ÉDITO

C'est le 24 décembre 2003, que David (Corydos63) crée le forum Mautomobile première mouture. Avec l'aide du très renommé Eric Evain qui accepte d'héberger la bannière, tout s'emballe. En quelques mois les inscriptions affluent, plus de 400 membres et plus de 20000 messages sur ce forum avant sa mutation, car effectivement suite aux pannes à répétition, nous changeons de forum et d'hébergeur le 19 septembre. Quelques jours suffisent pour créer la nouvelle version, qui est fin prête le 2 octobre pour la mutation vers Invision Power Board.
L'ancien forum a disparu le 24 décembre 2004 symboliquement pour sa date anniversaire.
Au jour d'aujourd'hui nous sommes 241 membres très actifs et à plus de 19207 messages postés, avec un pointe à 29 connectés simultanément le 12 janvier 2005.
Quelques grandes dates ont déjà marqué l'histoire de Mautomobile. Eric lance en février l'idée d'une première rencontre au Mondial de la Maquette qui se tient à Paris. Le 17 avril 10 membres s'y retrouvent pour une journée inoubliable et une soirée qui restera dans les annales. D'autres rencontres, régionales cette fois, ont lieu un peu partout. La prochaine grande rencontre aura lieu au salon Rétromobile le 11 févier 2005.
Puis vint l'idée folle de créer un kit d'une moto, construite de toutes pièces par des volontaires du forum, novices ou non, se partageant
Les différentes étapes de l'élaboration du kit d'une Aprilia 250, déplacement chez un team pour la prise de côtes, réalisation du master des différentes pièces, des décalcs et de la notice.
Pour le financement de ce projet, il en découlera la création de l'association Team Mautomobile qui compte à ce jour plus de 40 membres. Mais il est encore temps de vous inscrire si vous le souhaitez, pour cela contactez nous.
Fin septembre nous avons inauguré la nouvelle rubrique Kit Review permettant ainsi de connaître le contenu des kits autos et motos, prochainement nous allons y joindre la liste des références peintures nécessaires pour chacun des kits.
Pour le mois de décembre, il a été mis en place une rubrique FAQ, regroupant diverses techniques, matériels utilisés et astuces, ce sera un guide complet du parfait petit maquettiste
Très prochainement votre forum évoluera avec la version 2.0 qui permettra l'arrivée de nouvelles fonctions très pratiques, de nouveaux designs que chacun sera libre de choisir
Et pour finir, un dernier petit projet de fous, la création du Magazine Mautomobile qui sera en libre téléchargement tous les 2 mois, il y aura divers articles tel que :
- le montage intégral d'un kit,
- de la documentation technique,
- des trucs et astuces,
- un kit review
- le compte rendu d'un salon ou d'une rencontre.
- ...

Je me fais le porte-parole de tous les membres, pour remercier David de nous avoir créé ce forum de fêlés du plastoc, pour son dévouement et d'avoir réussi à sortir tous ces passionnés que nous sommes de la solitude de notre hobby, de permettre aux débutants comme aux monteurs expérimentés d'échanger les connaissances et leur savoir faire, tout cela dans la convivialité et dans la bonne humeur.
Encore merci David, et longue vie à Mautomobile et au maquettisme.

Bonne lecture, à très bientôt sur le forum

lolo

SOMMAIRE

KIT REVIEW
04 **Yamaha YZR-M1, Tamiya**

WORK IN PROGRESS
08 **Citroën Xsara 2001, Heller**
12 **Bimota, Tamiya**

TRUCS & ASTUCES
16 **Ponçage et décapage**
20 **Le compresseur**

EXPOSITION
22 **Historia 2004**

LIVRE D'OR
24 **Vous avez écrit**

Kit Review

YAMAHA YZR-M1 2004

V.Rossi/ N.Abe

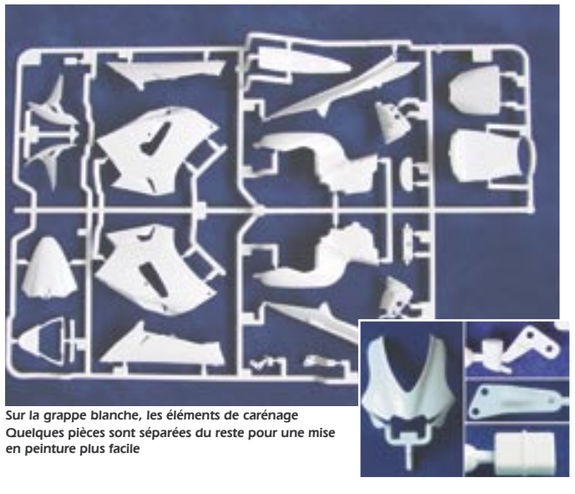
Que rajouter de plus avec un titre aussi évocateur ? Que vous dire que vous ne sachiez déjà ? C'est en effet « la « machine de l'année en Moto GP, elle-même menée par « le « pilote du moment, Valentino Rossi.

- TAMIYA
- 1/12
- Réf :14098

Ce couple infernal a fait couler beaucoup d'encre, et peut-être même quelques larmes chez la concurrence !
Cette moto, que tout le monde considérait comme mal née, voire ratée, et qui gagne au nez et à la barbe de HONDA.
Ce Pilote, que tout le monde considérait comme fou de son pari avec YAMAHA, voire inconscient, et qui gagne le championnat du monde toujours au nez et à la barbe de HONDA.
HONDA impressionné au point de féliciter Rossi par voie de presse pour son titre, et de lui faire du pied par la même occasion.
Rossi enfin reconnu uniquement pour son talent de pilote par ses pairs et ses anciens employeurs, et non plus parce qu'il disposait jusqu'à lors de la meilleure machine.

Un kit très attendu

Ce duo explosif, décrié, observé, puis adulé se retrouve reproduit en maquette à monter par le célèbre fabricant TAMIYA.
Un kit très attendu par tous les maquettistes passionnés de grand prix moto et de Valentino Rossi, ainsi que par ceux qui se réjouissent de monter autre chose qu'une énième version du RC211V.
Après avoir observé la magnifique illustration du couvercle, qui sera très utile pour décorer et détailler le modèle, l'ouverture de la boite ne réserve pas trop de surprises.
C'est en effet un kit dans la lignée des productions actuelles de TAMIYA, doté d'un excellent moulage et de très bons détails.
Néanmoins, c'est un kit accessible même à un débutant, grâce à des ajustements sans failles, une notice très claire et une seule couleur à appliquer sur le carénage.
Durant l'analyse complète de ce kit, nous aborderons les petites innovations introduites par TAMIYA, ainsi que les points à soigner lors du montage.
Dans la boite vous découvrirez parmi toutes les pièces trois grappes principales.
Deux sont moulées dans des couleurs se rapprochant de la teinte finale des pièces.



Sur la grappe blanche, les éléments de carénage
Quelques pièces sont séparées du reste pour une mise en peinture plus facile

Cela permettra aux débutants ou bien aux plus jeunes de s'affranchir de la mise en peinture de certaines pièces, tout en obtenant un très bon résultat.

