

N°5 // Juin 2007

MA GAZINE



WIP NSR 500 '01 TEST



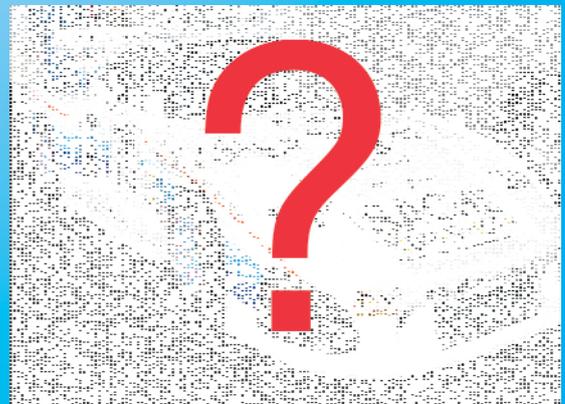
INTERVIEW ROLANDUS



DIO JOUR DE TONNERRE



WIP FERRARI 250 LM '64



AGENDA

Les Expos

Mai

20 /05/2007 : BIENVILLE (60)

Juin

16-17 /06/2007 : CHATENOIS les FORGES (90)

23-24 /06/2007 : CHATEAUROUX (36)

Août

18-19 /08/2007 : MONS (Belgique)

Septembre

13-14 /09/2007 : SAINTE MENEHOULD (51)

29-30 /09/2007 : BOURGOIN JALLIEU (38) "REPLICA"

Octobre

06-07 /10/2007 : SAINT GEORGES MONTCOQ (50)

13-14 /10/2007 : ARGENTEUIL (95) **stand mautomobile**

13-14 /10/2007 : HYERES (83) **stand mautomobile**

13-14 /10/2007 : THAON les VOSGES (88)

13-14 /10/2007 : RAMMA SEDAN (08)

13-14 /10/2007 : PRINGY (77)

Novembre

17-18 /11/2007 : LIGNY en BARROIS (55)

17-18 /11/2007 : BRIEY (54)

Decembre

8-9 /12/2007 : COLMAR (68)

Evènements

JUIN

2 & 3 : SPA Italia

3 : Journée test des 24h du Mans

3 : Supercar Sunday (Goodwood)

8 & 10 : Grand prix de Tours

9 : 12h de SPA BTCs

16 : Le Mans Legend 2007

16 & 17 : 24h du Mans

22 au 24 : Grand Prix de l'age d'or (Dijon)

22 au 24 : Festival of Speed (Goodwood)

29/06 au 1/07 : Grand Prix de France F1 (Nevers)

JUILLET

7 & 8 : Les 6h de Dijon "série FFSA"

7 & 8 : LM Story (Le Mans)

21 & 22 : Coupes Promosport (Le Mans)

21 & 22 : Porsche Sport Cup (SPA)

28 & 29 : 24h de Francorchamps (SPA)

28 & 29 : Championnat de France Superbike (Nevers)

AOÛT

4 & 5 : SPA Adac Races

11 & 12 : SPA Superbike

18 & 19 : 1000 kms de SPA

25 & 26 : RMU Classic (SPA)

SEPTEMBRE

1 & 2 : Coupe de France Promosport (Ledenon)

1 & 2 : Championnat France Endurance Vitesse moto (circuit carole)

1 & 2 : 24h Karting (Le Mans)

8 & 9 : 24h Camions (Le Mans)

13 au 23 : Salon de Francfort

15 & 16 : 71 ème Bol d'Or (Nevers)

22 & 23 : Coupe de France Promosport (Alès)

29 & 30 : Coupe de France Promosport (circuit carole)

14-15&16: Belgian Formula 1 GP (SPA)

22 & 23 : Trophée Historique de Bourgogne (Dijon)

23 : Trial World Championship (SPA)

29 & 30 : Fête de l'Automobile (Le Mans)

29 & 30 : Francorchampagne (SPA)

OCTOBRE

5 au 7 : Championnat du monde Superbike Supersport : (Nevers)

5 au 14 : Salon Automobile de Lyon

6 & 7 : SPA Six Hours

13 & 14 : Racing Festival (SPA)

19 & 20 : Trophée Motos anciennes (Bordeaux)

20 & 21 : Adac Finale (SPA)

27 & 28 : Trophé Inter-écuries (Le Mans)

Au sommaire du nouveau numéro de Mautomobile Magazine :

Le salon de Shizuoka et ses dernières nouveautés en avant-première, les futures rééditions, les analyses des tendances du marché, un grand dossier sur les avancées technologiques qui ont permis à Trumpeter de se positionner en quelques années comme l'un des acteurs leaders du segment, les conseils de nos spécialistes pour stocker plus en préservant l'espace vital de votre conjoint, ainsi que l'autopsie complète des boîtes et sets de détaillage sortis ce mois-ci.

Oubliez tout ça.

Le *mauthentique* Mautomobile Magazine est bio.

Nous vous invitons à le déguster pour ce qu'il est : un fruit de la passion cueilli sur l'arbre, qui a poussé au gré des saisons et mûri au soleil, c'est-à-dire quand il y en a, du soleil... Pour apprécier au mieux toutes ses nuances de talent, sa robe délicatement travaillée, ses saveurs savamment alcalées, ses finitions patiemment polishées, son fort pourcentage en compétence, sa pointe de nostalgie et sa tendance à la diversité, sans oublier la légère touche de houblon, nous ne vous conseillerons qu'une chose :

Prenez votre temps !

Et rendez-vous sur les expos, aux rencontres Mautomobile, ou au tout prochain Hors Série Spécial Matériel du Magazine, l'incontournable pour tout savoir sur l'aéro sans avoir jamais osé le demander.

