

Lamborghini *countach*



MODÈLE WALTER WOLF

LP 500S

**PACK
1**



CONTENU

Altaya
MODEL SPACE™
by PLANETA D'AGOSTINI®

Étapes de montage 1-7

1

- Étape 1 – Aileron arrière
- Étape 2 – Première jante et pneu arrière
- Étape 3 – Culasse
- Étape 4 – Couvercles de l'arbre à cames droit et gauche et pare-chocs avant
- Étape 5 – Jante et pneu avant
- Étape 6 – Aileron frontal
- Étape 7 – Compresseur de climatisation

Editorial and design by Continuo Creative, 39-41 North Road, London N7 9DP.
Published in the UK by De Agostini UK Ltd, Battersea Studios 2,
82 Silverthorne Road, London SW8 3HE.
Published in the USA by De Agostini Publishing USA, Inc., 915 Broadway, Suite
609, New York, NY 10010.
All rights reserved © 2014

NON ADAPTÉ AUX MOINS DE 14 ANS. CE PRODUIT N'EST PAS
UN JOUET, IL N'EST PAS DESSINÉ POUR JOUER. LES ARTICLES
PEUVENT ÊTRE QUELQUE PEU DIFFÉRENTS DE CEUX MONTRÉS
DANS LES IMAGES.



Les images de ce manuel de montage correspondent au modèle exclusif Lamborghini Countach Walter Wolf LP 500S. Il est la propriété d'un collectionneur au Japon, ce qui explique la plaque d'immatriculation japonaise. Elle n'apparaîtra pas sur la maquette finalisée.

Étape 1

Aileron arrière



Pièces

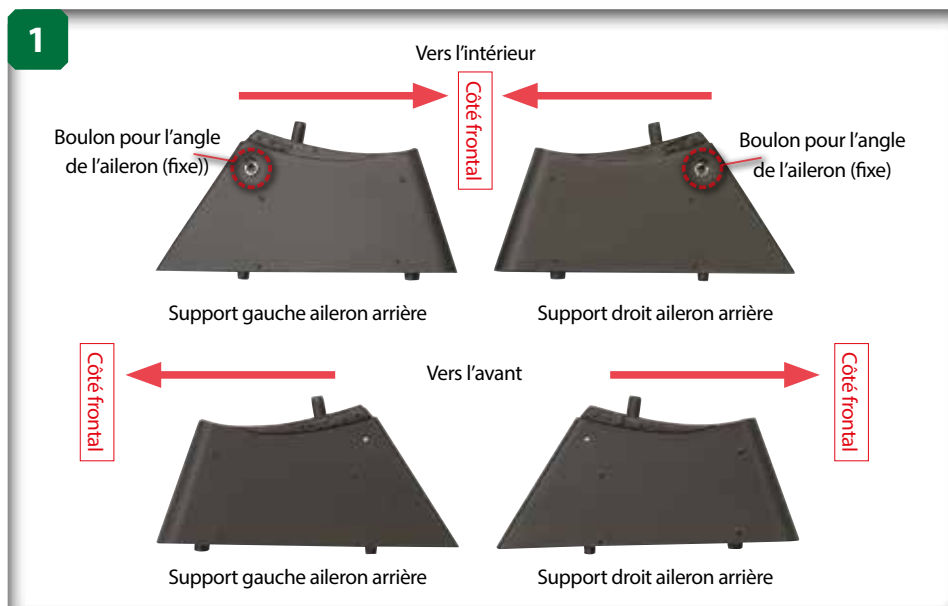
- Jante arrière
- Bouton central jante arrière
- Support gauche aileron arrière
- Support droit aileron arrière
- Aileron arrière

Outils

Aucun

Matériaux

Sac en plastique
Mouchoirs en papier
Stylo bille



Vérifiez la forme et l'orientation des deux supports de l'aileron arrière. Lors de leur installation, vérifiez que le boulon pour l'angle de l'aileron est tourné vers l'intérieur, et que la partie la plus haute de la pièce est derrière.



Alignez les boulons sur la surface du support gauche de l'aileron arrière et les orifices de l'intérieur de l'aileron arrière (pointillés bleus). Vérifiez que les pièces sont correctement orientées.



Introduisez les boulons du support dans l'aileron arrière.

Conseil



S'il est difficile d'insérer le support dans l'aileton, placez-le sur une surface plate, de préférence recouverte d'un chiffon. Cependant n'appuyez pas trop fort, de risque d'abîmer les pièces.



4 Prenez le support droit et l'aileton arrière comme sur l'image. Alignez les saillants du support et les trous cerclés de rouge sur l'aileton arrière.



5 Insérez les boulons du support dans les trous de l'aileton.

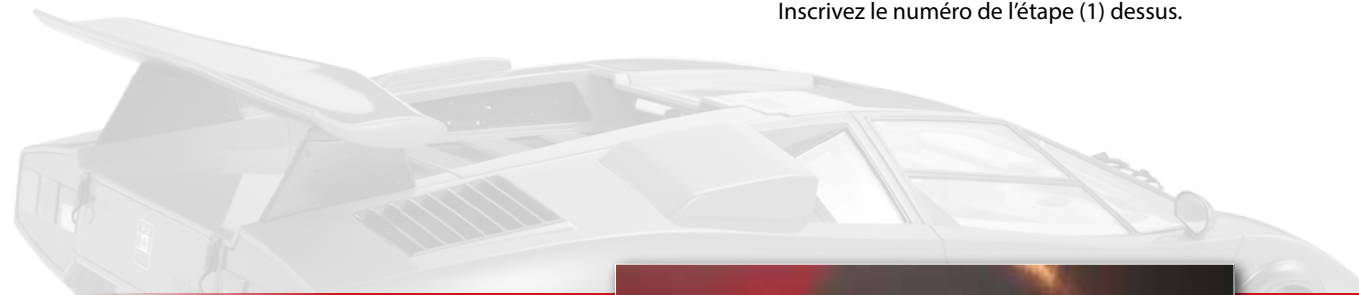


6 Enveloppez le bouton de la jante arrière dans un mouchoir en papier et conservez-le dans un petit sac en plastique avec la jante arrière. Inscrivez le numéro de l'étape (1) dessus.

