SIMPLISSIME STRIKER TAM

Dans la lignée des Grasshopper et Hornet dont il retient l'architecture générale, le tout nouveau Striker qui vient de paraître chez Tamiya se veut avant tout simple, robuste et accessible aux plus jeunes modélistes à la tirelire modeste. Ce qui n'empêche pas des performances en net progrès et dignes de certains buggies nettement plus ambitieux.

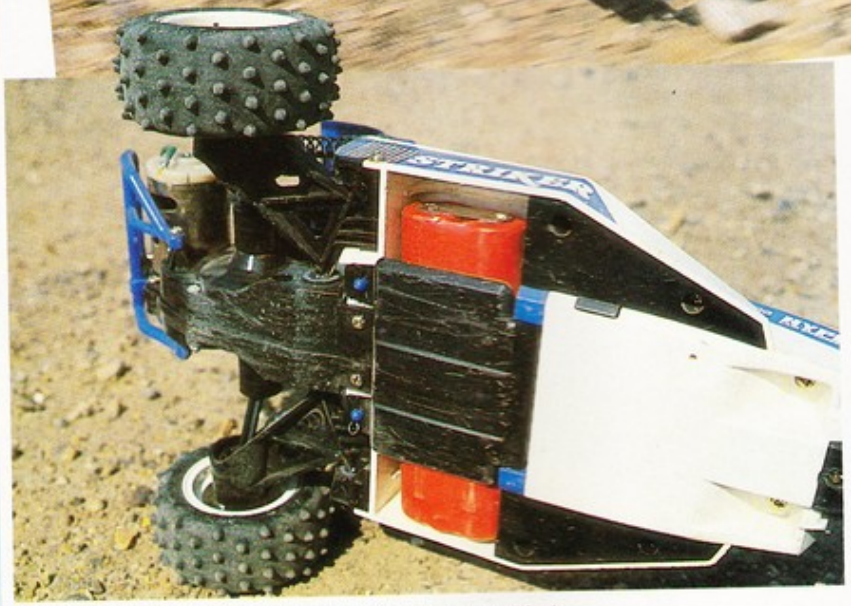
Résistances du variateur fort bien placés sous l'aileron. Demi-arbres plastique à section en croix, du solide !

Châssis-coque en plastique moulé, train avant à fusées solidaires des triangles inférieurs et axes de suspension coulissants, absence d'amortisseurs et poids particulièrement réduit pour un modèle de série, telles sont en résumé les caractéristiques essentielles du nouveau Striker de Tamiya, un buggy 4 × 2 destiné à l'initiation et tout particulièrement aux plus jeunes modélistes.
Initiation, d'accord, mais pas au détriment des performances. Les ingénieurs de chez Tamiya ont surtout cherché à produire un véhicule très facile à assembler et ne nécessitant qu'un minimum de réglages pour être opérationnel. D'où un nombre d'éléments particulièrement réduit, partiellement responsable du poids annoncé de 1 460 g, de quoi permettre des accélérations dignes de ce nom même avec un 540 standard.
Le moteur, puisqu'il en est question, n'est d'ailleurs pas un Mabuchi comme on y est habitué, mais un Johnson qui vaut bien son homologue plus connu. Pas d'inquiétude de ce côté.