Bonne Lecture !

Labandabonnot

Rédacteur en chef:
Labandabonnot

ont collaboré à ce
numéro:
Bruno, Lolo, OGK,
Etienne Dhont, Delta4,
Juan Sin Terra, Misimoto,
FANdPORSCH

Maquette:
Freddlo

Toutes les images et textes
présents dans ce numéro
sont la propriété de leurs
auteurs et ne doivent en
aucun cas être utilisées,
copiées sans leurs autori-
sations

SOMMAIRE

- **WIP : NSR 500 TEST '01 // p4**
- **INTERVIEW: ROLANDUS // p8**
- **DIO : JOUR DE TONNERRE // p12**
- **WIP : FERRARI 250LM // p16**
- **BONUS : ?? // p20**

NSR 500 TEST '01 par Bruno



Le montage présenté est la 500 NSR de V.Rossi ayant servie durant les tests de pré-saison 2001. La base est le kit Tamiya 14082 bien connu des adeptes de modélisme moto 1/12 auquel on ajoutera le transkit Renaissance MTK12/021.

Les pièces résine du transkit, une fois débarrassées de leurs carottes de moulage et autres débris pourront rapidement être assemblées afin de constituer le cadre et le bras oscillant.

Deux détails importants sont à mettre en avant à ce stade :

Les deux pièces du bras oscillant viennent emprisonner l'amortisseur arrière. Il serait appréciable de pouvoir effectuer le travail d'assemblage, d'ajustage, de masticage et de finition puis d'y greffer l'amortisseur ensuite. C'est pourquoi j'ai opté pour la solution suivante : J'ai abaissé le diamètre du trou de fixation de l'amortisseur dans le bras en posant de petites bagues de 2 mm qui contiendront un axe de 1 mm. La pièce inférieure de l'amortisseur a été débarrassée des plots d'origine pour être percée puis ouverte afin d'obtenir une fourche qui permettra l'assemblage par emboîtement.

Second point important : l'assemblage du cadre.

La position de la traverse supérieure arrière joue un rôle déterminant pour la suite de l'assemblage.

Si celle-ci n'est pas positionnée correctement l'assiette de la moto sera incorrecte ou pire, l'amortisseur sera difficile à connecter. (cas de la traverse basculée vers l'arrière)

La solution que je propose est d'assembler la traverse avec un pion de positionnement de chaque côté de manière à pouvoir effectuer un ajustage lors d'un montage à blanc puis de coller lorsque la position idéale est trouvée.

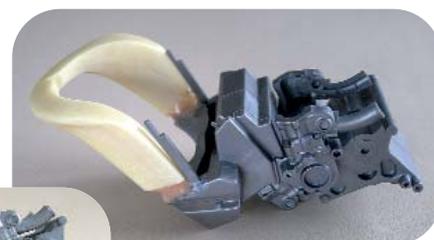
Ensuite on peut assembler le moteur d'origine Tamiya qu'on aura débarrassé de sa boîte à air pour y greffer la nouvelle.

La position relative de la canalisation d'air par rapport au moteur et au carénage est aussi un point à surveiller de près lors de l'assemblage.

Je conseille de présenter le moteur dans le cadre avec ses 4 vis puis d'assembler au cadre le carénage contenant la nouvelle pièce en résine.

Lorsque tout est positionné correctement on peut coller la pièce résine sur le moteur par l'intérieur sans rien désassembler.

Le tout sera consolidé plus tard puis poncé et apprêté.



La fourche et la roue avant ont subi un traitement standard.
 La couleur choisie pour les fourreaux est l' Humbrol 16 alors que les pièces inférieures ont été peintes avec de l'Alclad ALC 113 Jet Exhaust.
 La partie chromée a été recouverte de décalcomanie chrome « Gold » de chez Studio 27.



Une fois le moteur et la boîte à air finis on place l'ensemble dans la partie cycle ce qui permet de présenter les pots d'échappement.

On constate à ce stade que M. Renaissance n'a pas prévu de fixations pour les pots supérieurs sur le cadre ou sur le carénage de selle, le bâti d'origine de la version 2000 n'étant pas conservé.

Le pion présent sur les pots étant insuffisant pour permettre de supporter le porte-à-faux à lui seul je l'ai donc remplacé par un autre plus long et plus ajusté dans les cylindres.

Cette solution permet à la fois un assemblage sûr et une possibilité de régler la hauteur des pots lors du montage à blanc.

Autre détail sur les pots supérieurs, l'écartement des sorties est différent par rapport aux millésimes précédents. Les silencieux doivent être pratiquement parallèles et non convergents.

Ce résultat pourra être obtenu par une légère chauffe du plastique permettant de déformer les tubes de fuite.



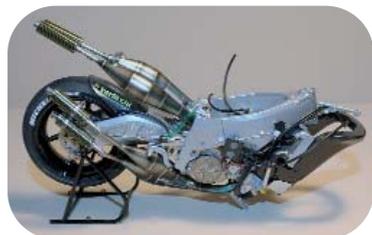
Il est possible de fabriquer les durites des radiateurs d'eau avec du micro tube d'aluminium et de la tuyauterie vinyle noire que l'on rigidifie avec un fil d'aluminium à l'intérieur.

La fixation et l'ajustage du radia inférieur ne sont pas très aisés c'est pourquoi j'ai remplacé le profilé en résine par un fil d'inox que j'ai planté dans le radia d'un côté et dans la boîte à air de l'autre. Ça permet de régler aisément la position du radia par rapport au sabot de carénage seulement par torsion de la tige. Par ailleurs cette fine tige est plus discrète que le gros profilé en résine.

