

Automotrice Z 7100

Mise en garde

Il faut bien lire toute la notice avant de commencer quoique ce soit. Si vous ne savez pas lire, mes dessins ne sont franchement pas suffisants. D'autre part, ne pas attendre la Saint-Grégoire pour monter votre Z 7100, les transferts sont plus faciles à poser quand ils sont neufs.

Présentation.

Une boîte par caisse, une notice globale pour automotrices, une notice globale pour remorques, un sachet de quincaille correspondant à la caisse dans la boîte avec une liste du contenu du sachet de quincaille.

Automotrice et remorques vendues au détail pour les rouges, une automotrice avec sa voiture pilote pour les bleues, et deux remorques complémentaires (dont la mixte 1/2ème classe) pour les bleues.

Contenu du transkit.

Chaque boîte contient une caisse peinte en résine, un châssis en laiton fraisé pour les automotrices, en plexi fraisé pour les remorques, un aménagement intérieur en résine, de deux cales de fixation du châssis à la caisse, de deux inserts en laiton, de deux vis, de un jeu de transferts, de deux plaques de vitrages en plexi fraisé numériquement, une vitre en plus blanche pour les toilettes, d'un sachet de quincaille, pots de peinture pour les retouches.

Chimie

Pour les aficionados de l'aérographe, voici la nature des peintures fournies, afin de ne pas mélanger les diluants et se retrouver avec des effets artistiques mais néanmoins dramatiques :

vermillon : nitrosynthétique (Huet)

crème, blanc cassé, bleu anglais, gris tourterelle, gris foncé : acrylique à solvant (Interfer). Attention, le fournisseur de peinture est le même pour Huet, mais pour Interfer, on ne sait pas, il ne veut pas dire, secret défense...

Fournitures

Ben, en principe, tout est fourni... sauf les attelages, et je vous conseille les nouveaux attelages électriques (4 contacts) Roco réf 40345 qui doivent sortir sous peu.

Des palettes de pantographes l'obsidienne ne peuvent pas nuire non plus...

Bibliographie

Loco-Revue n° 203, 601 & 602
Voies Ferrées n° 37

Le matériel moteur de la SNCF, chez La Vie du Rail

Le matériel moteur de la SNCF de DeFrance de 1976

Rail Passion n° 21

Chemins de fer n° 222 (vous y verrez que la version d'origine à toit crème est à toit gris, et que les pantographes sont dépourvus de leur entrecroise de renfort (l'araignée).

Rail magazine n° je sais plus
etc...

Outils

Volonté, passion, patience, huile de coude, colle cyanoacrylate (ZAP = super bien), Araldite bi-composants rapide, pince brucelles, cutter, porte mine "7" de conté, feutre indélébile noir pointe très fine et un autre à pointe moins fine, ruban adhésif, pinceau, limes Suisses de la région du Leman, tournevis, mini-perceuse, forets Ø 3 et Ø 4, papier abrasif à l'eau utilisé à sec, fer à souder les fils

électriques, tout l'outillage que j'ai oublié de mettre, le reste, etc...

Processus

Après avoir lu toute la notice, sans sauter une ligne ou un dessin, voici le processus de montage à suivre, selon moi, sachant que chacun y fait comme y veut.

1 Prendre la caisse et l'ébavurer et percer tous les trous qui doivent être percés, ceux de la ligne de toiture, pantographe, rambardes, tampons, phares, etc...

2 Laver votre caisse à l'eau savonnée avec une brosse à dent très souple. Lessuyer délicatement.

3 Avec des mains bien propres et bien dégraissées et bien séchées, prendre votre caisse (bien sèche) et monter les vitrages, les diodes LED, les cales de liaison caisse/châssis, le câblage électriques des LED, les tampons et traverses de tamponnement, l'accastillage de toiture.

4 Monter le bogie porteur

5 assembler le bogie au châssis

6 Monter complètement le châssis, l'assembler en somme.

7 Effectuer l'assemblage définitif (mais néanmoins démontable) caisse/châssis. Essayer le fonctionnement. Poser éventuellement les timons Symoba.

8 Poser les transferts, attendre 24 h une parfaite adhésion des transferts, puis poser les rambardes.

9 Jouer au train.

Montage du 1

Prendre la caisse et ébavurer les emplacements des vitres. Y aller mollo, et faire cela avec une lime de Zurich ou de Genève. Y aller mollo mollo. Percer tous les trous pour

