

montage

LEXUS FUTURE ADVANCE

Tamiya nous propose probablement un de ses kits au 1/24 les plus aboutis avec cette superbe réplique de la Lexus LFA montée par Fabrice Maréchal...



Déjà une Longue Histoire...

La gamme Lexus LF est une série de concept cars construites par Lexus, la division véhicules de luxe de Toyota Motor Corporation. La désignation "LF" signifie "Lexus Future". Cette gamme inclut trois coupés/convertibles : le coupé et le roadster LFA (Lexus Future Advance) et le cabriolet LFC.

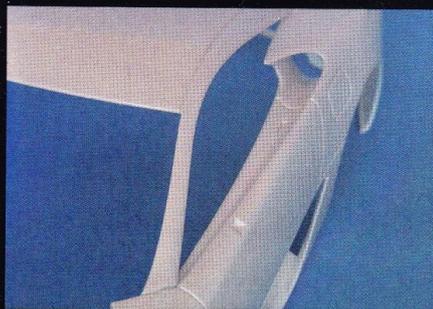
Le développement de la LFA a débuté au début des années 2000, confié à une équipe composée des meilleurs ingénieurs de Lexus avec pour seul objectif une supercar sans précédent. Un premier prototype fut testé bien plus tard sur le Nürburgring en 2004 alors que la première étude de design ne sera dévoilée qu'en 2005 à Detroit. Afin de repousser toutes les limites et d'étudier la voiture dans les conditions

les plus éprouvantes Lexus engagea même la LFA aux 24 Heures du Nürburgring en 2008 et 2009... De cette longue genèse est née une voiture aux performances époustouflantes qui permet à son propriétaire de profiter de tout son potentiel quel que soit son niveau de pilotage. Seulement 500 exemplaires de cette supercar de 350.000 € environ seront produits, les livraisons ayant commencé en décembre 2010. Fer de lance technologique de Toyota Motor Corporation, la LFA va assurément devenir une légende et porter la marque Lexus à un nouveau niveau.

Blanc Nacré !

La présentation du kit ayant été faite dans le numéro précédent de TMM, je me lance de suite ! Comme de coutume, je bouleverse l'ordre de montage proposé par la notice et j'attaque par la carrosserie sur laquelle j'installe les prises d'air latérales (pièces F9/10/11/12). Elles sont fixées avec de la colle épaisse pour plastique qui laisse le temps de soigner les alignements avant prise totale.

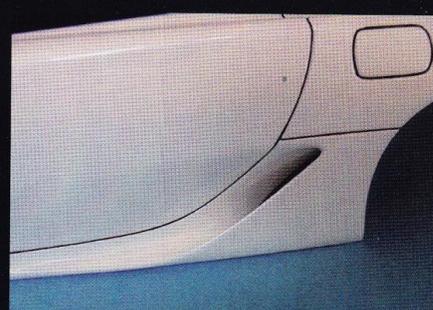
Une fois les assemblages solides, chaque plan de joint est poncé à l'abrasif 800 à sec. De la colle cyanoacrylate est déposée goutte à goutte avec une aiguille sur tous les plans de joint de façon à combler les fissures qui subsistent.



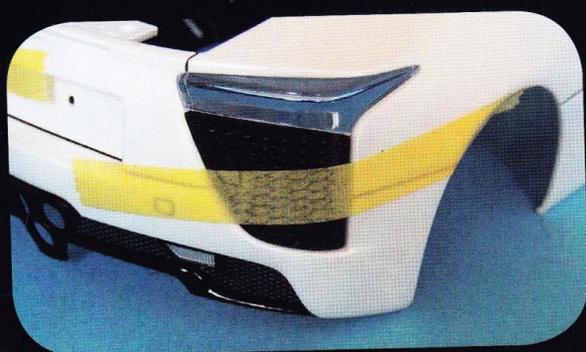
Les prises d'air latérales sont assemblées et ajustées. Les raccords sont ensuite dissimulés à l'aide de colle cyano et de Primer 500 Mr Hobby. La carrosserie reçoit ensuite plusieurs couches d'apprêt blanc en bombe Tamiya, suivi d'un ponçage avant d'être peinte en Blanc Nacré TS-45 Tamiya.



Du vernis deux composants est ensuite passé à l'aérographe. Le brillant du vernis révèle quelques imperfections au niveau des raccords. Une quantité de vernis plus importante est alors appliquée au niveau des prises d'air pour dissimuler les défauts.



