

NOUVEAUTÉS

maquettes plastique

BÊ OUI, C'EST UNE BÊHÈME !

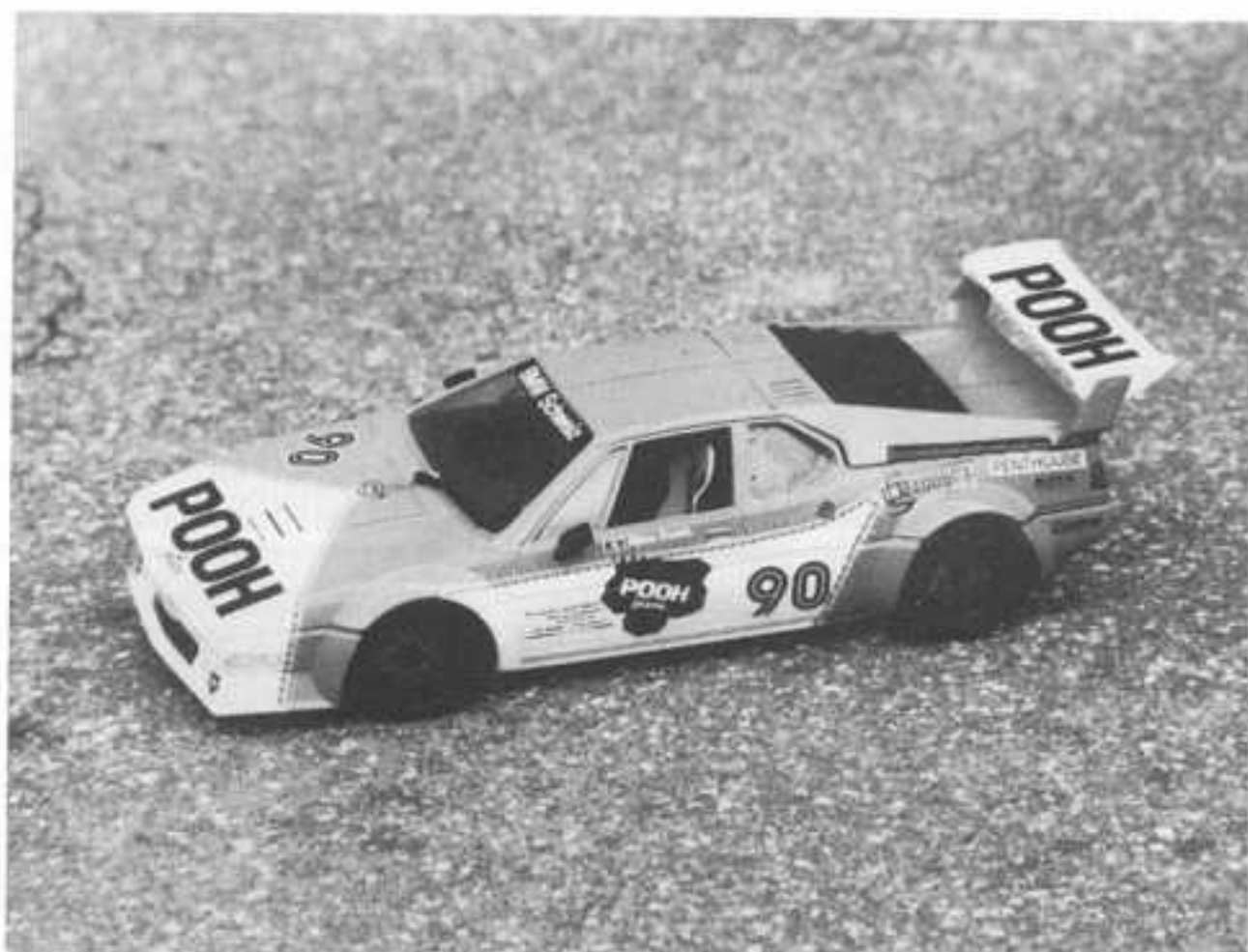
Et même qu'on va en faire un fromage (suisse de préférence) à la sauce ESCI qui comme tout le monde le sait est une sauce italienne qui a tendance à bien prendre, vu que le cuisinier est proluxe et plutôt habile. Bref, c'est la M1 sponsorisée par les jeans Pooh (la publicité est gratuite), un magazine dit « de délassément pour hommes » et affrétée par BMW suisse.

