

**AMELIORATION DE
La BB63000 Piko « Fret SNCF »**

Auteur : L. DU BURCK

1 Introduction

J'avais une BB6300 en livrée « Fret » achetée à un prix intéressant (moins de 100 euros). L'article de loco revue hors série N°74 sur le matériel roulant « métamorphosez votre matériel roulant » m'a donné envie d'appliquer le détaillage préconisé.

L'avantage de ce modèle est un bon ralenti et un fonctionnement silencieux. L'inconvénient un démontage compliqué.

2 Les modification :

- Changement de la fixation de l'attelage trop longue
- Raccourcissement des phares
- Peinture des bogies et salissure de ces derniers

2.1 Les phares

Démonter la traverse avant en la décollant, retirer la rambarde ensuite. Sur la traverse avec une scie X actot scier latéralement et enlever 2mm pour affleurer la traverse. Je déconseille le disque monté sur une miniperceuse, trop violent.

Ensuite passer une mèche assez large pour forer le trou en surface de forme conique. L'aspect doit être régulier (ce que je n'ai pas tout à fait réussi).

Peindre en aluminium les supports de phare.

Lorsqu'on remet les faces, les conduits transparents dépassent de 1 à 2 mm les couper à la pince coupante délicatement, les araser au papier à l'eau. Ensuite les polir à la pate compoud Tamiya.

Attention, si on passe un polissoir à la miniperceuse, le plastique fond et on raccourci tout !



2.2 Le support d'attelage

On peut l'enlever sans ôter le bogie en le soulevant.

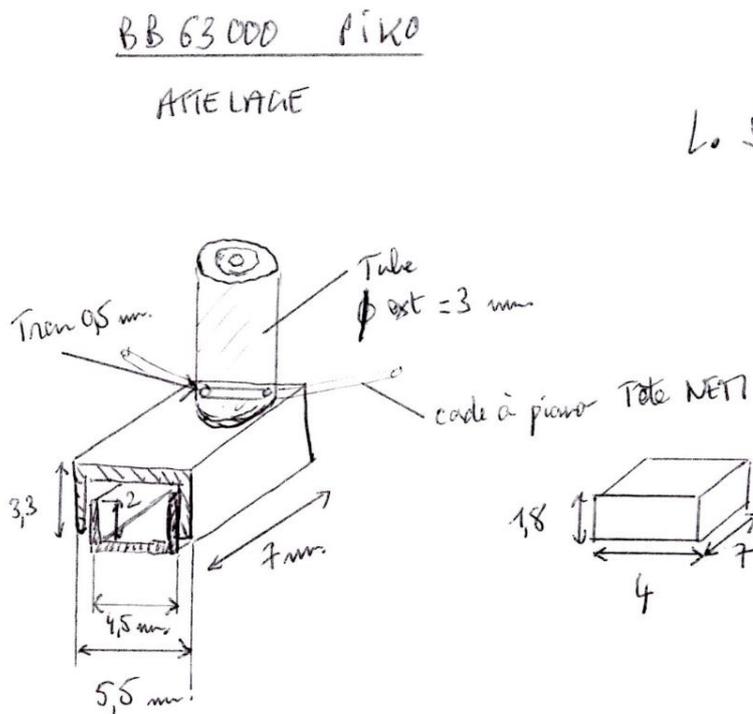
Attention il y a un fil de corde à piano inséré pour le ressort, ne pas le perdre.

Le support d'origine est trop long, on le raccourcit comme indiqué dans loco revue.

Il faut fabriquer une pièce en laiton. Voir le croquis ci-dessous.

J'ai utilisé 2 cornières laiton en U. Une première toute faite de 5.5X3.3mm. Une deuxième qui rentre dans la première de 4.5X2mm faite avec une petite plieuse NSWL. La longueur des bouts est de 7 mm (longueur tête NEM).

Ensuite on met plusieurs tubes pour le pivot. Il faut 3mm de diamètre extérieur. On soude le tube sur les cornières. Percer le tube transversalement pour passer la corde à piano ressort (bon courage).