RÉSULTAT FINAL



Cette étape du montage est finie. Gardez l'aileton arrière en lieu sûr pour ne pas l'endommager, tournez les supports vers le haut.




En détail

Aileron arrière

La légende veut que le design en V si reconnaissable de l'aileton arrière de la Countach soit inspiré de celui d'un bateau à moteur. À l'origine l'aileton était en option sur la LP 400S de 1978 (la version originale était fixe), mais des modèles ultérieurs ont des ailerons ajustables, comme celui du modèle.





Les grilles noires du radiateur du moteur longitudinal arrière de la LP 500S —es initiales LP en italien signifient longitudinale posteriore— sont clairement visibles sous cet angle. À l'origine le nom de la Lamborghini sortie d'usine était LP 500. Plus tard elle fut appelée « Countach » —intraduisible expression piémontaise désignant une belle femme— par le légendaire designer de voitures Nuccio Bertone en la voyant pour la première fois au début des années 1970.



Étape 2

Première jante et pneu arrière



Pièces

- 1 capot
- 1 pneu arrière garni de mousse
- Couvercle de l'arbre à cames droit (joint préinstallé)
- Couvercle de l'arbre à cames gauche (joint préinstallé)

Outils

Vieille brosse à dents

Matériaux

Jante arrière (étape 1)



Retirez la garniture en mousse du pneu arrière en veillant à ne pas l'endommager.



Après avoir extrait la mousse, pressez le pneu plusieurs fois avec vos mains.



Brossez toute la surface du pneu avec une vieille brosse à dents afin de retirer les résidus du modelage.



Réinsérez la mousse dans le pneu.



5

Introduisez la jante arrière fournie dans l'étape 1 par un côté du pneu.



6

Appuyez sur la jante vers l'intérieur en veillant à ne pas endommager les deux pièces.



7

Tirez sur un flanc du pneu par dessus le bord extérieur de la jante.



8

Faites tourner et soulevez le flanc du pneu au-dessus du bord extérieur de la jante.

En détail

Pneus

Votre maquette reproduit fidèlement les jantes Campagnolo et les pneus Pirelli P7 de la LP 500S de Walter Wolf. Les P7 avaient un profil très bas (50%) —il s'agit de la proportion entre la hauteur du flanc et la largeur du dessin— offrant une adhérence considérablement accrue, en particulier dans les virages pris à grande vitesse. Le profil bas des pneus permit d'augmenter la vitesse maximale de la LP 500S. Les proportions et l'apparence des jantes et des pneus sont tout à fait fidèles à la LP 500S.



9



Tenez le pneu assemblé sur la jante et faites tourner la roue entre vos mains pour vérifier que les flancs du pneu sont parfaitement assemblés au bord de la jante.

RÉSULTAT FINAL



L'étape est terminée. Conservez la roue dans un sac en plastique et inscrivez-y le numéro de l'étape.



Boîte de rangement

Tout le long du montage vous allez recevoir de nombreuses pièces que vous utiliserez plus tard. Vous aurez aussi des sous-assemblages, comme celui de la roue arrière montée dans cette étape. Nous vous recommandons d'utiliser une boîte de rangement comme celle sur l'image afin de tout conserver en lieu sûr et prêt à l'emploi.



Comme celle sur l'image, les boîtes de rangement offrent beaucoup d'espace de rangement et des compartiments séparés pour organiser les pièces.

Une petite boîte avec beaucoup de divisions, comme celle à droite, est idéale pour la conservation des pièces les plus petites, comme les vis et les rondelles.



Conservez les pièces de cette étape et de l'étape 1. Utilisez des mouchoirs en papier pour protéger les pièces plus volumineuses ou fragiles, comme le capot.





L'exclusive Countach LP 500S de Walter Wolf est basée sur l'antérieure Lamborghini LP 500 dont le premier prototype apparut en 1971. Wolf reprit le puissant moteur de 5 litres du prototype (les moteurs des voitures de série Lamborghini étaient réduits à 4 litres) et améliora les jantes afin d'y assembler les pneus de compétition Pirelli P7.

Étape 3 Culasse



Pièces

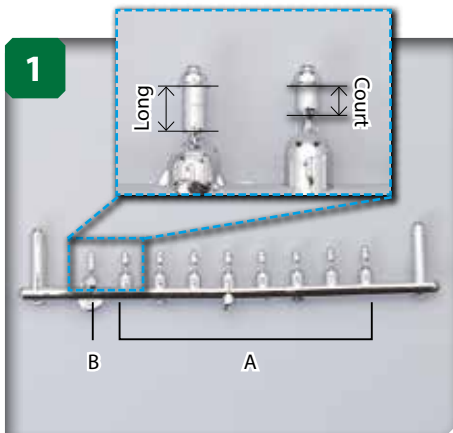
- Pince à bout recourbé
- Culasse
- 16 boulons A
- 2 boulons B
- Siège du conducteur
- 5 vis autoforeuses
2,3 x 6 mm (une en plus)

Outils

- Pince
- Tournevis Phillips
(taille 1)

Matériaux

- Couvercle droit de l'arbre à cames (étape 2)
- Couvercle gauche de l'arbre à cames (étape 2)
- Ruban de masquage
- Ruban adhésif double face



Il faut d'abord identifier les boulons A et B de la culasse avant de commencer le montage. Le A est plus court que le B, comme on peut le voir sur le zoom.