<p>monter les pantographes, les rambardes, les tampons. Découper les vitrages des cabines, ôter les lamages, positionner vos vitres par l'extérieur, avec un minimum de retouches des vitres. Les coller. Prendre les vitrages des compartiments, et les coller classiquement par l'intérieur sans ôter le lamage. Percer les phares au diamètre 1.5 puis au diamètre 2. Y aller mollo mollo aussi. Un phare cassé se remplace par du tube laiton de Ø 3 extérieur.</p> <p>Montage du 2</p> <p>Laver vos caisses à l'eau tiède savonneuse avec une brosse à dent très souple, rincer abondamment, essuyer doucement et finir au sèche cheveux à froid.</p> <p>Montage du 3</p> <p>Prendre vos 4 LED, et les insérer par l'intérieur dans les trous des phares. Les coller à la cyano. Prendre vos deux cales de liaison caisse/châssis, et les coller à la cyano. Faire très attention à ce que la colle ne coule pas sur les vitres en dessous. Parce que ben là, bonjour l'ambiance... Les coller donc à la cyano, et retourner la caisse et la poser sur ses deux cales, le toit en haut. Ne mettez pas trop de colle, sinon vous choisissez : la colle qui coule sur les vitrages avec le toit sur la table, ou les vapeurs de cyano qui blanchissent les vitres de la cabine quand le toit est en haut. Pour nettoyer vos vitres blanches, c'est une galère...</p> <p>Confirmer le collage de ces cales avec une Araldite et attendre 24 heures. Euh, avant tout collage sur la caisse, passer un papier de verre (à l'intérieur, l'extérieur est peint) afin que la colle adhère sur la résine et non pas sur des substrats de peinture déposés par le courant d'air de l'Aérographe. Ca, il fallait le faire avant le lavage de la caisse, c'est pour voir si vous avez bien lu la notice avant de commencer...</p> <p>Montage du 4</p> <p>Alors là, c'est une petite partie de plaisir. Prendre les deux essieux Roco, ôter la roue avec l'isolant, mettre le tube de laiton, après l'avoir ébavuré, et remettre la roue, au bon écartement, évidemment. Mettre les deux essieux dans leur logement du bogie en résine, après avoir bien ébavuré celui-ci, et coller les tubes au bogie, sans coller les essieux au tube. Ca rentre pas, j'ai oublié de vous dire qu'il faut tronçonner les extrémités de ces essieux. Y aller mollo, car il ne faut pas</p>	<p>trop chauffer pour ne pas faire fondre la bague isolante en plastique. Partie de plaisir je vous dis. Et vous n'avez pas fait les bogies des remorques encore...</p> <p>Prendre le morceau de circuit imprimé et en découper un morceau à coller sur le côté du bogie en résine, et y souder dessus un morceau de chrysocale pour capter sur les deux roues, les deux roues isolées. Il fallait les mettre avec les roues isolées du même côté, et coller le morceau de circuit imprimé du même côté. Pour la prise de courant pour l'autre polarité, prendre le courant sur chaque tube de laiton. Mettre une goutte d'huile Roco entre chaque tube et chaque essieu.</p> <p>montage du 5</p> <p>Prendre votre bogie, y insérer la vis, passer la vis dans le châssis, et mettre un écrou ou deux. Relever le fil électrique au bogie moteur, en passant le fil électrique coincé entre le châssis laiton ou le lest. Prévoir du fil pour alimenter les LED ou le futur attelage Roco électrique.</p> <p>montage du 6</p> <p>Ben finalement, c'est dit un peu au dessus, mettre le lest et l'aménagement intérieur au dessus et au dessous du châssis en laiton, le lest vers le bas. Il faut visser le lest, le coller ne sera utile que très temporairement. Bon, je reprends : prendre votre châssis en laiton fraisé et bien l'ébavurer. Fixez le bogie porteur dans le trou prévu, et le bogie moteur est déjà fait. Prendre votre aménagement intérieur, le coller succinctement, et percer un trou à travers l'aménagement, le châssis, et votre lest en dessous, mais pas à travers les fils électriques. Visser le tout. poncez légèrement les sièges en biseau de manière à ce qu'ils ne touchent pas les vitrages quand vous enfoncez le châssis dans la caisse. Câbler électriquement votre châssis. Vous avez droit à un nouveau fil nettement mieux que jusqu'à présent. Il n'y a plus lieu de râler maintenant au sujet de ce fil, mais c'était bien de râler pour que j'en mette un mieux.</p> <p>Montage du 7</p> <p>Reprendre votre caisse, et découper les supports de cales. Poser le châssis dessus et percer au diamètre 2 les deux cales, à travers le châssis. Enlever le châssis, puis repercer au diamètre 4 les deux cales. Insérer les inserts (on les trouve chez Weber), à l'aide d'une pince multiprise dite pince</p>	<p>bechro ou Peugeot vanalio. Remettre le châssis et parfaire la hauteur, avec des rondelles (bidouille), pour que les tampons soient à la hauteur de ceux des autres matériels. Retirez le châssis, et câbler vos LED déjà en place. Sortir les pattes et les tordre pour les placer le long de la caisse aux extrémités. Remettre le châssis en place et le visser. Prendre du fil électrique pour câbler vos LED au moteur. Essayez votre automotrice et le rôder 15 minutes par sens. Au début, la prise de courant Jouef est laborieuse, mais ensuite, tout s'arrange. Le moteur Hiroshima donne une belle sonorité discrète et souple. Et une bonne prise de courant, ce qui n'est pas le forcément le cas chez d'autres... À noter que vos éventuels problèmes avec les BB 66000 Jouef viennent de la prise de courant qui s'enroule vite, ou plutôt s'oxyde vite. Mettre une mini goutte d'huile (de la Roco) sur ces frotteurs, cela évitera l'oxydation des roues et donc la prise de courant sera impeccable après chaque interruption prolongée de votre BB 66000, ou Z 7100...</p> <p>Prendre votre feutre noir, un dimanche matin de bonne humeur, et faire en noir la ceinture des vitres avant, uniquement pour la version bleue.. Buvez le café après.</p> <p>Montage du 8</p> <p>Un autre dimanche matin, avant le café, posez les transferts, les marquages : regardez le dessin en tête de notice, ou ailleurs.</p> <p>Conseils pour les vitrages :</p> <p>pour les détacher un à un de la plaque, vous faites un trait de cutter sec, net et profond avec un cutter à lame neuve, au dos de la plaque, là où ce n'est pas fraisé. Et vous cassez net en pliant la plaque. Si vous avez peur de ne pas réussir, vous découpez autour de chaque fenêtre avec votre disque à tronçonner monté sur la mini-perceuse. Vous pouvez laisser le lamage autour de chaque vitre, qui s'appuiera sur la paroi intérieure de la caisse. Si vous optez pour supprimer le lamage afin que certaines vitres s'encastrent parfaitement dans la caisse, alors ôtez le lamage. Pour retoucher la forme d'une vitre, il faut ôter le lamage et poncer. Pour poncer, prenez une planchette de 10 cm sur 20 cm, planchette en aggloméré de 19 mm d'épaisseur, celui avec les faces blanches de chaque côté. C'est du méla-miné. Collez dessus de l'abrasif à l'eau (utilisé à sec) grain 120 à l'aide de papier</p>
---	--	---