Une grappe blanche pour le carénage

La grappe moulée en blanc comporte tous les éléments du carénage très finement moulés, qui eux nécessiteront bien entendu d'être peints en bleu.
La première difficulté sera de réussir un collage très propre des pièces fournies en deux moitiés comme le garde-boue avant et le réservoir, ainsi que d'en faire disparaître la jointure par ponçage, ou par un léger masticage.
La suivante sera de parfaitement assembler la coque arrière, composée des deux flancs latéraux et d'un capot supérieur.
La partie frontale du carénage est séparée dans un sachet particulier.
Afin de faciliter le montage et la mise en peinture, la plaque qui supporte l'échappement, le bocal de frein arrière et le transpondeur sont des pièces moulées à part.

Assemblage de la coque

Des pièces très fines

La grappe noire contient les éléments du châssis tels le cadre, les jantes et le bras oscillant. Les pièces sont très fines avec les représentations des soudures.

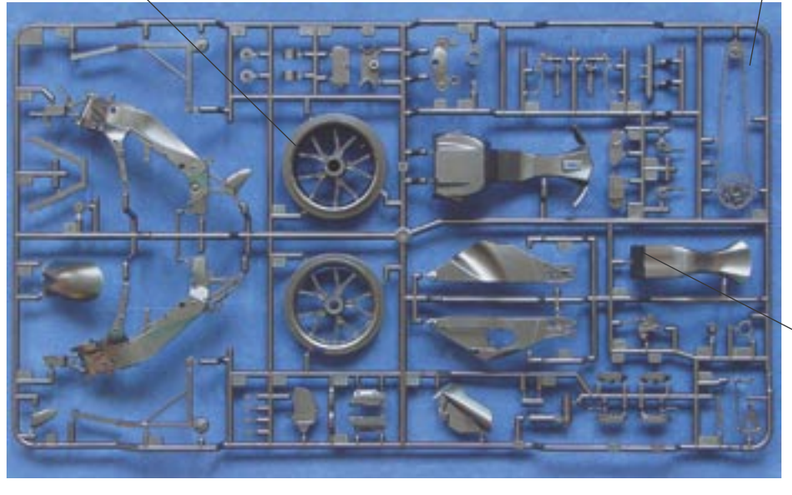
Contrairement au kit du RC211V, la boite à air est entièrement reproduite par deux grandes pièces à assembler. La chaîne est toujours moulée d'une pièce, mais est reproduite moins «tendue» que sur les précédents kit, et donc plus convaincante.
La protection de l'échappement coté repose-pied droit est moulée à part, ce qui facilitera pour ceux qui le souhaitent, l'application de décalque carbone.
Comme d'habitude une béquille de stand est fournie, mais malheureusement les roulettes ne sont pas moulées à part.
La jante avant présente une petite gorge rectangulaire, destinée sans aucun doute à recevoir un petit écrou pour fixer la moto au sol lorsque TAMIYA proposera ce kit tout monté.
Le té inférieur est en trois parties, cela facilitera l'installation de la fourche.
Les étriers de freins Brembo sont superbes et identiques à ceux du RC211V.

Deux types de bouchon de fourche

La grappe grise est plutôt dédiée au moteur et à la mécanique, mais aussi la fourche et les freins.
TAMIYA fournit deux types de bouchons de fourches, d'une hauteur différente. Cela permet de représenter deux géométries différentes, avec une assiette de la

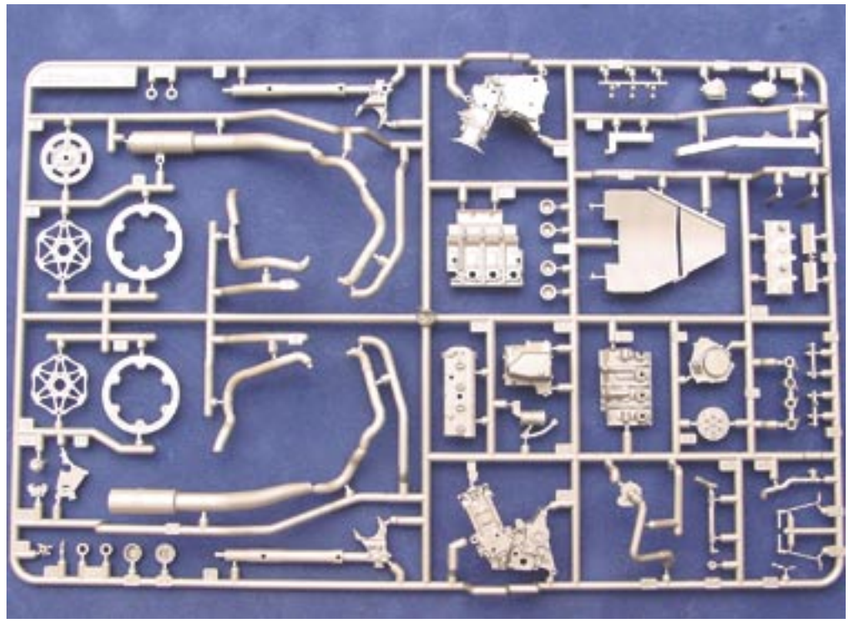
Jantes, étrier de frein, ...

... béquille, chaîne... tout est finement gravé.



La grappe noire pour les éléments du chassis.

La boîte à air.



Vue rapprochée d'un demi-bloc moteur, ainsi que de l'embrayage dont on pourra également s'inspirer de l'illustration de la boite pour la décoration.

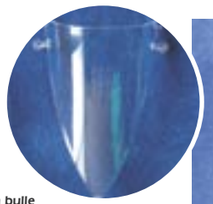
Gros plan sur la fourche ainsi que son embase, où la cartouche de gaz est une pièce séparée.

Les disques avant sont moulés en deux parties avec frettes et pistes séparées. On distingue le diamètre imposant du tube d'échappement par rapport au silencieux.

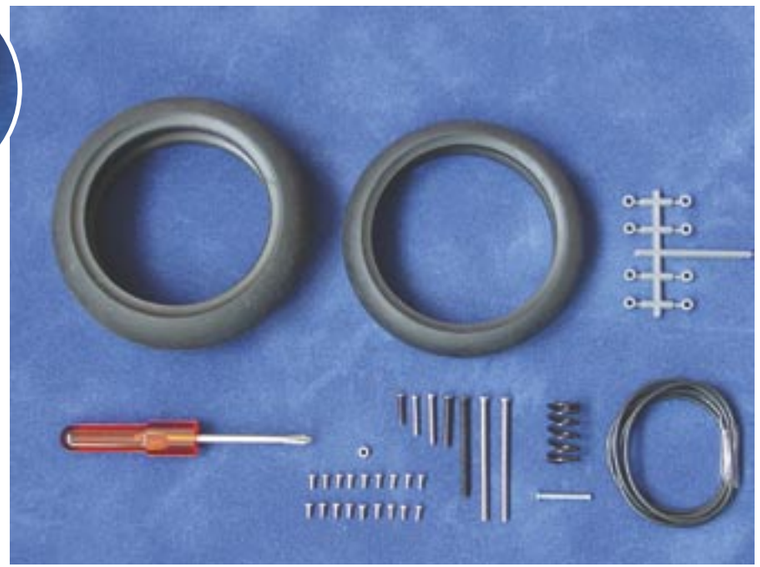
moto plus ou moins penchée sur l'avant. Cela augure peut-être d'autres versions à venir.
On distingue que les disques avant sont identiques à la RC211V, et moulés en deux parties avec frettes et pistes séparées. Le disque arrière est parfaitement représenté, avec ses perforations qui ne débouchent pas de part en part.
On distingue également le diamètre imposant du tube d'échappement par rapport au silencieux. Cela tranche radicalement avec les minuscules tubulures des 500 2 temps.
Sur une toute petite grappe transparente se trouve la bulle, particulièrement fine et limpide. Elle est munie d'ergots qui faciliteront sa mise en place.

