

COUP DOU



Par Denis Blandin

BLE

Le Hot Shott 2

Tamiya n'arrête pas ! A peine le Striker — un 4x2 simple, robuste et accessible — est-il sorti que la firme nipponne réitère la même opération, en 4x4 cette fois. Félicitons T&M, l'importateur, pour réagir aussi vite !

Le Hot Shot II est en effet un engin idéal pour débuter en 4x4. Aucun problème de montage, un look combatif, avec un amortissement de qualité, il est solide, performant et d'un prix raisonnable.

Basée sur le fameux Hot Shot, l'un des précurseurs, il y a deux ans, de la transmission par cardan central, la version Mark II en diffère sur les points suivants : 2 amortisseurs AR et qualité du mono AV, variateur et moteur, triangles renforcés, trappe d'accès à la radio, cardans de roues, carrosserie, diminution du poids, etc.

En fait, nous sommes très proches du Boomerang, auquel sont d'ailleurs empruntés divers éléments.

Transmission : du classique efficace

Les ponts AV et AR étanches contiennent les deux diffs à pignons ainsi que les couples coniques permettant de les relier par un arbre à cardans en corde à piano recourbée aux





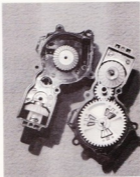
« Le Hot Shot il se montre très stable sur les terrains de toute nature. Les similitudes avec son frère Boomerang sont frappantes tant en statique qu'en mouvement.

extrémités. Une fois rodé, le bruit d'origine produit par tous ces engrenages s'estompe, même si quelques frottements subsistent. On trouve des roulements (4 en tout) à la sortie des noix de cardans de roues, avec des cardans à boules goupillées très robustes. De la graisse est fournie pour lubrifier le tout et une ultime remarque s'impose : la qualité de la pignonerie fait plaisir à voir.

En rouge et noir...

Teinté dans la masse (je n'ai pas pu m'empêcher !), le plastique, malgré sa dureté, résiste bien aux chocs. Le châssis est constitué par une baignoire sur laquelle viennent se greffer les deux ponts. Sa position est inhabituelle puisque l'ouverture est dirigée vers le bas, afin de permettre la fixation, par le dessus, de la boîte radio. Avec le pare-choc et le sabot AR, la rigidité du châssis est excellente.

S'il est parfois dommage que la firme japonaise complice à souhait certaines étapes, le montage est un régal pour qui aime la



Auto 8 Plus

- Kit très complet.
- Notice exemplaire.
- Qualité Tamiya.
- Look.
- Prix raisonnable.
- Bon équilibre, stabilité.

Auto 8 Moins

- Mono AV.
- Jeu des suspensions AV.
- Ouverture à l'enfoncement.

Tamiya reste fidèle à la transmission par arbre. Les couples coniques deviennent par conséquent une spécialité maison et garantissent une bonne fiabilité pour un minimum d'entretien.

Un montage de radio très soigné avec une mention particulière pour le variateur mécanique.



Du classique pour le train arrière, mais du bon classique. Excellents amortisseurs, grands triangles, position du moteur devant l'axe arrière... Toutes les solutions sont présentes pour un bon compromis.

mécanique. Les moulages sont parfaits et les pièces s'emboîtent sans problème.

Doublés triangles à l'AV (avec trop de jeu) et à l'AR. Le carrossage n'est pas réglable.

Deux amortisseurs bien droits à l'AR et un mono-shock à l'AV. Même bien réalisé et assisté par une barre anti-roulis, le mono-shock est une solution économique discutable. La qualité des amortisseurs est par contre remarquable : double joint d'étanchéité, volume constant, choix de pistons, etc. Nous n'avons pas monté de cale pour durcir les ressorts, les réglages nous paraissent bons avec l'huile fournie et les pistons à deux trous (petits trous). Quant au système de direction, il est classique et procure un rayon de braquage très suffisant. Bien vérifier le neutre avant le montage ! A l'enfoncement, la prise d'ouverture est trop forte. Il faudra corriger en déplaçant le point d'ancrage des biellettes.

La partie puissance

Associé au variateur mécanique d'excellente facture (piste épaisse, fils silicone, etc.) sur lequel Tamiya n'a toujours pas mis de frein, on trouve un Standard 540 Johnson, antiparasite à l'intérieur de la tête. Nous n'y perdons pas au change puisque ce moteur, après rodage, pousse apparemment plus fort que le 540 Mabuchi. La protection moteur reste à votre discrétion. Pour canaliser les électrons, de l'Accu à la partie radio, il faudra utiliser un BE de chez Tamiya, 2 diodes, ou posséder un récepteur BEC, auquel cas le branchement est simplifié, une prise sortant du variateur est prévue.

Presque prêt

Le travail a avancé très vite, grâce à la notice ultra-précise, qui indique abondamment tout. De la taille des éléments radio à utiliser (les 501 Gaupler conviennent parfaitement) aux



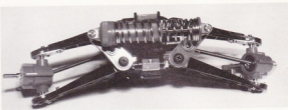
emplacements où appliquer la graisse. Le kit est d'ailleurs très complet : clé pour tous les écrous, clé Allen, tube de nettoyage pour contact, 2 pignons moteurs, etc. Les vis (en nombre impressionnant) n'ont pas besoin de frein-filet, sauf celle de l'antenne rigide qui entre en vibration et qui se desserre inévitablement. Le souci du détail est assez inouï : durite pour les fils de puissance, supports pour tous les colliers nylon, jeu dans les fixations d'amortisseurs, mousse pour caler les accus, etc. Ces derniers se retirent d'ailleurs par le côté et non plus par dessous, ce qui est plus pratique. La fixation des roues se fait via des triangles à encoches, venant se prendre sur les goupilles des noix. Les pneus, s'ils manquent un peu d'accroche, sont passe-partout et insubstitues. La carrosserie et l'aileron se sécurisent par clips, classiquement, après avoir monté l'arceau.

Stabilité souveraine

Comme c'était déjà le cas avec les Boomerang, Super Shot et autres Big Wig, la stabilité de l'engin procure une facilité de pilotage déconcertante. Certes, il n'y a pas le boost d'un Modifié, mais c'est rassurant. Si l'on veut attaquer, pour récupérer de la vivacité de réaction, il convient de monter des pneus plus « incisifs », les Tamiya picots — option proposée, avec le Technigold et les roulements, sur la notice. L'amortissement m'a

surpris, puisque l'avant absorbe bien les ondulations de la piste, mieux que l'AR (ressorts réglés trop durs en début d'essai). Tous les sauts se font à plat. L'autonomie est bonne. Le poids gagnerait à passer de 1 700 g à un peu moins, ce qui est facilement réalisable : en enlevant le pilote, etc. Aucun problème de mécanique pendant les essais, pourtant menés vivement, preuve de la fiabilité du produit.

Un produit étudié, descendant d'un modèle apprécié (d'ailleurs utilisé après modification en compétition), et qui trouvera preneur parmi les jeunes modélistes. Plus performant et moins cher, c'est ça le progrès chez Tamiya.



L'option des doubles triangles est également retenue à l'avant. Malgré les bons résultats de ce train avant en essais, nous regrettons l'absence d'un deuxième amortisseur et du réglage du carrossage.

Le Hot Shot 2

