

TAMIYA BIG WIG

Génial !
Annonce la pub
de T2M,
l'importateur
français de
la gamme complète
des produits
Tamiya. Comme
son nom le
laisse supposer
" in English " —
qui n'a rien à
voir avec la
carrosserie —
le Big Wig
entend bien se
faire une
place de premier
plan parmi
les 4 x 4 haut de
gamme. Une tâche
pourtant
difficile lorsqu'on
regarde la
concurrence.



AUTO8
ESSAI



TAMIYA BIG WIG

Toute l'aide aérodynamique de la carrosserie a été réalisée par un technicien de la compétition grandeur nature.

Photo du bas : L'implantation est très clean malgré le nombre important de fils électriques.

Dans la boîte, les grappes numérotées de trois couleurs, bleu, noir, et jaune, côtoient les sachets et les blisters, le tout méticuleusement rangé dans une magnifique boîte multicolore. La notice est tout à fait exemplaire, avec chacune des étapes ultradétaillée et pleine de conseils utiles. Quant au buggy lui-même, il présente de nombreux éléments de décoration assez exceptionnels : tubulures d'échappement, prise d'air dorsale, tableau de bord, etc.



34

Aussi bien sur le train avant que sur le train arrière on retrouve les excellents amortisseurs hydrauliques Tamiya.



Une transmission éprouvée

Deux cellules reliées par un cardan central, donc le même principe que le SuperShot, par exemple. C'est une excellente solution. Un seul petit changement : le cardan simplifié et quelques roulements en moins dans les carter. Chaque pont renferme les couples coniques et les différentiels à pignons. Ces éléments sont très fiables car surdimensionnés. Aucune bavure à signaler sur ces (trop ?) nombreux pignons, et toujours le petit tube de graisse noire à appliquer avec générosité sur toutes les dents. Les cardans de roues sont également très beaux. Enfin, je ne peux que féliciter Tamiya pour la qualité des moutages avant de refermer ce chapitre et les ports de transmission.

Les suspensions

Double triangulation avant et arrière, avec de longs triangles très bien conçus. La facilité du montage est déconcertante et tout fonctionne à la perfection, en douceur. Les débaitements sont importants. Pas de « bump steer » à l'avant, comme c'était le cas sur le SuperShot, les concepteurs ont fait du bon travail! Les amortisseurs, maintenant bien connus, sont des petites merveilles, avec tous les réglages possibles : double effet, simple effet, etc. Il ne manque plus qu'un choix de ressorts. L'huile livrée dans le kit est un poil trop fluide. Excellente élasticité, à peine perfectible. Notre choix : à l'avant piston deux trous et pas de cale, à l'arrière piston un trou et cale épaisse. Les différentes rotules sont libres et fiables.

Le châssis baignoire

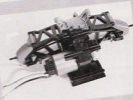
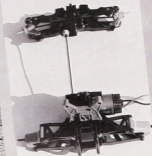
Un des « défauts » des précédentes productions de Tamiya était l'accessibilité radio. Ici, tout est surdimensionné, même la place pour les accus, puisque l'on peut y placer sept éléments ! Le servo de direction est inhabitulement libre, mais ceci n'est pas gênant du fait du principe de la direction : une crémaillère miniature, fort bien réalisée mais procurant un trop faible débaitement.

Le variateur

Mécanique, il est extrêmement bien fait, tant au niveau du câblage qu'au niveau de la conception (ressorts sous les contacts, pistes épaisses, etc.). Peu de récepteurs vendus en France possèdent un BEC et il aurait fallu prévoir deux di-



Un comportement
sain même sur les bosses.
La transmission centrale adopte l'arbre rigide.



Le moteur est placé
en position centrale, en avant de
l'essieu arrière.



Le cœur des ponts de transmission
renferme une grande quantité de pignons.



Le train avant est une
entité qui vient se greffer sur le
châssis central.

des ou livrer un BE. Les prises allant au moteur devront être remplacées par les classiques AMP normalisées. N'appliquer que très peu de « graisse à contact ». Comme d'habitude chez Tamiya, le frein fait défaut : pour ralentir on passe la marche arrière et un moteur électrique n'apprécie jamais ça !

Par contre, sur la piste, c'est super : blocage des quatre roues, l'avant s'épave, le tout dans un nuage de fumée !

Une fois montée la partie radio, on greffe les deux cellules sur le châssis, sans oublier le sabot AR et le pare-chocs avant très solide.