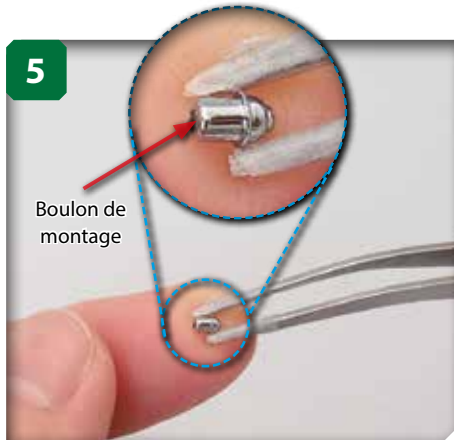
Avec la pince séparez les 16 boulons A et les deux B. Chaque pièce est modelée sur une tige à laquelle elles sont unies par une partie plus étroite. Séparez chaque pièce à l'aide de la partie la plus tranchante de la pince, à l'intérieur. Pour éviter de faire tomber les pièces et les perdre, placez une bande de ruban de masquage sous les pièces comme sur l'image.



Une fois toutes les pièces séparées, gardez-les en lieu sûr jusqu'à ce que vous en ayez besoin. De préférence dans une boîte de rangement à compartiments, comme celle sur l'image. B = 2 pièces A = 16 pièces.



Récupérez les couvercles droit et gauche de l'arbre à cames de l'étape 2 et séparez la languette du joint fixé à l'arrière. Procédez soigneusement pour ne pas endommager les couvercles et mettez-les de côté, vous en aurez besoin au pas n° 10.



Prenez le premier boulon A avec la pince à bout recourbé. Vous pouvez envelopper le bout de la pince avec du ruban de masquage ou du double face afin d'augmenter l'adhérence et rendre vos gestes plus sûrs. Vérifiez que le côté plus long de la pièce, qui inclut le boulon de montage (pointillés bleus) est tourné vers l'extérieur de la pince.



Placez le boulon A dans le trou indiqué sur le couvercle de l'arbre à cames gauche, en vérifiant que la pièce est bien orientée comme expliqué en 5.



Appuyez sur le boulon dans le trou avec un doigt, et faites attention à ne pas faire sauter la peinture argentée de la pièce.



Avec une pointe ferme qui ne soit pas dure terminez d'enfoncer le boulon fermement dans le trou (l'extrémité d'un crayon à papier peut faire l'affaire, n'utilisez pas d'objets en métal ou en plastique rigide).



Répétez les pas 5 à 8 pour insérer les 16 boulons dans les trous des arbres à cames gauche et droit (cercles bleus). Laissez vides les trous cerclés de rouge.



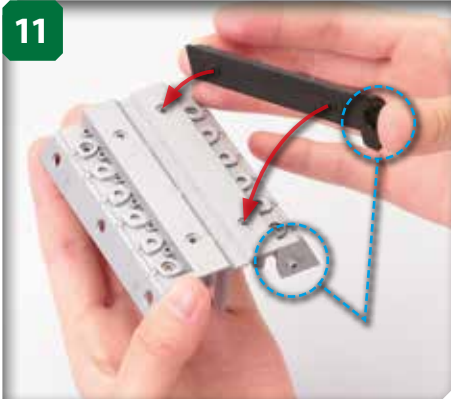
Une fois tous les boulons A fixés, assemblez à nouveau les couvercles et les languettes retirées en 4. Vérifiez le sens des pièces et prenez modèle sur l'image ci-dessus : les trous cerclés des joints, laissés vides, devraient facilement s'assembler avec les boulons sans effort.

En détail

Couvercles de l'arbre à cames

Les couvercles de l'arbre à cames jouent un rôle essentiel : ils scellent les parties mobiles du moteur lorsque celui-ci tourne. Votre modèle les reproduit jusqu'au détail le plus infime, comme par exemple les boulons argentés que vous venez de fixer.





11 Prenez le couvercle droit de l'arbre à cames entre le pouce et les autres doigts et placez-le à droite de la culasse. Vérifiez bien l'orientation des pièces et faites comme sur l'image.



12 Installez le couvercle de l'arbre à cames à sa place en encochant les boulons dans les trous de la culasse (flèches rouges en 11 et à l'image ci-dessus).



13 Tout en tenant les pièces, retournez l'assemblage. Vous verrez alors les boulons dépasser sous la culasse. Introduisez une vis autoforeuse de 2,3 x 6 mm dans ce trou et serrez soigneusement avec le tournevis Phillips.



14 Faites-en autant pour l'autre boulon et fixez le couvercle de l'arbre à cames droit sur la culasse.



15 Vérifiez de nouveau l'orientation avec la photo.

Reprenez en 12 pour le couvercle de l'arbre à cames gauche en le disposant de l'autre côté du couvercle de l'arbre à cames droit que vous avez placé en 11.



16 Comme pour le couvercle de l'arbre à cames droit, appuyez sur la pièce pour faire apparaître les boulons sous la culasse.