adhésif double face. Pour nettoyer le papier de verre, le passer sur un vieux tissu Jean, le blue jean que vous portez est idéal à condition que ce soit un vieux blue jean de bricolage. Quand vous poncez, attention, ça va vite, poncez toujours perpendiculairement à la vitre. Le collage des vitrages se fait idéalement à l'aide de colle cyanoacrylate fluide (voir plus loin), à condition de laisser sécher la caisse le toit en bas, afin que les vapeurs de la cyano puissent s'évaporer sans laisser de trace(s) blanche(s) sur les vitres. Si c'est le cas, nettoyer avec du détache Glu de chez Loctite, pas facile à trouver, en prendre un stock quand vous en trouvez. Voir les têtes de gondoles des Castorama et autres Ohi. Si vous avez "bouffé" une cote et qu'il y a un jour entre une vitre et son montant, vous pouvez burrer avec de la colle à bois blanche non rapide, qui deviendra transparente après séchage. Attention, votre automotrice ne pourra plus se balader sous la pluie avec cet artifice, mais là, c'est du HO, pas du lln. La colle à bois est soluble à l'eau. Vous pouvez utiliser du Microscalc, environ 20 fois plus cher...

Pour enlever la pellicule baigniche de protection des vitrages, ôter là avec votre ongle, proscrire tout cutter, abrasif ou produit chimique (acétone, chloro, etc...) qui pourrait altérer la transparence du vitrage.

Conseils pour l'ébavurage :

Fabriquez à l'aide d'une lime de Genève plate un petit ciseau à bois. La meuler bien à plat à son extrémité, de manière à obtenir une arête vive bien tranchante et rectiligne. La placer verticalement dans le creux de l'emplacement d'une vitre sur la caisse et taper fermement et séchement mais pas trop fort avec un marteau. Faire le tour de la vitre et couper net la matière à enlever, mais vous ne devriez pas avoir besoin de cet outil dans le cas de cette automotrice. C'est plus utile en lln.

Pose des transferts :

Vous savez et vous êtes doué, donc, y'a pas de problème. Vous n'êtes pas doué et vous ne savez pas, votre humilité et votre soif de savoir vous récompenseront. Plusieurs conseils pour réussir à coup sûr.

Tout d'abord, un transfert, c'est quoi? C'est une pellicule d'encre déposée sur un papier support presque transparent. Sur cette pellicule d'encre, de la couleur du transfert, une autre pellicule blanche, dite de blanchiment, est superposée, suivie d'une troisième pellicule d'un puissant adhésif. Le principe est donc le suivant : vous posez votre papier support avec le motif à transférer sur votre wagon, vous appuyez sur le papier support pour que l'adhésif entre bien en contact avec votre wagon, et là le processus de transfert a lieu, d'où son nom (transfert du motif du papier support vers le wagon). Les pellicules d'encre, de blanchiment et d'adhésif changent de support, elles passent du papier support au support définitif qui est le wagon.

Pour transférer franchement, il faut donc appuyer correctement sur le motif à transférer. Pour de grands aplats de plusieurs cm², le pouce de la main suffit amplement, pour nos lettres SNCF de 1,5 mm de hauteur, il faut appuyer avec une spatule. Prendre donc là le porte mine "7" ou "SEPT" de la marque Conté (dans toute bonne papeterie) et s'en servir comme spatule. Sans sortir de mine de carbone. N'utilisez que le bout de plastique du bout. Et surtout, ne pas trop appuyer sur un transfert, vous ne devez pas déformer le papier support. Voilà un problème de réglé. Y'en a d'autres, rassurez-vous, tout n'est pas si facile... En fait si. Si vous essayez tout de suite sans lire la suite, vous allez vous rendre compte que toute la feuille que vous avez va se transférer, vue la qualité excellente de ces transferts. Il faut donc protéger les autres motifs avec la feuille de protection. Au besoin, découper cette feuille de protection pour y faire des "fenêtres" de la taille du

motif à transférer. Voilà un deuxième problème de réglé. Maintenant, le wagon a une forme galbée, arrondie, et le transfert est plat. De plus, vous avez dérapé, et votre transfert est tout déformé. Élémentaire mon cher Quatagone (eh, à la française...). Votre transfert ne doit pas bouger d'un micron, bon, on va dire d'un dixième, mais pas plus, du wagon quand vous transférez. Donc, le film doit être fixe sur le wagon, et ben, fixez le avec un morceau de ruban adhésif de la marque Scotch par exemple. Même que votre ruban adhésif peut être collé sur le film du transfert à l'endroit du transfert. Et au lieu d'appuyer sur le film, vous appuyerez sur le ruban adhésif. Si là vous n'y arrivez pas, je machète une chèvre et des gros sabots... C'est simple, ce système fonctionne à tous les coups. Pour vous mettre à l'aise, entourez votre wagon de boîtes de wagon de la même hauteur (des boîtes Apocope, par exemple, étudiée pour cela, évidemment...). Pour placer correctement au bon endroit vos marquages, regardez les dessins, ils sont à l'échelle, si l'informatique l'a bien voulu.

Votre automotrice Z 7100 étant terminée, vous avez mérité un bon repos, vous pouvez aller vous coucher sur votre canapé devant votre télé et regarder la cassette de média trains n° 14 pour contempler la rame Axis, puis la commander chez Apocopa... (Ca c'est de la pub...)

APOCOPA Sarl, au capital de 7 patates.
 Numéro ircécée FR 52 352 894 711 90B6 St-Nazaire
 RM 440
 CCP Nantes 2 270 07 F

Bigophone : 02 40 56 32 10
 Fax : 02 40 56 21 17
 Bouygueur : 06 61 78 32 10 (Bouvron non couvert !)
 Interpatoujournal : APOCOPA.MAX@wanadoo.fr

Pourquoi que?