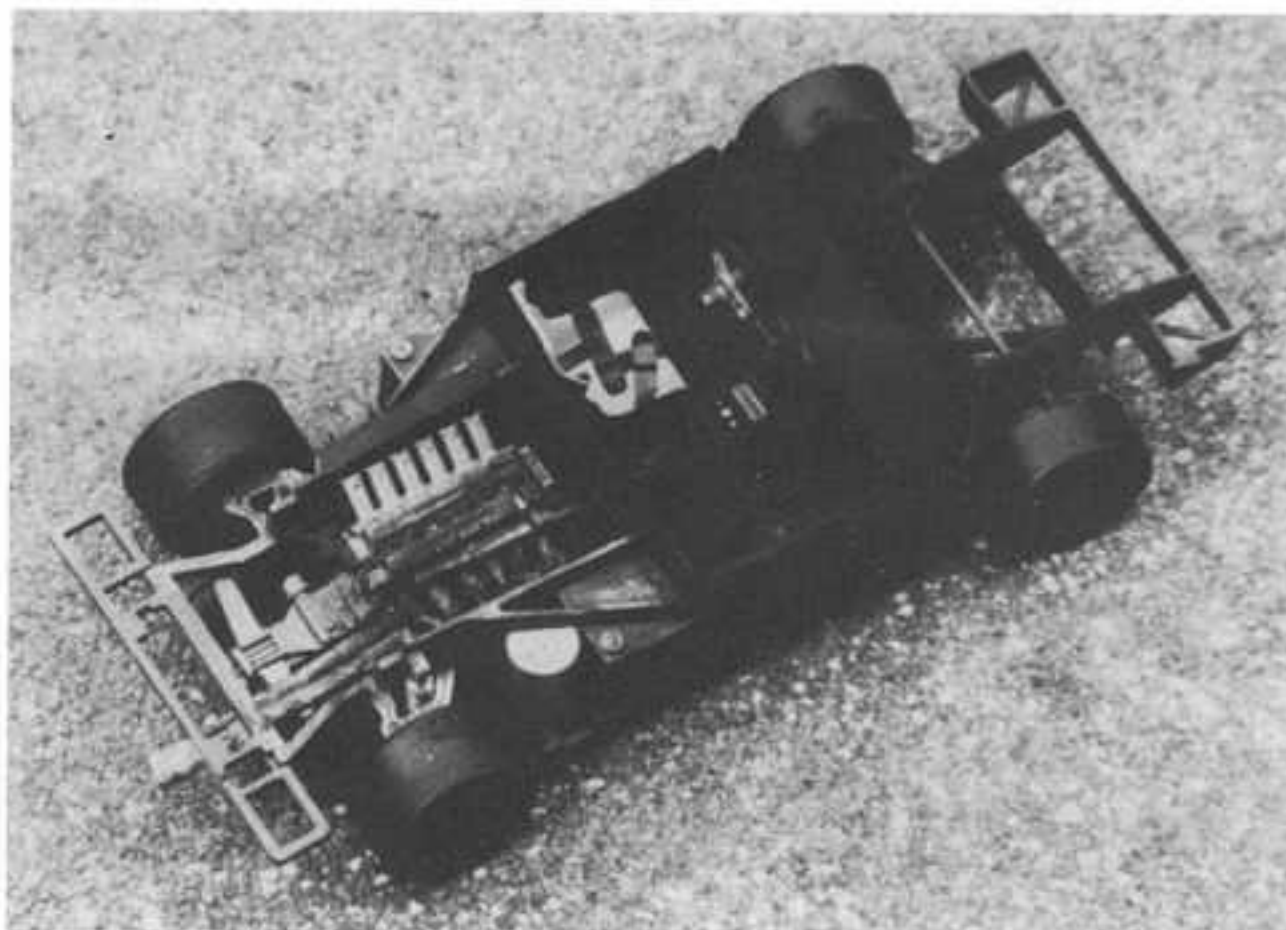
Ne me dites pas qu'ils sont compliqués avec leurs tacots de course, je ne vous croirai pas. Et trois briques à ma gauche pour le petit autocollant sur l'aile gauche, et dix briques pour le capot, mon prince !...

