

TAMIYA VANQUISH

Après avoir frappé très fort avec l'Avante, il était nécessaire, pour Tamiya, de continuer sur la même lancée et de proposer des engins performants, tout en restant évolutifs, afin de bénéficier des nombreuses «Hop Up Options»!





AUTO8
ESSAI

SANS COMPLEXE!

Un Vanquish équipé de toutes les Hop Up Options (visserie titane, châssis et platine carbone, amortisseurs à volume constant, moteur modifié, etc). Du tout bon pour la compétition.

Parler d'une nouvelle génération d'engins n'est pas un terme trop fort pour les dernières productions de Tamiya que sont les Avante et Vanquish. En revanche, dire que ce dernier est une version bas de gamme du premier serait inexact. Le mot « évolution » serait plus approprié, sans pour autant contredire la notion de simplification : en effet, exit, par exemple, les nombreuses rotules de l'Avante, magnifiques, certes, mais fragiles et pas véritablement plus efficaces que les habituels bras articulés.

Montage 5 Etoiles

C'est le minimum que nous puissions décerner à Tamiya pour le montage. Pas une étape de celui-ci ne nous a posé le moindre problème, grâce à la qualité des pièces et à une notice aux illustrations extrêmement précises. Nous y sommes habitués, certes, mais cela fait toujours plaisir et il est bon de vous le signaler encore une fois.

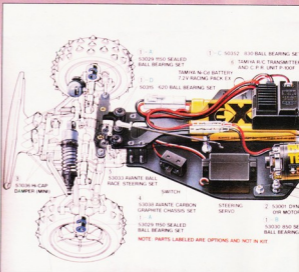


Dans la cellule arrière se trouve le différentiel central à billes. Une telle option entraîne l'adoption d'un cardan central dont vous apercevez la sortie sur notre photo.

On attaque directement dans le vif du sujet par la cellule AR et le diff. central. Ce dernier, à serrer suffisamment, reprend les principes des diffs utilisés en 1/12 : deux rondelles en acier solidaires de chacune des sorties, pressent 6 billes logées dans la couronne principale, le tout associé à une contre-butée à billes. Les sorties dont nous avons parlé entraînent d'un côté le diff à pignons et de l'autre le cardan central. Celui-ci entraîne à l'avant le même type de différentiel à pignons... droits. Une fois de plus, l'innovation n'a pas effrayé Tamiya et par rapport aux pignons coniques classiques on obtient deux diffs compacts et absolument libres. A propos de la pignonnerie, le module (du 0.6) concilie parfaitement robustesse et performances, un bon point. Tout est guidé, soit par des roulements à billes, soit par de bons paliers, assurant un alignement parfait. La rigidité du plastique des cellules et le soin apporté aux montages ne peut qu'améliorer tout cela. Un tube de graisse céramique permet de parfaire la douceur de la transmission.

Transmission

La solution retenue par Tamiya, contrairement à tous les autres constructeurs en vogue, c'est l'association d'un cardan central à des couples coniques, avec adjonction d'un diff médian à billes. Quel

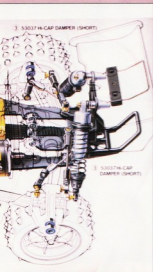


Le train avant est équipé de deux amortisseurs hydrauliques, de cardans articulés, d'une barre anti-roulis, etc. Que demander de plus... sinon des biellettes à pas inversés.

de plus normal, me direz-vous, puisque l'Avante utilisait déjà ces mêmes principes. Mais qu'en est-il du rendement de tous ces pignons ? Après en avoir parlé avec plusieurs pilotes, il nous semble que le rodage est primordial pour obtenir une bonne liberté de transmission. N'hésitez pas à vider un pack d'accus avec le 540 d'origine, en deux fois. D'abord 3 éléments (soit 3,6 V) puis les 3 autres éléments. Ceci achevé, l'ensemble des divers engrainages s'est mis en place, la graisse est bien répartie et le résultat semble très satisfaisant. Sur la piste, l'automobile est à la hauteur — aidée par un 540 peu gourmand — et le Vanquish passe devant nous dans un silence étonnant pour ce type de transmission. Les cardans

AV sont « homocinétiques » et les arrières à boules goupillées. Pour ce qui est des noix, nous n'avons pas droit aux habituelles vis afin de les solidariser aux sorties des diffs, mais à un entraînement par cannelures fiables et sans jeu. L'accessibilité de la mécanique est étonnante. Les ponts AV et AR peuvent être ouverts en un tour de main afin d'avoir accès aux diffs et aux cascades de pignons. Bien joué !