Une fois le dépolissage, le simonissage et le repassage de la gravure en noir satiné effectué, le résultat est satisfaisant. Le vernis a en partie comblé les petits défauts. Cette échappatoire n'est pas valable pour le vernis en bombe TS-13 qui au bout d'une semaine de séchage se tassera et laissera réapparaître le défaut masqué. Ce phénomène est beaucoup moins marqué avec du vernis deux composants qui durcit à cœur dans un temps très court.



Afin de déterminer plus aisément la position des carénages de feux, les grilles arrière sont temporairement maintenues dans leurs logements à l'aide de bande cache.



L'opération est répétée plusieurs fois jusqu'à obtention d'un bourrelet de colle régulier. Une fois bien sec, le bourrelet est poncé jusqu'à l'obtention de surfaces bien lisses. Pour s'assurer qu'aucune ligne de joint ne subsiste, de l'apprêt gris Mr Hobby est ensuite appliqué au pinceau et poncé. Si un défaut apparaissait, il est encore temps de corriger.

Toute la gravure de la carrosserie est repassée avec le dos d'une lame pointue X-Acto, sans trop insister car elle est très fine par endroits. Toutes les pièces de carrosserie sont ensuite poncées à l'abrasif 1200 à sec puis lavées. Plusieurs fines couches d'apprêt blanc Tamiya sont appliquées directement à la bombe. Une fois bien sec, il est poncé à l'abrasif 1500 à l'eau et les pièces à nouveau lavées avec du nettoyant à vitres pour voiture et de l'eau tiède.

J'ai choisi le très beau Blanc Nacré Tamiya TS-45. Une fois soutiré de sa bombe, il est appliqué au pinceau dans toutes les gravures et aux endroits peu accessibles pour l'aérographe. Ensuite, le blanc est pulvérisé uniformément à l'aérogra-

phe sur toute la carrosserie. Après plus ou moins 48 heures de séchage, plusieurs voiles sont ensuite appliquées à la bombe pour obtenir une belle couche au pailletage bien régulier. Il est impératif de pulvériser la peinture en maintenant une distance constante entre la bombe et la carrosserie. Si on n'y veille pas, le pailletage sera plus dense par endroits et la teinte ne sera donc pas uniforme. Durant l'application de la dernière couche, il faut s'assurer qu'aucune poussière n'est venue s'y coller. Si, c'était le cas, une aiguille fait parfaitement l'affaire pour la prélever.

Afin de minimiser le risque de dépôt de poussière, j'utilise un ventilateur bricolé. Vous trouverez sa photo et les explications ailleurs dans cet article. On pourrait tout simplement supprimer les poussières par un léger ponçage à l'abrasif fin puis vernir le tout mais sur une peinture métallisée ou nacrée, le ponçage provoquerait le rabattement des paillettes et donc une altération localisée de la teinte que l'application du vernis ne pourrait rattraper. —



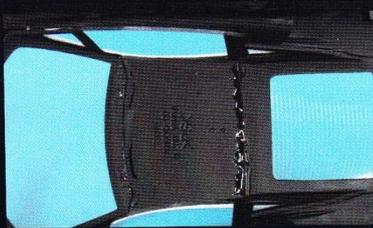
Phares et feux sont peints et assemblés conformément à la notice, mais les globes des phares sont avantageusement remplacés par des lentilles. Le dessus des feux arrière est peint en rouge translucide, préférable aux decals fournis dans le kit.



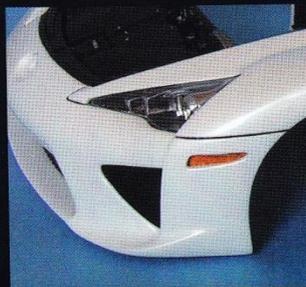
Toutes les grilles de ventilation sont fournies en photo-découpe. D'une finesse et d'une qualité irréprochable, elles confèrent un réalisme époustouffant à la voiture.



La plupart des éléments de la carrosserie sont maintenant assemblés, ce qui donne déjà une bonne idée du résultat final. Une première couche de noir satiné est appliquée au pinceau sur l'intérieur.



Les vitrages sont regroupés en une seule pièce, fixée à l'aide de quelques gouttes de colle époxy 5 minutes déposées sur les surfaces en contact avec la carrosserie. D'autres gouttes de colle déposées par la suite sur les bords des jointures vitres/carrosserie assureront un assemblage plus résistant.