Structure très simple

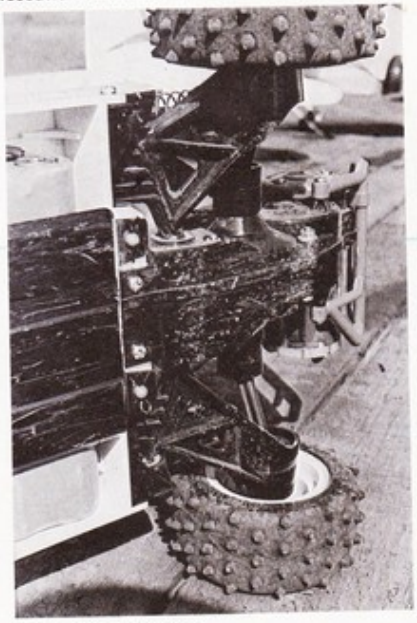
Le châssis est donc une coque rigide en plastique moulé, recevant à l'arrière le bloc moteur complet comportant un différentiel à pignons coniques. Le moteur est en porte-à-faux sur la droite. Il s'agit d'une disposition classique et bien connue. Le train avant comporte des triangles inférieurs dont sont solidaires les fusées. Les axes de suspension coulissent dans des montants supérieurs suivant la méthode habituelle des modèles les plus simples de chez Tamiya. Les triangles sont directement articulés dans des paliers ménagés dans le châssis.
Le train arrière est à bras tirés avec des suspensions presque verticales et légèrement inclinées vers l'avant. Là encore, pas d'amortisseurs. La transmission est effectuée par des demi-arbres volumineux, en plastique renforcé et dont les extrémités comportent des boules goupillées. Tout cela est très classique, à part peut-être l'utilisation systématique du plastique, les pièces étant dimensionnées en conséquence. C'est massif, apparemment incassable et pourtant léger.
Bien entendu, pour la transmission comme pour

AUTO
HYPER OFF ROAD RACER
TWIN STAR RACING
STRIKER



La batterie de propulsion est accessible par le dessous du châssis. Attention à l'accumulation de terre entrant par l'ouverture laissée libre !

Moteur Johnson bien protégé, ressort de suspension recouvrant un faux amortisseur.



Train arrière à bras tirés articulés par de grosses rotules plastique. Demi-arbres plastique également particulièrement solides.

le reste, on trouve des paliers rapportés en plastique spécial pouvant éventuellement être remplacés par des roulements à billes. Une transformation qui n'a guère de raison d'être, car si on en a besoin, c'est incontestablement que l'on est mûr pour un buggy plus perfectionné.

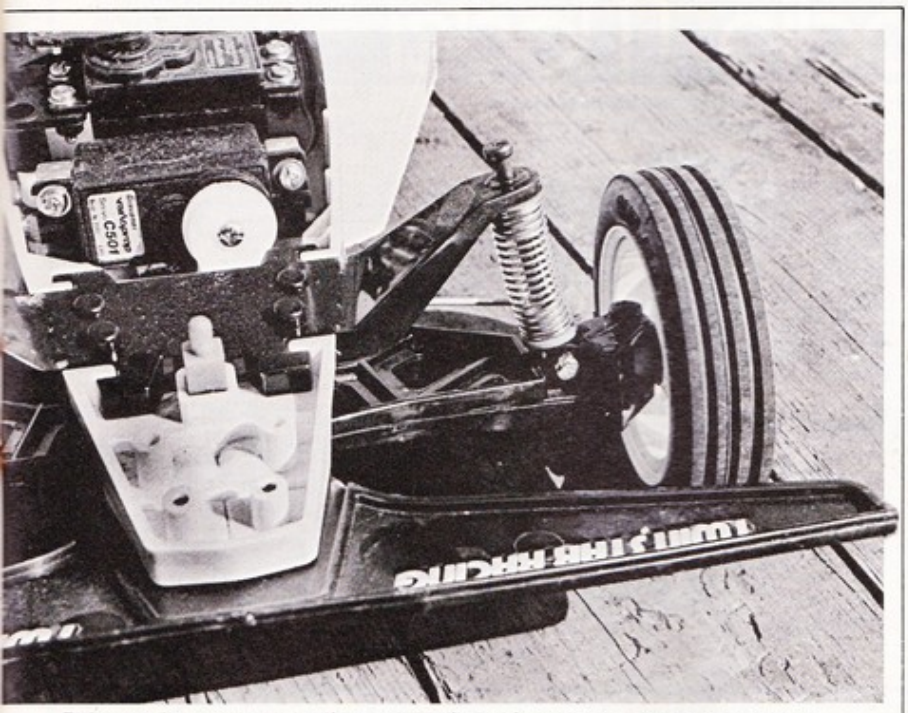
Classique et sûr

A l'intérieur de la coque la place est moins limitée qu'on pourrait le craindre. Ne vous attendez pas à des innovations marquantes, on constate simplement l'emploi des solutions les plus fiables déjà éprouvées sur des modèles précédents : le sauve-servo habituel à Tamiya monté sur le pignon de sortie du servo et un variateur mécanique dénué des défauts trop fréquents de ce type de système et rigidement lié au servo. Tout cela fonctionne parfaitement.