Le moteur

Monté juste derrière la baignoire, il s'agit du tout récent VZ Tamiya Technigold (Mabuchi), nouvel-

lement homologué par l'EFRA, sur demande autrichienne (vous saurez tout !). C'est un 21 l de 0,8. La première chose à faire est de finir de le roder sur 4,5 V. Puis, il faut augmenter le calage jusqu'à la graduation n° 8 pour obtenir une puissance correcte. Attention à ne pas (trop) dépasser ce calage. Plusieurs rapports sont disponibles et, vu le moteur, nous adopterons le 13 dents. Si mes calculs sont exacts, ceci nous donne donc un ratio de 28 mm, pour d'excellentes accélérations et une autonomie plus que facile. En compétition, adopter le 14 dents. Ce changement de rapport n'est pas très aisé, mais il permet d'avoir toujours le bon entredent. La position centrale du moteur donne (théoriquement) une voiture vive, avec une bonne répartition des masses. Enfin, on peut signaler un oubli de Tamiya : la protection moteur : allez voir votre revendeur !

Cx and Co

Vous avez deviné, je vais vous parler de la superbe carrosserie. Dans le style futuriste, il est difficile de faire mieux. En fait, on aime ou on aime pas ! Malgré tout, l'impression de l'ensemble fait un peu trop massif. À l'avant comme à l'arrière, les appuis sont très bons, sans pour autant freiner la voiture, au contraire. Les sauts se font à plat. À signaler également les superbes jantes. Sur la piste, je ne sais pas si c'est une impression, mais cela me semble rapide. Cette carrosserie a été conçue pour le 10^e anniversaire de Tamiya, par un aérodynamicien de 36 ans, Takuya Yura ! Dernière chose, elle est réalisée en lexan, contrairement à l'habituel ABS injecté.

Quelques remarques

- Aucune vis ne nécessite de frein-filet et peut être manipulée avec un criciforme ou un tourne-vis à lame normale.
- Il faut couper les échappements, afin qu'ils ne gênent pas le mouvement des triangles supérieurs.
- Il faut caler les six éléments d'accus avec de la mousse.
- Le diff arrière, dur au début, devient rapidement parfait.
- Lors des changements de roues, faire attention à la petite goulotte.
- Le plastique est très solide, bien qu'un peu dur, et seules les fusées se tordent. Elles existent en alu (OMS en GB).
- Essayer de limiter un peu le jeu dans les triangles AV.
- Le poids peut être ramené à 1 700 g facilement avec les « fontitures » enlevées, un mini-servo style C 305 de Graupner pour le variateur, une visserie AV, etc.

Sur la piste

Le buggy est super facile à piloter. Si l'on attaque plus fort, apparaît un sous-virage assez important. Ceci est dû au faible débattement de la direction et aux pneus avant. Pas question de durcir l'amortissement arrière (ressort, huile, piston) qui est parfait. Il faut monter les pneus en option : les Tamiya à picots. Malgré tout, le manque de direction est relativement handicapant.

Auto 8 « plus »

Tout sauf...

Auto 8 « moins »

- Le poids.
- Les pneus avant.
- Le manque de débattement de la direction.

Sur piste très glissante, l'arrière devient un peu lâche et il suffit de monter les pneus à picots arrière. Ces pneus ont d'ailleurs l'avantage d'être un peu plus légers, mais ils s'usent plus vite. A noter qu'il n'y a pas de barres antiroulis et seule une à l'arrière pourrait être utile.

Sur les bosses pour bicross, le Big Wig décolle bien de 80 cm, ce qui le mettrait à presque 2 m du sol et ce sur environ 3 m de long, le tout parfaitement à plat et sans casse !

Conclusion

Le mélange d'un super SuperShot avec un Boomerang « Kite » nous a donné le Big Wig, certainement un des bugges les plus « sympas » de l'année. Les avantages des deux, sans les défauts, des pièces et des solutions éprouvées, combinées avec l'art consommé des concepteurs japonais qui n'ont pas oublié d'ajouter quelques petits « plus » pour la personnalité. Et voilà le tour est joué, et bien joué. Ou Tamiya s'arrêtera-t-elle ?

— Denis Blandin



Une ligne signée par le maître de la Formule 3 japonaise.

Les pots d'échappement sont ficelés mais augmentent le réalisme.

Superbes jantes.