Les accessoires

S'ensuit la pochette contenant les accessoires particuliers aux kits motos TAMIYA :
• Le pneu arrière identique à celui des RC211.
• Le pneu avant, issu d'un nouveau moule et représentant enfin un 16.5 pouces. La taille est bien sur un peu plus haute, mais le profil est également respecté, avec un pneu plus large et moins elliptique. En effet jusque-là, c'était le pneu avant du NSR500 qui était employé sur toutes les motos de grand prix récentes, même sur le RC211.
• La mini visserie et son tournevis adéquat.
• Le ressort pour le combiné arrière n'aura pas besoin d'être peint puisque devant rester noir.



la bulle

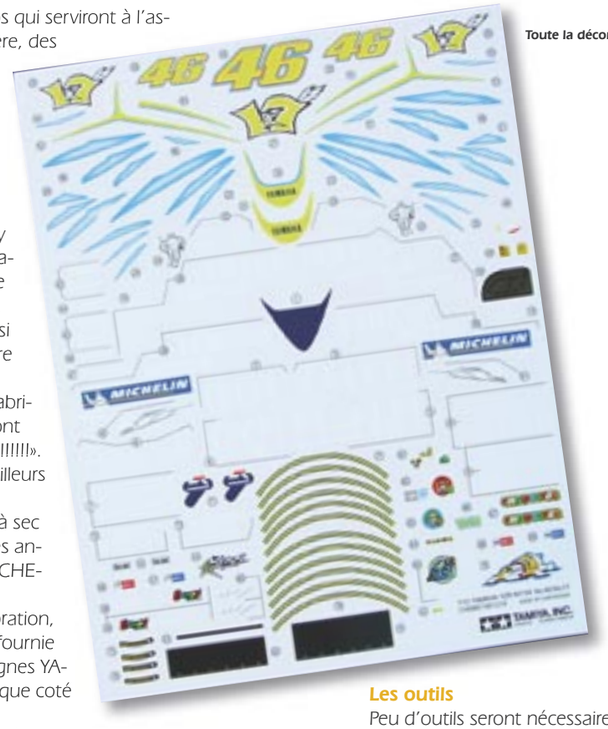


les accessoires

• Un axe métallique pour figurer le tube de l'amortisseur arrière.
• Du tube vinyle fin pour représenter les câblages et durites.
• Une grappe de mini poly caps qui serviront à l'assemblage de l'amortisseur arrière, des tiges de support de la bulle et du passage de roue arrière.

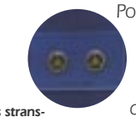
GO !!!!!!

Pour assurer la décoration, TAMIYA fournit une grande planche de décalcomanies qui regroupe tous les marquages, y compris les grands motifs dégradés bleu clair et les liserés jaune fluo du carénage et des jantes.
Les machines de Valentino Rossi et de Norifumi Abe peuvent être reproduites.
Le sponsor principal étant un fabricant de cigarettes, ses logos sont représentés par de grand «GO !!!!!!». Ces grands logos semblent d'ailleurs un peu surdimensionnés.
Il y a également des transferts à sec pour les pneus, représentant les anciens et les nouveaux logos MICHELIN.



Toute la décoration est là

Pour compléter cette décoration, une petite planche est fournie pour reproduire les insignes YAMAHA présents de chaque coté du réservoir.



des strans-ferts pour les logos YAMAHA

Ce sont de fins autocollants à appliquer comme des transferts.

Voici un tableau récapitulatif des teintes de peintures à prévoir pour la construction du modèle.
La teinte principale préconisée est le TS-51 Racing blue. Cependant cette teinte semble trop foncée, surtout si plusieurs couches sont appliquées.
Le TS-50 Mica Blue semblerait plus proche même s'il est un peu trop clair.
La solution la plus simple serait d'appliquer le TS-50 sur une sous-couche de TS-51, ...Mais l'idéal serait vraiment un mélange des deux ! A quand un TS-50,5 Monsieur TAMIYA ?

Les outils

Peu d'outils seront nécessaires pour réaliser le montage de cette maquette, en voici la liste principale :
* Une petite pince coupante
* Un cutter
* Un assortiment de papiers de verre fins (Grain 400/600/1000)
* Un chiffon propre
* De la colle
* Des pinceaux de différentes dimensions pour peindre les grandes surfaces comme les détails
* Et un peu de patience !

FB.

Les couleurs nécessaires

- TS-51 bleu racing
- TS-29 / X-18 noir satiné
- TS-17 aluminium
- TS-14 noir
- X-2 blanc
- X-4 bleu
- X-7 rouge
- X-10 gris acier
- X-11 chrome alu
- X-12 or
- X-13 bleu métalisé
- X-26 orange translucide
- X-31 or titanium
- X-32 argent titanium
- X-34 brun métalisé
- XF-1 noir mat
- XF-16 aluminium mat
- XF-56 gris métalisé

Work In Progress

CITROËN XSARA

Sébastien LOEB & Danièl ELENA - SAN REMO 2001

Quelle aurait été meilleure occasion, que ce premier numéro pour célébrer le titre «de Champion des pilote WRC» acquise par S. Loeb 10 ans après celui d'un autre français : Didier Auriol. Moi...chauvin....non.....juste auvergnat !

Nous aurions pu vous présenter le montage de sa Citroën Xsara WRC 2004, mais notre choix s'est fixé sur la voiture et le rallye qui allait révéler son talent au monde du WRC.
Lors du Rallye de San Remo 2001, il finira second derrière les Tarmac Expert : Gilles et Hervé Panizzi.

Un standard Heller

Si le kit Heller de la Citroën Xsara est basique et standard à la gamme par sa simplicité et le nombre de pièces, il a au moins le mérite d'exister ! Il constitue une excellente base de travail, et agrémenté des transkits Renaissance Tk24/96 + Tk24/110, il peut devenir une pièce majeure de votre collection et détrôner la 206 ou la Sub Tamiya.
Je vais décomposer le montage en différentes étapes afin que vous puissiez suivre aisément la construction.

Étape 1 : La caisse ou le travail du plâtrier : on bouche, on ouvre, on perce...

1 On bouche les trous qui devaient recevoir les monogrammes de la marque aux chevrons. Ceux en photo-découpe du transkit Renaissance seront d'un plus bel effet.

2 On supprime les grilles moulées qui seront remplacées par celles plus fines en photo-découpe.

3 On remplace la gravure en relief par une gravure en creux et on supprime le moulage plastique du crochet de remorquage.

4 On peut déjà coller les petites antennes en photo-découpe.
A présent la caisse peut être apprêté avant sa mise en peinture.

Étape 2 : L'intérieur ou chirurgie plastique...

Si vous avez l'âme sensible, abstenez vous de lire la suite... Le charcutage au cutter va commencer...