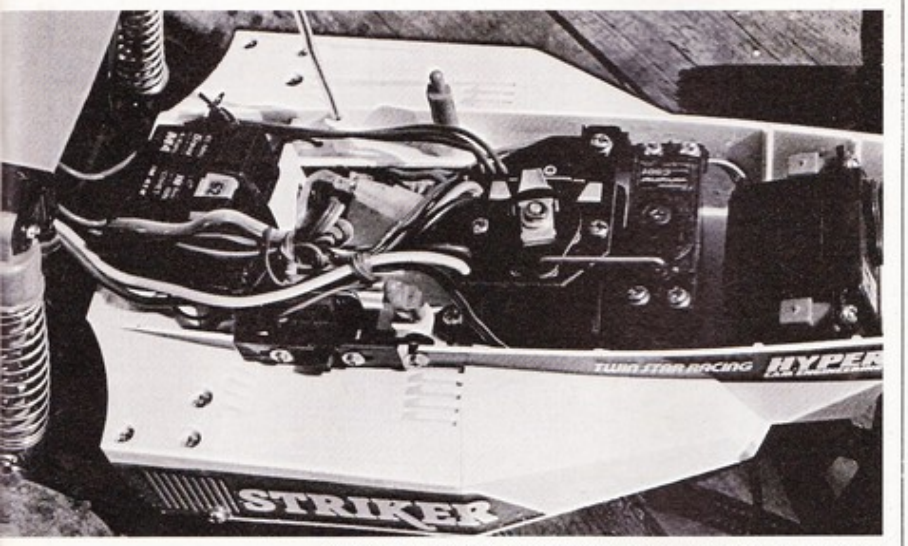
L'une des originalités du Striker, c'est sa carrosserie plus proche de celle d'une F1 que d'un buggy de la Baja, ce qui lui donne une allure très caractéristique et pas désagréable du tout. Comme le reste, la partie supérieure de la coque est en plastique injecté blanc nécessitant une décoration par l'extérieur. Sans pinceaux, ni peinture, une planche d'autocollants particulièrement complète permet de mener à bien l'ensemble de la décoration en n'ayant besoin que d'une paire de ciseaux et d'un chiffon. Le résultat est particulièrement plaisant !

Pour donner une idée de la facilité de montage du Striker, il suffira d'indiquer qu'il faut pratiquement aussi longtemps pour poser l'ensemble des motifs de décoration que pour la totalité de l'assemblage.

La base du châssis, élargie, ne contient pas les canalisations de refroidissement, ni les radiateurs, mais contient le logement de la batterie en tra-



Train avant à la fois simple et robuste, suspendu au mieux malgré l'absence d'amortisseurs.



La place disponible dans le châssis-coque est largement suffisante. L'interrupteur BEC Tamiya permet d'économiser la place et le poids de la batterie de réception.

vers. Un petit couvercle rabattable maintient le tout en place et permet un échange rapide.
Derniers détails: l'aileron, fixe, est lui aussi en plastique injecté et ne craint pas les chocs. Les roues avant portent les pneus étroits rainurés habituels alors qu'on trouve à l'arrière des pneus à picots coniques. Il s'agit, dans les deux cas, de ceux équipant le Falcon, également de Tamiya.

