

Comme P. Philippe, G. Faber, D. Piveteau, D. Trnka, envoyez-nous vos trucs modélistes. Vous avez certainement votre petite astuce personnelle pour améliorer votre voiture, alors n'hésitez plus ! Faites-en profiter tout le monde ! Chaque mois, une sélection de vos meilleurs sympatrucs sera effectuée et publiée dans Auto RCM. Pour chaque sympatruc publié, il sera offert un abonnement de six mois assorti de six autocollants. N'oubliez pas qu'un sympatruc se compose d'un texte et de croquis (tracés à l'encre noire, sur feuille blanche sans lignes) ou de photos (noir et blanc tirage sur papier) de qualité irréprochable. A vos plumes !

Daniel Trnka
En Brit
1073 Savigny (Suisse)

« Freinage optimal en toutes circonstances »

Ayant eu quelques ennuis de freinage avec une SG (disque ergal), j'ai cherché à l'améliorer. J'ai constaté que ce n'était pas dû au disque ni au système de freinage mais que le disque avait tendance à s'encrasser. L'idée m'est venue après avoir eu l'occasion de voir les freins d'une voiture de production.

Ce n'est donc pas une invention mais une adaptation d'un système déjà connu et efficace, puisque les deux voitures de la marque ont réussi le doublé au championnat. Je dois ajouter que ce système n'est pas seulement applicable dans le cas d'une pellicule d'huile, mais qu'il est hyper-efficace sous la pluie, par exemple, sans parler du Buggy.

