

# PORSCHE NEW-MAN TAMIYA

*La vie est trop courte pour rouler triste*

Texte : Tai Bass - photos : M. Maurus

Après l'avalanche de nouveautés Tamiya en matière de T.T. électrique, voici la Porsche 956, voiture de piste électrique à l'échelle 1/10<sup>e</sup>, proposée par la marque aux deux étoiles et importée par T2M. Il s'agit d'une véritable maquette roulante de la voiture victorieuse aux 24 h du Mans. La carrosserie en lexan est en effet parfaitement reproduite, avec une planche d'autocollants luxueuse qui autorise une décoration très réaliste.



## Suspension et vrillage du châssis réglable.

Malgré son échelle réduite, commune à toutes les voitures de piste électrique (1/10<sup>e</sup>), la Porsche est munie de suspensions. A l'avant, de simples ressorts assurent cette fonction, guidés par des axes en acier dans les bras avant. A l'arrière, des découpes dans le châssis favorisent sa souplesse et son articulation, avec une tige qui relie la platine supérieure et le « pod », et un ressort qui assure le retour à la position initiale. L'amortissement est confié à un joint torique emprisonné derrière un écrou

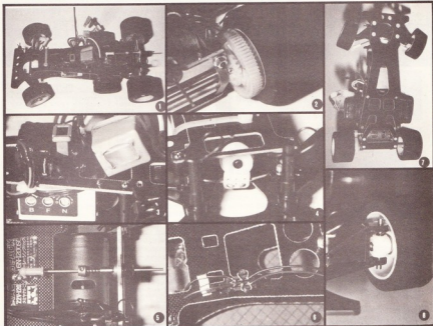
que l'on visse plus ou moins, et qui comprime le premier nommé sur la tige de suspension. C'est simple, peu coûteux et efficace. Le châssis est en époxy teinté en noir pour imiter le carbone (c'est beau...) doublé d'une contre-platine qui le rigidifie. Vous connaissez tous les avantages des châssis en résine époxy : c'est léger, pas cher mais ça a l'inconvénient de mémoriser les chocs. C'est-à-dire qu'après une sortie de piste sérieuse, le châssis a de fortes chances de rester vrillé, l'appui des roues avant n'étant plus égal à gauche et à droite, votre voiture ne tient plus comme avant. Astuce de Tamiya, le réglage de vrillage. Les trous avant de la platine sont oblongs, per-

mettant ainsi de remettre le châssis en ligne.

## Marche avant, arrière et frein

Le variateur d'origine est mécanique du type résistance céramique, avec la moitié de la piste réservée à la régulation de la marche avant, l'autre moitié étant réservée à la progressivité du frein. Le dernier plot sert pour la marche arrière. Un conseil : réglez votre radio avec le trim, de façon à ne pas engager la marche arrière sans son aide. Vous profiterez ainsi de toute la plage de votre manche (ou gachette)





1. Vue du dessus : très « clean » la 956 !

2. Le différentiel n'est pas réglable mais fonctionne parfaitement.

3. Montage du variateur électronique Graupner à la place du variateur mécanique d'origine.

4. Le servo monté directement sur la sortie du servo.

5. Le moteur, un RS 540 S qui suffit pour l'initiation.

6. L'interrupteur radio est équipé de deux diodes qui font chuter la tension du pack d'accus.

7. Vue du dessous : on voit la découpe à l'arrière du châssis.

8. Suspension, avant : ultra simple, mais bien réalisée.

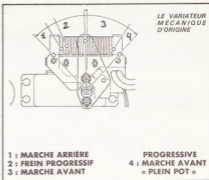
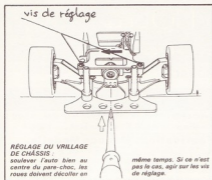
pour la progressivité du frein. Les accus, le moteur et la tenue de route de votre belle auto vous remercieront de cette attention ! Vous trouverez dans la boîte un interrupteur équipé de deux diodes qui font chuter la tension du pack d'accus, pour alimenter la radio. Une bonne intention du constructeur, qui facilite la vie du modéliste...