Pourquoi que c'est pas marqué où que c'est où Weber? C'est à Paris peuchère. On y trouve, comme à la Samaritaine, presque tout. Il vaut mieux commander plutôt que d'y aller, on perd nettement moins de temps. Weber, 9 rue de Foitou, 75124 PARIS. Tél : 01 427 12345

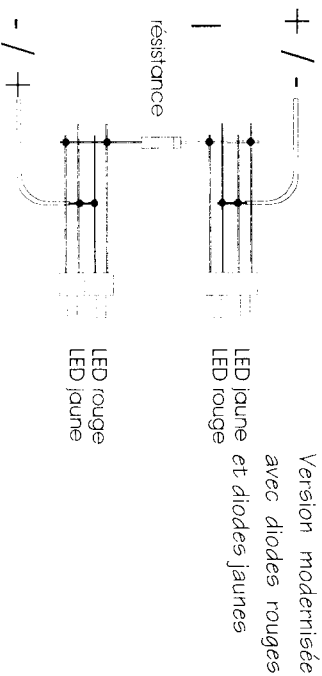
Pourquoi qu'il fait de la pub pour de la cyano extra fluide qu'on sait même pas que ça existe?

Parce que c'est une hyper bonne colle. En voici les références : ZAP ca de chez Pacer, réf PT 09, façon rose de 14.2 grammes. Pas facile à trouver, distribuée par Scientific France, à Marly (59) (tout en haut sur la carte de France) (BP 37 59770 MARLY), et on la trouve dans les magasins de radio-commande avion et bateau. J'en ai vu à Mende (48) (au milieu de la carte de France) une année.

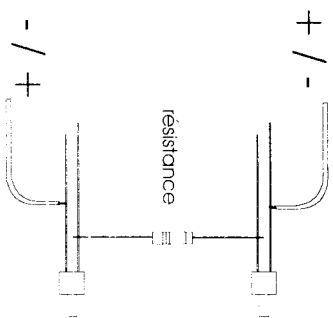
Pourquoi qu'y nous parle comme à des demeurés? C'est pour donner un style pour détendre l'atmosphère. D'autres artisans préférèrent livrer avec leur kit un cachet de Doliprane. Chacun son style.