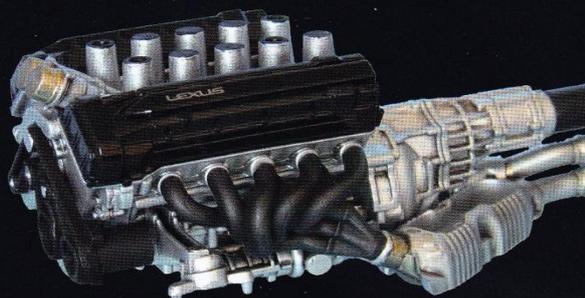


Pour les fixer, les bulles des phares sont posées dans leurs logements et maintenues en place à l'aide de bande cache. De la colle blanche TRON SP104 est appliquée au pinceau sur les contours par capillarité. Les optiques sont mis en place par l'intérieur et également maintenus avec de la bande cache. De la colle époxy 5 minutes est ensuite déposée sur les contours tout

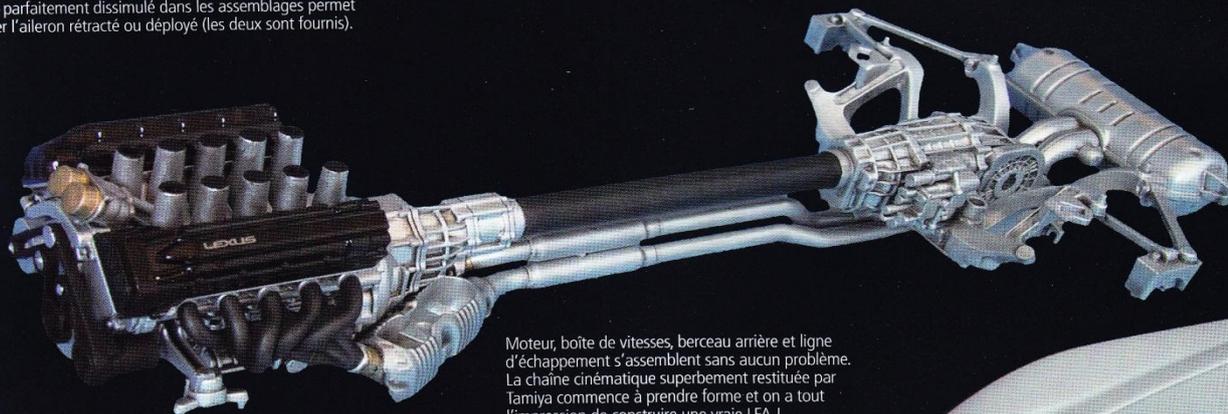
en débordant sur la carrosserie. Une fois la colle durcie, les phares se trouvent emprisonnés. Il a été procédé de même pour les feux arrière.



Un astucieux système d'aimants et de mini-plaquettes en photo-découpe parfaitement dissimulé dans les assemblages permet d'installer l'aile rétracté ou déployé (les deux sont fournis).



Il ne manque que le vrombissement au moteur. Sa mise en peinture est effectuée à l'aérographe et la patine en suivant la méthode habituelle des jus et brossages à sec. Les collecteurs d'échappement sont simplement brossés avec du Métal Brûlé Metalizer Model Master et les cache-soupapes peints en Noir Brillant TS-14 pour créer un contraste.



Moteur, boîte de vitesses, berceau arrière et ligne d'échappement s'assemblent sans aucun problème. La chaîne cinématique superbement restituée par Tamiya commence à prendre forme et on a tout l'impression de construire une vraie LFA !



La boîte à air est ici simplement posée sur l'admission pour la photo.

Les trains avant et arrière sont assemblés et peints sans aucune difficulté à l'exception des cardans qu'il faudra légèrement modifier au niveau de leurs fixations à la boîte de vitesses afin d'en faciliter l'assemblage. Rien de bien grave.





Chaîne Cinématique

Le moteur et la boîte de vitesses sont assemblés et peints conformément aux instructions de la notice. Bloc moteur et boîte sont peints en Alu XF-16 puis recouverts de l'habituel jus de Smoke X-19. L'ensemble est ensuite brossé à sec avec du XF-16 puis très légèrement avec de l'Argent TS-30. Le berceau de la transmission B1 est peint et patiné à l'identique du moteur et de la boîte. Chacun des éléments composant la ligne d'échappement est peint et patiné séparément. Du TS-30 passé à l'aérographe est utilisé sur le silencieux et la ligne d'échappement et du X-31 pour les deux catalyseurs. Au départ, j'avais essayé d'assembler à blanc la ligne d'échappement pour voir s'il était possible de la faire passer dans le berceau et éviter ainsi des

raccords de peinture mais cela n'était pas le cas. En fixant la ligne d'échappement à boîte de vitesses et au moteur, il faut veiller à ce que ces deux derniers soient parfaitement alignés et d'équerre. L'assemblage de la suspension n'appelle aucun commentaire particulier. Toutes les pièces sont peintes, patinées et assemblées en suivant les instructions des plans. Les tenons de fixation des cardans à la boîte de vitesses sont d'un diamètre légèrement trop important et sont trop longs. Je les ai adaptés en conséquence. Le choix de la teinte des étriers de freins est laissé au choix de l'acheteur, pardon du monteur, tout comme pour le reste de la voiture d'ailleurs.

