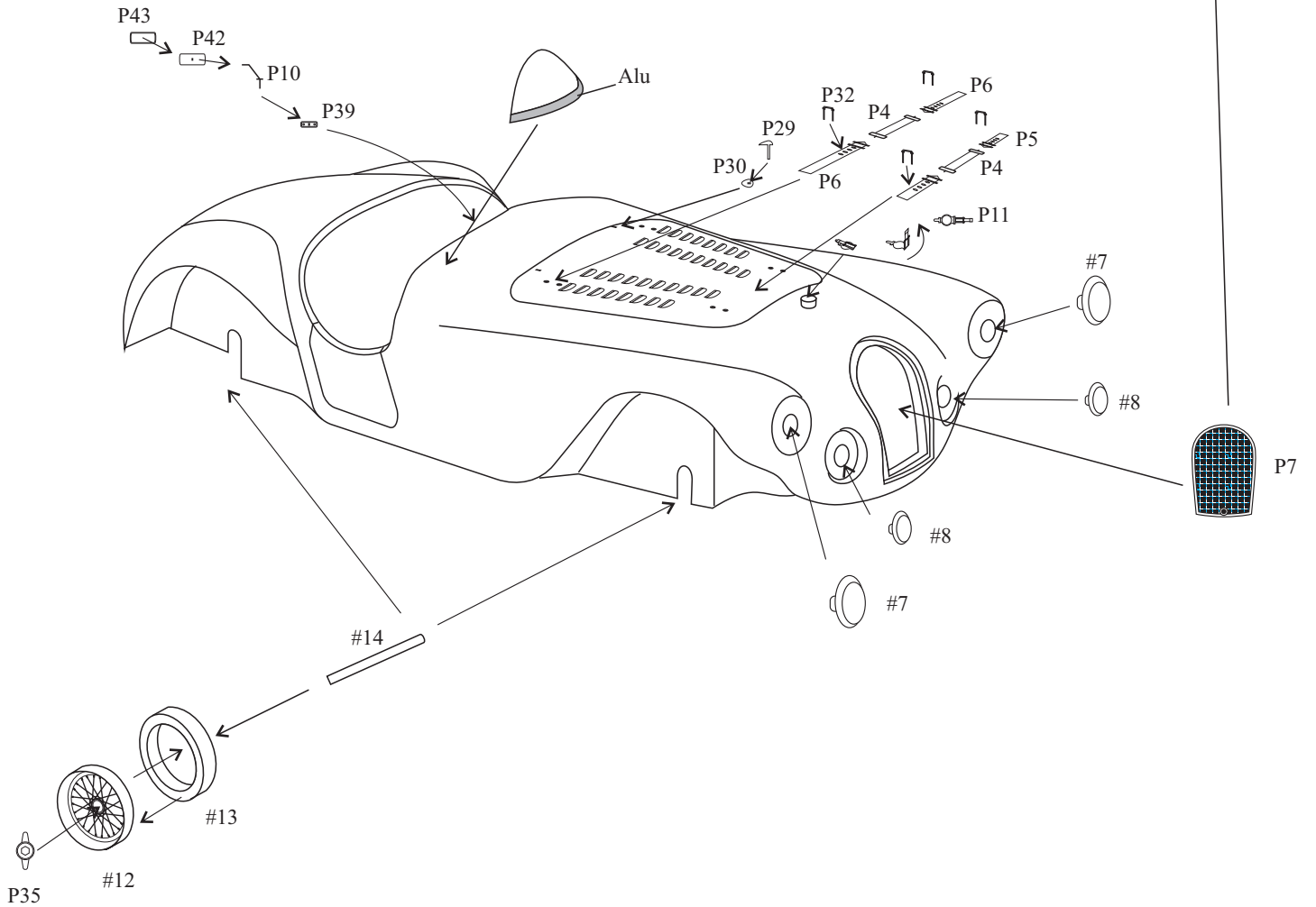
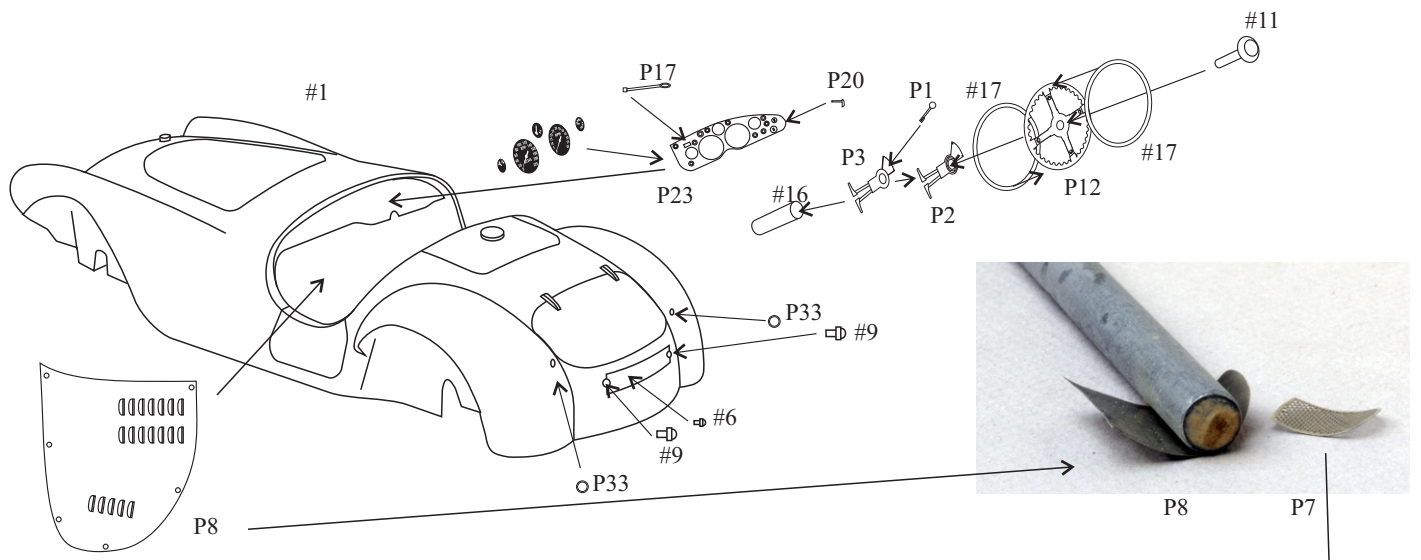
FRANCE