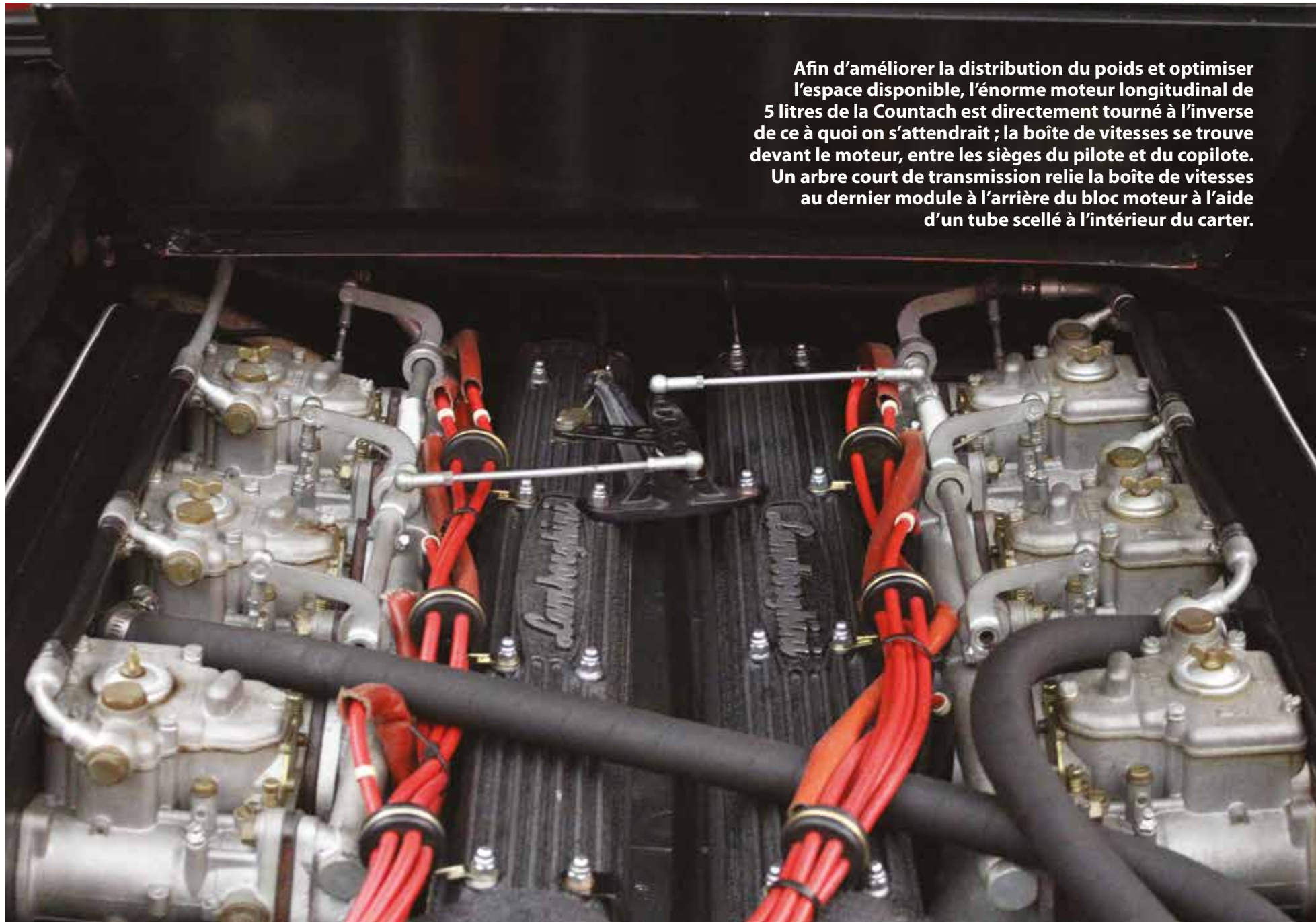
17 Placez deux autres vis autoforeuses de 2,3 x 6 mm et serrez-les sur les boulons de montage pour finaliser le couvercle de l'arbre à cames.

RÉSULTAT FINAL



C'est la fin de cette étape. Gardez les pièces non utilisées pour l'étape qui suit.

Afin d'améliorer la distribution du poids et optimiser l'espace disponible, l'énorme moteur longitudinal de 5 litres de la Countach est directement tourné à l'inverse de ce à quoi on s'attendrait ; la boîte de vitesses se trouve devant le moteur, entre les sièges du pilote et du copilote. Un arbre court de transmission relie la boîte de vitesses au dernier module à l'arrière du bloc moteur à l'aide d'un tube scellé à l'intérieur du carter.



Étape 4

Couvercles de l'arbre à cames droit et gauche et pare-chocs avant



Pièces

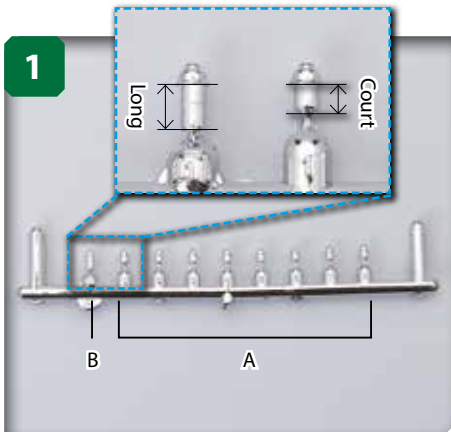
- 1 pare-chocs avant
- 2 phares anti-brouillard
- 2 lentilles pour les phares anti-brouillard
- 1 couvercle de l'arbre à cames gauche
- 1 couvercle de l'arbre à cames droit
- 16 boulons A
- 2 boulons B
- 7 vis autoforeuses 2,3 x 5 mm (une en plus)

Outils

- Pince (étape 3)
- Pince coupante
- Tournevis Phillips (taille 1)
- Loupe
- Lime en diamant plate
- Boîte de rangement des pièces

Matériaux

- Ruban de masquage ou ruban adhésif double face
- Mouchoirs en papier
- Papier de verre grain fin



Comme lors de l'étape 3, il faut d'abord identifier les boulons A et B des couvercles de l'arbre à cames. Séparez-les de la tige avec la pince coupante. Séparez les pièces A et B.



