

TERRA S



Tamiya par petites touches successives ne cesse de peaufiner sa gamme qui démarra il y a quelques temps déjà avec un certain Boomerang, juste retour des choses, histoire d'ironiser un peu. La fiabilité est au rendez-vous, les options d'antan sont maintenant comprises dans le kit et le look tant soigné est remis au goût du jour.

On ne change pas une formule qui gagne et ce principe reste valable dans le modélisme.

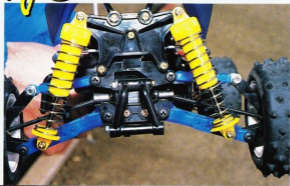
L'emballage « grande classe » comprend toujours des pièces aussi propres, nettes et multicolores. Le mode d'assemblage en quatre langues, SVP, permet de se repérer même si par précipitation, l'on ouvre tous les sachets et toutes les petites boîtes. D'étape en étape on assemble l'engin et on éliminera ainsi les vis, les rondelles et les écrous. Tout paraît facile, logique, voire rapide. Les vues éclatées permettent de se repérer par rapport aux montages précédents et ce guide illustré évite les erreurs. Il ne faut surtout pas aller plus vite que la musique. Les explications sont simples et claires, les conseils judicieux et surtout, croyez-moi, éprouvés sur tous les terrains du monde. Tamiya connaît ce modèle sur le bout des doigts puisqu'il n'est qu'une évolution de ses voitures archi-célèbres. La recette est donc toute trouvée : vous suivez sans débordements mais aussi sans oublis.

Transmission par cardan central

Le principe de fonctionnement n'a pas changé depuis des années. Le moteur alimenté à travers un variateur mécanique entraîne une couronne et celle-ci met en rotation le différentiel arrière. Cette couronne, par un renvoi à 90°, fait tourner le cardan central pour transmettre une partie (50 % moins les pertes éventuelles) de l'énergie vers le différentiel avant via un autre renvoi à 90°. Les différentiels à 3 pignons satellites sont très, très solidés et les renvois à gros module tournent, d'une part sur des roulements et, d'autre part, sont équipés de butées à billes. De ce fait l'alignement est parfait et les pertes en rotation, même pendant les sauts, restent minimes. Les sorties des « diffs » sont des noix de cardans coupées et

CORCHER

*Une formule
séduisante*



reçoivent des cardans goupillés à l'arrière et des « homocinétiques » à l'avant. Les axes des roues sont équipés de roulements et si l'on fait bien le compte, le Terra Scorcher possède 21 roulements et 2 butées... à billes pour le tout. Le principe de bien séparer les modules de montage est également appliqué à ce buggy. La cellule avant avec sa transmission, ses triangles et ses amortisseurs, peut être dissociée du reste en enlevant 6 vis et deux biellettes de direction. Le châssis central contient le radio et le pack. Le train arrière (différentiel, moteur, triangles, roues, amortisseurs, protections) peut être démonté tel un ensemble. Il n'est fixé

Le Terra Scorcher possède des biellettes réglables en guise de triangles supérieurs pour le carrossage sur les trains avant et arrière. Une amélioration appréciable...

au châssis que par également 6 vis très accessibles.

Banque de pièces

En regardant de plus près nous nous apercevons que le châssis central et les cellules viennent du Thunder Shot, les amortisseurs arrière du Boomerang voire même du Hot Shot (sauf la couleur), les « amortos » avant du 1/10 piste et le variateur du Grashopper exceptée la résistance (nouvelle, compacte et bien protégée). Par contre plusieurs pièces et quelques solutions sont nouvelles ; les supports des suspensions sont spécifiques, les biellettes réglables remplacent les triangles supérieurs très allongés sur les quatre roues, les jantes sont blanches et la carrosserie inspire le nom au modèle. Les roulements cités plus haut, les barres anti-dévers AV et AR et les cardans « homocinétiques » pour le train avant font maintenant partie intégrante du kit. Je ne parle pas des différentiels et des renvois d'angle pour le cardan central (simple corde à piano) qui ont fait l'histoire de Tamiya. Il est évident que le rassemblement de tous ces éléments fiabilisés au maximum ne peut que donner d'excellents résultats aussi bien en statique (montage, allure) qu'en dynamique (sur les pistes).

Modèle fini

Malgré l'abondante visserie métal le Terra Scorcher n'affole pas la balance. Le poids reste dans les limites raisonnables, 1 640 grammes. La carrosserie, légère, avec son aileron fixé ne sera pas alourdie par les autocollants et la peinture Tamiya qui peut être appliqué en une seule couche tant elle couvre bien le lexan.