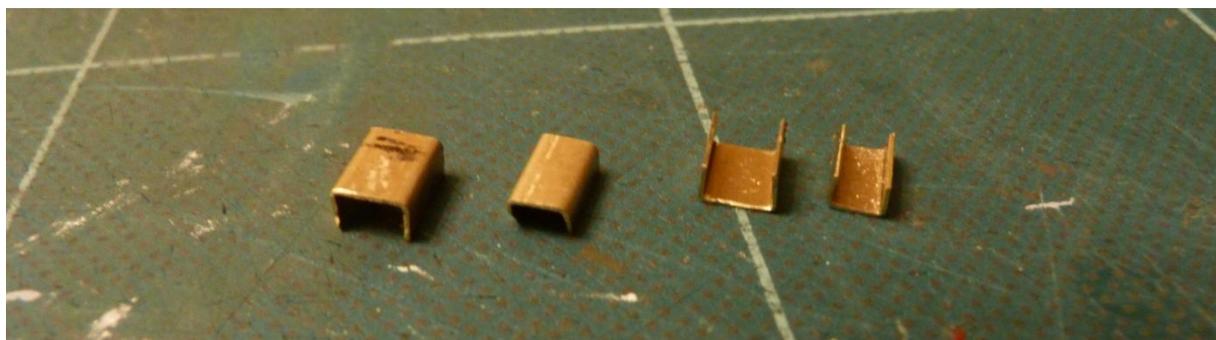


- 1 cornière laiton 5,5 x 3,3 x 7 mm (long)
- 1 cornière laiton 4,5 x 2 x 7 (plieuse NSWL)
- Tubes laiton 3 mm. + remplissage
- 1 tren latéral pour le fil corde à piano (ressort)

Support d'attelage d'origine :



Les 2 cornières qui s'emboîtent :



Le résultat :



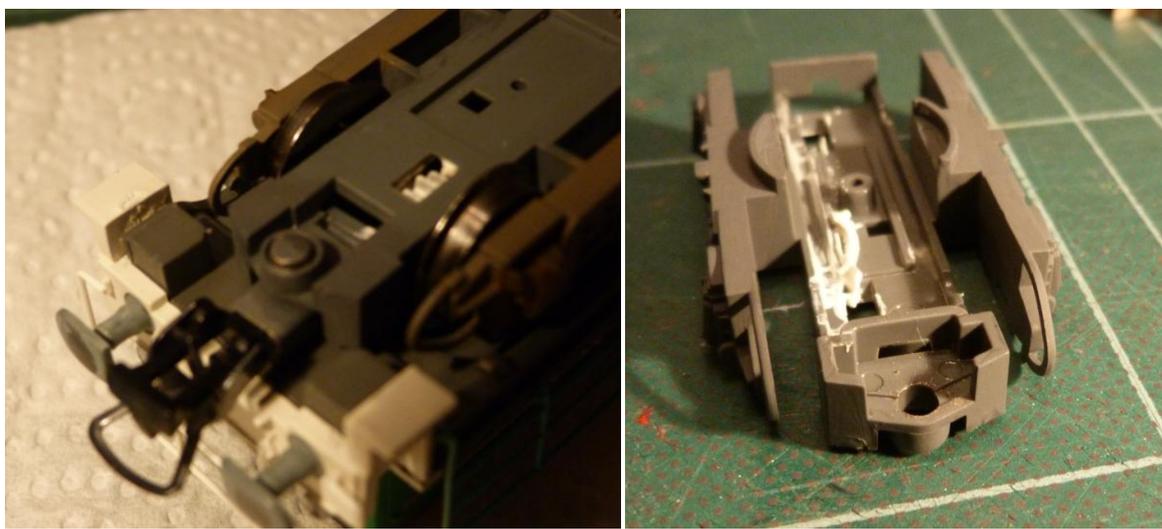
J'ai retiré les carter de bogie pour voir la fixation de l'attelage mais je n'ai pas réussi à les remettre avec le bogie fixé au châssis. En plus les pignons se sauvent, attention aux prises de courant qui ont tendance à partir.

Finalement j'ai dû tout démonter pour réemboîter les carters des bogies.

Suivre la notice pour cela. Ne pas forcer ! Il faut commencer par enlever toutes les rambardes, enlever la vis sous le châssis, ensuite enlever la fausse cabine de conduite (la déclipser). Ce qui

montre une plaque électrique qui doit passer de biais à travers la cabine pour que la caisse se soulève (sinon ça bloque). Ensuite on voit la mécanique. Il y a un carter plastique sur le moteur à déclipser, retirer le ruban adhésif.

Enlever les cardans pour baisser les boggies (ouf !) On peut enfin remettre les carters et les attelages.



En suite j'ai repassé un gris moyen revell -77 enamel suivi d'un brun sale matt 87. Ensuite je passe un vieillissement du weathering kit de AK interactive Trains undercarriage (rust et oil). Il faut toujours utiliser des teintes mates. Bien secouer les flacons avant utilisation.

J'ai repeint aussi les tampons démontés en gris, avec une zone plus foncée en gris foncé.





3 Conclusion

Comme d'habitude on pense que la modification va être rapidement faite et on se trouve confronté à des problèmes imprévus qui font que c'est plus long que prévu.

Le modèle est très compliqué à démonter, on se demande bien pourquoi d'ailleurs, ce qui ne facilite pas l'intervention.