La bombonne d'amortisseur peut aussi être remplacée par une autre confectionnée dans du rondin d'aluminium.



NSR 500 TEST '01 par Bruno



Dès lors, on peut s'attaquer aux détails de la partie cycle avec les boîtiers électroniques les câbles et les tuyauteries.

La finition des pots a été effectuée avec de l'Alclad Polished Aluminium, Transparent Blue et Jet Exhaust en s'aidant de bande cache de 0.7 mm.

On peut ensuite s'attaquer à la carrosserie en commençant par un bon ponçage puis un apprêt blanc obligatoire comme base pour une teinte fluo.

Les plus pointilleux noteront que la bouche du carénage est un peu étroite, on peut l'élargir un peu pour se rapprocher de la forme réelle.

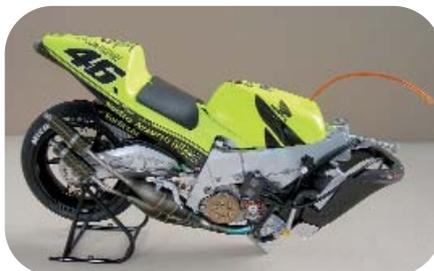
J'ai opté pour un jaune fluo de la marque Lifecolor référence LC 29 ,celle-ci présentant l'avantage de ne pas tirer sur le vert. D'autres formules existent notamment chez Scale Colors avec la SC 27.

La pose des décalcomanies ne pose pas de problème particulier ,tout au plus pourra t-on noter un petit manque sur un décalcomanie de flanc ,problème très aisément résolu avec un peu de peinture noire.

On peut ensuite vernir afin d'assurer une protection et une finition durable.

Lorsque tout est bien sec l'assemblage de la selle et du réservoir est aisé.

On peut tailler une patte de fixation pour l'avant du réservoir dans une chute de photodécoupe. Ainsi le réservoir sera fixé sur le cadre par un petit rivet de 0.8 du plus bel effet.



La pose de la fourche ne pose pas non plus de problème si on a prit soin d'élargir quelque peu le passage du té inférieur dans la boîte à air. En effet celle ci permet juste le passage du té sans le jeu nécessaire au pivotement.

C'est un point à prendre en considération dès la préparation des pièces.



On peut s'apercevoir que les silencieux supérieurs dépassent un peu trop du dossier de selle il suffira de raccourcir les tubes de fuite pour retrouver la silhouette de la moto 2001. L'assemblage final du carénage demande la plus grande précaution car la résine est très fine et le sabot peut être difficile à positionner. C'est pourquoi j'ai préféré le sécuriser avec une micro vis Tamiya.

Le montage d'un kit comme celui-ci peut sembler un peu fastidieux pour qui est habitué à la facilité du kit Tamiya mais c'est la voie royale vers des modèles non disponibles au catalogue des grands fabricants.

Une bonne raison de rendre hommage à Renaissance pour son activité croissante dans le domaine de la moto 1/12.

Bruno



INTERVIEW : ROLANDUS



1. Peux-tu te présenter rapidement ?

- Tricot Roland – dit Rolandus – belge une fois... 58 balais, un vieux quoi !

Je ne travaille plus, mais ça ne me laisse pas plus de temps pour le modélisme, contrairement à ce que l'on pourrait croire !

Marié, pas d'enfants. Ma petite femme m'aide beaucoup avec cette bête dangereuse que l'on appelle PC !

2. Depuis combien de temps montes-tu des maquettes ?

Comment t'est venue cette passion ?

- J'ai toujours été intéressé par le modélisme, j'ai acheté mon premier kit Airfix à 10 ans.

C'était un avion Spitfire au 1/72e dans un petit sachet plastique. Prix à l'époque : 60 cents (en euro) ! Après mes humanités (le Bac en France) j'ai suivi des études d'art qui évidemment m'ont beaucoup aidé plus tard pour le modélisme. J'ai recommencé le modélisme sérieusement vers 23/24 ans, où pendant une bonne dizaine d'années j'ai fait de la figurine (1er Empire)

Le modélisme auto est arrivé par hasard dans ma vie en allant à un salon de vieilles voitures.

Il y avait exposée sur un stand une Pocher au 1/8e, une Alfa absolument splendide. Je me suis renseigné dans un magasin et quand j'ai su le prix demandé pour ce kit, j'ai évidemment été déconfit... Une Pocher telle que cette Alfa en kit valait plus ou moins 500 euros - à l'époque cela faisait beaucoup d'argent ! (Pour ce prix je partais 3 semaines en vacances !!!)

J'ai donc acheté dans ce même magasin un kit Monogram de la Dussenberg 1935.

Puis vint une période où j'ai fait énormément d'américaines des années 50,60 et 70 – kits AMT – MPC – Revell – Monogram – Johan, etc.

Ensuite j'ai eu le coup de foudre pour les voitures des 24 heures du Mans. C'est toujours ma ligne principale, ce qui n'empêche que je me laisse tenter par des F1.

J'ai aussi fait pas mal de 1/43e vu le plus grand choix de Sport-Protos proposé, mais n'étant pas satisfait de la qualité de ces kits tels que Provence Moulage et Starter pouvaient les faire à l'époque, je suis retourné au 1/24e, où Tamiya avait quelques références intéressantes.