Dessins

Branchement des LED



Version d'origine avec diodes bicolores



Montage des boîtiers Symoba

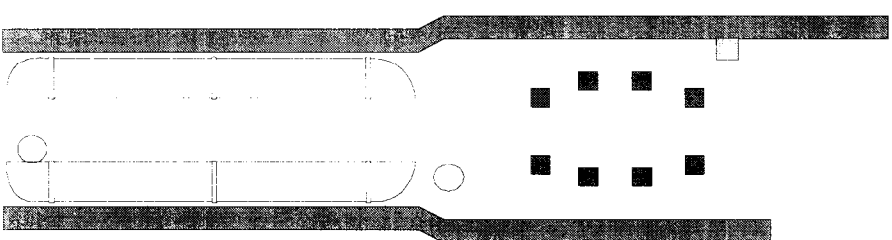
Attelage

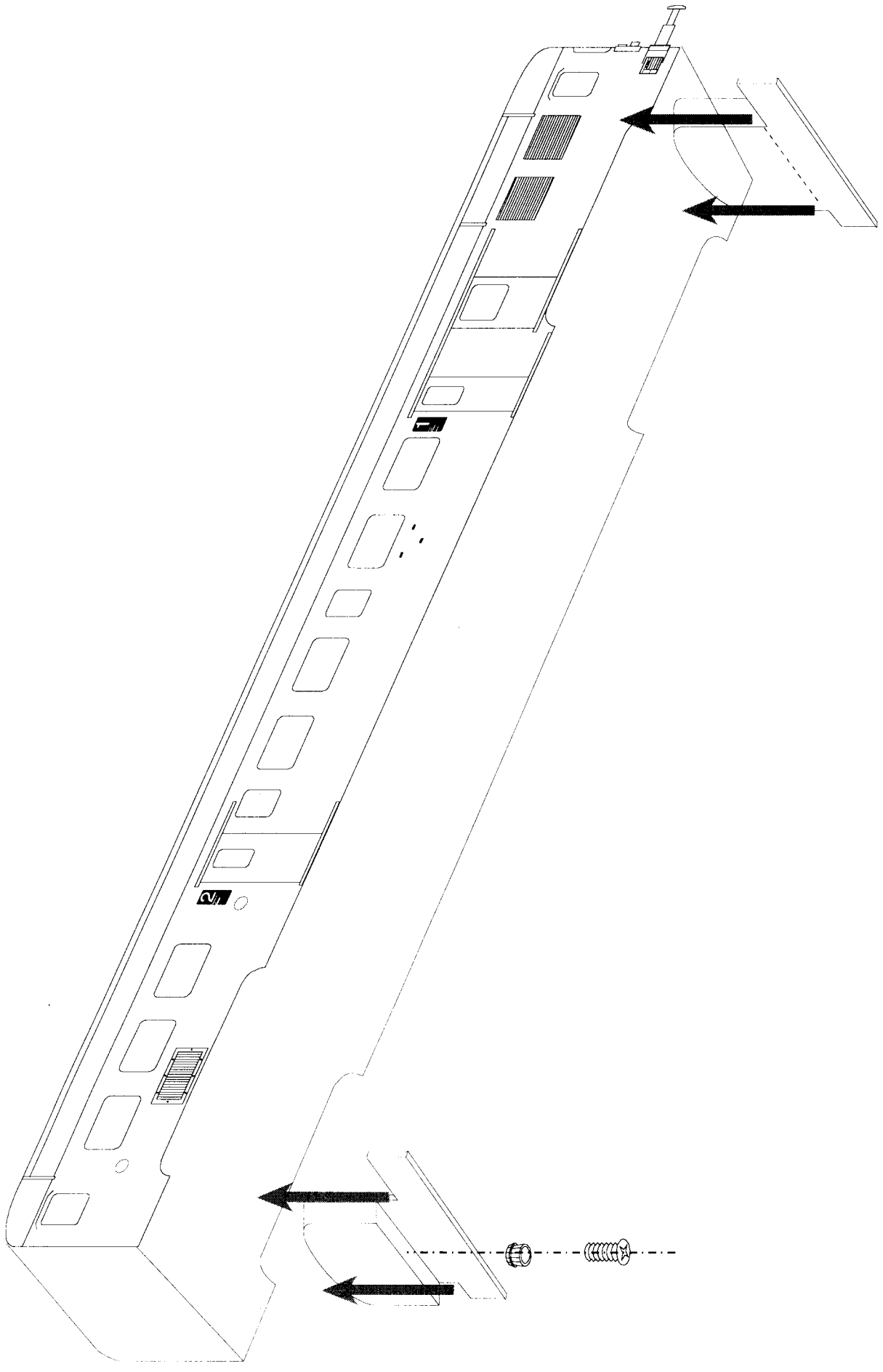
Boîtier NEM

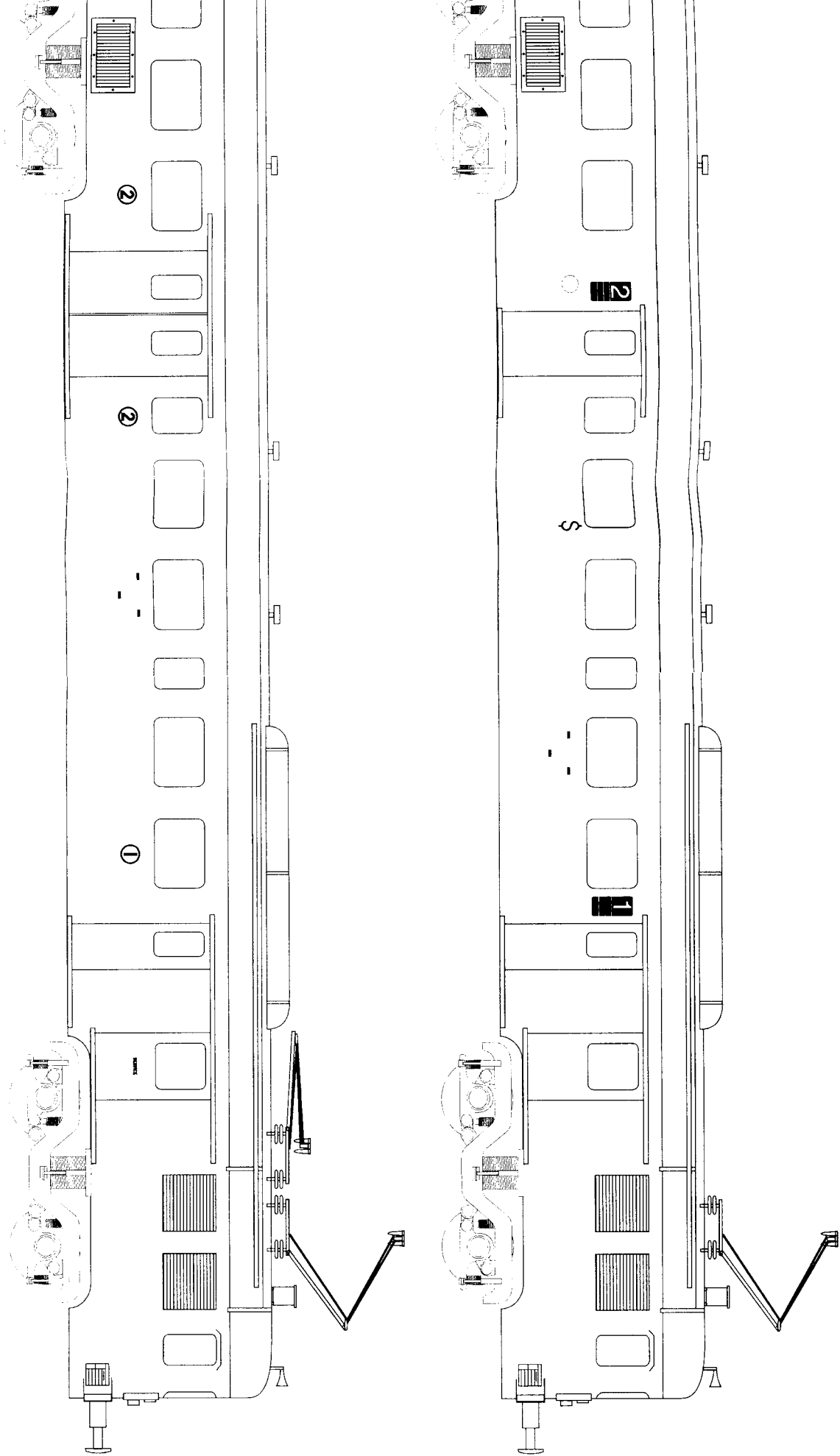


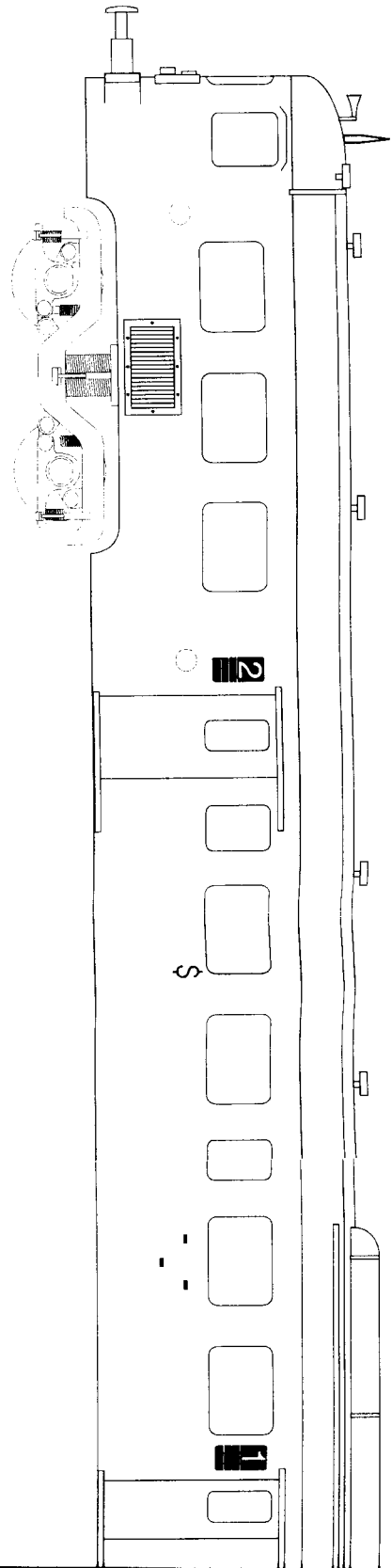
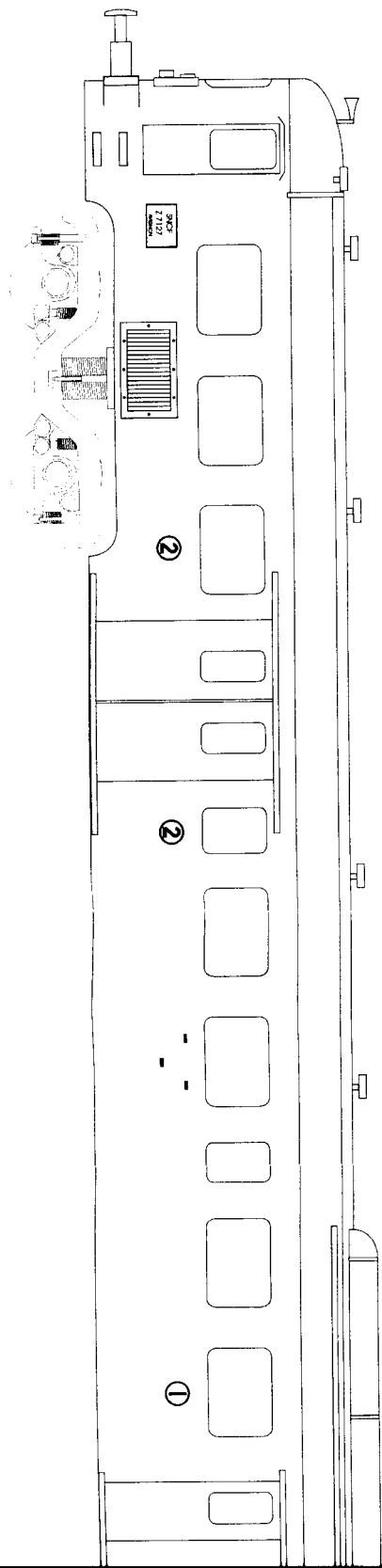
Attention lors du collage du boîtier Symoba sur le châssis de ne pas coller le système dans le boîtier. Son démontage le rend inopérant ensuite. Faire très attention donc. Le coller à l'Araldite rapide plutôt qu'à la cyano.

Plan de la toiture
Pour la rouge, mettre les deux pantographes.
Pour la version modernisée, mettre que le pantographe avant.









Mise en garde

Il faut bien lire toute la notice avant de commencer quoique ce soit. Si vous ne savez pas lire, mes dessins ne sont franchement pas suffisants. D'autre part, ne pas attendre la Saint Glinglin pour monter votre Z 7100, les transferts sont plus faciles à poser quand ils sont neufs.