La chaîne cinématique une fois terminée à fière allure, il ne lui manque que les roues.

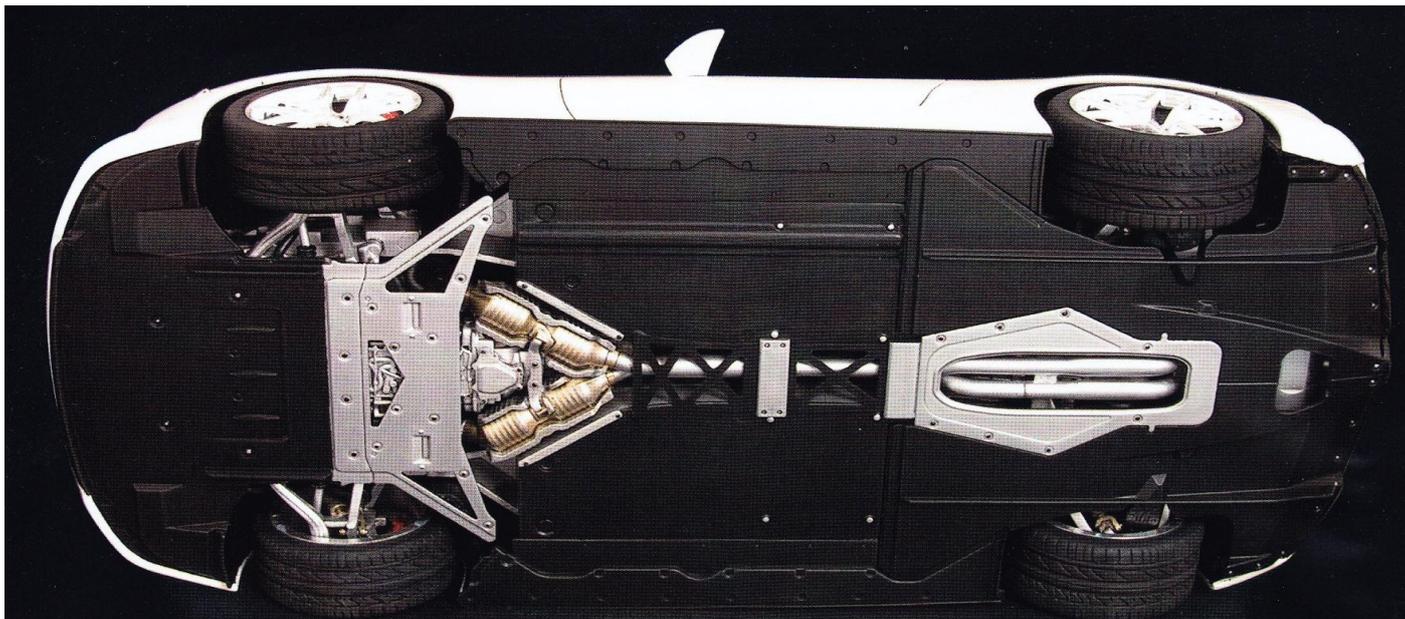
J'ai opté pour le rouge qui s'harmonise bien avec le blanc de la carrosserie et la sellerie de mon modèle.

Jongleries sur Monocoque

Pour faciliter l'assemblage et la mise en peinture de la structure monocoque, un va-et-vient permanent entre les étapes 11, 12, 15, 16 et 17 de la notice va être effectué. A l'étape 15, les deux radiateurs agrémentés de leurs photo-découpes sont assemblés à la coque. Ensuite, à l'étape 11, A16 est collée à la coque comme initialement prévu à l'étape 12. Les passages de roues A9, A10, A4 et A5 ainsi que les radiateurs arrière et leurs tunnels D8, D9, A15 et A19 et l'espace de rangement A13 sont sélectionnés. Ils sont peints, ainsi que la coque, à l'aérographe en Noir Satiné TS-29. —

Les pièces de carrosserie sont ensuite vernies avec du vernis deux composants. Les éventuelles poussières noires seront retirées dans le frais à l'aide de l'aiguille. Les poussières de surface peu visibles seront supprimées lors du dépolissage alors qu'une poussière noire bien incrustée sera difficilement récupérable. La carrosserie est enfin mise à l'abri le temps nécessaire au durcissement du vernis.





L'assemblage musclé du châssis dans la carrosserie, les problèmes d'ajustage du panneau C3 et les difficultés rencontrées pour faire coller le panneau C2 représentent les seuls soucis d'assemblage de ce kit d'exception.