Bon, c'est pas tout ça. J'ai abandonné les voitures d'antan pour le contemporain cette fois-ci, mais on va quand même faire un peu de sérieux.

KOURTE PRESENTAZION ! (On est suisse, oui ou non ?)

La Bestiole est apparue en 1978 en version commerciale ; telle les plus belles bêtes de race, elle a été photographiée sous toutes les coutures, mais elle diffère quand même pas mal de sa version course apparue elle aussi la même année pour son championnat taillé sur mesure. Le championnat PROCAR qui n'acceptait que des M1 préparées selon les critères du groupe 4. L'intérêt de ce type de compétition résidait surtout dans le calendrier des courses qui se couraient les mêmes jours et sur les mêmes circuits que de Formule 1. De telles circonstances alliées au fait que Lauda et Piquet pilotaient des machines rendirent les voitures populaires. A part cela, car ça ne suffit pas de faire courir des BMW les unes contre les autres (si ce n'est de se





dire que c'est une bête qui a gagné !...), ces voitures (à bras) ont été engagées dans le championnat IMSA et le championnat des constructeurs.

Là, ça faisait déjà un peu plus sportif. L'opposition y était aussi relativement costaud. Une Porsche 935, vous savez ce que c'est avec 600 cv dans les tripes. La BMW avec ses 470 cv ne pouvait compter que sur sa régularité et la fiabilité de sa mécanique. Remarquez bien que ça marchait quand même bien car H. Stüch et N. Piquet se sont offert en 1981 les 1 000 km de Nurburgring. Parallèlement à cette version,

une voiture avec deux turbo-compresseurs courait aussi. Elle développait la bagatelle de 800 cv et se tapait allégrement 360 km/h, et Monsieur Han Stüch, toujours lui, s'offrait deux courses du championnat allemand de production en 1981.

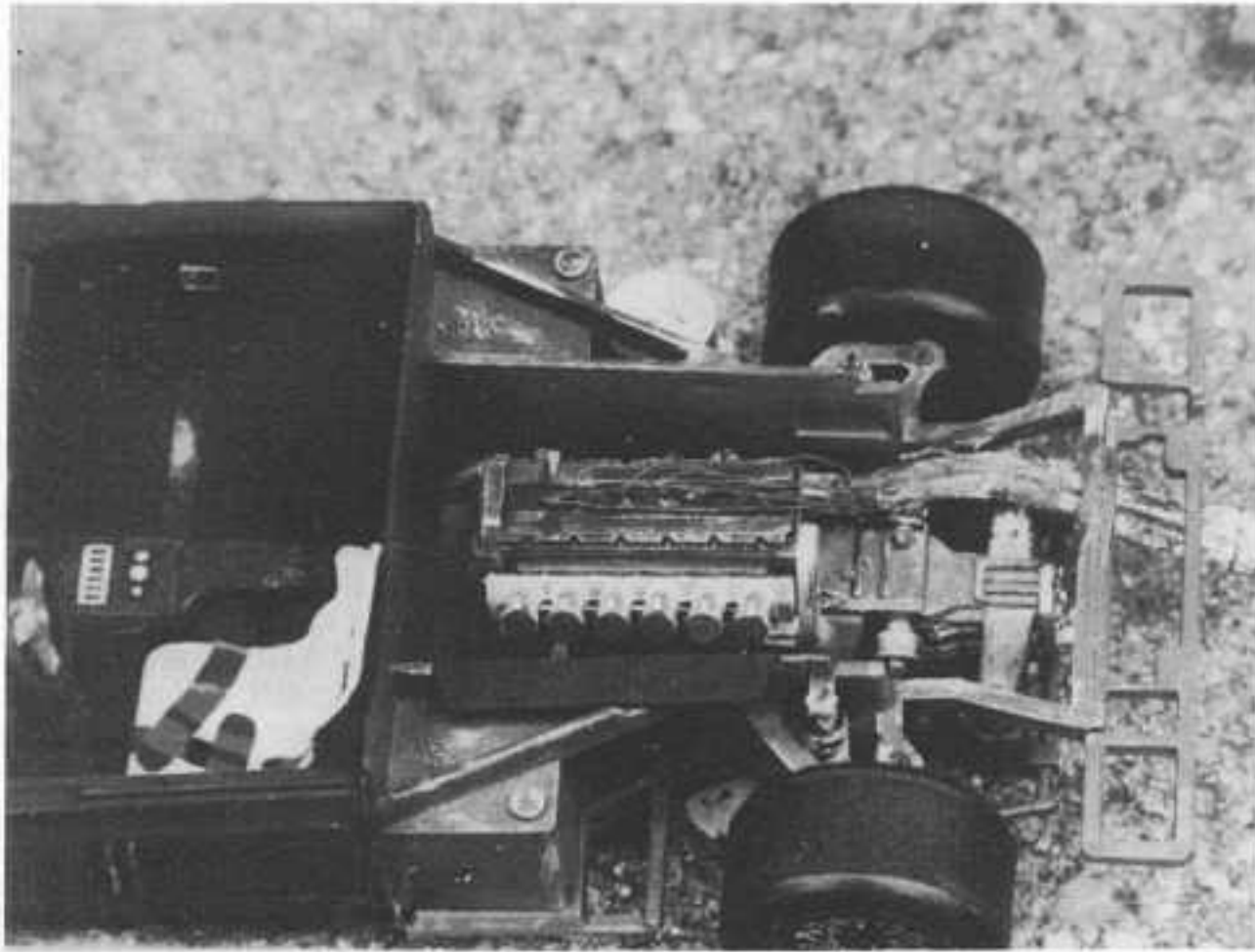
La cavalerie de ce petit bestiau était assurée par une 6 cylindres en ligne bien propre, bien conforme à la marque, avec quatre soupapes par cylindre. La petite chose est d'ailleurs fort bien représentée en gravure.