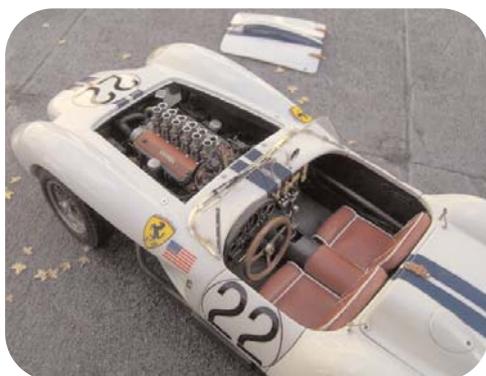
Puis les kits résine sont arrivés avec un choix plus varié.



Cunningham C5R



Ferrari 250 TR58



INTERVIEW : ROLANDUS



Ferrari 333 SP



Ferrari 512M



3. À quel rythme montes-tu tes maquettes ?

- J'essaie de monter une maquette tous les 2 mois mais je n'y arrive pas toujours...

Je n'ai pas plus de 20 voitures finies et une dizaine à différents stades de finition.

Il faut dire qu'une grosse partie de ce que je monte se retrouve dans les vitrines de collectionneurs, ce qui évidemment n'étoffe pas vraiment ma propre collection.

En stock j'ai plus ou moins 600 kits (mais je me soigne).

4. Quelle est ta vision sur l'avenir de notre hobby ?

- On dit souvent qu'il est moribond, mais il y aura toujours des mordus comme nous qui auront le plaisir de construire quelque chose de leurs mains plutôt que de l'acheter tout fait – il suffit d'aller à une expo pour voir les nombreuses réalisations présentées, toutes disciplines confondues, et l'engouement que cela suscite auprès des plus jeunes.

5. Quel est ton meilleur souvenir ?

- Il y en a beaucoup mais pas un en particulier.

6. Le pire ?

- Avoir marché sur une voiture presque finie !!! (Ne jamais déposer par terre une voiture sous prétexte que l'on n'a plus de place sur sa table de travail !)

7. Quelles sont tes attentes en terme de modèles pour le futur ?

- Que continuent à sortir des voitures sur Le Mans, plastique ou résine, c'est égal.

INTERVIEW : ROLANDUS

8. Peux-tu nous présenter quelques uns de tes modèles ?

Mustang 350 GT - kit AMT 1/25e

- Mes premières amours - américaines - une seule survivante de la cinquantaine que j'ai réalisée.

Peinture carrosserie réf. d'époque + vernis 2 composants. J'ai refait une partie de l'intérieur, photo déc., essuie-glaces, logo Shelby et contours de feux arrières, les encadrements de contour de vitres et pare-brise sont réalisés en bare metal.

Jaguar XK 120 - kit Monogram 1/24e

- Peinture carrosserie + vernis 2 composants

Ce très beau kit a été réalisé dans les années 70 était fabriqué avec une carrosserie en white metal et a été souvent réédité, mais uniquement en plastique, par Monogram et d'autres marques. Mais c'est exactement le même kit.

Intérieur peint à l'huile et patine des chromes pour qu'ils soient moins clinquants.

Cunningham C5R - mon premier kit résine Fischer Models 1/24e

- J'ai refait le tableau de bord, les sangles de capot, peinture de carrosserie + vernis 2 composants.

J'étais très heureux de ce kit, car on a toujours une appréhension quand on travaille une matière que l'on ne connaît pas, et finalement ce n'est pas très différent du plastique.

Mc Laren M6A - kit résine Fischer Models 1/24e

- Peu de transformation si ce n'est tableau de bord refait, arceaux en tige d'aluminium - trompettes d'admission - grille sur les ailes en treillis - ajout des ceintures.

Peinture carrosserie + vernis 2 composants.



Jaguar Type C



MautomobileMag n°5//10

Ferrari 333 SP - kit résine BBR 1/24e

- Plusieurs modifications: refait tableau de bord qui était au départ une décal - carbonisation de l'intérieur - fabrication des boîtiers électroniques manquants - divers câblages.

Peinture carrosserie réf. Sikkens PP3516 + vernis 2 composants.

Jaguar Type C - kit résine et métal KR Models 1/24e

- Tout l'intérieur a été refait en fines feuilles d'aluminium

Partie vitrée refaite en rhodoïd transparent - système de fixation du petit pare-brise refait - sangles de capot refaites en feuille de plomb - tableau de bord complètement refait - sièges peints à l'huile - le couvre-tonneau, au départ en résine très mal moulée, refait - phares - bouchon d'essence - feux arrières et roues rayons - toutes ces pièces sont « after market ».

Peinture carrosserie réf. Jaguar Racing green + vernis 2 composants.

Ferrari 512M - kit résine Fischer Models 1/24e

- Toutes les parties alu extérieures refaites en fine feuille d'aluminium et rivetées ainsi que l'aileron.

Tableaux électrique et électronique intérieurs refaits - vitres de côté refaites et découpe de la lucarne, plus divers rivets et petites pièces.

Peinture carrosserie Sunoco blue + vernis 2 composants.

Ferrari 250 TR58 - kit résine et métal Model Factory Hiro 1/24e

- Modification des tambours de freins (amincis) sinon les roues sont trop à l'extérieur - refait tableau de bord - construit tableau électrique - batterie - couvre-tonneau - pare-brise - boucle et sangles capot - divers câbles - rivets à l'emporte-pièce - peinture et patine des sièges à l'huile...

Peinture carrosserie + vernis 2 composants.



Jaguar XK 120



INTERVIEW : ROLANDUS



Mc Laren M6A



Mustang 350 GT



9. As-tu un "maître spirituel", quelqu'un qui te fasse rêver de par ses réalisations ?

- Je n'ai pas un maître en particulier vu qu'à côté de quelques noms très connus comme Patrice De Conto, Gerald Wingrove, Christian Gouel, Michele Conti et j'en oublie beaucoup, mais ceux-là font partie des créateurs absolus, bien d'autres anonymes vus à des expos ou dans certaines revues sont des modélistes hors du commun, donc tous ceux là nous font aimer et avancer dans notre hobby.

