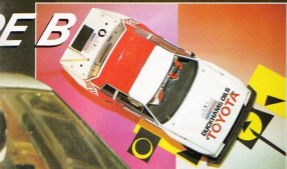


# ***TOYOTA CELICA GROUP***



***TAMIYA PERSISTE ET SIGNE***



*Fourquoi changer une équipe qui marche ? Un moteur hautes performances associé à une mécanique de pointe, voilà le cocktail désormais habituel chez le constructeur Japonais Tamiya. Souvenez-vous il y a quelques mois, nous vous avions présenté la Porsche 959 vainqueur au rallye Paris/Alger/Dakar 87. Aujourd'hui c'est une Toyota Celica à transmission intégrale qui n'a rien à envier au modèle qui l'a précédée. Ne cherchez donc pas dans les modèles grandeur.*

Cette groupe B n'a existé qu'en version 4x2 (propulsion). Si la nouvelle réglementation a exclu ce type de véhicule du championnat du monde des rallyes, c'est à ce moment que la fiction dépasse la réalité, puisque les quatre roues motrices de cette Toyota vous invitent à la conduire (pardon !) à la piloter, pourquoi pas sur les pistes africaines au sable rouge, ou bien tout au long des milliers de virages de la Corse.

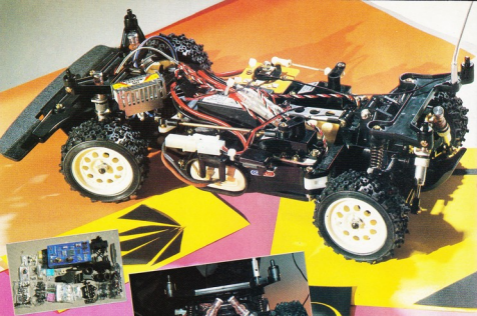
**« Pour ce faire »**

Ouvrez la boîte qui, soit dit en passant, est magnifiquement décorée et de plus vous donne des détails sur le montage de la mécanique. Pas de panique. La quantité de sachets contenant la visserie, rondelles, clips et autres petites pièces est impressionnante. Mais avec un peu d'ordre et quelques petits couvercles de boîtes repérés, du genre boîtes de diapositives, il vous sera facile de procéder à l'assemblage sans vous mélanger les crayons. Toutes les étapes sont parfaitement décrites dans la notice (en quatre langues, excusez du peu) qui accompagne le kit. Vous pouvez désormais prendre votre première leçon de japonais, d'allemand ou bien d'anglais.

A noter toutefois que chaque opération représentée est accompagnée en marge à gauche de la nomenclature des pièces nécessaires. En un après-midi, vous aurez terminé le montage de la mécanique sauf, si comme moi, vous ne serez pas assez le 1<sup>er</sup> différentiel à billes. Cela vous obligera à redémonter la partie arrière du véhicule. En dehors d'un ensemble radio 2 voies et du petit outillage habituel, vous n'avez besoin de rien d'autre.

Tamiya vous fournit même le lubrifiant pour les pièces qui doivent être graissées. Si d'aventure il vous arrive d'égarer une vis, rondelle, ou faire sauter à travers la salle à manger un clips

*Belle de couper le souffle, la Toyota Celica est digne de sa grande sœur la Porsche 959. De par la précision des détails, Tamiya apporte une nouvelle dimension dans la fabrication des carrosseries en lesan.*



Un grand nombre de pièces, mais un montage facile et rapide. Les amortisseurs à volume constant remplissent parfaitement leur rôle sur les pistes...



106



### Auto 8 plus

Simplicité de montage  
Moteur hors pair  
Notice explicite  
Modèle performant

### Auto 8 moins

À vrai dire, peut-être le manque de place, mais on n'a rien sans rien.

récalcitrant, sachez qu'ils ont été prévus en quantité suffisante et que par conséquent, les distraits ne se trouveront pas à court. Ce n'est pas une raison pour en mettre partout !

### « Toute la technologie d'un groupe B en 38 cm »

À chaque extrémité de la partie centrale contenant le moteur (un RX-540 VZ Technipoid fait sur les bases du fameux Mabuchi 540) et le compartiment accus, se trouvent les carters renfermant toute la pignonerie (montée sur roulements, bonjour le guidage !) et les différentiels au nombre de trois. Deux sont à pignons et un à billes. Sur cette partie centrale vient se greffer la radio. Son installation ne pose vraiment aucun problème. Pour ma part, j'ai utilisé une « Techni-plus » de T2M, voiles, équipée du système BEC (Battery Eliminator Circuit). Comprenez éliminateur de batterie. Ce système permet d'alimenter le récepteur par

la batterie de propulsion et fournit un courant stabilisé. Il a également pour avantage de diminuer le poids embarqué.

Les pneus qui équipent les jantes sont à coller à la cyanoélite, le montage des roues est très rapide : quatre écrous nylitop et le tour est joué !

Mais ce qui va donner de la gueule à la bête, c'est la carrosserie, en Lexan, dont les passages de roues sont prédecoupés (photo 1). Maintenant à vos pincesaux, car arrive le moment de donner la vie aux pilotes et copilotes, et aussi de les habiller. Libre cours sera donné à votre imagination. Et pourquoi pas un beau brun aux yeux bleus accompagné d'un blond à moustaches ? Pour ce qui est de la carrosserie, ne vous y trompez pas, c'est par l'intérieur qu'il faut la peindre. Commencer par les couleurs les plus foncées. Enfin tout cela est parfaitement détaillé dans la notice. Je ne vais donc pas expliquer la marche à suivre.

### « En route pour les milles lacs, la Bandama et... »

Contact, les phares allumés, 5/4/3/2/1/Go ! Le souffle coupé, le blond à moustache hurle « 80 » « GAUCHE », à fond tout droit ». Vous y avez cru n'est-ce pas ? Moi aussi. C'est pourquoi le premier tas de sable que je vois sera pour moi. Je ne vous raconte pas la tête des petits chérubins en voyant passer devant eux ce monstre qui se joue des bosses un peu « Hard », la bête étant équipée d'amortisseurs à volume constant remplissant parfaitement leur fonction. Conserver le cap ne pose pas de problème, et lorsqu'il est question d'éviter la première couche Pampers qui surgit du sommet d'une dune, la direction n'a rien à envier aux amortisseurs quant à l'efficacité. Bon et bien maintenant je crois que tout est dit, il ne vous reste plus qu'à essayer de votre côté et je suis certain que c'est pour bientôt, pourquoi pas Noël ?

Jean-Pierre Sneuw