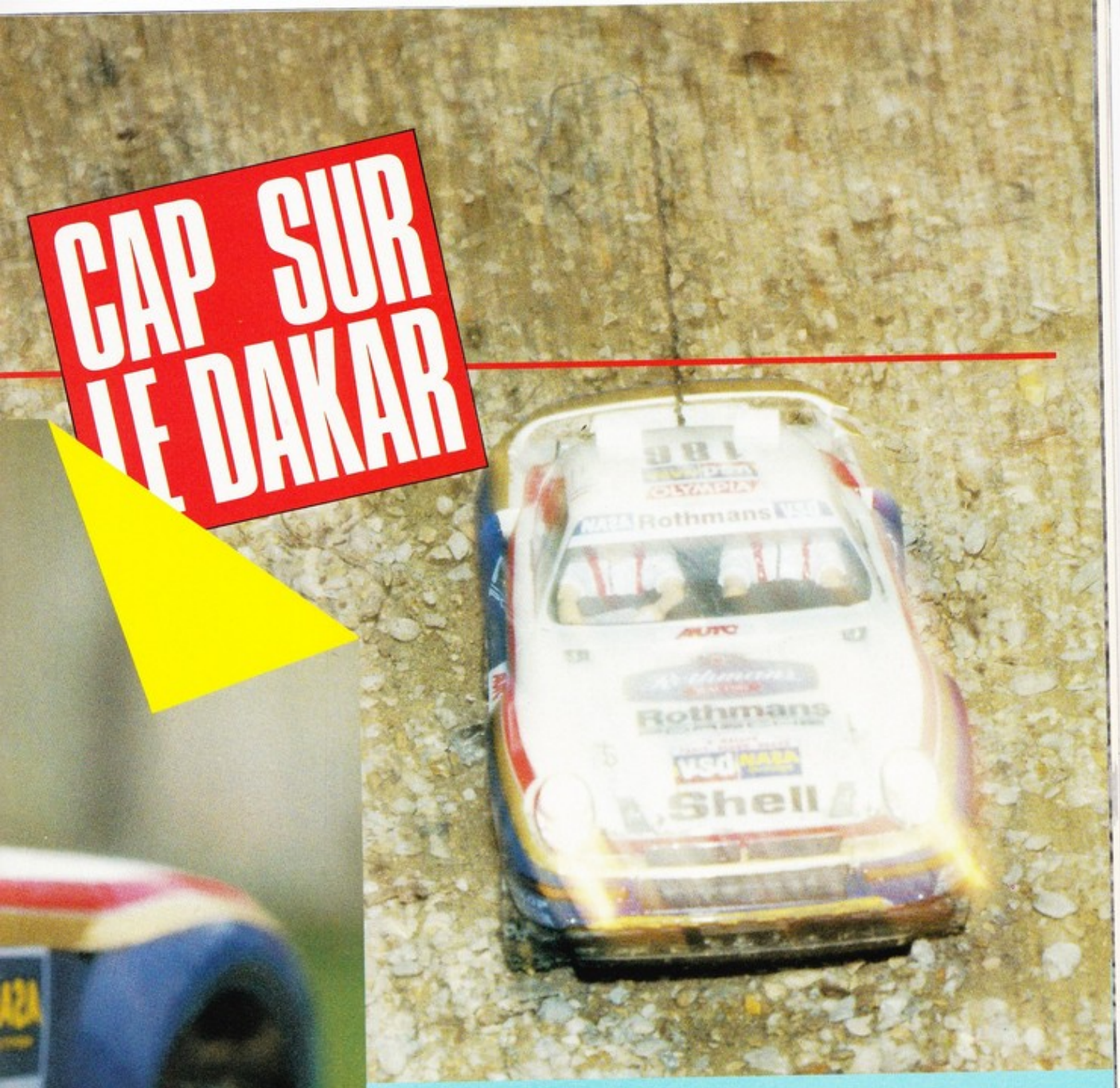
TAMIYA PORSCHE 959

CAP SUR LE DAKAR



Dans l'immensité du désert, une voiture bleue et blanche de 400 ch déboule à plus de 200 km/h en direction du légendaire arbre du Ténéré. Ce monstre mécanique, fleuron de la technologie Porsche, s'envole vers la victoire dans la huitième édition du Paris-Dakar. Grâce à Tamiya, la fabuleuse 959 victorieuse de l'édition 86 passe du rêve à la réalité. En route pour les portes de l'enfer du Dakar.