1 On supprime les extincteurs moulés, le cale pied copilote, et les câbles moulés de la boite électronique. Les extincteurs proviendront du tk Renaissance, le cale pied sera refait en carte plastique et les câbles remplacés par de fins fils électriques !

2 Maintenant on va prendre son courage à deux mains, enfin le scalpel dans une main, et le tube de colle dans l'autre... D'après ma documentation, la position de la roue de secours dans le kit Heller n'est pas correcte. Donc en étudiant les photos j'ai extrapolé un nouveau bloc support (sans jamais avoir vu la vrai voiture)
Allez zou, on se lance dans la découpe :

3 Avec de la carte plastique on recrée la partie centrale qui a été supprimée, tout en abaissant le passage de pont :

4 Et on ajoute un nouveau plancher qui supportera la roue de secours.

5 Apres j'ai ajouté les puits de support d'amortisseurs et j'ai recrée la partie de l'arceau que Heller a passée à la trappe.

Voila c'est fini, les âmes sensibles peuvent revenir, la malade se porte bien... Vous pouvez apprêter et mettre en peinture : Tamiya TS17 pour ma part.

Étape 3: Le travail du décorateur d'intérieur.

1 Mise en place de la roue de secours à son nouvel emplacement, les harnais sont réalisés

avec du ruban toilé.

2 Et mise en place des éléments résine du transkit : extincteurs,frein à main,levier de vitesse, ...

3 Voila le cale pied fait maison avec de la carte plastique, et les nouveaux câbles pour le boîtier électronique qui a reçu un logo Magnetti-marelli de la boite a rabiot.

4 Et on rajoute le tableau de bord : décalcomanies Renaissance et des éléments d'une planche de photo-découpe de Studio 27.

5 Trappe de Remplissage du réservoir «fait maison» avec de la carte et du tube plastique.

6 Ajout des sièges baquets Renaissances et confections des harnais en ruban toilé.

7 Création des habillages de portes en carte plastique.

8 Création du porte casques.

Étape 4 : Le soudeur : solidariser l'arceau et la caisse

1 J'ai complété l'arceau simpliste de heller avec du profilé rond evergreen pour recréer un arceau digne de protéger le pilote et son co-pilote... même si sébastien n'a pas le même style de conduite qu'un Colin Mac Rae.

2 Les panneaux de portes peints et détaillés...

3 ...et mis en place :

Étape 5 : On touche au but...

1 Les roues : j'ai fait le choix de les rendre fixe, ce qui m'a permit de modifier le système d'ancrage de Heller et de faire disparaître la flasque plastique se situant à l'arrière de la roue. Comme ça, je peux voir entre les bâtons et le disque de frein, l'arrière plan et pas une flasque noire.

2 La caisse : pendant que je modifiais le cockpit je travaillais aussi sur la caisse, pas grand chose a dire : j'ai utilisé les TS26 et TS49 de Tamiya, je voulais faire le degradé jaune à l'aérographe, mais plus d'air dans la bouteille alors j'ai utilisé les decals qui rendent magnifiquement bien. (chapeau bas Pedro le designer de chez Renaissance).

3 J'ai posé les décals qui comme à l'habitude du couple Renaissance/interdecal sont magnifique et réagissent très bien au produit assouplissant.

4 Après avoir verni et attendu 2 semaines, j'ai fait les entourages de vitre et le spoiler avant à l'aérographe (j'avais eu le temps d'acheter une bonbonne d'air entre temps) avec de l'humbrol noir satiné.

5 Pour les vitrages, j'ai découpé celui du conducteur et décidé de le coller aux 3/4 ouvert, il aurait été dommage de n'avoir plus qu'une vue limitée de l'intérieur au travers des vitres.

6 J'ai ajouté du Bare Metal Foil dans les logements des feux arrières qui eux ont été peints avec les translucides de TAMIYA.

7 Et j'ai assemblé le tout : colle époxy pour l'assemblage du chassis et de la caisse ; colle blanche pour les parties transparentes des feux et vitrages.

Maintenant à vous de célébrer le titre de «Sébastien LOEB» en prenant plaisir à monter ce kit

_835_

INFO

Kit :
Heller Citroën Xsara T4 WRC (2001) réf : HEL80769

Transkits Utilisés :
- Renaissance Tk 24/096 :Transkit de détaillage pour CITROEN Xsara WRC Heller / Airfix
http://www.Renaissance-models.com/1-24/TK%20pour%20site/Tk24-096.htm
- Renaissance Tk 24/110 :CITROEN Xsara WRC. Loeb / Elena 2° au Rallye San Remo 2002.
http://www.Renaissance-models.com/1-24/TK%20pour%20site/Tk24-110.htm
- Studio 27 FP2454 Studio 27 1/24 Citroen Xsara WRC 2002 grade up parts
http://www.mediamixhobby.com.sg/catalog/product_info.php?products_id=1023

Accessoires :
Bare-Metal-Foil Chrome.
SAK3222 Sakatsu 1/24 Antenna C
SAK3219 Sakatsu 1/24 Antenna F
Carte Plastique Evergreen
Fils electriques de differents diametres.

et un bon litre d'huile de coude et de sueurs froides...
sans oublier la tonne de plaisir
et surtout les encouragements de ma femme qui m'a offert le kit de base !!!

Peintures :

- TS-26 Pure White
- TS-49 Brigt Red
- TS-13 Clear
- TS-17 Gloss Aluminium
- TS-29 Semi GLoss Black
- X-19 Smoke
- X-27 Clear Red
- X-26 Clear Orange
- XF-63 German Grey
- Humbrol 89 : Noir Satiné

Work in progress

BIMOTA

À la fin des années 80, BIMOTA, un constructeur de motos italiennes motorisées par Ducati, Susuki ou Yamaha, présentait la TESI 1D. Cette moto exceptionnelle innovait sur le plan de la partie cycle.

Propulsée par le célèbre twin en L Ducati de 900 cm3, la TESI utilisait une suspension avant révolutionnaire à cinématique identique au bras oscillant arrière, mais intégrant la direction. Le chassis était composé de deux platines usinées en aluminium enserrant le bloc moteur. L'ensemble de toute cette haute technologie était recouvert d'un carénage très englobant (beaucoup trop à mon goût).
Il y a quelques années Tamiya nous offrait une superbe réplique de cette fabuleuse moto. Avec un niveau de détail très convaincant, un assemblage facilité par des micros vis et son originalité hors paire, elle offre un résultat plutôt sympa. Je possédais déjà une TESI faite il y a quelques années, mais au milieu des CBR-1100XX, YZF-R1 et autre ZX-12-R, sa superbe en avait vraiment pris un coup. J'ai donc sorti la boite à rabiot, remonté les manches pour lui confectionner une nouvelle robe sur mesure.

Haute couture

J'ai commencé les essais de carrosserie sur mon ancien modèle. J'ai essayé les premières modifications à partir d'un carénage de Yamaha R1 et d'un réservoir de VFR-750-R. La majeure partie du travail de carrosserie est concentrée dans la partie avant. J'ai découpé les deux demi carénages latéraux pour n'en garder que la partie supérieure. Il serait dommage de cacher un si beau moteur. Je les ai ensuite collés à la tête de fourche. Après un très long séchage, je les ai retravaillés à la lime pour leur donner une belle forme arrondie. A l'aide d'un peu de mastic Tamiya et de papier de verre ultra fin (1000) j'ai fait disparaître la jointure de ces différents éléments. J'ai également bouché les emplacements des rétroviseurs.