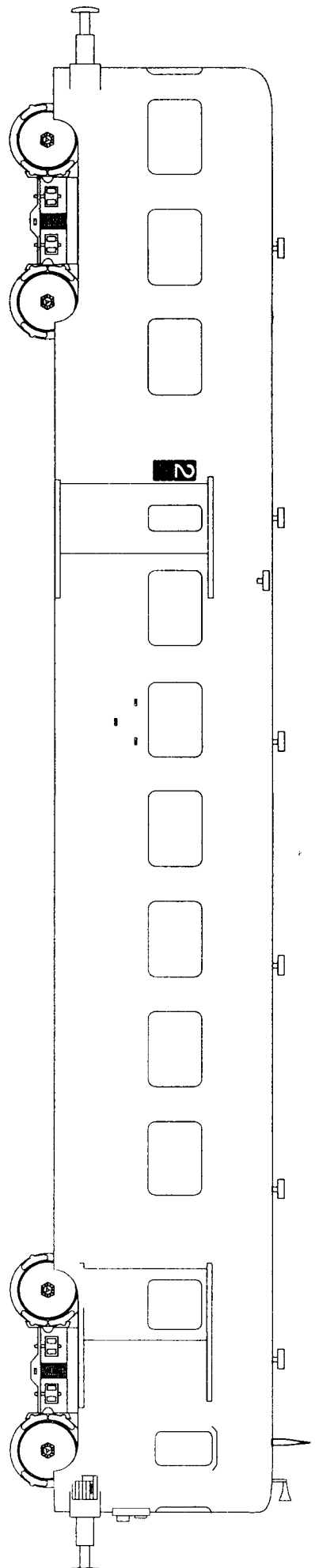
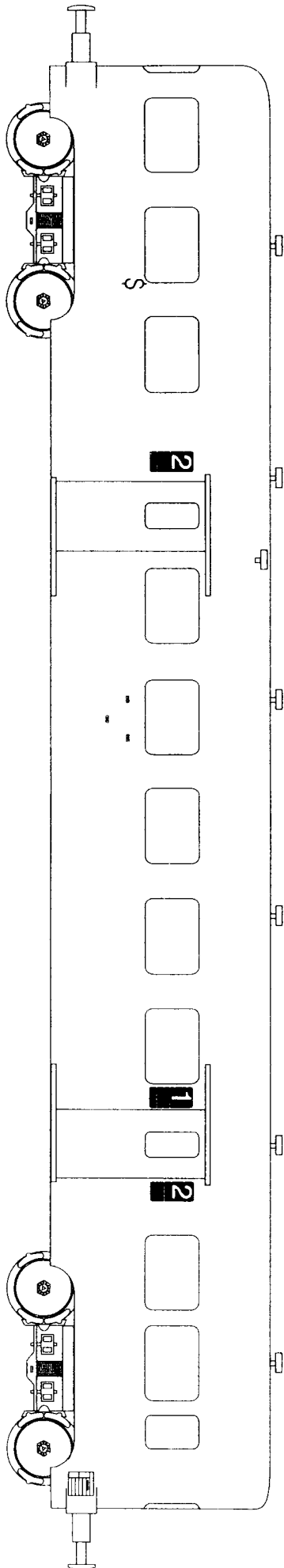
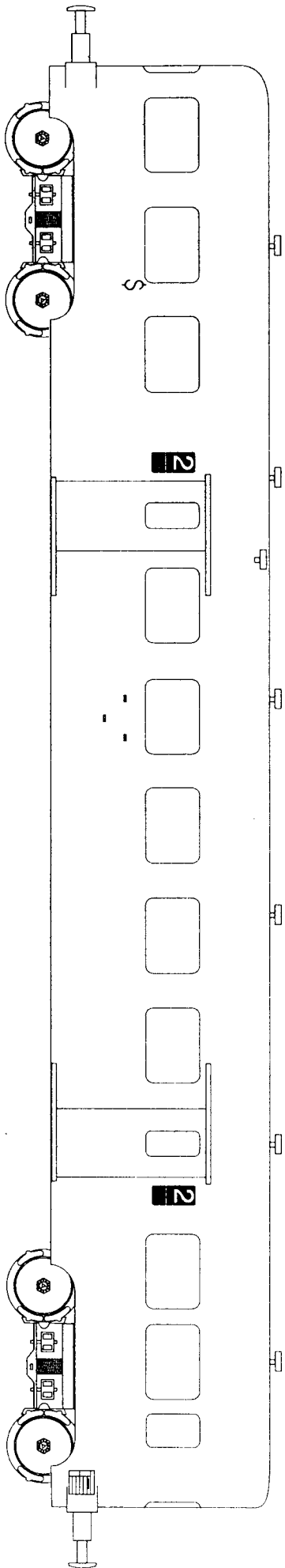
Notice

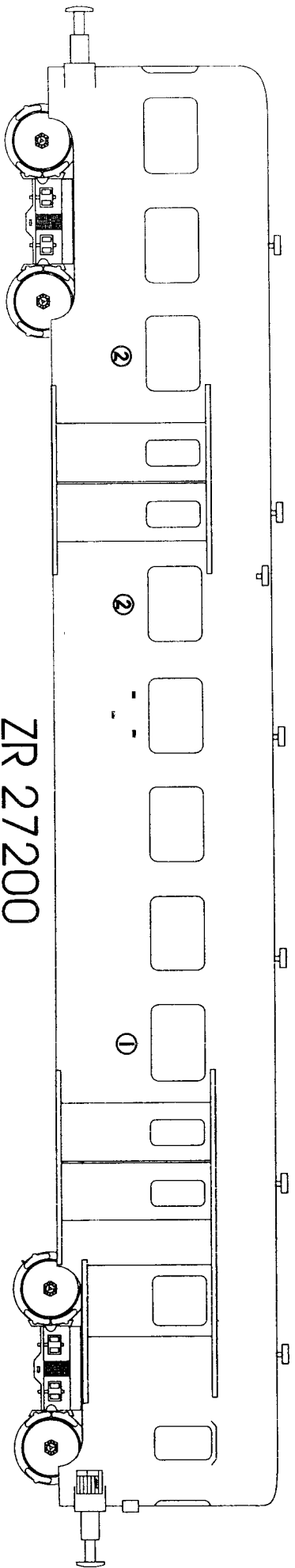
Vous reprenez en grande partie la notice des motrices. Tous les principes généraux sont les mêmes.

Votre automotrice Z 7100 étant terminée, vous avez mérité un bon repos, vous pouvez aller vous coucher sur votre canapé devant votre télé et regarder la cassette de média trains n° 14 pour contempler la rame Axis, puis la commander chez Apocopa... (Ca c'est de la pub...) APOCOPA Sarl, au capital de 7 patates.
Numéro ércèce FR 52 352 894 711 90BG St-Nazaire RM 440
CCP Nantes 2 270 07 F