10. À quel niveau penses-tu te situer ?

- Quant à mon niveau, je dirais que je me situe dans une bonne moyenne et que j'aime le travail bien fait comme il y en a des milliers de part le monde.

11. Dans quel domaine penses-tu avoir des progrès à faire, en quoi le forum t'a aidé à progresser ?

- C'est par la pratique journalière que l'on apprend, progresse et trouve de nouvelles solutions qui nous permettent d'améliorer la qualité de nos montages dans tous les domaines.

12. Que représente Mautomobile actuellement pour toi, et quelles sont tes attentes pour le futur ?

- Mautomobile est un lieu de rencontre et d'échange enrichissant et j'espère que cette aventure continuera. Merci d'ailleurs à ceux qui l'ont créé et qui s'en occupent, car je sais que cela leur prend beaucoup de temps.

13. Voudrais-tu dire quelque chose de particulier à nos membres?

- Qu'ils continuent à pratiquer ce merveilleux hobby et de nous montrer le plus possible leurs réalisations et leur façon de travailler.

Je voudrais ajouter un grand merci à tous ceux qui font vivre notre passion, les artisans en premier, mais aussi les sites de documentation, les expos et leurs organisateurs, les forums où l'on peut échanger des idées et apprendre à progresser encore, etc.

Vive le modélisme, c'est un hobby génial !

Lolo

JOUR DE TONNERRE par OGK

Comment définir au mieux la NASCAR ?

Comment peut on représenter sur un diorama l'essence même de ce sport automobile ?

La course en paquet à plus de 300km/h, l'effervescence des ravitaillements sous drapeaux jaunes ...non tout simplement un bon crash ...



Historique

Les origines de la NASCAR sont liées au trafic d'alcool aux USA du temps de la prohibition dès années 30. Pour échappé aux forces de police, les trafiquants modifiaient leurs voitures et participaient entre eux à des courses sauvages. Ces courses devenant de plus en plus populaires, Bill France garagiste à Daytona décida d'organiser une course sur la plage de Daytona en 1948 et par la même de fédérer les participants en créant la National Association for Stock Car Auto Racing.

Le premier championnat débuta donc en 1949 sous le nom de « Grand National » jusqu'en 1971, puis de 1972 à 2003 sous le nom de « Winston Cup » et enfin depuis 2004 sous le nom de « Nextel Cup ».

La Nextel Cup se court sur 36 courses officielles dont les 10 dernières comptent pour les plays off (seulement les 10 premiers pilotes au classement à l'issue des 26 premières courses peuvent se disputer le titre) plus 2 courses d'avant saisons.

La NASCAR est composé de 3 divisions, la Nextel Cup, la Busch Series et la Craftman Truck Series.

Wanted

Paradoxalement la pire difficulté pour réaliser ce diorama fut de se procurer les maquettes des voitures de NASCAR, au fil des expos et à l'aide d'internet, j'ai pu me procurer dans un premier temps 3 maquettes de marques AMT et enfin 3 Maquettes de marques REVELL/MONOGRAMM. Deux décals sont artisanales de marque SLIXX DECALS

Moulage

Pour ce dio, je me suis lancé dans la grande aventure du moulage, j'ai privilégié cette méthode car j'avais 6 pilotes à faire et j'en ai profité pour refaire 3 sièges pilotes spécifiques à la NASCAR.

J'ai utilisé la pâte bi composants Siligum pour faire le moules et de la résine bi composants acrylique pour réaliser les pièces. J'ai rencontré quelques problèmes de bulles d'air lors du coulages de la résine, la préparation de la résine n'étant pas une science exacte, le mastic Tamiya fait bien les choses.



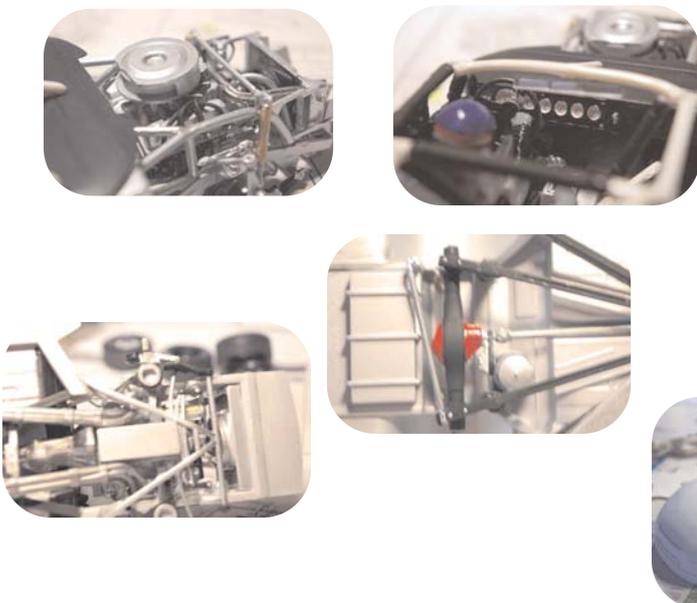
Montage

Je ne m'attarderais pas sur la peinture des maquettes, mis à part la peinture de la Ford Taurus n°16 qui est bi ton blanche et bleu avec un dégradé de bleu (réalisé à l'aérographe) les autres peintures n'étaient pas d'une grande difficulté, étant soit noir brillantes, soit blanche brillantes ou jaunes brillantes coupé avec du blanc pour éclaircir la teinte.

