

GRASSHOPPER

by Tamiya



OPPER II

*II... Chiffre magique :
Evolution 2
pour la 205 ou, plus près
de nous, ne rêvons pas,
Hot Shot II, ce
chiffre annonce à coup sûr
de nettes améliorations,
tout en conservant au
maximum les éléments de
base du modèle original.*



R

n effet, le Grasshopper II ne dépasse pas du n° 1. Tout jeune modéliste reconnaîtra son allure caractéristique, ses faux amortisseurs noirs assortis aux ressorts chromés, son aspect saillant — normal pour une saute-reille ! — et je ne métiens pas sur les autres détails. Cependant, le même œil s'apercevait très vite qu'il n'a pas affaire avec un Grasshopper première version. Le look semble plus agressif et l'engin tient mieux la route. Et si nous voyons tout cela d'un peu plus près ?

Nouvelle carrosserie

C'est évidemment le premier gros changement. Loin d'être désagrégables, les lignes du Grasshopper I étaient plus heurtées, beaucoup moins fluides. Légèrement allongée, la nouvelle carrosserie semble plus aérodynamique, tout en offrant des appuis AV et AR améliorés, ce dont bénéficie la tenue de route. Les phares « longue portée » ont disparu, car ils ne résistaient pas aux premiers tonneaux. La planche d'adhésifs est très fournie et permet de décorer impeccablement la coque. Au fait, pas besoin de peinture, l'ABS blanc servant de fond. Nous avons cependant sorti nos pinceaux afin de figoler le pilote miniature — trois couleurs au minimum — fixé au toit par une seule vis. Trois clips Beta noirs, très discrets, permettent un démontage rapide et un accès aisé à la partie radio. Celle-ci trouve largement sa place dans le châssis injecté d'une seule pièce et le variateur est protégé par un ballon en caoutchouc. Nous avons associé le Grasshopper II — le choix s'imposait pour obtenir un ensemble homogène — à une radio Techniplus, distribuée par le même importateur que le buggy : T2M. Cette radio offre des performances plus qu'honnêtes, d'autant que le récepteur est équipé du système BEC qui permet de se passer des piles ou accus de réception. On peut lui reprocher le manque d'inversion des voies, fonction que l'on trouve maintenant sur pas mal de radios concurrentes et sur la dernière version des... Techniplus. L'installation radio ne pose pas de problèmes. Le servo de direction se fixe simplement par deux colonnettes et reçoit un sauto-servo direct Tamiya. La place pour l'inter de radio est prévue, tout semble parfait.

Et dessous ?

Comme toujours Tamiya a soigné la présentation. La superbe boîte renferme tous les éléments mécaniques bien rangés sous blisters ou en sachets. Notice claire, montage étape par étape ultra-simple et rapide, très peu d'outils sont nécessaires et les débutants l'apprécieront. Nul n'est besoin de vous décrire la transmission : le diff est très robuste, les pignons intermédiaires également. Le tout est enfermé dans deux demi-carters qui constituent le pont arrière. Ce pont se trouve mieux suspendu que précédemment puisqu'il possède plus de mouvement de libération : haut/bas, droit/gauche si l'on peut dire. Deux petits ressorts limitent ces débattements. Deux faux combinés ressorts-amortisseurs « assurent » la suspension. Les guillemets sont là pour

bien marquer, qu'à moins de mettre de la graisse épaisse sur les pistons (c'est un petit conseil en passant, et n'oubliez pas de mettre des ballons en utilisation « off road ») l'effet d'amortissement n'existe pas vraiment. Le train AV, lui, est constitué par deux larges triangles, qui sont suspendus à nouveau par de faux amortisseurs. Les fusées pivotent librement autour d'un axe en acier. Bien que réalisé en éléments très fins, l'ensemble du train AV est robuste, protégé par un pare-chocs large... et pas vraiment esthétique.