Séparez soigneusement la languette du joint fixé à l'arrière des couvercles de l'arbre à cames droit et gauche. Mettez-les de côté.



À l'aide des pinces, insérez le premier boulon A dans le trou indiqué sur le couvercle de l'arbre à cames droit. Comme auparavant, l'utilisation du ruban de masquage ou double face pour envelopper le bout de la pince peut vous aider à bien tenir la pièce.



Appuyez sur le boulon A dans le trou avec votre doigt en faisant attention à ne pas endommager la peinture argentée de la pièce.



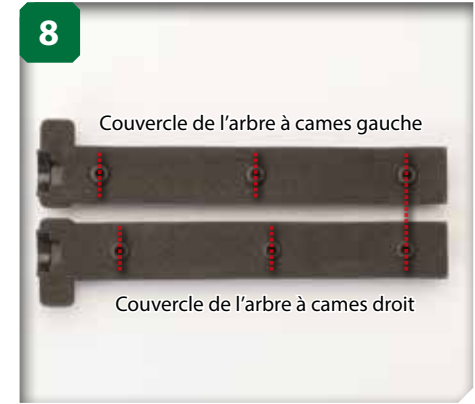
À l'aide d'un objet ferme mais qui ne soit pas dur poussez sur le boulon fermement dans le trou (l'extrémité d'un crayon à papier peut servir, mais n'utilisez pas d'objets en métal ou en plastique rigide).



Répétez les pas 3 à 5 pour placer tous les boulons A dans les huit trous marqués en bleu sur les couvercles de l'arbre à cames droit et gauche. Vous aurez besoin des 16 boulons fournis dans cette étape (lors de l'étape 3, en revanche, deux trous restaient vides).



Une fois les boulons insérés, réassemblez les languettes des joints aux deux couvercles de l'arbre à cames.



Les joints ont l'air quasi identiques. Pour les identifier regardez l'image ci-dessus, elle montre l'espacement différent entre les points cylindriques d'attache.



Guidez-vous par la photo ci-dessus pour bien orienter les pièces. Alignez les trous indiqués et encochez le couvercle de l'arbre à cames droit au côté de l'assemblage de la culasse. L'extrémité la plus allongée doit être placée tout à côté des couvercles d'arbre à cames installés (cercles bleus).



Appuyez sur les pièces pour les assembler et encochez les boulons d'attache de l'intérieur du couvercle dans les trous correspondants sur la culasse.

En détail

Phares anti-brouillard

Le design original des phares anti-brouillard Carello, équipant les Countach LP400 et 500S, a été reproduit dans les moindres détails pour votre modèle.





11

Retournez l'assemblage et introduisez une vis autoforeuse 2,3 x 5 mm fournie dans cette étape dans le point d'attache central. Serrez la vis avec un tournevis.



12

Introduisez deux vis autoforeuses 2,3 x 5 mm dans les trous indiqués et serrez complètement.



13

Ensuite prenez le couvercle d'arbre à cames gauche et alignez-le de l'autre côté de la culasse, comme sur l'image. Les flèches rouges et les cercles bleus vous aident à orienter correctement les pièces.



14

Comme pour le couvercle d'arbre à cames droit en 10, appuyez sur les pièces pour les assembler en encochant les boulons d'attache du couvercle d'arbre à cames dans les trous de la culasse.



15

Comme en 11, introduisez et serrez une vis autoforeuse 2,3 x 5 mm sous l'assemblage.



16

Répétez pour fixer les deux boulons d'attache restants à la pièce.



17

Il faut ensuite encocher les phares anti-brouillard dans le pare-chocs avant. Prenez un phare et alignez-le devant l'un des orifices rectangulaires du pare-chocs. Vérifiez de le placer dans le bon sens, le haut de la pièce a un bord biseauté (voir zoom).



18

Une fois le tout prêt, unissez les deux pièces doucement, juste assez pour qu'elles restent en place. Le phare anti-brouillard n'est pas totalement fixé lors de cette étape.

19



Vérifiez à nouveau que les pièces sont correctement alignées, introduisez le deuxième phare anti-brouillard dans l'autre trou rectangulaire du pare-chocs avant.

20



Les deux lentilles des phares anti-brouillard sont identiques. Le choix du côté est donc indifférent. Les logos Carello vous aident à trouver le haut du phare.

21



Prenez la première lentille, placez-la sur l'un des phares anti-brouillard et faites en sorte que le saillant rectangulaire de l'arrière s'encoche dans le trou du phare.

Conseil



Si vous avez du mal à encocher la lentille dans le phare, vous pouvez élargir le trou rectangulaire du phare en utilisant très délicatement une fine lime en diamant rectangulaire (ou plate) ou une languette doublée de papier de verre fin (600).