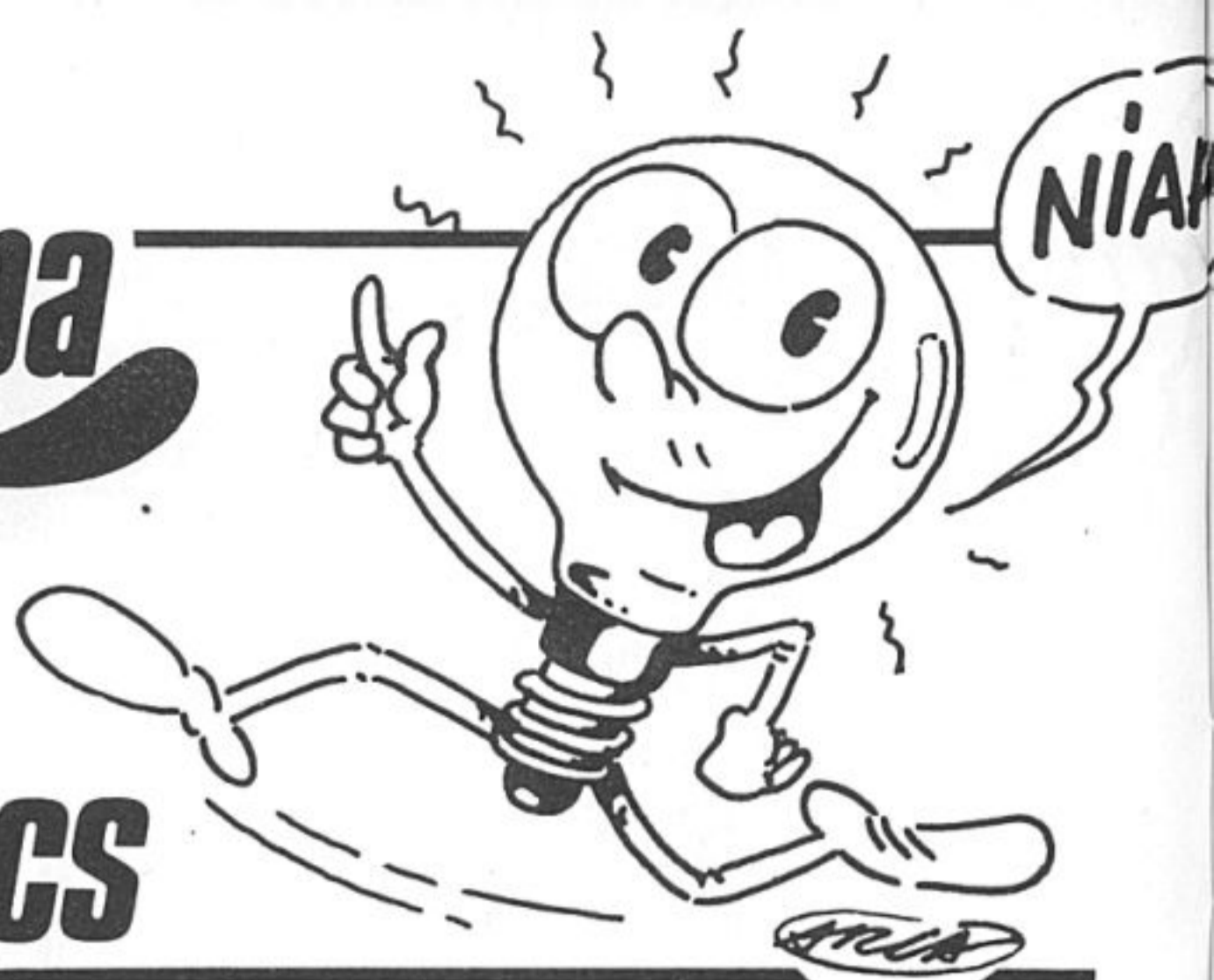
— Fonctionnement

La saleté est menée vers les stries à cause du frottement disque/plaquettes et éjectée par la force centrifuge.

— Réalisation

Il suffit de prendre une meule à tronçonner et de strier le disque d'après le dessin en tenant compte du sens de rotation de celui-ci. Deux stries d'un demi-millimètre de profondeur par face de disque devraient suffire, mais il est toujours possible d'en faire deux supplémentaires. Alors, tous à vos mini-perceuses et vivent les lignes droites sous la pluie suivies d'un virage en épingle ! »