Moins d'un an après le doublé historique de Metge et de Ickx, voici donc une réplique radiocommandée au 1/12 de la Porsche 959. Seul Tamiya, avec son expérience de la maquette plastique, pouvait se permettre de relever un tel défi. Et il faut avouer que le résultat est tout simplement superbe. Au point de tromper Metge lui-même.

Un bijou de technologie

Pour faire une réplique de voiture prestigieuse, on peut simplement réaliser une belle carrosserie posée sur une mécanique simple et poussive. C'est mal connaître les techniciens japonais. Outre le réalisme quasi parfait de la carrosserie en Lexan, le bureau d'étude a vraiment voulu faire une mécanique qui soit tout à fait digne de la véritable Porsche 959. En premier lieu, concentrer une transmission 4 × 4, deux différentiels et quatre suspensions indépendantes munies d'amortisseurs hydrauliques à volume constant sur un châssis à l'échelle 1/12 relève de la prouesse technique. Mais en plus la conception est particulièrement soignée.

La 959 « Tamiya » reprend le principe cher à la maison japonaise de la transmission centrale par arbre. A chaque extrémité du cardan central,

deux carters faisant office de pont renferment les différentiels et les pignons de renvoi. Toute cette pignonerie est montée sur roulement à billes de manière à améliorer le guidage et diminuer les frottements de différentes pièces en rotation. L'ensemble est assez complexe mais on obtient une roue libre d'excellente qualité. Les deux essieux sont réunis par une sorte de caisson qui supporte l'accu de propulsion et le moteur. Ce dernier est en position centrale mais disposé à plat dans l'alignement de l'arbre central. Cette disposition a le mérite d'offrir un excellent centrage des masses et d'abaisser le centre de gravité. Par contre l'accessibilité n'est pas un modèle du genre et il vaut mieux ne pas prévoir un changement de moteur en catastrophe. C'est peut-être pour cette raison que Tamiya livre d'origine un RX-540VZ Technigold. Ce moteur est un 540 Mabuchi modifié dont la puissance et le couple sont au-dessus de tout soupçon. Une transmission élaborée, des roulements, un bon moteur, il ne manque plus que des bonnes suspensions !

Et bien, malgré son échelle, la 959 propose de vraies suspensions triangulées sur les quatre roues avec même un réglage de carrossage sur le train arrière. Rien que cette prouesse mériterait des applaudissements ! Mais lorsqu'on découvre qu'elles sont actionnées par des amortisseurs hydrauliques à compensation de volume, on passe carrément au stade des louanges. A peine plus long que 45 mm, toute l'astuce du volume constant réside par un morceau de durite qui joue le rôle de réservoir d'huile supplémentaire. Le déplacement du piston est compensé par une modification du volume de la durite. Quant à la carrosserie, elle est tout simplement superbe. Non seulement les proportions sont parfaitement bien respectées mais la planche d'autocollants reprend dans son intégralité de la voiture victorieuse de l'édition 86 du Paris-Dakar. Et dans le cas ou vous seriez surpris par la nuit dans la spéciale de Dirkou, il suffit d'allumer les puissants phares à iode qui équipent la 959 Tamiya. Seul remarque sur le design : les jantes sont de couleur jaune au lieu du blanc qui habille habituellement les jantes de la Porsche Dakar.

Une mécanique de précision

Depuis le temps que nous faisons des bancs d'essais des productions Tamiya, nous avons épuisé les possibilités de la langue française pour qualifier les fabrications. Dans le cas présent, on retrouve tous les critères habituels exacerbés par la taille des composants qui sont, rappelons-le, à l'échelle 1/12.