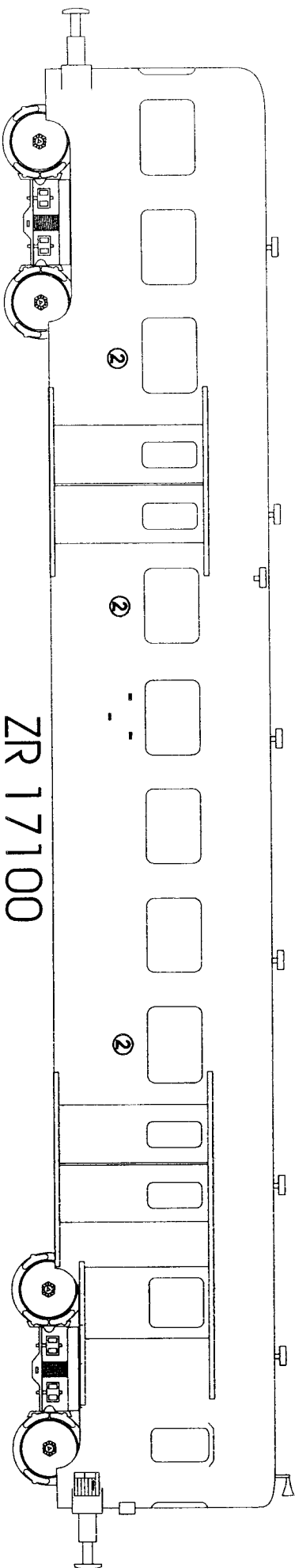
Bigophone : 02 40 56 32 10
Fax : 02 40 56 21 17
Bouygueur : 06 61 78 32 10 (Bouvron non couvert !)
Interpatoujournet : APOCOPA.MAX@wanadoo.fr

Remorques ZR 7100

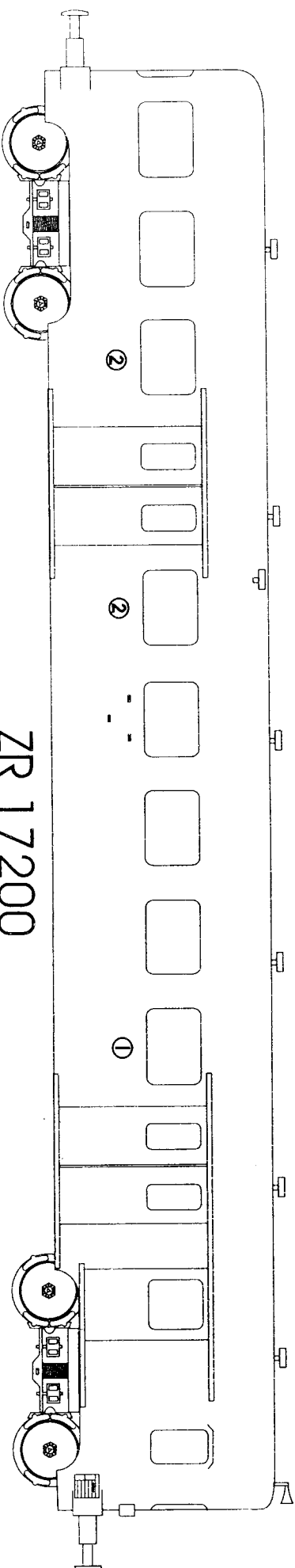




ZR 27200



ZR 17100



ZR 17200

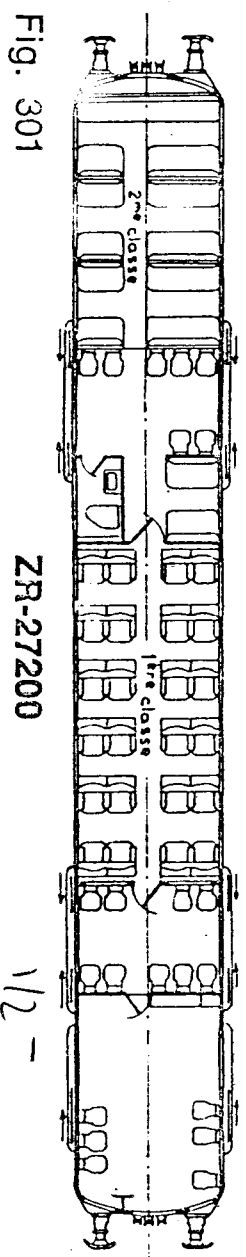


Fig. 301

ZRX-27200

1/2-

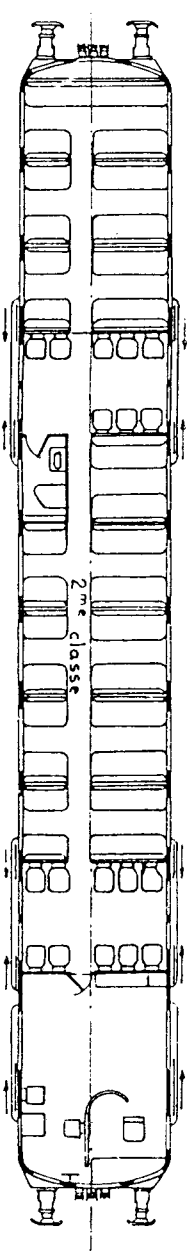


Fig. 297

ZRX-17100

PILOTE

2-

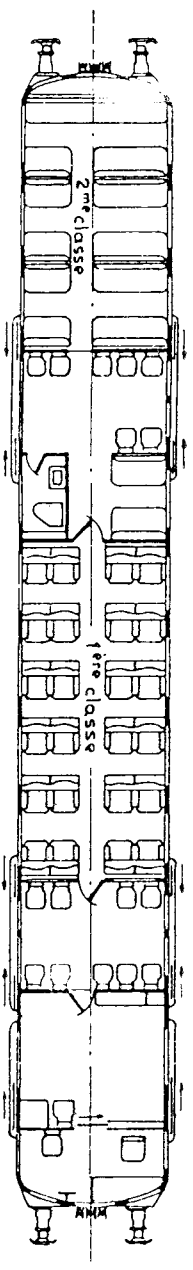


Fig. 298

ZRX-17200

PILOTE

1/2-



Defraire

1976

CDDR