

J.M. Mifan

LE FOX DE TAMIYA

Un remord
qui a du chien!



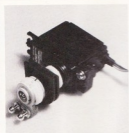
Le nouveau TT électrique de chez Tamiya est à mi-chemin entre la voiture d'initiation et la monture de haute compétition. De l'une il tient la simplicité de montage et de réglage, de l'autre un potentiel de performances indiscutable. Un cocktail particulièrement réussi qui devrait faire du Fox l'une des vedettes de la nouvelle génération.

Les choses ont bien changé depuis ma dernière voiture Tamiya qui portait encore la marque des premiers tout-terrain électriques, à mi-chemin entre le jouet et le modélisme. Le nouveau Fox est aussi simple qu'on peut le souhaiter, avec une précision qui rappelle la maîtrise de Tamiya dans le domaine plastique.

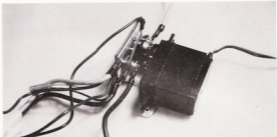
Mais il est aussi très moderne avec un châssis-coque étroit et léger contenant la radio et laissant définitivement au vestiaire la batterie de réception grâce au système BEC (Battery Eliminator Circuitry) qui devient maintenant standard dans toutes les nouvelles radio-commandes japonaises.

Sommairement

Le Fox est un deux roues motrices comportant un châssis-coque très étroit. Le train avant est à triangles superposés, l'axe de fusée légèrement déporté vers l'arrière est doté d'un angle de chasse particulièrement important. Un monoamortisseur central et horizontal constitue la seule liaison entre les deux côtés. Le train arrière, propulsif, est également à triangles superposés. La transmission de la puissance (un Mabuchi 540 S est livré dans le kit) est assurée depuis la boîte centrale par deux demi-arbres à cardans éanches livrés terminés. Les amortisseurs arrière sont montés verticalement suivant une technique — simple — de plus en plus répandue. Le moteur est en porte à faux à l'arrière.



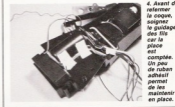
1. Les servos sont installés dans la coque dès le début. Le servo-serve est monté directement sur le tête d'un servo.



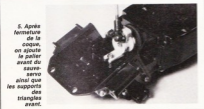
2. Le deuxième servo porte le variateur. Vérifier bien la course afin que les plots assurent le contact avec les pistes extrêmes, après le montage le variateur ne sera plus accessible !



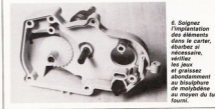
3. Une belle invention, l'Interrupteur REC : le récepteur est alimenté sans défileance jusqu'à la dernière goutte d'électricité.



4. Avant de refermer la coque, soignez le guidage des fils car la place est comptée. Un peu de ruban adhésif permet de les maintenir en place.



5. Après fermeture de la coque, on ajoute le palier avant du servo-serve ainsi que les supports des triangles avant.



6. Soignez l'inspiration des éléments dans le carter, ébarbez si nécessaire, vérifiez les jeux et graissez abondamment au bisphéne au moyen du tube fourni.

L'ensemble est agrémenté d'un pare-chocs avant en plastique souple commun à plusieurs productions Tamiya. La carrosserie reproduit un véhicule monoplace américain de course TT avec un aileron fixe à l'arrière. Il n'y a aucune protection particulière (arceau antitonnneau) en cas de retournement de la voiture. Mais assez discuté, je vous emmène directement à travers la construction (rapide) de ce petit renard bien sympathique.

En piste

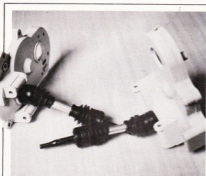
Miracle ! En suivant rigoureusement les indications de la notice, il n'y a rien à retoucher : le train avant présente un léger pincement conforme à ce qui est prévu et le variateur accroche juste la piste de plein régime.

C'est là d'ailleurs un point à vérifier soigneusement avant d'installer la radio à l'intérieur de la coque ; après, c'est trop tard et vous auriez un gros travail de démontage et de remontage pour accéder au servo et au variateur.