Toute la transmission se monte « les doigts dans le nez » grâce aux dessins superdétaillés et aux explications techniques qui sont dorénavant rédigées en trois langues dont le français. La seule véritable difficulté est de repérer au préalable les différents types de visserie. En passant, un petit conseil : prenez des petits couvercles ou des soucoupes pour vider les sachets de visserie en conservant les étiquettes. Il sera ainsi plus facile de s'y retrouver. Lors du montage de la transmission, les pignons doivent être lubrifiés généreusement alors qu'il vaut mieux éviter de graisser toutes les pièces extérieures tels les axes de save-servo, axes de triangles et de roues, cardans, etc. Le mariage de la graisse et de la poussière ne font pas bon ménage et on risque à la longue des grippages.

On dispose de deux choix de rapport de transmission : long avec le couple 18/40 et court avec 16/41. Compte tenu de la difficulté de changement de rapport (démontage d'une bonne partie de la voiture), il est préférable de choisir d'emblée le bon rapport. Pour notre part, nous avons choisi le 18/40 qui, après essai, s'avère conserver de bonnes accélérations pour une vitesse de pointe conséquente. Le Technigold n'est pas fixé mais juste pris en sandwich entre l'essieu arrière et le caisson central. Une vis sert de pion de centrage. A priori, cette solution semble « légère » mais une barre supérieure vient renforcer ce montage peu académique. Ne pas oublier de roder au préalable le moteur pendant deux ou trois heures sur une tension de 3 V avant l'installation définitive dans le châssis.

Lors de la réunion des deux essieux avec le caisson central, il ne faut pas oublier de mettre en place le cardan central.

Les amortisseurs sont vraiment de la mécanique de précision. Faites attention aux tiges de pistons qui sont légèrement plus courtes pour les « amortos » avant. A l'aide de l'aiguille procéder au remplissage en veillant qu'aucune bulle d'air ne subsiste. C'est la condition sine qua non pour obtenir un vrai volume constant.

L'installation radio est ultrasimple grâce à des supports réglables qui acceptent toutes les tailles de servos. La résistance est placé sur l'avant du véhicule pour profiter d'un meilleur refroidissement. Le variateur mécanique, de facture honnête, reçoit un ballon de protection pour sauvegarder les contacts de la poussière et de la boue. Tout trouve naturellement sa place sauf les fils qu'il faut essayer de câbler le plus proprement possible.

Quant à la déco de la carrosserie, prenez votre temps pour obtenir le plus bel effet possible. La pose des autocollants est assez difficile surtout pour les bandes latérales qui plissent pour un rien. Doigté et patience sont les meilleurs remèdes.

Ténéré, à nous deux

D'origine, notre 959 est chaussée de pneus mixtes alors qu'une option slick est prévue au catalogue Tamiya. La radio est allumée, les accus branchés, mon coéquipier a déjà son road book devant les yeux et l'officiel TSO libère la 959 pour l'étape Agadez-Dirkou, une spéciale de plus de 620 km. Phares allumés, la 959 s'arrache du sol sous la poussée des 400 ch du Technigold. Malgré le rapport long (18/40), l'accélération est vive mais la transmission 4 × 4 passe toute la puissance sans pertes notables de motricité. Dans les premières dunes, l'amortissement autorise des franchissements à allure soutenue mais une huile un peu plus épaisse — que celle d'origine — aurait encore amélioré la vitesse de passage dans les endroits bosselés. La directivité, à la limite du survirage lors des brusques changements d'appuis, nous permet d'éviter in extremis un autre concurrent à la dérive. La piste est de plus en plus défoncée, la 959 subit quelques coups de raquette car la garde au sol est un peu juste dans les portions terriblement accidentées et notre amortissement est sensiblement trop souple. Il faudra revoir ce problème lors de l'assistance nocturne. Le Technigold, décalé de cinq graduations, consomme un peu plus et au bout de six minutes trente, mon coéquipier doit procéder au ravitaillement. Il faut dire que nous avons flirté en permanence avec la zone rouge tant la 959 est agréable à piloter. Déjà le célèbre arbre du Ténéré se profile à l'horizon, le soleil se couche et on allume les longues portées pour regagner le bivouac. Vivement demain pour refaire une nouvelle étape en Porsche 959 !