J'ai ensuite préparé le dosseret de selle. La TESI étant une monoplace j'ai tenu à garder cette philosophie sportive en faisant de même. J'ai commencé par coller les deux demi coques arrières puis le capot du strapontin passager. Avec la même méthode que précédemment, j'ai refait un élément monoplace bien lisse. Pour la mise en position de ce dernier, j'ai confectionné deux petites boulettes de mastic que j'ai placé par l'intérieur sous la selle. J'ai ensuite placé l'ensemble sur mon vieux chassi. Après le séchage du mastic, mon dosseret de selle avait deux petits puits de fixation à l'emplacement adéquat. Je reconnais que c'est un peu du bricolage mais ces deux centreurs seront très utiles lors de l'assemblage final. La pièce représentant l'assise du pilote a été retaillée pour épouser parfaitement le dos du réservoir.

Les essais de carrosserie sur mon ancien modèle

Un pion situé à l'avant du cadre sert à clipper l'habillage de la TESI. J'ai voulu le réutiliser pour fixer mon nouveau réservoir. J'ai alors procédé de la même manière que pour le dosseret mais cette fois avec plus de minutie puisque la zone restera visible par la suite. Le réservoir de la VFR est parfait pour cette opération, il est creux et englobe parfaitement le cadre et le haut moteur. Une petite entaille a été réalisée sur le dos du réservoir pour laisser le passage à la durit de l'amortisseur arrière. Le bouchon d'essence situé sur le dessus est moulé avec la pièce et d'une finesse qui n'est plus d'actualité. Je l'ais donc découpé à l'aide d'un gros foret pour pouvoir y placer celui de la R1. Ce dernier étant plus détaillé et réaliste.
J'ai utilisé le garde boue avant d'origine, mais comme le reste de la moto il est ultra caréné. J'ai donc ressorti la lime et j'en ais coupé un morceau pour le rendre plus fin et surtout plus sportif.

Un brossage à sec au X-31 a été appliqué sur la majeur partie du moteur

Pur-sang

J'ai assemblé les pièces constituant la fonderie principale du moteur avant de les peindre en silver leaf (TS-30). Les carters latéraux ont été peints en light gun métal (TS-42) et j'ai ensuite effectué un brossage à sec titanium gold (X-31) sur la majeure partie du bloc. Pour relever les superbes détails j'ai appliqué un jus noir très dilué. J'ai terminé la mise en peinture en repiquant au pinceau les nombreuses têtes de vis en dark copper (XF-28). Quelques sections de fils d'étain et de cuivre ont été rajoutées sur les bougies, la batterie et divers capteurs afin d'accentuer le réalisme. Les deux carburateurs ont été peints de la même manière que le bloc moteur. J'ai cependant rajouté deux grilles hémisphériques que j'ai réalisées avec des

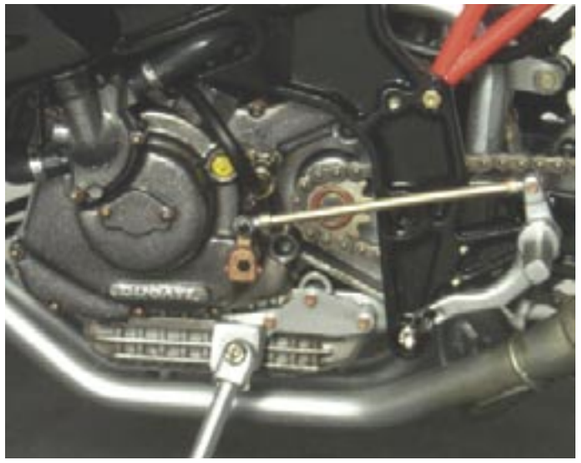
Une chute de grillage, un poinçon et une matrice ont été nécessaires pour la réalisation des grilles du carburateur

Les deux pots qui seront de part et d'autre de la Bimota

chutes de grillage métallique ultra fin mises en forme entre un poinçon et une matrice. Je les ais ensuite peint en orange (TS-12). Le résultat en est des plus agréable. Quelques bandes d'aluminium adhésif ont été ajoutées sur les durits pour figurer les colliers de serrages. Le radiateur d'huile rectangulaire d'origine a été remplacé par celui d'une Honda 500 NSR de forme triangulaire. Seul les deux pattes de fixation à la culasse ont été conservées pour être collées sur le nouveau radiateur.

Big gun

Les deux pots d'échappements de part et d'autre de la moto semblent sortis du moteur comme deux cannons. J'ai remarqué que les deux pièces qui composent les tubulures droites et gauches s'ajustaient mal. J'ai donc collé ces deux pièces sans respecter l'ordre de montage de la notice. A l'aide du mastic, j'ai bouché la jointure et la partie intérieure des tubulures. Après séchage et ponçage, j'ai confectionné quelques cordons de soudures en plastique étiré et des petits anneaux en fils de cuivre qui supporteront des petits ressorts. La documentation que je possède montre en effet des petits ressorts de maintient de silencieux. Pour les teintes, une couche de silver leaf (TS-30) a été vaporisée puis brossé en titanium gold (X-31) puis en clear blue (X-23). Une fois sec j'ai terminé par l'application d'un jus noir. J'ai épargné les silencieux de l'habituel revêtement carbone pour les recouvrir d'adhésif aluminium. Attention à la peinture ! L'adhésif est très tenace et l'aluminium assez rigide donc pas facile à poser. Le résultat est cependant très flatteur et des plus brillants.



Détails de la mécanique, on remarque la finesse de la gravure

Toute la mécanique est mise en cage.

Le châssis où tout va se greffer.

Détail de l'avant de la bête

En cage

Le châssis et l'ensemble de la partie cycle constituent les pièces maîtresses de la TESI. Le moteur est supporté par deux grosses platines en alu usiné que j'ai peintes en semi gloss black (TS-29). J'ai peint le reste du cadre en orange. Celui-ci est composé d'un treillis tubulaire qui supporte les éléments de carrosserie. Les bras oscillants avant et arrière sont peints en noir. Les ressorts d'amortisseurs sont peints en orange. Diverses teintes de gris acier et (TS-30) ont été appliquées sur les étriers et platines de freins. Le guidon a été peint en (TS-30) et les commodos en titanium gold. J'ai peint toutes les bielles de rappel de direction et des trains avant en orange avant de repiquer les extrémités en or. J'ai supprimé les bocaux de liquide pour les remplacer par des sections de gaines transparentes de différents diamètres. J'ai simulé le liquide par un mélange de colle à bois et de clear yellow (X-24). Le bocal du frein arrière (de taille réduite) est lui confectionné dans une chute de grappe transparente peinte en X-24. J'ai remplacé les repose-pieds d'origine par ceux d'une Honda NSR 500.

Quelques petits ajustements ont été nécessaires pour fixer le bloc optique en lieu et place de celui d'origine. Tous les disques ont quand à eux été percés au foret de 0.5 puis peints en TS-30 et X-31. Les jantes ont été peintes en orange puis j'ai repiqué les valves au pinceau. Les pneus ont été poncés au papier de verre assez gros pour supprimer le plan de joint et pour leurs donner un aspect mat et usé. Je les ai ensuite embellies avec de la peinture blanche HUMBROL (plus élastique) sur les marquages finement moulés.