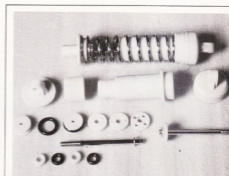
Mais tout va bien. Sur une piste de terre dure et relativement peu bosselée, le Fox manifeste une nervosité de bon aloi. Cependant la vitesse maxi est déjà atteinte au bout de 15 mètres de ligne droite et le remplacement du pignon de 15 dents par celui de 18 dents également fourni dans la boîte s'impose. Cette fois, il est possible d'aborder sans crainte une longue ligne droite, l'accélération est encore correcte (mais juste) et la vitesse très satisfaisante. Comme de nombreux autres pignons sont disponibles en option, il est facile de trouver le

mieux adapté en fonction du terrain. En règle générale les 16 et 17 dents devraient convenir aux surfaces les plus courantes, le 15 dents (et même le 14 dents) étant à réserver aux pistes les plus sinueuses ou les plus lentes. Le Fox manifeste un caractère normalement surviveur et aisément contrôlable. Aucune difficulté n'est à attendre de ce côté, d'autant que les pneus fournis semblent bien adaptés à la plupart des terrains. Sur une piste très glissante on pourra éventuellement remplacer les pneus avant par des structures plus accrocheuses, éventuellement avec des jantes un peu plus larges, mais cela ne me paraît qu'exceptionnellement nécessaire.

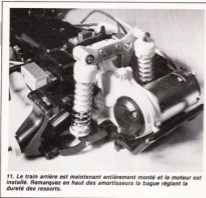
Au sujet des roues avant ; j'ai l'habitude des roulements à billes et des paliers en bronze, mais c'est la première fois que je rencontre



7. Vérifiez le graissage des cardans; ne perdez pas les circlips de blocage des arbres d'entraînement à l'intérieur du carter!



8. Voici comment se présentent les amortisseurs. Trois pistons, percés ou non, permettent de faire varier le flux d'huile et complètent les possibilités de variation d'amortissement obtenues habituellement par le seul changement de viscosité.



11. Le train arrière est maintenant entièrement monté et le moteur est installé. Remarque: en haut des amortisseurs la bague régule la dureté des ressorts.



12. Le train avant comporte un mélange de pièces plastiques et métalliques. Ne serrez pas trop les vis afin de ne pas endommager les filets qui se forment au fur et à mesure.

des paliers plastiques de ce genre. Ils ont visiblement, avec le polyméride des jantes, un coefficient de frottement très réduit et ils remplissent parfaitement leur office. Je pense que le plus gros danger est la pénétration progressive de poussière et de sable pouvant les endommager, mais c'est une solution suffisamment satisfaisante et économique pour ne pas rendre impératif l'achat de quatre roulements mettant à plat le porte-monnaie pour un avantage bien mince.

Avec l'huile fournie dans le kit, les amortisseurs fonctionnent à la perfection avec le piston moyen (à deux trous) et la rondelle de compression la plus étroite sur les ressorts des amortisseurs arrière. Cela pour des pistons moyennement bosselés.

Avec le monoamortisseur le train avant fait

parfois des siennes: sur ma piste d'essais, une rampe assez fortement inclinée est dotée à sa partie basse d'un relief très bas: en attaquant cette rampe après une longue ligne droite le Fox saute, bien entendu, mais effectue aussi, inmanquablement, un tonneau qui se termine presque toujours sur le dos (sans arceau). Les amortisseurs indépendants ont du bon dans de telles circonstances, de même qu'une barre anti-roulis malheureusement difficile à installer sans bricolage relativement élaboré (une telle barre existe au Japon en kit de modification pour la course).

Cela étant dit, l'amortissement est très satisfaisant et la voiture saute très peu, ce qui assure une bonne motricité. Le centre de gravité est correctement placé pour permettre une réception correcte après la plupart des sauts.