Un léger brossage à sec est ensuite effectué avec un mélange de Noir Satiné Humbrol 85 et de Chair 61. Aux étapes 11 et 12, les renforts avant et arrière de la coque sont peints en XF-16 et patinés. Le tunnel de transmission est peint et patiné au pinceau toujours en XF-16. La partie centrale de la coque (dédiée à l'habitacle) est délimitée à la bande cache Tamiya. Elle reçoit une couche de Rouge XF-7. On en profitera également pour peindre le volant ainsi que les pièces des sièges. Le rouge une fois bien sec, un jus composé de térébenthine et de peinture à l'huile Rouge Indien est appliqué sur l'habitacle, les sièges et le volant.

Deux jours plus tard, un brossage à sec est réalisé sur chaque élément avec un mélange de Rouge XF-7 et de Jaune XF-3. Plusieurs brossages seront effectués en ajoutant progressivement du jaune suivant l'impression de vo-

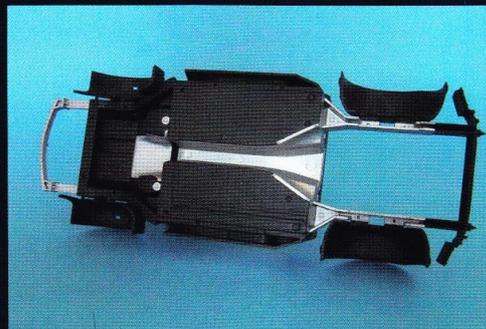
lume que l'on désire obtenir. La coque étant maintenant débarrassée de ses masquages, les passages de roues peuvent maintenant y être collés. Le pédalier est peint, patiné puis collé alors que l'armature centrale (G9 et G10) est pour l'instant laissée de côté. Les étapes 15 et 16 de la notice sont ensuite complétées à l'exception de l'espace de rangement A13 qui sera installé plus tard.

Habitacle

Tous les éléments composant le tableau de bord sont assemblés à l'exception du panneau transparent H5 qui sera collé en dernier. L'armature centrale et la console G1 sont également assemblées. Les panneaux de portes A6 et A11 sont également sélectionnés ainsi la vitre de séparation H9 masquée avant peinture suivant les indications de la notice. Tous les sous-ensembles obtenus sont alors

peints à l'aérographe en Gris XF-63. Suit l'application d'un jus composé de térébenthine et de peinture à l'huile blanche et noire, plus foncé que le XF-63. Un brossage à sec est réalisé avec un mélange de XF-63 et de XF-2. Tous les détails sont repiqués au pinceau en suivant la notice ou vos envies, de même pour les sièges et le volant. Ce dernier est collé au tableau de bord ainsi que le panneau transparent H5. La console centrale est collée sur le tunnel puis le tableau de bord est installé. Viennent ensuite les deux sièges, en veillant à ne pas les inverser, puis les panneaux de portes. L'installation du compartiment de rangement arrière et de sa vitre de séparation met un terme à la réalisation de l'habitacle. Afin d'assurer un collage rapide de la chaîne cinématique à la structure monocoque et éviter d'altérer le rendu des peintures métalliques en y laissant les doigts appuyés trop longtemps, je

vous propose de procéder comme suit. Dans deux des quatre trous avant (en diagonale) sera déposée de la cyano et dans les deux autres de la colle pour plastique. A l'arrière, les trous situés le plus à l'arrière recevront de la cyano alors que les quatre trous restants recevront de colle pour plastique. La chaîne cinématique est alors mise en place et pressée un court instant contre la coque le temps que la cyano prenne. La colle plastique peut alors tranquillement faire fondre le plastique des pièces mises en contact et assurer une soudure robuste. Pour terminer, la boîte à air est collée sur les trompettes d'admissions. —

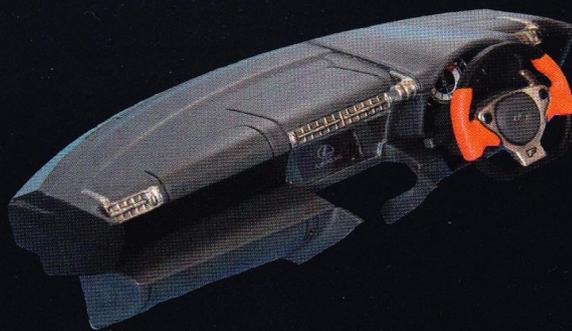


La structure monocoque est entièrement peinte mais partiellement assemblée. La séquence la plus ennuyeuse de sa mise en peinture est le masquage pour une mise en peinture propre du bas de l'habitacle. Notez sur le dessous de la coque le tunnel de transmission peint en XF-16.