sympa TRUCS

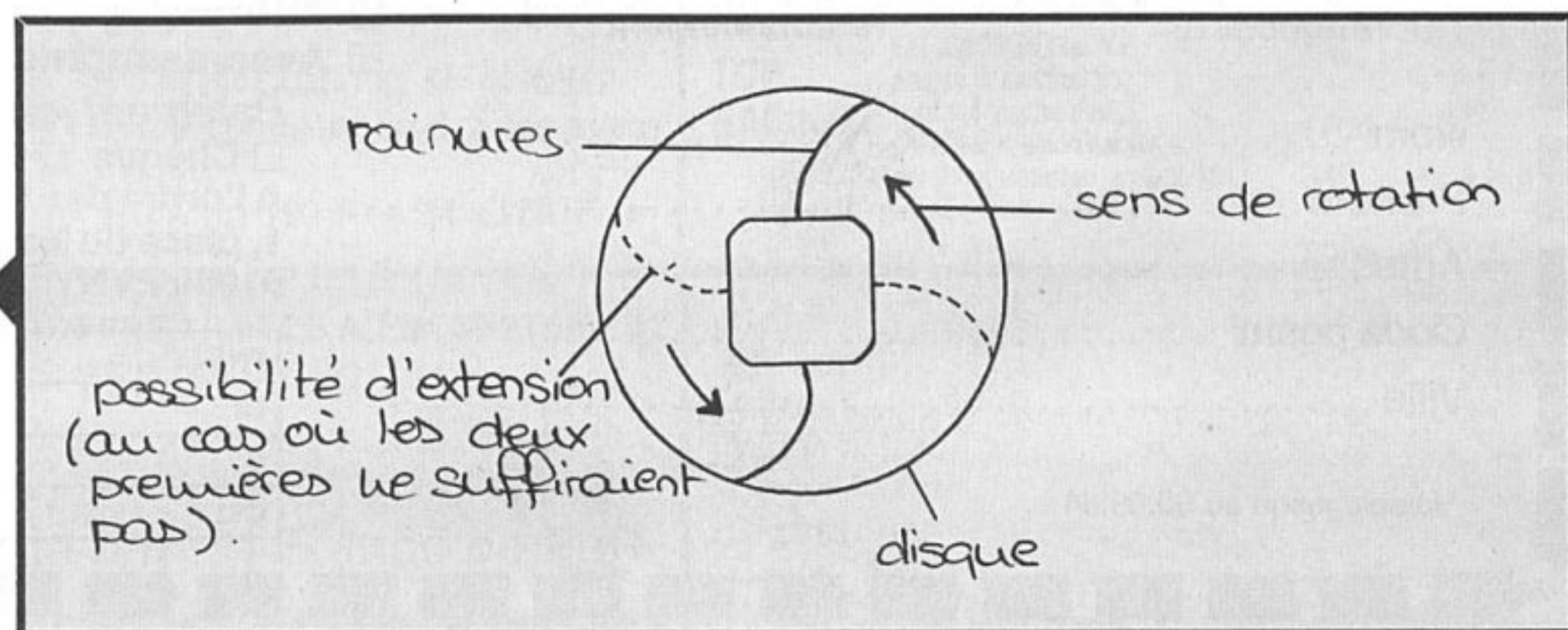
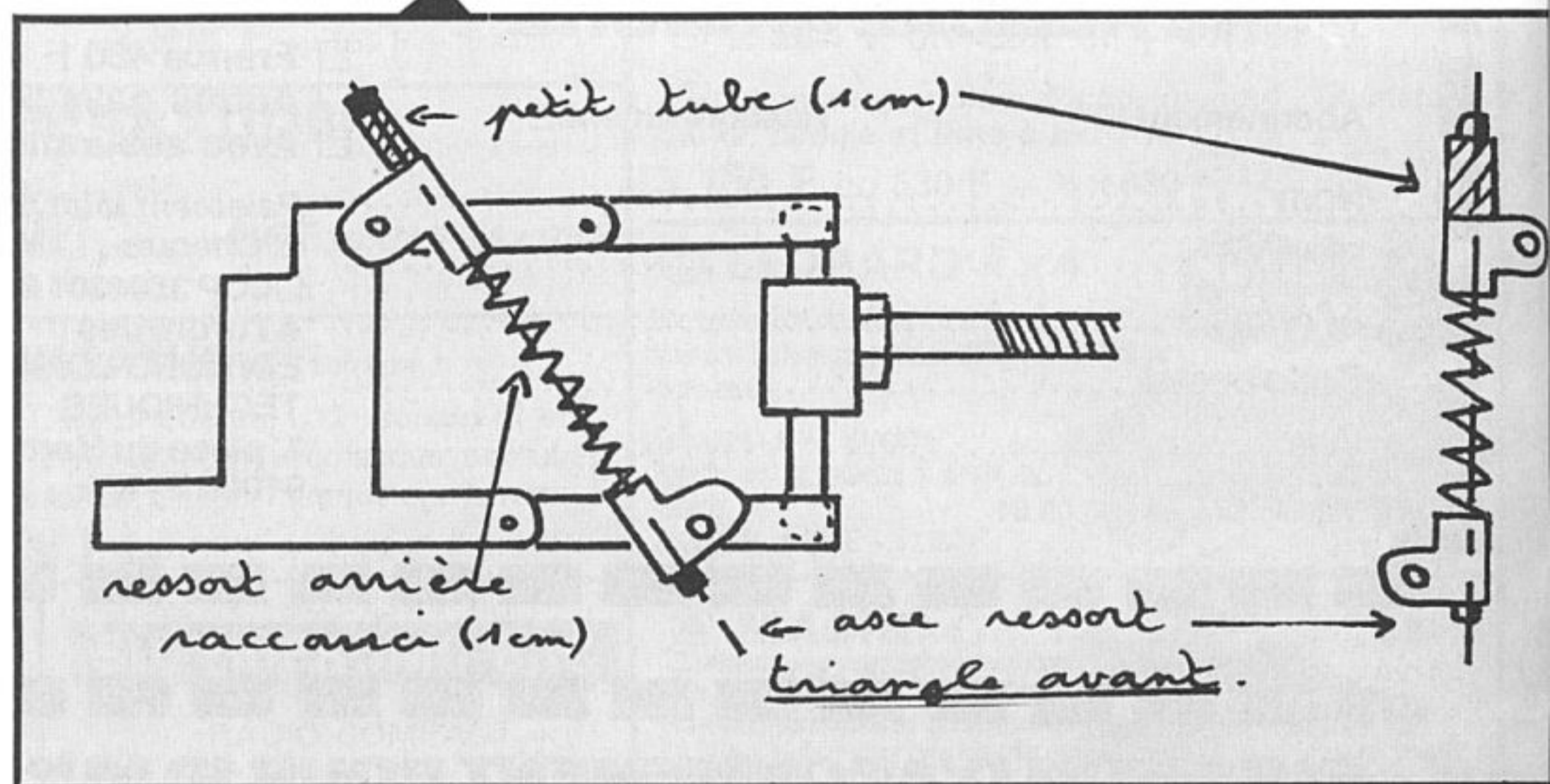