Fiche technique

Longueur hors tout : 390 mm
Largeur hors tout : 240 mm
Hauteur voiture : 139 mm
Empattement : 265 mm
Garde au sol : 30 mm
Pneus : diam. 80 x 38 mm
Poids (constructeur) : 1 600 grammes (constaté : 1 640)
Différentiels : deux à pignons
Transmission AVIAR : cardan central
Prix : voir marché du neuf.

La projection de l'ensemble radio-est, elle aussi, en lexan. Les réglages de carrossage, possibles maintenant avec les biellettes, donnent satisfaction avec les cotés préconisés par la notice. Les modifications du carrossage nécessiteront le démontage de la biellette du fait d'une utilisation de tige fileté sans pas inversé. Les pneus d'origine conviennent parfaitement à la plupart des surfaces en étant suffisamment souples (pour accrocher) et profilés bas pour ne pas se déformer en virages.

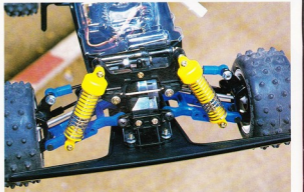
Je trouve que le moteur (tout ce qu'il y a de plus standard) et le variateur fournis dans la boîte ne sont pas à la hauteur de ce Terra Scorcher. Certes, ils permettent de faire rouler la voiture juste après le montage, mais elle « mérite » mieux.

Le dernier-né de Tamiya est une bonne évolution de la famille des Thunder. Avec de nombreuses options à la clé...

Les cardans sont goupillés à l'arrière et articulés à l'avant.



Le monoshock disparaît à l'avant au profit de deux amortisseurs. Une bonne initiative d'autant que ces derniers sont de qualité.

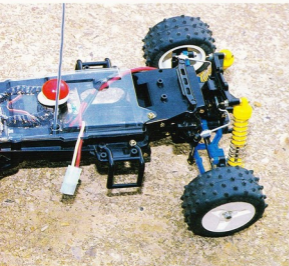


D'office donc, mais ne le répétez pas, le buggy a reçu un variateur électronique et un moteur modifié. Je crois que la conception de la voiture, les soins apportés à la finition, l'équipement du kit et les réglages de base sont largement prévus pour une motorisation plus « noble ».

Dans l'herbe ou sur le sable

Le temps cette fin d'hiver ne nous gêne pas, trop de pluie malgré une belle dou-

leur. Mais José et moi n'avons peur de rien et, dès que nous avons aperçu quelques rayons de soleil, le Terra Scorcher et le célèbre Nikon du rédacteur en chef ont été de sortie. Il est évident que le comportement de l'engin ne nous a guère surpris. Pendant le montage, les performances étaient à prévoir. Le léger sous-virage, les courbes sur 3 roues à grande vitesse et les accélérations étaient au rendez-vous. Le côté sécurisant, les freinages bien en ligne, l'accroche générale et finalement un certain confort de réaction font du Terra Scorcher un engin super amusant. Il n'a pas de gros défaut



Nous avons monté un variateur électronique et un moteur modifié sur notre Terra Scorcher, histoire de se faire plaisir. Nous n'avons pas été déçus par les possibilités de celui-ci, bien au contraire.



mais il lui manque un petit grain de folie. La transmission, entièrement sur roulements est devenue très libre et fluide dans le temps. La tringlerie de direction (simple et directe) transmet les mouvements du servo aux roues avec un peu de flou dû au servo pas assez rigide. Le sous-virage à haute vitesse vient sûrement de ce fait puisque dans les épingles la voiture tourne avec une docilité étonnante. Entrer vite dans un virage est surprenant parce qu'à l'arrière la roue intérieure est toujours à quelques millimètres du sol. Il n'est pas question de remettre du gaz. Alors on attend que cela se

passé, on tourne et dès que les quatre roues touchent le sol, la voiture bondit sur le virage suivant. Avec l'emploi de cardans « homocinétiques », le bruit de la transmission est atténué, mais l'ensemble n'est pas un modèle du genre.

Puisqu'il faut conclure...

D'abord tout ce qui était en options est dorénavant dans la boîte (amortisseurs à volume constant, cardans « homocinétiques », roulements à billes, barres antidévers avant et arrière).

Auto 8 « Plus »

- Base connue et éprouvée
- Voiture complète
- Réglages supplémentaires bienvenus
- Finition Tamiya
- Performances

Auto 8 « Moins »

- Equipement moteur-variateur trop juste
- Interdent pignon-couronne non visible.

Ensuite la voiture est livrée avec un moteur et un variateur... pour pouvoir rouler.

Enfin, elle supporte parfaitement les motorisations beaucoup plus puissantes. Attention quand même ! Il est préférable de durcir le servo et les suspensions, de changer le variateur pour mieux contrôler les « chevaux » et peut-être à la limite de monter un allier séparé, réglable... A part cela... tout va bien ! Et même très bien...

Georges Bohdanowicz

Une formule séduisante