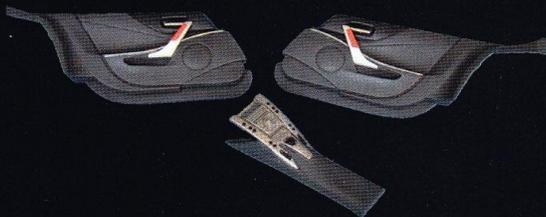
Lexus **LFA**



Grace aux divers jus et brossages à sec les formes galbées des sièges sont particulièrement bien mises en valeur.



Le tableau de bord, la console centrale et les panneaux de portes sont peints en suivant simplement les instructions de la notice.



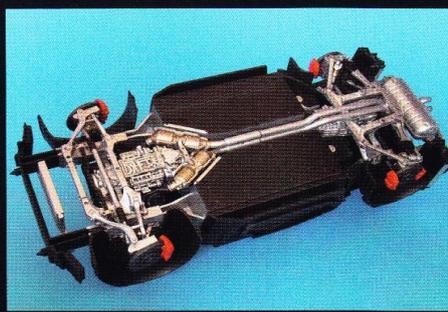
La structure mono-coque et l'habitacle sont entièrement assemblés. L'auteur n'a pas toujours suivi l'ordre d'assemblage préconisé par la notice, ce qui a facilité la mise en peinture et l'assemblage de certains sous-ensembles.



Futurs mariés...

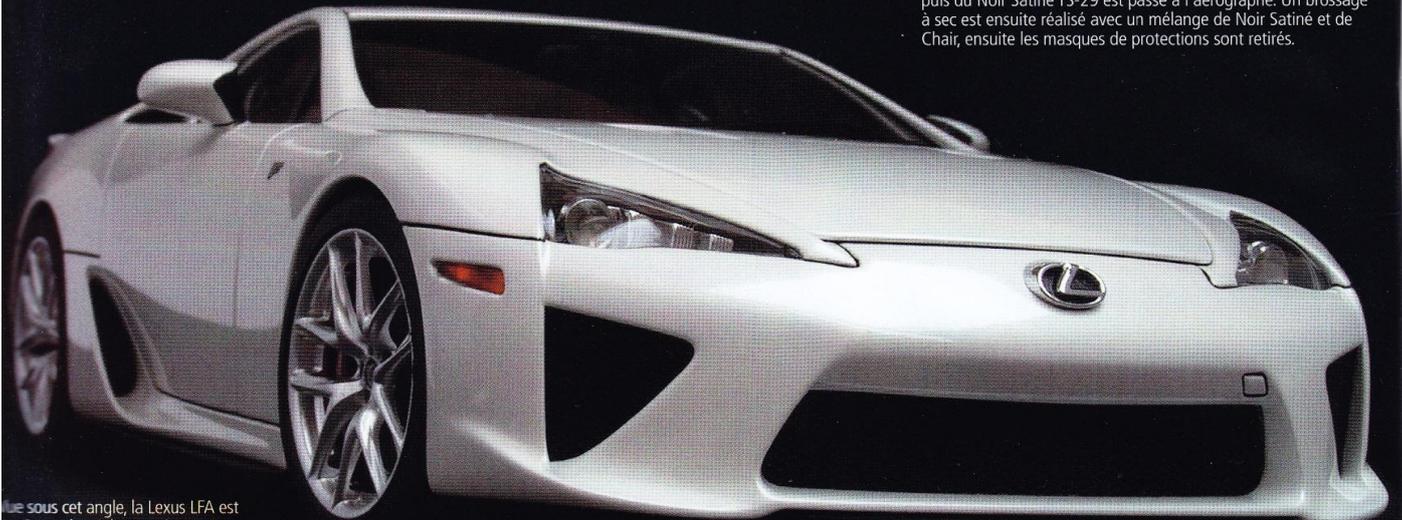


Les transferts métalliques fournis dans le kit renforcent le réalisme du modèle.



La chaîne cinématique est unie à la structure monocoque. Le collage de la boîte à air sur l'admission clôture l'assemblage.

Les deux panneaux inférieurs C2 et C3 sont d'abord peints en TS-30. Les parties qui resteront dans cette teinte sont masquées puis du Noir Satiné TS-29 est passé à l'aérographe. Un brossage à sec est ensuite réalisé avec un mélange de Noir Satiné et de Chair, ensuite les masques de protections sont retirés.



Vue sous cet angle, la Lexus LFA est véritablement bestiale, envoûtante !