L'autonomie est pléthorique. J'ai obtenu des durées de fonctionnement allant de 8 à 10 minutes suivant les circonstances, le rapport de démultiplication (15 ou 18 dents) et la nature du sol, cela permet encore une nette amplification de la vitesse sans risque de ne pas faire les 5 minutes indispensables lors des courses. Un moteur, même standard, consommant plus (et plus puissant) que le Mabuchi 540 S livré avec le Fox constituera le premier pas vers la recherche de la performance.

Accessoire ou pas, je signale que l'interrupteur BEC Tamiya fonctionne à la perfection puisqu'il m'a été possible, à chaque fois, d'aller jusqu'à l'épuisement complet de la batterie sans le moindre défaut de fonctionnement du récepteur, ce qui était loin d'être le cas avec les diodes d'antan. Ce système main-



9. Le bloc arrière en cours de montage. Graissez bien les articulations et vérifiez le bon alignement des roulements à billes.



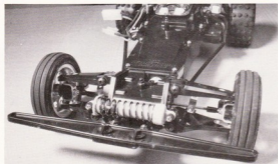
10. Bloquez les goupilles au moyen d'une petite goutte de colle anaérobie en prenant soin de ne pas en mettre sur le roulement. Ainsi vous ne risquez plus de les perdre en démontant les roues.



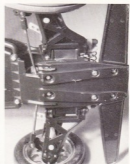
13. Les roues avant reçoivent des patins en plastique blanc qui assurent de faibles frottements. Des roulements ne sont pas indispensables immédiatement.



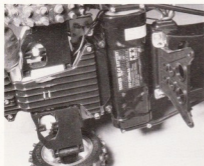
14. Les jantes sont dorées : la classe ! Les rainures permettent de bien maintenir les pneus et leur collage est secondaire. Mais attention au bon sens de montage des pneus arrière !



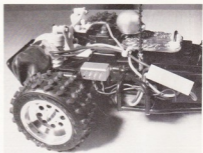
15. On voit bien ici le montage de l'amortisseur avant (sans bagues) et du pare-chocs. Réglez les triangles pour obtenir un pincement des roues de 3°, amortisseur au repos.



16. Le dessous de la coque est très bien protégé, ce qui est primordial en tout terrain. Mais ne serrez pas exagérément les vis.



17. L'arrière comporte également une plaque de protection et la batterie est maintenue par un couvercle. Le Fox est fait pour résister !



18. Pour terminer, protégez les ouvertures du moteur au moyen du ballein de baudruche dont vous coupez le goulot et guidez bien les fils d'alimentation afin qu'ils ne touchent pas les articulations ni les résistances.

tenant standardisé sur toutes les productions japonaises (les nouveaux récepteurs fonctionnent ainsi sans nécessiter d'interrupteur d'adaptation) apporte une amélioration certaine en supprimant définitivement tout besoin en batterie de réception. Mais n'oubliez pas que de nombreuses voitures récentes, comme la Fox, rendent ce système obligatoire puisqu'il est rigoureusement impossible d'y loger la moindre batterie.

Encore une chose : le Fox est très solide. Dépourvu de la plupart des réglages classiques auxquels on est habitué pour finigler une préparation à la course, il est très correctement performant dans sa configuration de série sans nécessiter la moindre expérimentation. En outre, il résiste à plus de chocs que la plupart et risque peu d'être déréglé, ce qui

Auto 8 (+)

- La présentation superbe.
- La simplicité de montage.
- La qualité des pneus.
- Les performances.

Auto 8 (-)

- L'absence de barre anti-roulis à l'avant.
- La nécessité de démontage de la cellule arrière avant de pouvoir ouvrir le châssis pour avoir accès à la radio.

garantit les mêmes performances en toutes circonstances. N'est-ce pas là le principal pour aborder la course avec les meilleures chances de réussite ?

En résumé, le Fox me semble être un excellent engin d'initiation à la compétition, doté d'un bon potentiel et ne nécessitant aucune dextérité particulière pour l'exploiter au mieux. Avec comme atout supplémentaire une qualité de préparation du kit rendant pratiquement impossible toute erreur de montage ou de réglage. A ce niveau, c'est vraiment du grand art où l'on retrouve toute l'expérience de Tamiya.