22



Enveloppez l'assemblage dans des mouchoirs en papier pour le protéger. Appuyez ensuite sur les pièces pour bien encocher le phare anti-brouillard et la lentille dans le pare-chocs avant.

23



Placez la deuxième lentille sur l'autre phare anti-brouillard.

24



Comme avant, enveloppez de mouchoirs en papier et appuyez sur les pièces pour bien les encocher.

RÉSULTAT FINAL



Cette étape est terminée : le haut du moteur V12 de votre Lamborghini Countach commence à prendre forme, et les deux phares anti-brouillard sont fixés dans le pare-chocs avant. Gardez le tout en lieu sûr, ainsi que les pièces non utilisées, pour plus tard.



Les premiers modèles de Countach étaient équipés de pneus Michelin avec un profil à 70 pour cent. Bien qu'on les considérait bas, ils rendaient le maniement du volant quelque peu inconfortable. Les Pirelli P7 installés par Wolf — pour la première fois sur une voiture de rally — eurent de meilleurs résultats et augmentèrent le confort de cette machine si luxueuse.

Étape 5

Jante et pneu avant



Pièces

- Pneu avant (garni de mousse)
- Jante avant
- Cache moyeu de la jante avant

Outils

Vieille brosse à dents

Matériaux

Sacs plastique refermables

Mouchoirs en papier



1 Retirez la garniture en mousse du pneu arrière en veillant à ne pas l'endommager.



2 Après avoir extrait la mousse, pressez le pneu plusieurs fois avec vos mains pour le rendre plus malléable.



3 Brossez toute la surface du pneu avec une vieille brosse à dents afin de retirer les résidus du modelage.



4 Réinsérez la mousse dans le pneu et vérifiez qu'elle est correctement centrée.



Introduisez la jante dans le pneu.



Appuyez sur la jante vers l'intérieur en veillant à ne pas décaper la peinture de la jante.



Tirez sur un flanc du pneu par dessus le bord extérieur de la jante sans abîmer la valve (cercle bleu) à l'intérieur du bord.



Faites tourner et soulevez le flanc du pneu au-dessus du bord intérieur de la jante.

En détail

Pneu avant

On ne dira jamais assez à quel point l'introduction des pneus Pirelli P7 sur l'évolution de la Countach fut déterminante —sur la LP 500S personnelle de Walter Wolf comme sur les modèles ultérieurs. À la suite du succès de la LP 500S de Wolf les pneus Pirelli P7 ont équipé les modèles LP 400S sortis d'usine. Avec des améliorations dans la suspension et dans le système de freinage, les pneus sont devenus l'une des caractéristiques de la voiture.





Une fois le pneu complètement assemblé sur la jante, tenez l'assemblage dans vos mains et faites tourner la roue pour vérifier que les flancs du pneu sont parfaitement assemblés au bord de la jante.

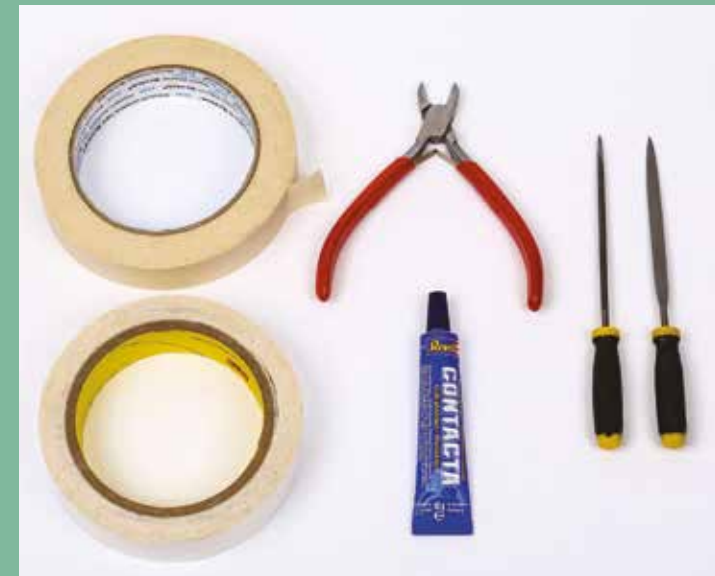
RÉSULTAT FINAL



L'étape est terminée. Conservez l'assemblage et les pièces non utilisées en lieu sûr pour plus tard. Pour protéger le caoutchouc du pneu vous pouvez le ranger dans un sac en plastique refermable et éviter de l'exposer directement au soleil.

Outils et matériaux utiles

En plus des outils de base pour mener à terme ces étapes de montage —le tournevis Phillips, les pinces— les outils et matériaux de l'image ci-dessous peuvent vous être utiles pour certaines tâches spécifiques, et ce tout le long du montage. Ils sont faciles à trouver dans les magasins spécialisés en modélisme et sur des revendeurs en ligne.



Ruban adhésif double face.

Utile pour bien tenir les pièces d'un assemblage provisoire.

Ruban de masquage. Comme le double face, ce ruban sert à bien tenir un assemblage provisoire.

Pince coupante. Utilisée pour séparer les pièces en plastique de leur tige de support.

Colle de modélisme. Appelée aussi adhésif plastique ou ciment plastique, il s'agit d'une colle basique et adaptée aux pièces en plastique de votre modèle.

Lime diamant. Utilisée pour limer précisément les pièces métalliques.