Vif et enjoué

Agréable surprise, une fois équipé de ses deux servos Graupner C 505 et du récepteur E 4, pas particulièrement léger, mais en adoptant l'alimentation du récepteur par la batterie de propulsion grâce à un interrupteur BEC (un accessoire désormais indispensable), le Striker posé sur la balance ne pèse que 1 505 g, un résultat plus qu'honorable qui permet de tirer le meilleur parti de la puissance du moteur. Muni d'un stock de batteries, il n'y a plus qu'à prendre la direction de la piste. Évidemment la géométrie est quelque peu... variable ! Le train avant affiche un carrossage pratiquement nul au repos, mais souvent extrêmement marqué dès que la voiture est en action. D'autant plus que l'on a intérêt à régler les ressorts de suspension aussi mous que possible en ne vissant les axes que le moins possible pour éviter un sautillement continuel. Le pincement, lui, n'est pas modifié.
L'épure du train arrière donne un léger carrossage positif au repos, devenant légèrement négatif à fond de débattement. Ce dernier, d'ailleurs, n'est pas très important, sans doute pour limiter l'effet de raquette dû aux suspensions non amorties.
Sur la piste, on est agréablement surpris par l'accélération. La directivité est très bonne sur sol plat, les courbes sont prises d'autant plus aisément que le frein fonctionne parfaitement. Au fait, le variateur procure trois vitesses, le frein et la marche arrière avec des contacts fiables et des réglages constants, c'est un souci de moins.
Dès que le sol devient bosselé, l'absence d'amortisseurs se fait cruellement sentir, d'autant plus que la voiture est vive. Le train arrière a un peu trop tendance à gambader sans s'occuper de l'avant. Aucun réglage de dureté des ressorts n'est prévu. De ce fait, le Striker est nettement plus à l'aise sur terrain plat, la terre lui convenant aussi bien que le ciment ou la moquette. Il suffit d'éviter les sauts trop violents, la réception ayant des résultats imprévisibles, ou presque.
L'autonomie est excellente, preuve d'une transmission bien libre (le poids réduit est aussi un avantage). Un seul pignon, de 18 dents, est livré dans le kit, rien n'empêche d'installer un pignon de 20 dents, disponible en option, lorsque la piste est suffisamment plane et sans succession de virages trop marqués.
Mais en fait, ce n'est pas la performance à tout prix qu'il faut rechercher avec le Striker. Il s'agit d'un modèle d'initiation, un rôle qu'il remplit à la perfection. Le Striker n'est pas destiné à la compétition, ni à fréquenter les pistes fortement bosselées comme on en trouve parfois lors des courses. En revanche, sa simplicité de montage et d'utilisation est l'assurance du succès pour le nouveau venu sans la moindre expérience du montage d'un tel véhicule.

AUTO 8 PLUS

— Simplicité de la structure;
— Qualité et précision des pièces et des instructions;
— Poids réduit;
— Robustesse.

AUTO 8 MOINS

— Train avant simpliste et absence d'amortisseurs, mais il s'agit d'une volonté délibérée de rendre le modèle accessible aux plus jeunes, ce qui n'est pas critiquable.

Vite monté, ne nécessitant aucun réglage, on est sûr d'obtenir un buggy sans histoires et plutôt plus performant que certains autres apparemment plus perfectionnés, le tout à un prix d'achat particulièrement intéressant et avec une qualité de fabrication digne de toutes les autres productions Tamiya. En revanche, si l'on est sûr de son habileté manuelle, on trouvera pour un prix d'achat pas tellement plus important des modèles permettant d'aborder les premières courses à armes égales face aux petits copains plus expérimentés.
Le choix est affaire de niveau. Tamiya a visiblement conçu sa gamme de modèles de manière à ce qu'il y en ait pour tous les âges et en fonction de l'habileté de chacun. Ce nouveau modèle est visiblement destiné aux moins de quatorze ans et même le petit frère de 9 ou 10 ans s'en sortira sans difficulté. Pour un jeune modéliste débutant, on ne trouvera pas plus simple que le Striker et on en aura pleinement pour son argent.

SIMPLISSIME STRIKER TAMIYA