Le montage se réalise relativement facilement, avec cerise sur le gâteau, un beau petit moteur à monter à chaque modèle.

J'avoue que la tubulure des arceaux de sécurité est assez complexe à monter mais elle s'ajuste relativement bien.

Par contre ce qui m'a fortement déplu, c'est le montage des vitres sur les maquettes AMT, qui ce fait sur la carrosserie extérieure, mais avec l'épaisseur des vitres, le résultat n'est vraiment pas terrible.



JOUR DE TONNERRE par OGK



Modifications de carrosseries

Tout crash nécessite un travail de carrosserie. J'ai pris le pari et surtout le risque de refaire des parties de carrosserie en feuille de métal, le rendu en sera on ne peut plus réaliste.

J'ai commencé par tailler à vif dans la carrosserie en plastique pour en ressortir les pièces à refaire qui m'intéressaient.

Puis j'ai modélisé ces mêmes pièces dans de la feuille de métal de 0.5 mm, que j'ai ensuite collé à la carrosserie plastique à l'aide de colle liquide cyanoacrylate en utilisant des pattes de fixation métal à l'intérieur de la carrosserie.

Puis ensuite j'ai cabossé les pièces de métal pour imiter la tôle froissée.

Après masticage et peinture les pièces sont fondues entre elles et le mélange plastique / métal est du plus bel effet pour simuler des pièces de carrosseries abîmées.



Decals

Voilà le sujet épineux du montage, les decals...

Allons droit au but, 2 des 3 maquettes AMT avaient des decals excusez du peu « pourri », à peine mise dans l'eau, celles ci se sont mises à craquer de partout, ce qui a fait que la pose des decals c'est transformé en reconstitution de puzzle. Tant bien que mal j'ai pu rattraper le coup.

Et deuxièmement, mais j'avoue être fautif sur le coup, bien que ma part de responsabilité soit réduite à 50%, les decals artisanales de marques Slix decals, qui sont cela dit de très bonne qualité, n'ont pas résisté à mon vernis. (photos decals1 et 2)

J'utilise en effet un vernis industriel qui a un fort pouvoir brillant (photos sky28) et qui 9 fois sur 10 n'abîme ni la peinture, ni les decals.

Donc maintenant j'ai bien compris que decals artisanales voulaient dire decals fragiles.

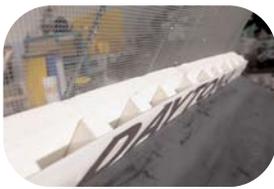


La Piste

Les ovales américains ont la particularité et notamment à Daytona d'avoir des virages inclinés à plus de 30°, pour permettre aux voitures de ne pas freiner ou décélérer en virage pour garder leur vitesse constante.

Pour ce diorama, la piste au 1/24 prend des proportions gigantesques 80 cm de long, 60cm de large et 52cm de haut.

Le caisson est en bois, la piste en enduit peint à l'aérographe, le mur intérieur en polystyrène extrudé, le mur extérieur en carton plume, et le grillage en grille de hotte de four.



Le Diorama

Après avoir visionné l'intégralité de la saison NASCAR 2006 sur AB Moteur et décortiqué des centaines de photos, voilà enfin arrivé le moment de coller mes 6 voitures sur la piste et de réaliser ce qui hante ma pensée depuis plus de 5 mois maintenant.

J'ai utilisé, mais c'est un classique maintenant, de la ouate pour décors de Noël qui simule relativement bien l'effet de fumée du au cirage des pneus de la voiture qui part en tête à queue.

La présence de 6 voitures sur la piste sur un si petit périmètre n'est pas usurpée, si vous regardez un jour le Daytona 500, vous vous apercevrez de la surabondance de voitures aux kilomètres carrés, il y a en effet 43 voitures au départ de chaque course de la saison et dans le cas du Daytona 500 l'intégralité des voitures est équipée de plaques de restrictions pour limiter la vitesse maximum des voitures à 300km/h. Ce qui produit un effet de course en paquet et permet une bataille de positions de tous les instants ; Et surtout une fin de course trépidante ... finissant la plupart du temps par un crash.

Je voudrais remercier tout particulièrement Rémy le boss du feu site internet Passion nascar.com qui a mis à notre disposition à tous une banque d'image et de données sur la NASCAR, qui me fut d'un grand secours tout au long de la confection de mon diorama.

Maquettement parlant, si vous souhaitez faire de belles maquettes de NASCAR n'hésitez pas une seconde votez Revell / Monogramm.

FERRARI 250 LM par LOLO

Ferrari 250 LM (n°7) victorieuse aux 12h de Reims 1964

Un peu d'histoire :

La Ferrari 250 LM châssis n°5895 a été acquise, à sa sortie d'usine en 1965, par Maranello Concessionnaires, l'écurie anglaise du colonel Hoare. Equipée d'un V12 de 3,3 litres, elle appartient aujourd'hui à Giuseppe Lucchini, Italien de Brescia, qui se trouve être le président du comité organisateur des Mille Milles.

Elle a couru les 24 Heures du Mans de 1965 avec le n°23, pilotée par l'équipage Lucien Bianchi-Mike Salmon. Elle abandonna à 22h30 alors qu'elle occupait la sixième place (boîte de vitesses explosée).

Les 12 Heures de Reims 1964 sont le théâtre de la première victoire de la 250 LM. Graham Hill et Joachim Bonnier l'emportent sur la voiture de Maranello Concessionnaires.

Mais le triomphe de la 250 LM interviendra aux 24 Heures du Mans 1965.

Le kit :

Le kit Academy est un kit très basique, peu de pièces, pas de moteur, mais tout de même de bonne facture. On dira également qu'il a le mérite d'exister en plus à un prix très abordable, les autres kits en résine de cette voiture se font rares et très onéreux .