Seance maquillage

Une foi toute la partie cycle terminée, j'ai procédé à un dernier assemblage pour m'assurer du bon montage des élément de carrosserie. J'ai ensuite appliqué les peintures de guerre. D'abord, j'ai vaporisé deux couches de orange sur la carrosserie déjà apprêtée lors de la transformation. Puis j'ai vaporisé une couche de noir après avoir masqué partiellement la teinte précedente. Apres quelques semaines de séchage j'ai pulvérisé un voile de vernis TS-13. L'application de ce dernier favorisera la l'adhérence des decals. Les decals sont issus pour la plupart du KIT d'origine. J'y ai toutefois ajouté quelques sponsors publicitaires sortis de la boite à rabio. Cette étape terminée j'ai appliqué de nouveau deux couches de vernis (TS-13) pour fixer les decals et donner de la profondeur à la peinture.

Avec sa nouvelle carrosserie ma BIMOTA TESI a tout à fait sa place dans la vitrine aux cotés des YAMAHA R1 et de la KAWASAKI 1200 ninja. La BIMOTA TESI n'est pas un kit de première jeunesse mais est cependant d'une grande qualité, et avec « quelques « heures de travail j'ai pu obtenir une moto des plus plaisantes à regarder.

guismo

Trucs & astuces

PONÇAGE ET DÉCAPAGE

Quel outillage utiliser ?

Les limes (différentes formes)

Les limes permettent d'usiner les pièces à assembler. Il ne s'agit pas de décaper une peinture mais de préparer des pièces avant peinture ou collage. Les limes permettent d'homogénéiser une surface plane, d'ébavurer les contours.
Il existe différentes formes de limes adaptées à divers usages. Certaines permettront d'aplanir une surface, d'autres d'agrandir un trou (section ronde) pour faciliter le passage d'un axe métallique ou d'un câble, ...
A chaque profil son utilisation.

Le papier abrasif (Tamiya,...)

Ce type de papier est proposé par différents fabricants. Il en existe deux types : ceux qui s'utilisent à sec, directement sur la pièce à poncer, et ceux qui s'utilisent mouillés, on parle alors de ponçage à sec ou de ponçage à l'eau.
La finesse du grain détermine l'utilisation que l'on en fait. Plus le grain est gros, plus le papier est abrasif (idéal en début de travaux, surtout à grande échelle), et plus il est fin, plus il est alors destiné aux travaux de finitions, juste avant peinture ou même après pour action de polish que certains maquettistes affectionnent (d'autres produits sont plus spécifiquement destinés au polish).
Les feuilles proposées par Tamiya ont des grains plus ou moins fin : 400 ; 600 ; 800 ; 1000 ; 2000.
Utilisation : 400 pour enlever les

défauts grossiers, 800 pour lisser la surface, 1000 ou 2000 pour éliminer les rayures.
Le 2000 permet de préparer une pièce avant application de peinture ModelMaster qui ne s'applique pas sur de l'apprêt.

Le chiffon abrasif

Celui-ci est d'une aide tout à fait appréciable pour le travail sur le métal blanc car il épouse la forme de la pièce à poncer à l'inverse des produits précédemment cités.
A est spécialement destiné aux maquettes mais il reste assez dur et donc pas très facile d'utilisation. Il s'agit d'un vinyl qui érode les aspérités de la pièce.
B est de loin le plus efficace. Il s'agit d'une paille de fer destinée initialement aux plombiers pour enlever la couche d'oxydation des tuyauteries avant de travailler dessus. Il nous permet, à nous autres maquettistes, de poncer nos modèles en métal blanc avec une très grande précision car utilisé en boule et maintenu au bout d'une pince à épiler, il tient toutes ses promesses pour "nettoyer" les gravures en creux, les entrées d'air et tout ce qui est difficilement accessible et non plan.

Le Tamiya compound

Il s'agit de pâte abrasive.
Il existe plusieurs produits :
- Rubbing/polishing Compound.
- Polishing Compound (coarse).
- Polishing Compound (fine).
- Polishing Compound (finish).

Ils se différencient par le grain.
Utilisation : l'appliquer sur une peinture bien sèche et frotter avec un chiffon doux. Enlever les «restes» avec un cure dent ou une aiguille.
Incidence sur le plastique : aucune.

Le dentifrice

Aussi exotique qu'il paraisse, le dentifrice est aussi une pâte abrasive.
Un ponçage doux se réalise avec n'importe quel dentifrice et choisir un dentifrice spécial microbilles pour plus d'efficacité comme le « Signal pureté intense spécial microsphères actives « :
Utilisation : frotter la pièce à l'aide d'une brosse à dent souple ou/et usée sur laquelle est appliqué le dentifrice, rincer à l'eau claire.
Durée : dépend de l'épaisseur de la couche de peinture et de l'effet souhaité (polissage ou décapage), nécessite de l'huile de coude.
Incidence sur le plastique : aucune.

Le Cif

Ce produit est également une pâte (douce) abrasive.
Utilisation : frotter la pièce à l'aide d'une brosse à dent sur laquelle est appliqué le Cif, rincer à l'eau claire.
Durée : dépend de l'épaisseur de la couche de peinture, nécessite de l'huile de coude.
Incidence sur le plastique : micro-rayures sans incidence.

Le décap four

Utilisé pour chromes d'origine et peintures de type enamels.
Ne fonctionne pas avec les bombes Tamiya TS.
Durée d'action : 2 jours.
Technique : placer les pièces dans une enceinte fermée et étanche comme un sac plastique et les vaporiser avec le décap four, repos et nettoyage à la brosse à dent après un temps d'action de plusieurs heures.
Remarques : Attaque certaines colles, permet d'ouvrir des modèles à restaurer (à l'instar du liquide de frein).

Le Mirror

Utilisé lorsque le décap four ne suffit pas. Sert à l'entretien des cuivres et argenterie. Appliqué sur de l'essuie tout ou coton tige, frotter la pièce à décaper.
Durée : quelques secondes.
Incidence sur le plastique : aucune.

L'eau tiède

Pour les acryliques (mattes et brillantes), bain puis frotter avec une brosse à dent, la peinture part par lambeaux.
Ici, patience et persévérance sont la clé de la réussite. La rapidité et la facilité de réaction ne sont pas les mots d'ordre : en d'autres termes, préférez les techniques précédemment citées pour un résultat plus rapide et plus performant.

Le liquide frein

Le liquide de frein est utilisé pour le décapage complet d'une pièce. Celui que j'utilise est le Bendix 55. Fonctionne sur les bombes Tamiya TS.
Permet de décaper les pièces plastique et les pièces en métal blanc sans aucun problème.
Les colles cyanocrylate de type super glue 3 sont attaquées par le liquide de frein. Le savoir pour les pièces mastiquées à la colle, l'opération de mastiquage devra être refaite.
Précaution : isoler de l'air libre le liquide en refermant la boîte ou le pot dans lequel trempe la pièce car le liquide absorbe l'humidité et devient alors inefficace (j'utilise pour ma part un vieux pot de confiture).
Utilisation : tremper la pièce à décaper dans un bain de liquide de frein et isoler l'enceinte. Secouer le pot pour que toute la surface des pièces à décaper entrent en contact avec le liquide frein puis frotter la pièce avec une brosse ou une brosse à dent pour éliminer les parties récalcitrantes. Rincer la pièce et la dégraisser avant l'application d'une nouvelle peinture..
Durée : entre une 1/2 journée et plusieurs jours, en fonction du nombre de couches de peinture, de la qualité et de la vieillesse de celle-ci.

