

THUNDER SHOT



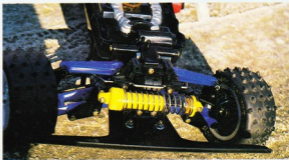
W

La marque Tamiya reste fidèle à elle-même. Depuis le Hot Shot, toutes les voitures à quatre roues motrices restent équipées du cardan central. Pour fidéliser la clientèle, cette démarche est justifiable et réduit le nombre de pièces détachées obligatoirement tenues en stock. Le « coup de tonnerre » (Thunder Shot) reprend cette conception d'entraînement en améliorant toutefois d'autres pièces sur la voiture.

FUTUR EST PRESENT

Photo ci-contre : nous retrouvons sur le train arrière les fameux amortisseurs jaunes Tamiya. D'une excellente qualité, certains pilotes les utilisent en compétition.

Photo ci-dessous : les triangles avant et arrière du Thunder Shof sont nouveaux. Ils sont plus longs et stabilisent mieux l'engin. Sur la photo adjacente, relative aussi au train avant, une barre anti-roulis seconde le monoshock.



Ci-dessus : une fixation d'axe pratique et une installation radio bien pensée.

Ci-contre : Notre Thunder Shof possède un compartiment roulier très sain facilitant énormément le pilotage.



Tour de la boîte

Il est inutile, je suppose, d'insister sur la présentation des modèles radiocommandés Tamiya. Le dessin sur l'emballage est tellement réaliste qu'on dirait une photo. Dorénavant, les pièces en métal brillantes et noires sont disposées sous blister sur le couvercle d'une petite boîte. Celle-ci contient les sachets des vis séparées par catégories et diamètres, les pneus, le variateur de vitesse mécanique et quelques autres ressorts d'amortisseurs et axes d'articulation des suspensions. La carrosserie aux formes très aérodynamiques n'occupe pas loin de la moitié du volume de la boîte. Le châssis principal, qui seul paraît bien petit, les jantes et les grappes de pièces en noir, jaune et bleu combinent l'autre moitié. La notice en trois langues, en plus du japonais, est accompagnée d'une publicité générale Tamiya présentant les options déjà disponibles pour cette voiture.

Vous comprenez maintenant le titre de cet article !

Le minimum d'outillage (la fameuse clé en croix 3, 4, 5,5 et 7 mm, l'adhésif double face, quelques colliers de serrage, les graisses (lubrification et contacts), l'huile pour les amortisseurs, etc. sont comme il se doit chez Tamiya contenus dans le même emballage.

Il ne vous reste qu'à lire attentivement les 48 étapes de montage pour brancher le pack et la radio, et vous dire : « mais... ça marche ! »

Ah, j'ai failli oublier... la radiocommande et le pack ne sont pas livrés avec... mais Tamiya n'a pas omis de vous conseiller les dimensions maxi d'encombrement des différents éléments radio.

Montage

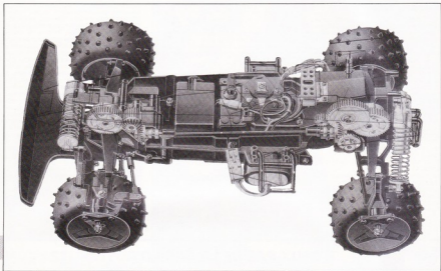
Les premières étapes parlent justement de cette installation radio. Le sauve-servo de direction et les différents supports pour les servomécanismes sont là pour faciliter le travail. Les dessins clairs avec l'inventaire des pièces à l'échelle réelle sont un exemple de prise en charge. N'hésitez pas à graisser, sans exagérer toutefois, tout ce qui tourne, pivote, bascule ou s'engraine surtout à l'intérieur des cellules du train avant, du train arrière ainsi que l'ensemble de direction.