< avant



après >

Préparation de la carrosserie :

Avant tout chose, j'ai entièrement regravé tous les ouvrants de la carrosserie, ils étaient peu profonds et assez grossiers, c'est le gage d'un meilleur rendu une fois la carrosserie peinte. Pour cela j'utilise les scribber Corydos-Design ,ils font des merveilles.

Je me suis décidé d'éliminer toutes les grilles présentes sur la carrosserie, elles sont également grossières et peu réalistes, elles seront remplacées par de la grille en photodec Renaissance (ref GRB). On commence donc par la grille sur le capot moteur.

Suivront ensuite les grilles à l'arrière et à l'avant





Une autre préparation nécessaire, les 2 petites prise d'air sur le côté du capot moteur.

Un montage à blanc permet de se rendre compte qu'elles ne s'adaptent pas bien aux ouvertures présentes sur le capot. Le trou est d'ailleurs pas très rond, il sera reformé grâce à une petite meule ronde montée sur un porte-mèches manuel.

Les pièces sont ensuite collées, mastiquées et poncées avec cette même petite meule.

Pour terminer cette préparation, la carrosserie est entièrement poncée au 1000 à l'eau.

La mise en peinture:

Il est maintenant temps de lui mettre ses couleurs de bête de course, bin ouais quoi, elle a quand même gagné quelques courses.

Une première fine couche de Primer TAM est passé pour révéler les éventuels défauts ainsi que les lignes de moulage, il faut bien le reconnaître, peu marquées sur ce kit.

Ponçage puis 2 couches successives de Primer sont passées.

N'ayant pas de ronds blancs en décalc à ma disposition, j'ai dû me résoudre à les faire en peinture.

J'ai donc découpé ces ronds dans de la bande cache, l'intérieur de la découpe est mise de côté pour les masquages suivants, et la partie extérieure de la bande cache est appliquée aux bons endroits, s'en suit un masquage complet de la carrosserie et le passage de 2 couches de TS-26.



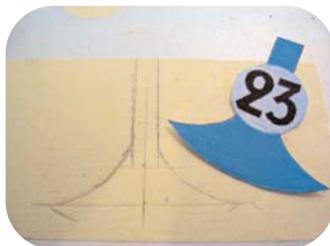
FERRARI 250 LM par LOLO

Ensuite j'ai appliqué la couleur rouge, mais avant cela il m'a fallu masquer toutes les parties qui seront bleu.

Pour la forme sur le nez, j'ai trouvé sur Internet une planche de décalc qui avait été faite pour ce modèle, je l'ai donc pompée, je sais c'est pas bien. La forme est reportée sur de la bande cache et posée sur l'avant. La ligne qui court tout le long de la carrosserie c'est plus simple et à l'arrière la bande cache est collée puis découpée suivant la forme de la poupe.

Les ronds blancs sont masqués également avec les morceaux de bande cache laissés de côté.

2 couches de TS-8 sont passées



Pfffiou, reste plus que les parties bleues, et c'est reparti pour un masquage complet. La couleur bleu c'est une Bombe Renaissance donnée pour du bleu Gulf, mais que je trouve pas tout à fait exacte, alors qu'elle va parfaitement, m'enfin à mon goût pour cette 250 LM.



Tous les masques sont retirés et la carrosserie est entièrement poncée toujours au 1000 à l'eau, en insistant un peu plus aux jonctions des différentes teintes afin d'éliminer la petite marche qui c'est formée.

Une première fine couche de vernis Sinto est passée sur l'ensemble .



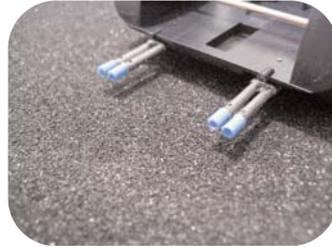
Les décalcs :

Les marquages, heureusement ils étaient peu nombreux à cette époque, sont fait maison. Pour le 7, je l'ai dessiné avec Paint, pourquoi faire compliqué, et j'ai trouvé toujours sur Internet un Union Jack que j'ai mis à la bonne taille. Le tout est imprimé sur une planche vierge de décalc blanc. Rien de particulier en ce qui concerne la pose.

Pour terminer, une première couche épaisse de vernis est passée, petit ponçage toujours avec le même morceau de 1000 qui commence à s'user, puis la carrosserie reçoit la couche finale de vernis Sinto.



FERRARI 250 LM par LOLO



La partie châssis :

Le dessous du châssis est simplement peint en noir satiné, suivi d'un léger brossage de X-11.

L'habitacle, peu de travail a été réalisé en fait, mis à part la mise en peinture des différents éléments, j'ai remplacé les boutons sur le tableau de bord pas quelques bouts de fil électrique de différentes sections. Les sièges sont peints avec un mélange de peintures à l'huile et des boucles de harnais Renaissance ont pris place. Les sorties d'échappement sont refaites avec des morceaux de coton tige, si j'avais su, j'aurais mis de sorties en alu tourné mais j'en avais pas sous la main.

Ça sent la fin :

Reste plus que les finitions, tout d'abord les diverses grilles, les formes ont été prise à la bande cache, ensuite découpées sur la planche de photodec et mises en couleur, rouges pour les arrières et capot moteur, alu pour la grille de calandre.

Le contour de pare-brise est tout d'abord peint en noir satiné, puis j'y ai appliqué un fin liseret découpé dans de l'aluminium auto-collant. Les contours de phares fournis en photodec dans le kit, ont la réputation d'être trop petit, qu'à cela ne tienne, ils sont refait en alu auto-collant.