Étape 6

Aileron avant



Pièces

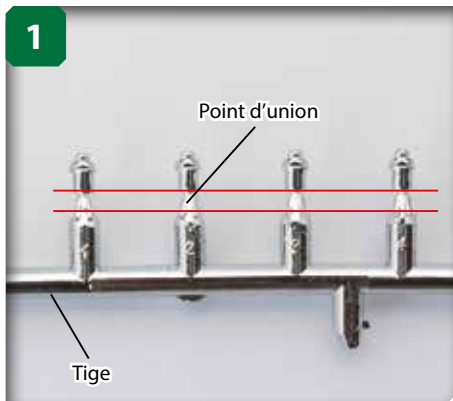
Aileron avant
Support du compresseur de climatisation
6 boulons pour le support
3 vis autoforeuses 2,3 x 6 mm
(une en plus)
3 vis autoforeuses 2,3 x 4 mm
(une en plus)

Outils

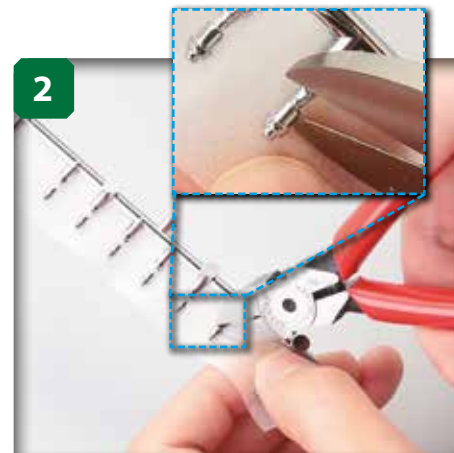
Tournevis Phillips
(taille 1)
Pince (étape 3)
Pince coupante

Matériaux

Assemblage du pare-chocs avant (étape 4)
Ruban adhésif double face
Ruban de masquage
Sac plastique refermable



1
Observez les boulons du support fournis dans cette étape. Sur l'image sont signalés les points d'union et la tige. La pince coupante (voir pas suivant) est idéale pour séparer chaque boulon de la tige par le point d'union.



2
Placez les boulons sur un morceau de ruban de masquage pour ne pas les faire tomber en les séparant de leur tige. Avec la pince coupante séparez quatre boulons parmi les six par leurs points d'union.



3
Rangez les quatre boulons séparés dans un endroit sûr, l'idéal étant une boîte pour pièces de modélisme. Conservez la tige et les deux boulons restants en lieu sûr et pour plus tard.



4
Prenez le premier boulon du support avec la pince, préalablement enveloppée dans du ruban double face pour en augmenter l'adhérence.



5 Prenez le support du compresseur de climatisation comme sur l'image, introduisez le boulon du support dans le trou indiqué.



6 Enfoncez le boulon dans le trou.



7 Comme auparavant et en vous aidant du bout d'un crayon à papier ou d'un objet semblable, qui soit ferme sans être dur, enfoncez le boulon complètement.



8 Répétez les pas 4 à 6 pour introduire les quatre boulons du support dans les quatre trous indiqués. Laissez vide celui circlé de bleu.



9 L'image ci-dessus montre le côté de l'aile avant à placer vers le haut sur la voiture.



10 Posez l'aile avant sur le plan de travail et vers le haut. Alignez ensuite l'assemblage du pare-chocs avant de l'étape 4. Les trous doivent être apparents, dans le bord interne de l'aile.

En détail

Pare-chocs et aileron avant

Le pare-chocs et l'aile avant accueillent les grilles d'entrée de l'air et les phares anti-brouillard. Ils reproduisent fidèlement le design de la LP 500S de Walter Wolf.





11 Descendez l'aileron sur le pare-chocs. Les trous cerclés doivent être alignés avec les trous correspondants sur le pare-chocs.



12 Introduisez une des vis autoforeuses 2,3 x 6 mm dans le trou indiqué.



13 Serrez avec un tournevis suffisamment pour unir les pièces, sans qu'il y ait du jeu, mais sans serrer complètement encore.



14 Répétez les pas 12 et 13 pour fixer une vis dans l'orifice opposé de l'aileron.



15 Ensuite placez une des vis autoforeuses 2,3 x 4 mm dans le trou indiqué derrière le phare anti-brouillard droit.



16 Serrez la vis avec un tournevis.



17 Répétez les pas 15 et 16 en introduisant une vis dans le trou derrière l'autre phare anti-brouillard.

RÉSULTAT FINAL



L'étape est terminée. L'aileron est placé dans le pare-chocs et les boulons sont fixés dans le support du compresseur de climatisation.



Pour s'accorder aux profils ultra bas et aux lignes élégantes du pare-brise et du capot de la Countach, le pare-chocs et l'aile sont le plus sveltes possible et garantissent ainsi le design aérodynamique de la voiture dans sa globalité.

Étape 7

Compresseur de climatisation



Pièces

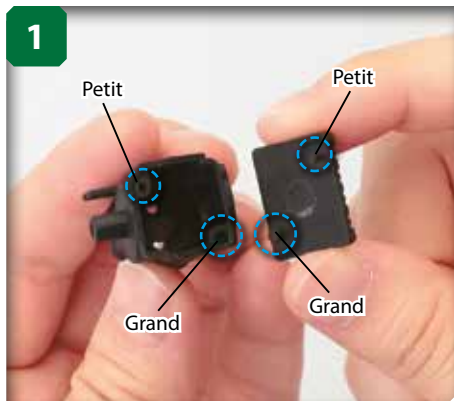
- Cartier d'huile
- Séparateur d'huile
- Couvercle du compresseur de climatisation
- Bouchon du réservoir à huile
- Ventilateur de l'alternateur
- Poulie A
- Base de la manivelle du régulateur
- Compresseur de climatisation
- 2 poulies B
- Courroie A
- 2 courroies B
- 2 valves de climatisation
- 3 vis autoforeuses 2,3 x 5 mm (une en plus)
- 3 vis autoforeuses 2,3 x 4 mm (une en plus)
- 3 vis autoforeuses avec rondelle 2,3 x 5 mm (une en plus)
- 7 vis autoforeuses 2,3 x 6 mm (une en plus)

Outils

- Tournevis Phillips (taille 1)
- Cutter

Matériaux

- Assemblage du support du compresseur de climatisation (étape 6)
- Sac plastique refermable



Le compresseur de climatisation et son couvercle seront assemblés par les paires de trous et les boulons, petits et grands (cercles bleus).



