



06

HYPER OFF ROAD RACER
THUNDER DRAGON

AUTO8

ESSAI

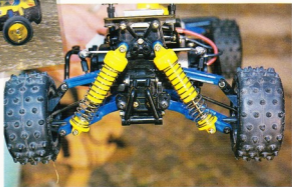
THUNDER DRAGON

Kité'

«PUSHING
MORE»

En mai 88, nous vous présentions le Thunder Shot d'origine. Cette fois-ci nous l'avons habillé de la carrosserie du Thunder Dragon, d'où son nom et de quelques options qui lui confèrent de sacrés performances.

Notre Thunder Dragon a été «kité» de deux amortisseurs à l'avant et d'une barre anti-roulis à l'arrière.

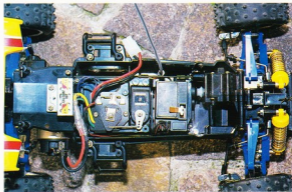


10



Deux autres options : le kit alleron et le moteur Technigold.

La partie électronique est protégée par un couvercle en laiton, absent ici pour les besoins de la photo.



Kits à gogo

Dans l'essai et la conclusion d'Auto 8 du mois de mai, j'avais laissé entendre l'arrivée de kits musclés pour cette sympathique production Tamiya. Les voilà montés sur la même voiture. D'abord la partie cadrée : les roulements dans les roues ou plutôt sur les axes de roues. Puis les amortisseurs séparés à l'avant, la barre antiroulis à l'arrière, le moteur Technigold et la visserie titane (empruntée à l'Avante). Ce n'est pas fini ! La carrosserie encore plus futuriste du Thunder Dragon, l'aileon du même cru et les jantes dorées. Pas mal, non ? La présentation de ces kits est du genre « grand luxe » sous blisters ou dans des boîtes avec leurs notices d'assemblage ou d'utilisation. Le montage additionnel ou de remplacement ne pose aucun problème. Tout est prévu. Il suffit de lire et d'appliquer. Dans ce domaine, Tamiya n'a vraiment de leçon à recevoir de personne.

Le train avant

Le monoscock d'origine est remplacé maintenant par deux petits amortisseurs jeunes livrés avec deux duretés de ressorts. L'avantage d'une telle monte n'est plus à mettre en... évidence. Chaque roue travaille indépendamment avec sa suspension

spécifique et son propre amortissement. La barre antiroulis bride un peu cette indépendance mais le comportement global s'en trouve nettement amélioré. Les changements de direction sont plus francs et la tendance au sous-virage s'estompe même avec un moteur plus puissant. La motricité des roues avant s'améliore, chaque roue étant par son « indépendance » davantage plaquée au sol.



Les roulements étalent du moyage, éléments primordiaux sur un TT électrique.

Le train arrière

Le changement intervient par l'adjonction d'une barre antiroulis, appelée aussi barre stabilisatrice. Je crois que cette deuxième appellation reflète mieux l'action de cet accessoire. Malgré le caractère sous-vireur de l'ensemble, le Thunder Shot avait une vilaine tendance à se dérober de l'arrière lors d'évolutions sur certaines pistes bosselées. Le montage du kit « barre antiroulis » apporte un nouveau confort de pilotage d'autant que nous bénéficions d'une motorisation bien plus puissante que précédemment. Les remises de gaz dans les parties bosselées peuvent maintenant se faire sans arrière-pensée. La puissance arrive au sol avec un minimum de glisse et les courbes sont avalées presque à plat dans un comportement très neutre. On peut même remarquer une légère tendance à survivre, facilement contrôlable avec la commande des gaz.

Au milieu

Là, le changement entre le standard Johnson et le Technigold souple et puissant se ressent terriblement. Le RX 540 V Z Technigold est un moteur de haut de gamme (aujourd'hui, son frère Dynatech est encore plus puissant). Sa cage magnétique à flasque avant « séparée »,

ses roulements haute vitesse et sa tête réglable à charbons interchangeable apportent un plus incontestable dans les performances. La pression des charbons est donnée par un seul ressort. Cette pression unique et uniforme appliquée aux deux charbons assure un contact identique sur les pôles plus et moins. L'entretien du moteur est facilité par les accessoires fournis avec celui-ci, un positionneur de charbons permettant de les monter et de les démonter et un écarteur de ressort autorisant l'assemblage sans aucune difficulté. Le réglage d'avance gradué tous les 3,1 degrés (eh oui !) sert à adapter la consommation et le couple en fonction de l'utilisation et de la conduite de chacun. Il faut bien faire quelques packs pour se familiariser à toutes les subtilités de ce réglage.

Partie visible

Autant la carrosserie du Thunder Shot tout en courbes et en arrondis était du futuriste soft, autant celle du Thunder Dragon, tout en angles vifs et surfaces plates, est hard et digne de Mad Max.

L'adjonction d'un aileron de bonnes dimensions monté sur un rapport rigide, apporte un surcroît d'adhérence au train arrière, (bienvenue avec cette nouvelle motorisation) et une pointe d'esthétisme qui n'est pas pour me déplaire.

«PUSHING MORE»

La décoration de la nouvelle carrosserie et de l'aileron ne pose aucun problème. D'une part la peinture Tamiya est excellente, d'autre part, les autocollants sont abondants.

Sur le terrain

Vous imaginez l'impatience qui nous a rongé pendant le montage de ces différents accessoires. Un tour rapide sur une piste improvisée, en dur, confirme les impressions

théoriques laissées par l'assemblage. Le train avant indépendant en suspension et en amortissement apporte un plus lors des changements de cap. Le défaut de délestage d'une des roues arrière est fortement diminué mais un phénomène de survirage indique un manque d'adhérence du train arrière en sortie de virage. Un réglage du débattement de la barre stabilisatrice apporte la solution. La nouvelle motorisation change complètement le comportement du Thunder Dragon. D'un engin facile, sous-vireur, pépère, on a une voiture rapide, incisive, sauvage, au point qu'un pilote moyen risque de se faire surprendre par la vitesse des réactions. Rassurez-vous, elles restent néanmoins contrôlables après quelques minutes d'adaptation.

L'accessibilité aux différents organes reste toujours le point fort des Thunder Shot et Dragon. De plus, les bruits de transmission sont nettement diminués par le meilleur guidage des pièces sur roulement.

Conclusion

Voilà donc l'essai d'un TT transfiguré. La préparation par des kits sérieux montés au gré de sa volonté et de son portefeuille, améliore comportement et performances d'une voiture de boîte intelligemment conçue et suivie.

Georges Bohdanowicz