Et voilà, Cher Lecteur, la manière de faire un enchaînement subtil sur la présentation de la maquette.



PRÉSENTEZ !... GRAPPES !

Bien m'n adjudant ! comme c'est fatigant, je les repose sur la table. Ça ne m'empêche pas de les regarder. M'sieur Esci ne connaît pas les vertus de la couleur pour ce modèle. On est restés au noir et blanc. Par contre, c'est proprement fait. Oh ! ça oui ! Carrosserie bien traitée et habillement découpée. Les gravures sont bonnes, le plastique se travaille bien, pas cassant, ni savoneux. Ce qui est important pour le dégrappage et la peinture. Répétons ce qui est bon et ce qui l'est moins. Le moteur a droit à une mention car vraiment on peut transformer cette petite chose en œuvre d'art si on possède la documentation nécessaire. Le seul point noir, comme d'ailleurs pour d'autres modèles plus prestigieux et plus onéreux, est le positionnement des courroies et, subséquemment (ça c'est pour l'adjudant), de l'alternateur qui flotte allégrement dans le vide suspendu à sa courroie. A vous de vous débrouiller pour confectionner des pattes de fixation dans du plastique de récupération. A propos, un truc, vous connaissez tous la forme d'un baril de lessive. Comme vous le savez, à moins de prendre un produit sans marque, les tonnelets possèdent un couvercle en plastique. Si vous saviez ce qu'on peut en faire des choses avec un couvercle de lessive... Fin de la récréation. La transmission arrière et le poste de conduite sont eux-mêmes bien représentés de même que les jantes à rayon. Tout cela nécessite un ébavurage soigneux pour éviter toute trace lors des assemblages, de même qu'un ponçage non moins soigneux sur les pièces cylindriques ou rondes pour éliminer toute trace de l'injection dans le moule. Toutefois dans cette maquette certaines lourdeurs subsistent qui semblent assez incompréhensibles étant donné la qualité de ce qui précède. Ainsi les éléments du châssis sont plus que grossiers. On peut se payer un affinage des pièces. Croyez-moi, il restera encore assez de matière. Le train avant lui-même est plutôt lourd. Les triangles de suspension et le châssis avant ressemblent plus à de la charpente métallique qu'à un prototype BMW. Mis à part cela et quelques assemblages un peu hasardeux, on va faire du bel ouvrage, croyez-moi les p'tits gars !