A noter la particularité du liquide frein de dissoudre la colle. Cela permet par exemple la restauration d'un ancien kit en décollant toutes les pièces facilement.

L'eau de Javel

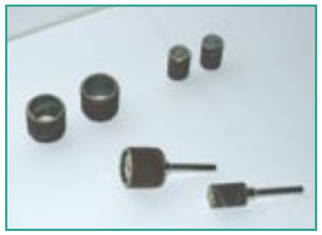
Idéal pour enlever les chromes d'origine en quelques minutes (voire quelques secondes !).
Utilisation : A l'image du liquide de frein, tremper les pièces à décaper dans l'eau de Javel en utilisant un vieux pot de confiture par exemple puis agiter l'ensemble pour que toute la pièce soit en contact avec l'eau de javel. Enfin, frotter la pièce avec une brosse à dent imbibée d'eau de javel pour les finitions (ce qui n'est généralement pas la peine). Rincer la pièce à l'eau claire.
Durée : quelques minutes.

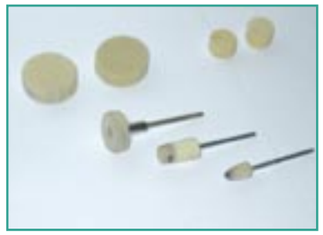
Un petit bain dans l'eau de Javel...

...et le tour est joué, comparaison avant/après, radical !

Les actions mécaniques : la fraiseuse

La fraiseuse, en dehors de ses rôles de prédilection comme faire des trous ou former une pièce, permet également de réaliser une action de ponçage/décapage sur des pièces.
Exemple de fraiseuse parfaitement adaptée au maquettisme
Préférez les actions les moins violentes avec les mousses qui sont déjà très « directes «
Précaution : être très doux avec l'appareil et surtout éviter son emploi après une mauvaise journée qui a laissé des traces au risque d'en laisser sur votre maquette...
Le doigté n'est pas un vain mot, la patience et la douceur également.
Utilisé pour des actions concentrées et précises comme pour la mise à nu d'une surface à encoller par exemple.





Quels sont les matériaux que l'on peut rencontrer et comment les appréhender ?

Le plastique transparent

Très délicat, la moindre mauvaise manipulation peut s'avérer irréversible. Les produits comme le Tamiya compound en grain très fin sont plus conseillés qu'autre chose. Techniques plus fines à définir.

Le plastique normal

Le décapage d'une (ou plusieurs) couche de peinture d'une pièce en plastique normal se réalise de plusieurs manières possibles :
* Le liquide de frein.
* L'eau de Javel.
* Le papier abrasif.
* Le décap four.
Tout dépend de la nature de la peinture à décaper. Ma préférence va tout de même à l'eau de Javel...

Le plastique chromé

Le chrome d'origine présent sur les grappes des kits n'est pas très réaliste et le ponçage des joints nécessite une nouvelle application de peinture. Mieux vaut opter pour le décapage de la pièce initiale, sa préparation avant peinture (ponçage, montage à blanc) et l'application d'une couche de noir brillant énamel suivi d'une application d'Alclad II (chrome).
L'utilisation d'eau de Javel est préconisée mais le liquide de frein fonctionne également.

La résine

A définir.

Le métal blanc (white metal)

Le liquide de frein est sans contexte la solution idéale pour décaper des pièces en métal blanc.

La photodécoupe

Comme pour le métal blanc, préférer le liquide de frein.

Fred

1

2

trucs & astuces

LE COMPRESSEUR

Objet essentiel pour y adjoindre un quelconque pistolet à peinture....
Il en existe différents types, à différents prix, avec différentes capacités dont je vais faire une liste la plus détaillée possible, en espérant que vous y trouverez votre bonheur.

Le compresseur à membrane

1 Le plus simple, le moins encombrant, pas le moins silencieux mais pas le plus bruyant non plus.

Les plus : - faible encombrement.
- bruit supportable en appartement.
- prix faible (moins de 120 €).

Les moins : - faible autonomie car le cylindre chauffe et c'est dangereux pour l'espérance de vie de la membrane (20 minutes en continu maximum).
- la pression de sortie relativement faible également, environ 1.5 bars, ce qui peut être juste dans certaines utilisations (vernis par exemple).
- un débit d'air limité inférieur à 10 litres par minutes, c'est vraiment juste.
- il n'est pas souvent possible de régler la pression de sortie.

Conclusion : Si vous ne peignez que très peu avec des aérographes à petites buses qui ne consomment qu'un litrage d'air faible (< à 20 litres par minutes), c'est un modèle pour vous.

Le compresseur à piston "classique"

2 Ce type d'appareil est encore moins onéreux que ceux munis d'une membrane, ils sont souvent munis d'une cuve, 25 litres sont suffisants mais 50 litres procurent un confort certain. Les prix s'échelonnent à partir de 100 € environ, mais vous pouvez en trouver des moins chers encore si vous cherchez un peu.....par contre, les modèles sans cuve sont à proscrire car très bruyants pendant le travail... Je vous dis pas votre tête après 1/2 heure de peinture...

Les plus : - le prix.
- un débit d'air conséquent : plus de 50 litres par minutes, une autonomie certaine permettant de le laisser éteint pendant la peinture.
- un réglage de la pression.
- une pression réglable jusque 8 bars, ce qui permet une utilisation à tout faire pour le bricolage.....ou le gonflage des pneus etc ...
- un travail non bruyant une fois éteint.

Les moins : - un bruit difficilement supportable par les voisins si vous vivez en appartement.
- un encombrement pas forcément facile à gérer.....
- un risque avec les fortes pressions possibles, d'abîmer la soupape d'air de votre aérographe qui supporte rarement des pressions supérieures à 3 bars.....

Conclusion : Je pense que ces modèles sont adaptés à notre pratique mais qu'ils ne seront pas à conseiller au gens vivant en appartement à cause de la nuisance sonore qu'ils procurent (souvent plus de 90dB).

2

3

3

Le compresseur type " moteur de frigo "

3 " LE "compresseur par excellence pour notre pratique, seul le prix est un frein réel pour ce type de matériel, compter entre 200 et 300€ en fonction de la taille de la cuve, 6 litres étant une taille raisonnable.

Les plus : - silence total en fonctionnement, seule la soupape de fin de remplissage de la cuve fait un pshit qui fait un peu sursauter pas cool quand on travaille en précision
- réglage précis de la pression.
- étudié pour notre utilisation et totalement adapté.
- compacité du système complet

Les moins : - le prix élevé qui est un réel frein pour quelqu'un qui débute, et c'est bien dommage...
- le risque de passage d'huile dans le circuit d'air, donc filtre indispensable.
- utilisation plutôt exclusive pour la peinture, pas conseillée pour les actes de bricolage.