Guillaume FABER
5, rue Wurtz
75013 Paris

Comment perfectionner les suspensions d'un Turbo-Cross 4x2.

Le Turbo-Cross est un bon engin, mais une fois le moteur monté avec ses accessoires, si on a gardé les amortisseurs d'origine, le châssis redescend beaucoup. En plus l'avant est aussi assez bas et peut plonger. Je vous propose un système assez simple.

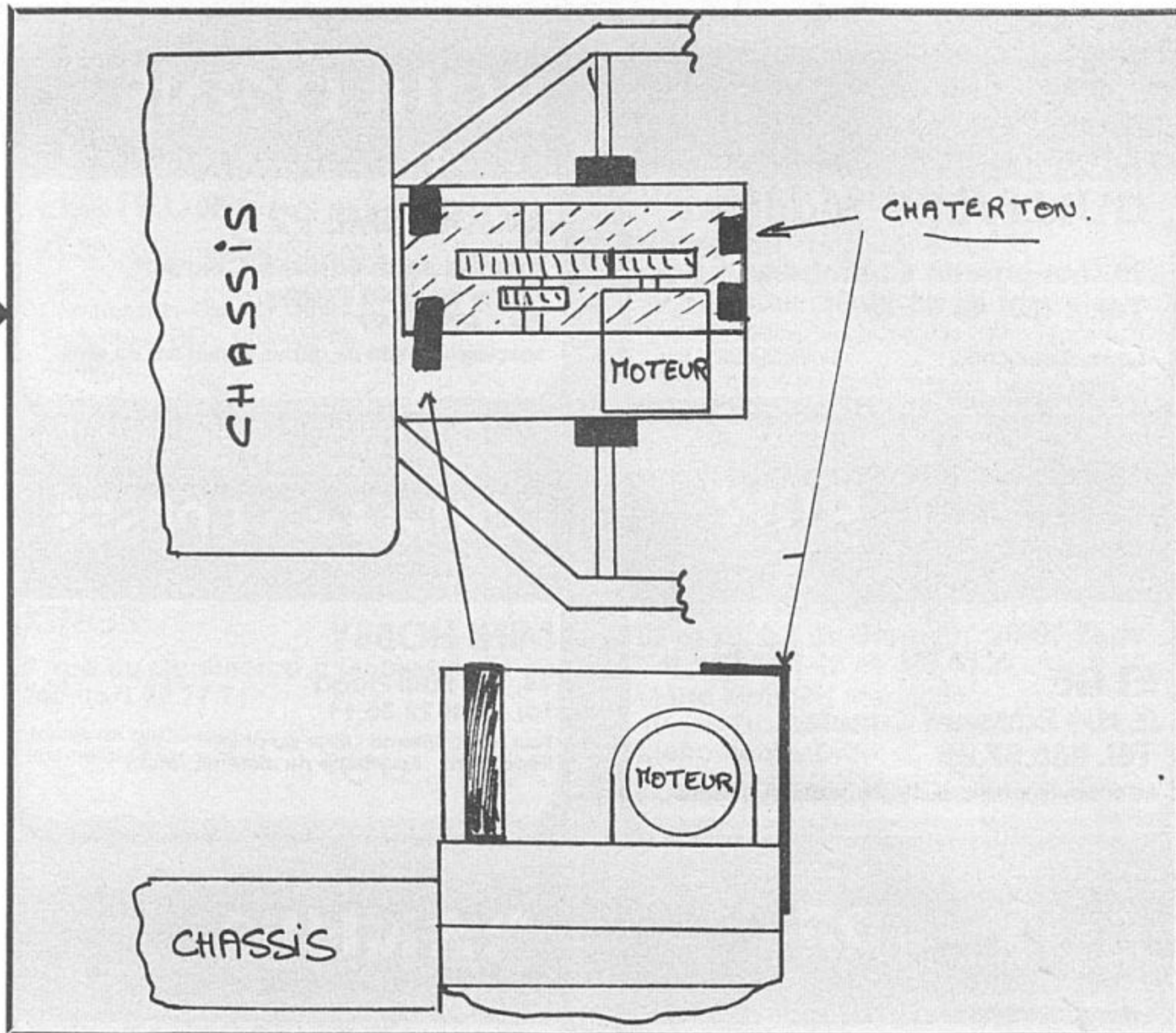
1. Se procurer une paire d'amortisseurs hydrauliques Yankee (Y 197) et 2 petits tubes de 1 cm de long et environ 4 mm de diamètre.
 2. Démontez toutes les suspensions arrière et avant.
 3. Remplacez les 2 amortisseurs à spirales par les 2 amortisseurs Yankee. Aucune transformation.
 4. Démontez les 2 grands ressorts AR et les raccourcissez de 1 cm.
 5. Vous remontez le tout en faisant passer les amortisseurs raccourcis AR sur les 2 bras oscillants AV sans remettre l'écrou du haut. Vous engagez de chaque côté sur le haut du bras les 2 petits tubes pour éviter que l'axe ne redescende et ne touche la roue. Ensuite remettre les 2 écrous.
- Maintenant le Turbo-Cross est bien relevé de l'avant et vous pouvez régler l'arrière à votre goût tout en étant sûr de la suspension.