Eh bien, maintenant, après avoir effectué cette petite présentation, nous allons nous éclater au montage. ARBEIT ! (traduction libre : au travail !) Tube de colle sur l'épaule... Drolte. En avant. Arche !

Premier épisode : le moteur. Rien de bien compliqué pour ce qui est de l'assemblage, on suit gentiment la notice et on ne sera pas déçus. Toujours bien enlever les bavures, au besoin un petit coup de lime et tout fonctionne à la perfection. Les assemblages se font bien, pas de mauvais équerages. Avant la mise en peinture, on évitera de coller les échappements ainsi que les courroies moulées avec l'alternateur. Pour ça évidemment on peut tout refaire, mais enfin !... Le Jeu en vaut-il la chandelle car on ne les voit plus à la fin. Peut-être vaut-il mieux garder nos précieuses forces pour pinailler la suite. On peindra tout le bloc en « gun metal » Humbrol, le couvre-culbuteur en noir mat. Une fois cela fait, on soulignera les détails à la peinture alu, le pinceau étant presque sec. Le couvre-culbuteur subira le même traitement. Et voilà. Tout ça, c'est bien joli. A partir de là, on va s'occuper de la partie inférieure du châssis et de l'ensemble coque avant, calsson, train avant et partie supérieure du châssis poutre arrière. On va peindre tout ça en noir mat matiné de gun metal. Pour ma part, je suis resté fidèle à l'aéro parce que ça vous fait un de ces fins. OUAHH !...

Pendant qu'on y est on peut bous-

culer gentiment le plan de montage parce qu'il reste un peu de noir mat dans le godet, et qu'on ne va pas le gâcher, les pots coûtant de plus en plus cher. Merci, monsieur Humbrol. 10 F le petit pot, c'est pas avec ça qu'on va inciter les plus jeunes à investir dans la maquette. Et ensuite, on vous expliquera que, la conjoncture, tout ça, oui ! Moins de ventes, on augmente. Une logique !... Mais on revient à nos chevaux. On va positionner les intérieurs de portière, le tableau de bord et la console centrale, tout ça sans fixer les petits accessoires qui viendront par la suite. Et on y va à la peinture noire. Ne vous

Inquiétez pas. Il y a plein de petites choses de couleur qui vont venir faire un petit intérieur guilleret et accueillant. Maintenant que le moteur est bien sec, on va pouvoir s'occuper du collecteur d'échappement que l'on peindra en blanc mat, barbouillé quand même d'un peu de noir. Et puis qu'est ce que c'est qu'on va y faire ? On va se composer un joli faisceau d'allumage. Facile, non ? Ben, vous avez tout sous la main, les bougies, la tête de delco. Vous devez bien avoir un vieux bout de fil électrique et de la cyanolite. On dénude bien gentiment un bout de fil pas trop long et on prend quelques brins de cuivre (en fait six !...). On colle les six fils sur la tête de delco, un fil par arrivée s'il vous plaît, et puis on attend que ça sèche. Après quoi on prend la dimension, on coupe aux ciseaux et on colle l'autre extrémité à une bougie. Au bout du compte, vous obtiendrez un faisceau d'allumage fort correct. Ne me dites pas que vous n'êtes pas content. Ça fait plaisir. Et puis si vous avez assez de documentation, vous vous faites l'injection de la même façon.

Tout le monde est là ? On ne va pas y passer la nuit. C'est qu'il en reste du travail... Maintenant, on va s'occuper de coller les courroies et on place le moteur terminé sur le berceau inférieur. Attention au centrage sur les tétons qui font office de silent-blocs. Maintenant au tour des arbres de transmission, on ébarbe soigneusement et on suit