Conclusion : malgré le prix élevé à l'achat ce type de compresseur est tout de même le meilleur pour notre utilisation, son usage tout à fait indiqué lorsque l'on loge dans un appartement en pleine ville, utilisation simple, réglages possibles, compacité font vraiment de ce produit mon coup de cœur.
Pour terminer, je dirais qu'il faut essayer d'éviter les compresseurs à membranes peu chers, et leur préférer un modèle avec moteur de frigo silencieux, fiable et efficace.
Pour une personne qui vit en maison, alors le compresseur à piston à cuve est amplement suffisant et nettement moins cher que les autres pour une efficacité équivalente.

Corydos 63

expo

EXPOSITION HISTORIA 2004

L'exposition Historia 2004 a eu lieu les 13 et 14 novembre 2004 à Saint-Léonard, à coté de Sion.

Cette année l'exposition ne s'est pas tenue dans sa salle habituelle depuis plusieurs années et située à Sion, car celle-ci était en travaux. Malgré cela, les exposants et le public ont répondu présent.

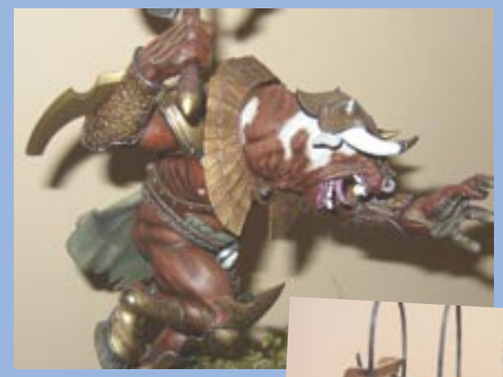
Les exposants venaient de différents coins de Suisse et l'on entendait parler français, allemand et italien. Deux exposants, habitués de cette expo, sont même venus de la région lyonnaise.

L'entrée était gratuite pour les visiteurs et la plus grande affluence fut dimanche en début d'après-midi.

L'ambiance fut très sympa durant tout le week-end et les exposants ont pu manger ensemble au restaurant samedi soir, histoire de discuter encore un peu maquette …

Dimanche en fin d'après-midi a eu lieu la remise des prix du concours avec parmi les cadeaux des maquettes et des bouteilles du fameux vin de la région valaisanne.

spocky



LIVRE D'OR

QUE PENSEZ VOUS DU NOUVEAU FORUM ?

Morceaux choisis des commentaires des membres du Forum

Sebalex a écrit :
Le nouveau forum est mieux que l'ancien. Cependant, et c'est très important, on y retrouve la même convivialité entre les membres, il n'y a pas de dérapage stérile ni de hors sujets qui dérivent en pugilat, comme sur la plupart des forums que je connais. Côté esthétique, il n'y a pas photo, celui là est beau, agréable, les smileys sont sympas et nombreux. La critique à ce sujet sera le nombre de smiley limités dans un post, moi qui aime parfois écrire des tartines même en saupoudrant quelques et quelques d'ici de là on se trouve vite en «infraction».
Côté organisation, déroutant au début, vu le nombre de rubriques, un bla-bla général puis un bla bla par thème (mais où vais-je blablater ?) puis pour chaque thème des rubriques qui se répètent mais à l'usage ça permet d'y voir très clair et on s'y fait bien, c'est pas chargé et reste très agréable à lire.
Enfin, ce qui t'as poussé à changer d'hébergeur, la rapidité et la disponibilité du forum. J'ai rarement eu de problème de connexion, la vitesse est impeccable rien à dire et apparemment, d'après les infos que tu nous a faites parvenir, le service offert est de bonne facture (ils préviennent avant coupure en cas de maintenance).
Donc, j'ai voté mieux, bien mieux si cette option était possible. Que du bonheur
Mautomobile

Bob a écrit :
Si le nouveau forum est mieux que l'ancien... ?? Cela demande reflexion car il y a toujours...
- Cette même et fantastique ambiance
- Plein de rubriques intéressantes
- Une floppée de gens talentueux
- De nouveaux inscrits régulièrement
- Des projets un peu fous, mais tellement passionnants
- Des icônes dingues et rigolos
- Une mine d'information et de liens
- Des concours juste pour le fun
- Des hors-sujets poilants et décalés
- Des avis divergents et passionnés qui créent cette richesse d'opinion
- Des jeunes, des vieux et même des femmes (à partir de 2 on peut mettre au pluriel !)
- Un administrateur qui passe plus de temps sur le forum qu'a bosser
- ...et une bannière en haut de l'écran.
Mais il faut avouer aussi que cette nouvelle mouture est...
- Plus belle et lisible grâce à sa nouvelle interface (cela n'engage que moi !)
- Nantie de nouvelles fonctions qui vont encore croître
- Servie d'une fiabilité sans commune mesure avec l'ancienne (difficile de faire pire !)
- Dotée de menus mieux structurés pour chaque thèmes
- Inspirée d'un nouvel élan, comme une chenille devenue papillon (snif c'est bô...!)
A la vue de tous ces arguments je réponds et vote donc « OUI «; vraiment mieux qu'avant.

Ferlau a écrit :
Ce forum, mieux que l'autre ? C'est rien de le dire, il faut le voir.
- Plus de déconnections intempestives.
- Des rubriques claires
- Chaque thème a son menu (c'est plus lisible)
- Plus de rapidité
D'ailleurs, depuis l'annonce de sa création, je ne suis plus allé sur l'autre.
Donc, en conclusion. OUI, celui-ci est beaucoup mieux. Et, je dirais même trop mieux (maintenant, j'ai encore moins de temps pour mes montages.)
Mais, il faut le reconnaître, vous êtes tous tellement sympas que je ne peux pas m'empêcher de venir faire un tour sur ce fantastique forum. Encore merci à toi David.

Labandabonnot a écrit :
Maquettistiquement parlant: maquettistique: adj. de maquettisme (étym: monter; lat: lego: «je monte, tu montes, il monte, nous montons des maquettes»). Néologisme: qui concerne le maquettisme, qui a attrait, se rapporte au maquettisme. «A la fin du XXe siècle, les habitudes maquettistiques des sociétés occidentales furent contrariées par l'avènement de la Playstation.» (anonyme).
(Le petit Bonnot Illustré, éd. MyOwnWeb 2004)

Deschfred a écrit :
un petit nouveau
il est trop bien ce forum !
même trop bien d'ailleurs !!!!!
je n'ai même plus le temps de bosser sur mes maquettes. le temps passe et passe sur ce forum. y a tellement de chose intéressante a lire...
faut que je trouve un compromis .... la nuit de 24 H à 6 H 00 du matin faut que je bosse aux maquettes alors - ! ! !!
Mince ma femme et je ne peux pas être insomniaque quand même . . .. .
bon et ben on verra bien...

Pat a écrit :
Le nouveau forum m'a un peu dérouté au départ mais maintenant je m'y suis fait .C'est peut être parce que je ne maîtrise pas le micro comme la plus part d'entre vous,si il y a un petit hic au sujet de l'avatar ça ma parut bizarre de devoir demander la permission a un admis de pouvoir mettre celui de notre choix et 2ème point c' est les mots de passe qu'il faut avoir pour aller dans certaine rubrique ex:le projet APRILIA mais je pense que tout cela a une explication
Mais globalement celui-ci est mieux
Le plus important c'est la convivialité qui règne sur le forum!!!!!
A+Pat