Finitions de Carrosserie

Une fois le vernis de la carrosserie bien durci, il est dépoli et simonisé puis toute la gravure est repassée en Noir Satiné 85 Humbrol. La calandre avant est fixée dans son logement à l'aide de colles cyanoacrylate et plastique. Toutes les grilles en photo-découpe sont temporairement fixées dans leurs emplacements respectifs à l'aide de morceaux de bande cache Tamiya puis de la colle cyanoacrylate est introduite par capillarité sur leur pourtour à l'aide d'une aiguille afin d'assurer leur fixation propre et définitive.

La structure du compartiment moteur

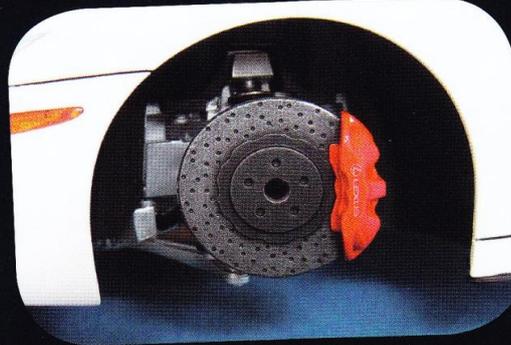
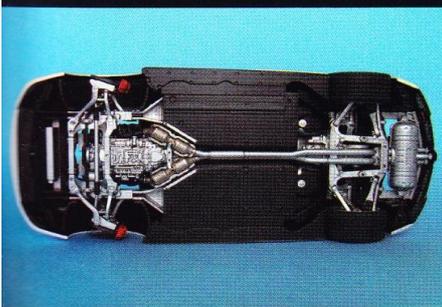
est simplement glissée dans son logement et une nouvelle fois collée par capillarité, de même que D17 à l'étape 21. Cette méthode qui permet des assemblages propres sans boursoffures de colle n'est réellement possible que lorsqu'on dispose d'un modèle aux ajustages d'une grande précision. Merci Tamiya !

Les feux arrière ont été réalisés conformément à la notice à l'exception des decals 13 et 14, avantageusement remplacés par l'application de Rouge Translucide X-27. Les verres sont ensuite simplement encliquetés dans leurs emplacements, mais il faut veiller à ne pas entamer le vernis de la

peinture. Si cela se produisait, il suffit simplement de faire rentrer par capillarité du vernis dans la brèche ou de la cyanoacrylate, mais c'est plus risqué. Les feux terminés sont ensuite placés et maintenus dans leurs logements dans la carrosserie à l'aide de bande cache Tamiya, puis de la colle époxy 5 minutes est appliquée sur pourtour des feux. Les grilles arrière ainsi que le feu anti-crash et de marche arrière sont ensuite collés à la cyano.

Les bulles de phares sont posées dans leurs logements et maintenues à l'aide de la bande cache, puis de la colle TRON SP104 déposée par capillarité sur leur pourtour. Les optiques sont

peintes en suivant la notice alors que les deux pièces H10 figurant les globes des phares au xénon sont avantageusement remplacées par des lentilles. La fixation des optiques à la carrosserie est réalisée suivant le même procédé que pour les feux arrière. La face intérieure des clignoteurs H13 et H14 est peinte en orange translucide X-26 recouverte ensuite de TS-30 appliqué au pinceau pour donner de la profondeur. Les clignoteurs sont ensuite fixés à la colle TRON puis l'intérieur de la carrosserie est entièrement peint en Noir Satiné 85 Humbrol. Pour terminer, la pièce regroupant les vitrages est fixée à l'époxy 5 minutes.



Les étriers de frein sont peints à l'aérographe en Rouge TS-49. Les disques sont ensuite peints au pinceau avec un mélange de Gris Métallique 53 Humbrol et de Noir Satiné 85. Les porte-disques sont simplement peints en noir satiné. Un premier jus noir est appliqué dans tous les trous de ventilation des disques puis un premier brossage à sec réalisé avec le Gris Métallique. Un second plus léger est effectué avec du Noir Metal Metalizer Model Master aussi bien sur les disques que sur les porte-disques. Les disques sont ensuite légèrement lustrés avec un pinceau plat puis un dernier jus noir est encore appliqué dans les trous de ventilation, sur le bord des étriers et à la périphérie des porte-disques. Pour terminer, les decals Lexus sont apposés.

Le châssis est introduit dans la carrosserie. Attention, ça coince au niveau des deux radiateurs arrière et l'opération est un peu musclée. Les panneaux de protection seront ensuite collés.



Bien que majoritairement noir, le compartiment moteur bien détaillé est du plus bel effet.