Pour les jantes, après forte insistance de certains membres du forum, si si ils se reconnaîtront, je les ai remplacé par des magnifiques jantes Renaissance (ref JRFC16), sûr qu'il y a pas photo, ça donne la touche finale au kit.



Conclusion :

Malgré la simplicité de ce kit, il y a moyen d'obtenir un très beau modèle avec quelques petites modifications ou ajouts, et il aura fière allure dans une collection de Ferrari ou de voitures du

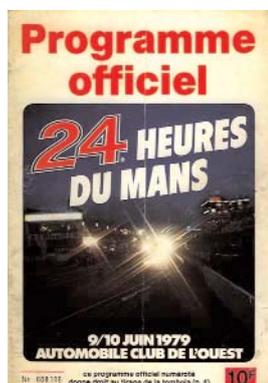


LA K3 by RENAISSANCE

K3, une longue histoire....

Presque aussi longue que le K2 est élevé (pour info, il dispute le rang de plus haut sommet à l'Everest).

Cela commence en fait en 1979, année de la victoire au Mans de cette 935 transformée par les frères Kremer, et accessoirement celle de ma première visite aux 24 Heures, aux côtés de mon grand frère, alors commissaire de piste; nous étions (surtout lui !) en poste à l'entrée du Dunlop sur l'extérieur, poste 4 si mes souvenirs sont bons. Raconter ce séjour serait trop long, et sûrement inutile, mais sachez quand même que cela m'aura marqué pour de bon... Le rugissement du V8 Aston, le rougeolement des turbos des 935 et 936 dans la nuit...



Il était donc logique, étant devenu fabricant de maquettes, que j'ajoute un jour cette voiture à mon programme. Au 1/43e, afin de compléter ma grille 1979, seul thème de collection que je puisse avoir, mais aussi au 1/24e, une échelle où l'on peut vraiment s'exprimer en termes de création...



En dehors du fait qu'il est encore plus difficile pour un créateur de reproduire une voiture que l'on aime particulièrement (car on y attache beaucoup plus d'importance, je n'ai encore pas sorti de 917, de GTO, de P4 ou de 512BB, par exemple), la sortie par 2 fabricants Japonais et Américain d'un modèle de cette voiture m'avait également refroidi. Mais c'est en voyant un exemplaire du kit US que je me décidais à reprendre le travail entamé, vu que je n'aurais jamais pu me résoudre à monter un « truc » pareil !



LA K3 by RENAISSANCE

Mes archives font état d'un plan dessiné en août 2001 (probablement entamé bien avant), des œuies avants et arrières dessinées pour découpe laser en mars 2002, et du dessin des photodécoupes commencé en juillet 2003 et achevé en avril 2004...

De même, le problème habituel avec un modèle ancien, et qui plus est déjà produit par ailleurs, est qu'il devient moins prioritaire que d'autres, d'actualité ou commandités. Donc les délais s'allongent, et cela en devient une plaisanterie. Le pire, c'est que l'attente, en devenant insupportable, fait aussi grandir l'image que les gens se font de ce qu'ils vont recevoir, et comme il ne faut pas décevoir, on augmente encore la pression sur le rendu du boulot... Cercle vicieux dont il faudra bien que je me sorte !



Ainsi, on peut finaliser l'ajustage du pare-chocs arrière. Le châssis sera extrapolé du SC RS, sauf que le plancher Kremer est une bête tôle d'aluminium sur laquelle apparaissent quelques tubes...

Pareil pour le tableau de bord, qui doit être mis à la sauce Kremer ; pour le moteur, j'ignore encore jusqu'où j'irais... Pas forcément trop loin, je ne pense pas découper le capot ! A l'inverse de la porte séparée, fonctionnelle façon SC, mais dont personne ne fait état ; à se demander s'il ne vaut mieux pas la laisser fermée, façon 1/43e, à découper pour les amateurs extravertis et avertis.

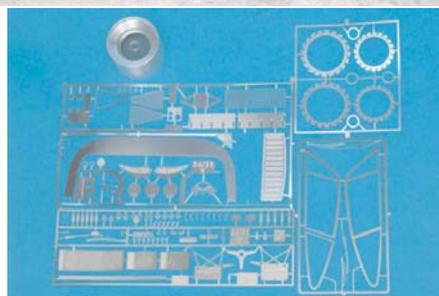
L'un des avantages d'un moulage intermédiaire est de pouvoir visualiser les défauts du proto : Il ne m'aura pas fallu longtemps pour m'apercevoir d'une asymétrie importante sur l'avant, clairement visible sur la photo, mais qui m'avait échappé sur le proto initial. A force de l'avoir devant les yeux, on ne voit plus rien...

Bon, il y a encore du taff ! Etienne Dhont



Sans refaire tout l'historique de ce proto, sachez quand même qu'il fut commencé à partir d'un moulage en sin-tofer du master « 911 », prévu pour la 911 Turbo S Le Mans, dont fut aussi extrapolé la SC RS qui fit couler un peu d'encre...

Après moultes attentes et étapes homéopathiques, où furent entamées les roues et étudié le système de pare-chocs arrière le plus compatible avec un moulage propre quoique précis, un tirage intermédiaire fut effectué en septembre dernier, dont le prototype initial ne sortit pas intact et l'ajustage des différentes photodécoupes ainsi que la préparation des diverses pièces peut commencer.



MAUTOMOBILE c'est :

un site internet : <http://www.mautomobile.com/>

un forum : <http://www.mautomobile.com/forum/index.php>

des magazines en téléchargement gratuit sur le site internet

un chat sur le site internet

et surtout plus de 1400 membres sur le forum