Jantes et pneus

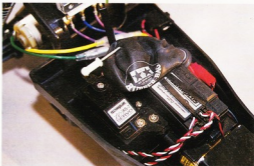
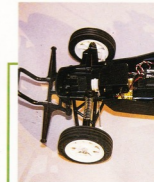
De nouvelles jantes équipent le Grasshopper II. En plastique blanc, elles sont légères, bien dessinées et moulées d'une seule pièce. Les pneus AV sont lignés et les AR sont à picots très performants. Petite parenthèse « compétition », nous les avions essayés sur la piste du championnat du monde à Romsey, car leurs picots courts et plats procuraient une excellente accroche.

Le moteur

C'est un petit 380 RS, petit d'accord, mais suffisant. N'oublions pas que nous avons affaire à un 4x2 et de plus, poids plume : seulement 1 410 g ! Nous vous recommandons une alimentation en 6 V, soit cinq éléments, à la place des 7,2 V habituels. Bien entendu, ces derniers peuvent être utilisés, mais sachez que vous réduirez la durée de vie de votre 380, pas vraiment prévu pour supporter une telle pêche. Le variateur reste « gentiment » classique et assure son travail correctement. Marche AV à plusieurs vitesses et marche AR. Résistance en position haute, dépassant de la carrosserie pour une bonne ventilation.

Un ballon ► protège le variateur mécanique des saletés, lui garantissant une meilleure longévité.

Sur la piste, l'engin s'avère amusant à piloter et parfait pour apprendre notre hobby. A l'avant, on pourra recouper quelques spires des ressorts, afin d'éviter des sautilllements trop importants qui nuisent parfois à la directivité. A l'arrière, au contraire, nous avons plutôt retendu les ressorts, afin d'éviter les à-coups au démarrage. Ainsi, le train AR transmet mieux la puissance au sol et donne des accélérations plus franches. La vitesse de pointe n'est pas extraordinaire, mais il fallait



s'y attendre et c'est pour cela que Tamiya vous propose ses options avec, en premier lieu un 540.

De nombreuses options

13, c'est le nombre exact des options décrites page 18 de la notice ! Premier pas vers des performances plus élevées, le moteur : un 540 Mabuchi, associé au pignon de 18 dents convient parfaitement. Puis on convertit toutes les

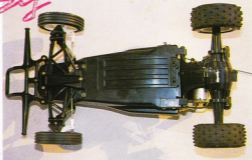
Les Tamiya



L'espace prévu pour l'installation radio est largement suffisant dans ce châssis-canon.

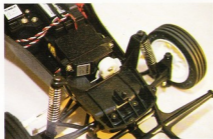


Le moteur est un 380 RS et non le traditionnel 540 Mabuchi. Les deux amortisseurs pourront être dans d'autres conditions, remplacés par les excellents hydrauliques de cette même marque.



Le pont arrière est mieux suspendu que par le passé et deux petits ressorts en contrôlent l'oscillation.

On vous laisse traduire l'expression. Soigner les découpes et la décoration de votre carrosserie.



Sauve-serve en tête de celui-ci. Solution simple et fiable.



bagues en roulements. A vitesse supérieure, amortissement plus sollicité, et l'on pourra adopter à l'AR comme à l'AV de véritables amortisseurs. Egalement des jantes de grand diamètre et des pneus de même nom Slicker AV et Hot Shot AR qui font partie des options disponibles, ainsi que la carrosserie du Thunder Dragon, sans oublier le système Adspec de Tamiya — nom de code CPR P 100 F ! — qui comprend un récepteur et un variateur électronique dans un même boîtier.

Quelques chiffres

Le prix : environ 700 F public, c'est donc un très bon engin pour débuter et le prix de la radio devrait donner un ensemble très abordable. Vitesse : 18 km/h. De 0 à 10 m en 2,1 s. Rapport d'origine 14,7 : 1. Changement d'accus : quelques secondes, si l'on n'égare pas un clip de la trappe au cours de la manœuvre ! Autonomie : excellente, on peut s'amuser longtemps avec le même pack. Mission accomplie !