## **Le montage... un jeu d'enfant !**

Vous décrire la notice serait long et inutile, tellement c'est clair et simple. Deux heures suffisent pour monter la voiture, une petite heure pour la radio et... beaucoup plus pour la décoration ! Les roulements à billes sont livrés d'origine dans le kit, au nombre de six, quatre pour les roues avant, les deux autres

pour l'axe arrière. Seul le différentiel tourne sur des bagues bronze, protégées il est vrai par un manchon en alu, et « ça » marche très bien comme ça. Ce différentiel à pignon est protégé par la jante, mais n'est pas réglable en dureté. C'est dommage, car c'est un réglage bien utile pour adapter la voiture à la piste et à son pilotage. Le support moteur est en alu, renforcé par une barre et un tube, formant ainsi un train arrière très rigide, qui participe au refroidissement du moteur. Il est fixé au châssis par quatre vis à têtes fraisées, mais rondes. C'est ennuyeux, car elles dépassent du châssis. C'est d'ailleurs un défaut commun à toute la voiture, car si les autres ont des têtes plates, les fraisages ne sont pas suffisamment profonds. Résultat : elles dépassent, limitant ainsi la garde au sol, surtout

quand les pneus sont bien usés. La solution est simple, il suffit de prendre une fraise et approfondir afin que tout soit encastré. Le moteur, un standard RS 540 S est déjà câblé, antiparasité et sa puissance sera suffisante pour se familiariser avec la voiture. Technipower, Technigold etc., vous aurez le choix pour des moteurs plus puissants par la suite. La résistance du variateur se fixe sur le servo avec du scotch double face et un collier rilsan, toutes les vis de fixation étant dans des trous oblongs pour pouvoir régler parfaitement le tout. L'antenne rigide est fixée sur une ex-croissance de la platine radio, qui paraît bien juste pour encaisser de gros chocs. Le servo de direction sera collé (avec du double face) sous cette platine, collage renforcé par un ou deux collier rilsan pour une meil-



leure précision de la commande. La platine radio devient alors pratiquement autonome du châssis, seuls les deux fils du moteur devront être dessoudés pour le démontage complet de l'auto. Les pneus livrés dans la boîte sera collés avec la colle fournie (Incoprène) et la voiture est prête pour le test.

## Essai sur le bitume

Place Mendès France à Evry, c'est devenu la piste d'essai Auto-RCM pour les 1/10<sup>e</sup> électrique. L'accu est chargé, quelques réglages de trim, c'est parti. Surprenant, le moteur standard pousse plutôt bien et propulse la Porsche d'un virage à l'autre très cor-

rectement. Cette Tamiya n'est pas sous-vireuse, elle a un train avant très précis et incisif, elle rentre bien dans les courbes. Attention, cependant, il faut bien doser la puissance en sortie de virage sinon l'arrière veut passer devant. On peut régler le châssis différemment, sans toucher à la pression du ressort, mais en modifiant la longueur du bras de levier de la tige arrière. Cela modifie la flexibilité du châssis en favorisant le sous-virage (vers l'avant) ou le sur-virage (vers l'arrière). La stabilité en ligne droite ne pose aucun problème, et quand bien même elle en poserait, le réglage de vrillage serait là pour vous aider.

Bravo donc à Tamiya pour cette Porsche 956, avec ses réglages simples et

efficaces, son look sauvage et réaliste, ses roulements à billes d'origine, faites beaucoup de kits comme ça, il y aura sans doute beaucoup plus d'adepte pour cette discipline si sympathique.

### J'ai aimé

- 6 roulements à billes d'origine
- Look maquette
- Réglages simples et efficaces
- Montage-démontage aisé
- Alimentation radio d'origine
- Variateur avec marche arrière

### J'ai moins aimé

- Fraisages du châssis
- Différentiel non réglable