Ultime précision : la 959 Tamiya ne vous coûtera que 2 200 F. Une misère à côté des quelque 1 800 000 F réclamé par Porsche.

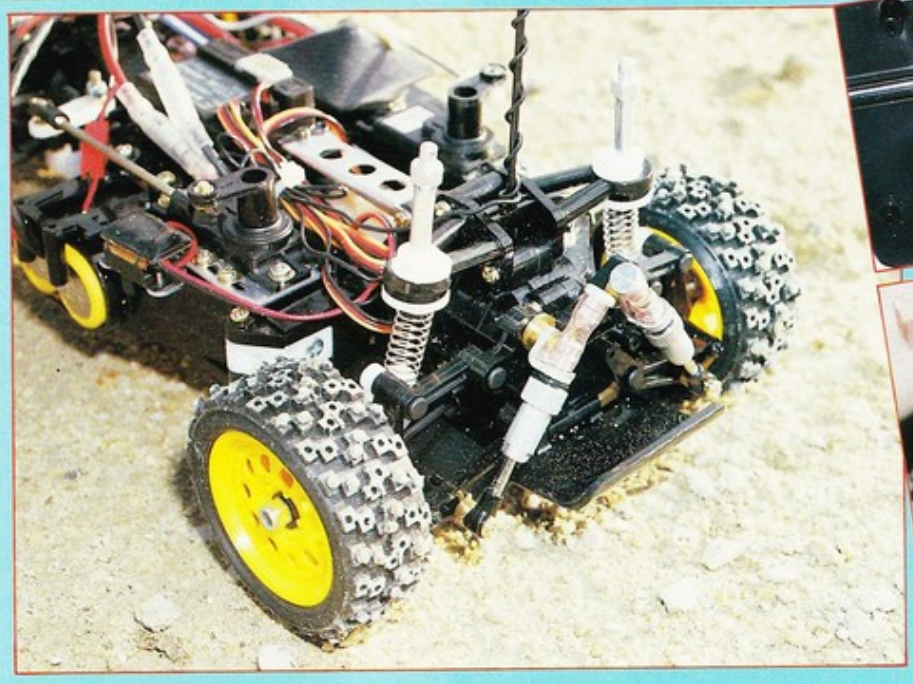
Auto 8 « plus »

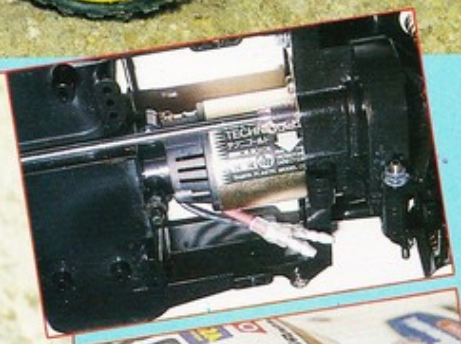
- Réalisme extraordinaire.
- Raffinement de la conception.
- Amortisseurs à volume constant.
- Excellent moteur Technigold.
- Roulements d'origine.
- Vitesse d'évolution impressionnante.

Auto 8 « moins »

- Accessibilité du moteur.
- Changement de rapport délicat.

La place est un peu comptée mais tous les éléments radio trouvent leur place. Seul l'abondance de fil est difficile à répartir.





Les amortisseurs à volume constant sont une petite merveille de miniaturisation. Le moteur, un très bon Technigold, est pris en sandwich entre l'essieu arrière et le caisson central. Interchangeabilité difficile mais ça pousse très fort.