PIVETEAU Denis
 30, rue de la Tréplonnière
 49300 Cholet

Comment protéger la pignonnerie de votre Holiday Buggy ?

Pour protéger vos pignons de transmission contre les grains de sable et les petits cailloux qui seraient néfastes au bon fonctionnement de votre engin, il vous faut trouver une boîte plastique transparente faisant environ 40 x 40 x 75 mm. Vous la découpez de façon à laisser l'emplacement pour votre moteur (schéma) et vous la fixez avec de simples bouts de chatterton. Il faut laisser le moteur à l'extérieur pour un meilleur refroidissement.



Patrick PHILIPPE
 Le Bourg
 69460 St-Étienne-des-Oullières

Sauvez les rotules inférieures des fusées tout en améliorant la suspension avant de votre BUFFALO

Il suffit pour cela d'ancrer l'amortisseur sur le triangle supérieur. Ainsi la rotule inférieure n'a plus à supporter tout le poids du Buffalo et ne s'use plus prématurément. De plus la suspension gagne beaucoup en souplesse.

- Réaliser les pièces 1 et 2 en tôle de 1 mm d'épaisseur ou en dural de 2 mm. La pièce 2 est obtenue par pliage.
- Fixer les pièces 2 par 2 boulons de 3 mm de diamètre.
- Visser les pièces 1 en lieu et place des supports avec les vis parker.
- Reculer et fixer les supports avec 2 boulons de 3 mm.
- Fixer l'amortisseur avec 2 morceaux de cap de 2 mm de diamètre en intercalant des bagues d'arrêt.
- Mettre une tige filetée entre les 2 supports afin de compenser les efforts latéraux.
- Inverser la pièce 1 vers le bas en son centre si nécessaire pour permettre le libre mouvement de l'amortisseur.