la notice pour l'assemblage qui se fait tout seul et pour la décoration. Les amortisseurs seront traités de la manière habituelle : noir mat et un coup de peinture argent presque sèche pour faire ressortir les spires et on laisse sécher. On s'occupera ensuite du train avant sur lequel je ne m'étendrai pas. C'est navrant de grossièreté. Enfin, n'ayant pas de documents sur celui-ci, on sera bien obligés de s'en contenter. En attendant que ça sèche, on va s'occuper de la carrosserie que l'on va poncer pour recevoir la peinture et aussi pour éliminer toute trace de moulage. On assemble les spoilers avant et arrière. Là vous connaissez la chanson. Peinture en bombe ou au pistolet sont les mamelles d'une belle maquette. Ne dites pas que je vous bassine ou que je pousse à la dépense, c'est simplement une opinion. Je n'ai pas d'actions chez les fabricants d'aéroglyphes ou de compresseurs. Une belle couche de peinture blanche que l'on va longuement laisser sécher. Après quoi, on masquera les parties à protéger : capot, spoiler et côtés suivant le dessin des futurs décals et on s'applique

une jolie couche de peinture bleue (Humbrol 48 comme il est dit dans le scénario) de même que sur le hayon arrière. Ne collez pas tout de suite les espèces de persiennes ni l'aileron. On s'occupe de ça plus tard. Pour le moment, on fixe le moteur et son bâti à la coque, ce qui se passe vraiment avec une facilité déconcertante. On placera les amortisseurs arrière à ce moment-là. Tout le monde suit ?

Alors, on continue. Quelques petites finitions sont bien à réaliser mais c'est presque rien comparé à ce qui vous attend. Mais on n'en parle pas trop vite. Tout d'abord le siège : on suit pour les couleurs. La couleur intérieure du siège est devenue pour nous du Hellblau 65 Humbrol ; et les sangles, on évite soigneusement les espèces de machins imprimés sur la notice de montage et qui ne nous serviront que de patron. Maintenant le truc : il s'adresse en tout premier lieu aux amateurs de la « dive bouteille ». A savoir la capsule en étain qui recouvre le bouchon. Si c'est du plastique (comme ça arrive maintenant) vous abandonnez. Choisissez une autre bouteille. Ce genre de cap-

sule est très intéressant car l'étain est fort malléable et de plus, pour le cas qui nous concerne, il est de couleur rouge. Or !

Les sangles sont du plus beau rouge (une aubaine) avec les boucles alu. On se positionne tout ça à la cyanolite sur le siège et... roulez jeunesse. Les petits bidules de l'habitacle ne réclament vraiment aucun commentaire, vous pouvez y aller tout seuls comme des grands. Je ne m'étalerai pas sur d'aussi petites choses. A partir de maintenant on va coller les glaces. Toujours Saint Cyanolite qui nous tient la main et tout se passe à merveille. Ce n'est pas en « cinq sec » mais en quinze secondes. C'est déjà pas si mal. Toujours est-il qu'après cette opération on se retrouve avec deux ensembles.

Une carrosserie dotée de glaces et dans l'autre main une coque avec des roues, un moteur, un siège. Eh bien, figurez-vous que tout ça ne va faire qu'une seule et même maquette. On force, on tire, on pousse, c'est normal, et ça marche !... Là, on souffle. Un peu, pas trop et on passe à l'aileron, bleu et blanc lui aussi que l'on colle sur le hayon arrière, de même que les persiennes noires. Avouez que ça a de la gueule !

Mais on va mettre les décals, et là c'est l'extase. Il vaut mieux quand même prendre des précautions pour les poser. Deux produits existent. Micro Sol et Micro Set (qui ne sont pas dans un bateau), l'un se met dans l'eau et l'autre sert à tamponner le décal pour qu'il épouse toutes les formes du support. Et dans le cas présent, croyez-moi, ça aide ! Parce qu'il y en a des contours et des recoins. Mais, enfin ! On arrive à passer partout. Enfin presque, parce que la représentation des fermetures Eclair sur les côtés à cheval sur le haut de l'aile, le hayon et les ouïes de ventilation, eh bien salut !

J'avoue humblement que la solution n'est pas évidente. Après tout, on peut peindre... Malgré ce léger problème, qui a valu à l'auteur une cure de repos prolongé, ainsi qu'un échantillon de breuvage fortement alcoolisé pour la détente, on arrive à la fin du parcours à un engin vraiment très beau, bien coloré, bien différent de la sempiternelle Porsche 935 ou Lancia Stratos. Et puis on se l'est montée, et rien que pour ça on est content. Tiens, une idée : même qu'on recommencera !