Alignez les deux paires de trous et de boulons et appuyez pour unir les deux parties.



Tout en tenant l'assemblage du compresseur comme sur l'image, alignez la pièce de la poulie A devant le boulon de support. Respectez l'orientation de la poulie.



Assemblez la poulie sur le boulon de support.



5 Placez une des vis autoforeuses avec rondelle 2,3 x 5 mm dans le trou au centre du boulon de support.



6 Serrez la vis dans le trou pour fixer la poulie tout en la laissant libre de tourner.



7 Vérifiez que la poulie tourne facilement des deux côtés.



8 Ensuite, cherchez l'une des valves de climatisation et placez-la dans le trou indiqué du compresseur. Le boulon de support de la valve est coupé transversalement en D pour l'assemblage dans le trou.



9 Une fois le boulon de la valve placé à l'intérieur du trou, enfoncez la pièce jusqu'au fond. Procédez doucement, car le boulon est très fin et il pourrait ployer ou casser sous trop de pression.

Conseil

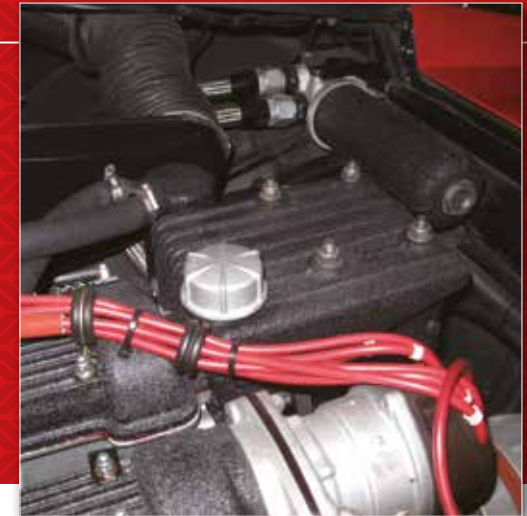


Si le boulon de support de la valve en forme de D ne s'insère pas facilement dans le trou du compresseur, coupez très soigneusement un bout du boulon avec un cutter ou une lame similaire. Tournez la lame vers l'extérieur de la pièce et prenez votre temps, copeau après copeau, pour éviter de trop couper d'un coup.

En détail

Compresseur de climatisation

Le compresseur de climatisation de la LP 500S était plus grand que ses équivalents modernes, qui depuis ont intégré les technologies plus performantes des dernières décennies. Cependant, à côté de compresseurs de cette époque, celui de la LP 500S était compact et très précis, et venait se loger parfaitement dans le compartiment pourtant serré du moteur de la voiture.





Répétez les pas 8 et 9 pour fixer la deuxième valve de climatisation.



Prenez le carter et le séparateur d'huile et alignez le saillant de support et le trou (à l'intérieur des cercles). Ils ont été modelés pour venir s'assembler.



Unissez les pièces et appuyez pour les fixer.



Tout en tenant les pièces assemblées, retournez-les et introduisez une vis autoforeuse 2,3 x 4 mm dans le trou indiqué.



Serrez complètement avec le tournevis.



Placez l'une des pièces de poulie B comme sur l'image, dans le trou indiqué sur le carter d'huile.



Enfoncez la pièce dans le trou. Si cela est difficile, vérifiez que les pièces sont bien droites et tournez la poulie des deux côtés tout en l'enfonçant.



Retournez l'assemblage en le tenant bien. Insérez une vis autoforeuse 2,3 x 6 mm dans le trou indiqué.



Tenez la poulie pour qu'elle ne tourne pas

Tout en tenant fermement la poulie B pour qu'elle ne tourne pas avec la vis, serrez cette dernière dans le carter d'huile avec le tournevis. Ne serrez pas complètement, faites-la tourner jusqu'à ce que la tête vienne toucher le carter.



Placez la deuxième pièce de poulie B dans le trou du carter d'huile voisin du premier.



Tout comme en 16, enfoncez la deuxième poulie B dans le trou.



Introduisez une vis autoforeuse 2,3 x 6 mm dans le trou indiqué.



Serrez avec le tournevis



Le boulon en forme de D et le trou doivent être alignés.

Reprenez le support du compresseur de climatisation monté dans l'étape 6 et alignez le boulon de support en forme de D du bouchon d'huile devant le trou cerclé en bleu.



Vérifiez que le boulon en forme de D et le trou sont bien alignés. Enfoncez ensuite le bouchon de l'huile dans le trou pour le fixer.

RÉSULTAT FINAL



L'étape est terminée et les différentes pièces du moteur de votre modèle commencent à prendre forme. Conservez-les en lieu sûr avec les pièces non utilisées, pour plus tard.



Altaya

MODEL SPACE™

by PLANETA DEAGOSTINI®