Lexus LFA

Le capot moteur est parfaitement fonctionnel et s'ajuste parfaitement dans son logement après fermeture sans aucun dépassement disgracieux de la carrosserie.

Assemblage Final

Lorsqu'on introduit le châssis dans la carrosserie, ça coince au niveau des deux radiateurs arrière. Lors de l'écartement, musclé, de la carrosserie il faudra procéder prudemment afin de ne pas endommager le vernis et la peinture. Cette étape passée, les ergots arrière du châssis sont facilement introduits dans les logements à l'intérieur de la carrosserie. A l'avant, j'ai dû écarter légèrement la carrosserie au niveau du pare-choc à l'aide d'un tournevis fin tout en poussant légèrement sur le châssis afin de pouvoir insérer les ergots dans leurs logements.

Les pièces figurant le fond plat de la voiture sont peintes avant installation. Afin de permettre l'assemblage correct de la partie arrière C3, elle doit être raccourcie à ses extrémités postérieures,

exactement au même niveau que les radiateurs qui gênaient l'installation de la carrosserie, et près des sorties d'échappement. Quant à la partie avant C2, pour être totalement jointive avec le pare-choc, elle a été fixée à grand renfort de colle époxy 5 minutes en la maintenant fermement en place jusqu'à la prise complète.

Les pneus sont montés sur les jantes superbement restituées par Tamiya, tout en veillant à l'orientation de leurs sculptures. Chaque roue est ensuite munie de son capuchon central et de son decal Lexus, puis fixée sur son moyeu.

L'essuie-glace, l'emblème Lexus et les rétroviseurs sont fixés à la cyano.

Deux ailerons sont fournis (un rétracté et un déployé) facilement positionnables et interchangeable grâce à de petits aimants et plaquettes métalliques dissimulées dans l'assemblage. Cet astucieux système déjà utilisé par Tamiya sur son Spitfire permet donc au monteur de passer au gré de ses humeurs d'un aileron déployé à un rétracté. Pour terminer, les déflecteurs F2 et F3 sont collés sur les feux arrière suivis par la pose des transferts métalliques et l'installation du capot moteur, également muni de deux aimants qui permettent le rangement de sa béquille lorsqu'il est fermé. Bien pratique pour ne pas égarer la béquille !

Conclusion

Malgré les petits soucis rencontrés lors de l'assemblage final, cette Lexus LFA signée Tamiya restera pour longtemps un kit de référence à la finesse de moulage et aux ajustages incompatibles, que peu voire aucun autre fabricant du moment ne pourra égaler. Les détails de la chaîne cinématique sont tellement fabuleux que c'est un sacrilège de devoir l'assembler à la structure monocoque. Si le prix de ce modèle n'était pas aussi élevé, je suis convaincu que plus d'un monteur se ferait le plaisir d'acquiescer deux kits juste pour le plaisir de monter une deuxième fois la chaîne cinématique et de l'exposer à côté du modèle terminé, comme on peut le voir sur les salons automobiles dans la réalité.



Voici la "hotte à peinture" de l'auteur, un simple ventilateur équipé d'un filtre sur ses faces avant et arrière. Tout ce qu'il y a de plus conventionnel, simple, efficace et surtout peu onéreux. Le ventilateur est placé sur le plan de travail à l'inverse de son fonctionnement normal. Au lieu de souffler de l'air pour refroidir les neurones du monteur, il aspire efficacement le nuage de peinture et autres poussières du côté où il travaille.



INFO KIT

Lexus LFA
Tamiya 1/24
Réf. 24319



Matériaux :

Plastique injecté blanc, noir, gris, chromé et transparent, photo-découpe, pneus en vinyle souple, bagues nylon, transferts métalliques, decals.



Peintures utilisées :

Sprays Tamiya : Apprêt blanc, TS-6, TS-14, TS-29, TS-30, TS-45, TS-49.
Acryliques Tamiya : X-12, X-26, X-27, X-31, X-32, XF-1, XF-2, XF-3, XF-7, XF-16, XF-63.
Enamels Humbrol : 33, 61, 53, 85.
Model Master Metalizer : Métal Brûlé, Noir Métal.
Mr Hobby : Surfacer 500.
Huiles Winsor et Newton : Rouge Indien, Noir, Blanc.



Consommables :

Bande cache Tamiya - Colles cyanoacrylate, époxy 5 minutes, Tamiya, TRON SP104
Térébenthine rectifiée - Abrasifs de divers granulés - Polish Gelson
Disques à démaquiller - Tamiya Modeling Wax.



La LFA n'est pas mal en jaune non plus (Tamiya TS-47). Notez sur ce modèle monté par Olivier Crumbach l'aileron arrière déployé.