Moteur et transmission

Le montage du moteur nécessite peut-être quelques précisions. Une platine en acier possède plusieurs percages. Deux-ci sont repérés par des nombres représentant les dif-

férents pignons qu'il est possible d'utiliser. Les percages déterminent le jeu optimal entre la couronne du différentiel arrière et le pignon moteur. C'est simple, pratique et évite les réglages minutieux. De plus, le moteur restant immobilisé dans une seule position, le déréglage dû aux chocs est impossible. Les cardans d'une longueur assez inhabituelle (les triangles sont très grands) sont repoussés vers l'extérieur par des joints toriques dans les sorties des différentiels. Ils sont donc en permanence engagés dans les axes de roues. Les nouveaux différentiels avec les pignons en métal sont maintenant totalement fermés et interchangeable entre l'avant et l'arrière. L'amortissement est confié aux célèbres corps jaunes Tamiya rendus « à volume constant » grâce aux cabochons en caoutchouc. L'étanchéité sur l'axe est assurée par deux joints toriques. Pour la suspension le type de ressort paraît bien adapté à cette voiture et la précompression se règle avec deux modales de bagues à mettre entre le ressort et le bouchon supérieur. La barre antiroulis avant étant indispensable avec un seul amortisseur sur ce train, elle est par conséquent présente. Les jantes monoblocs reçoivent les pneus sans collage. En parlant des pneus, il semble que cette nouvelle génération avec les picots bien droits et les flancs durcis répondent parfaitement à l'attente des





12

utilisateurs. Ils accrochent aussi bien en salle qu'en extérieur.

Carrosserie

Ici on peut parler pratiquement de deux carrosseries. Une, interne, enlève toute la radio-commande sur le haut du châssis par une vis de fixation (pourquoi pas un clip à l'avant ?) et protège ainsi tous les organes électriques des projections. La deuxième — la vraie — doit sortir des studios les plus futuristes d'Hollywood. Ses lignes toutes en courbes, ses formes arrondies avec la bulle pour le pilote font plus penser au gentil ET qu'au tonnerre de feu. L'ensemble bien noir avec les triangles bleus et les amortisseurs jaunes donne une apparence sobre. Mais efficacité, es-tu là ?

Tour de piste

J'ai déjà piloté un Thunder Shot en intérieur et son comportement routier me laissa une agréable impression de facilité de pilotage. Ce deuxième contact avec cette voiture confirme mes remarques précédentes. Les grands décalètements des triangles limités toutefois par la construction sont là et bien là. Les petites déformations de la piste sont effacées et les sauts de 20 à 30 cm de hauteur ne lui font pas peur. Les pneus accrochent bien sur toute nature de sol. Le bruit de la transmission dû aux divers cardans est toujours aussi impressionnant mais un peu de graisse limite celui-ci. Sur la balance, l'ensemble affiche 1,680 kg avec la viasserie

d'origine. Le seul amortisseur à l'avant a fort à faire et en virages serrés la roue intérieure arrière se soulève très souvent. Pour combattre la perte de motricité, il faut rendre le différentiel arrière plus dur qu'à l'avant. N'hésitez donc pas à le remplir de graisse. En accélération, les suspensions assez souples plaquent l'arrière au sol et la puissance, très raisonnable du moteur standard livré dans la boîte, rend la voiture sous-vireuse. Ce comporte-

l'avant est assez souple, les roues restent en contact avec le sol et la voiture effectue son virage en s'élargissant légèrement. Ce comportement assez sous-vireux est préférable aux têtes à queue connus sur d'autres voitures à moteur central.

Conclusion

Le Thunder Shot est une évolution logique des voitures au 1/10 électrique. La concentration des masses le long de l'axe de la voiture, la compensation du poids du moteur par le pack décalé, l'immobilisation rapide de ce dernier, les longs triangles et les pneus très accrocheurs témoignent d'une évolution des voitures Tamaya vers la compétition. Cette approche faite avec le Boomerang et le Big Wig s'est encore approfondie avec le Thunder Shot. Le dessous de la voiture est très bien protégé, l'épave de direction supprime presque totalement les changements de picement en enfonçant le train avant. La prochaine étape ce sera un Thunder Shot avec les options et puis après... l'Avante... peut-être. Sûrement...

Georges Bohdanowicz

Auto 8 « plus »

- larges triangles ;
- nouveaux différentiels ;
- carrosserie ;
- facilité de montage et de conduite ;
- bonnes performances ;

Auto 8 « moins »

- bruit de transmission ;
- absence de roulements ;

ment est bien sécurisant pour le pilote. Pour mener le Thunder Shot à très vive allure, je vous conseille d'assouplir l'avant en mettant une entretroise droite, de freiner énergiquement à l'entrée du virage et de n'accélérer qu'à partir du milieu. Le transfert de masses vers l'avant au freinage rend ce train plus directif et permet de serrer l'entrée du virage. L'accélération soulagera ensuite le train avant et chargera le train arrière. Comme

THUNDER SHOT