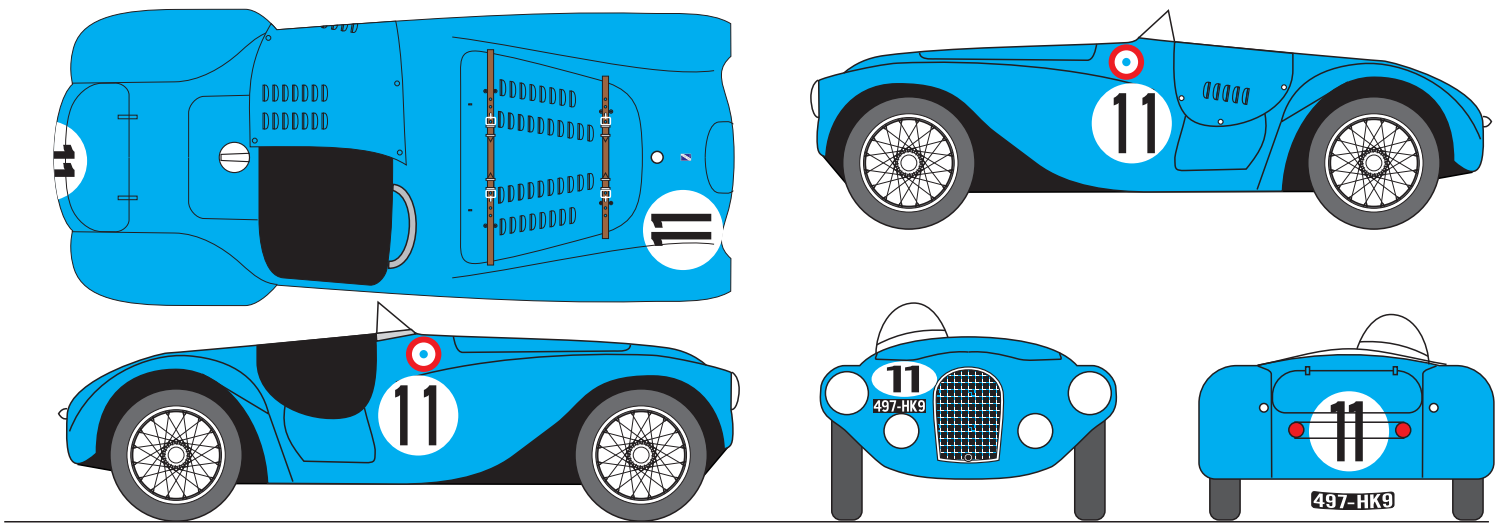
Tel: +33 (0)3 20 49 97 89

Fax:+33 (0)3 20 49 87 68

website: www.renaissance-models.com







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:

Ébavurez 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.

À 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 ! À 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!!

HOW TO BUILD THIS MODEL...

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.