Seul le moteur nous a paru un peu trop « enfermé », en tout cas sur la version d'origine, puisqu'avec le châssis carbone, l'ensemble devient plus aéré. En effet, le châssis est ici réalisé en plastique injecté du style baignoire, fermé par le dessus à l'aide de la platine radio.



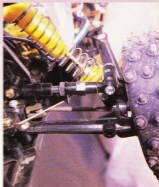
Suspension

A l'avant — commençons par le plus classique — nous trouvons un bras inférieur et une biellette supérieure (dommage que l'axe fileté reliant les deux rotules ne soit pas équipé de pas inversés), à droite comme à gauche. Les supports de fusées, de même que ces dernières, sont de formes particulièrement étudiées, afin de correspondre à ce qui se fait de mieux en matière d'épure de suspension, braquage, etc. Les triangles semblent inclinés juste ce qu'il faut.

A l'arrière, cocktail de bras tirés et de triangles, avec une réalisation impeccable: rotules, plastique rigide, bons ajustements. Les biellettes de carrossage sont, comme à l'avant, réglables. Une protection arrière empêche les chocs violents directs.

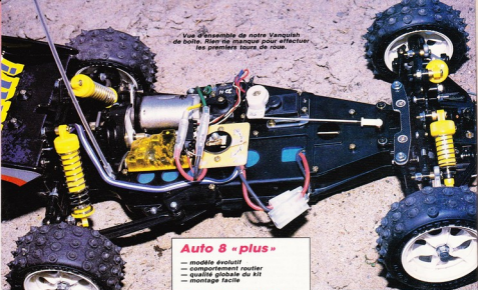
Les deux trains sont assistés par des barres anti-roulis subtilement ancrées et les positions des amortisseurs nous ont paru bien choisies.

Sur la piste, l'ensemble exécute magnifiquement son travail. Sur l'Avante, et malgré l'antidive, le train AR avait parfois tendance à s'écraser à l'accélération, lors de l'utilisation d'un amortissement souple, pourtant nécessaire à un bon comporte-



Même triangulation arrière que sur l'Avante mais sans les rotules Unibal. Excepté le moteur, l'accessibilité à la transmission est exemplaire.

Vue d'ensemble de notre Vanquish de boîte. Rien ne manque pour effectuer les premiers tours de roue.



Auto 8 « plus »

- modèle évolutif
- comportement routier
- qualité globale du kit
- montage facile

Auto 8 « moins »

- accessibilité et refroidissement moteur
- moteur trop « léger »

ment sur une piste bosselée. Ici, il n'en sera rien et le comportement ne souffre d'aucune critique particulière: pas de déléstage des roues, aucun signe de survirage. Mais ne nous emballons pas, pour l'instant nous n'essayons pas sur la piste. Cela sera pour plus tard!

Accus en long

Vous le savez, la mode actuelle — en 4 x 4 tout terrain du moins — est aux packs d'accus en 2 x 3 éléments. Tamiya prend le contre-pied en proposant une très bonne répartition des masses utilisant un pack en stick, monté dans le sens du châssis. Les tests faits sur l'Avanté dans cette configuration avaient semblé positifs, donc pourquoi changer ?

Relié au pack, le variateur mécanique. Production habituelle, livrée sur beaucoup de modèles, il offre les marches avant et arrière et plusieurs vitesses intermédiaires. Les pistes sont protégées par un petit ballon en caoutchouc, que nous n'avons pas mis pour les photos. Les résistances — afin de bien « respirer » ont été reportées tout à l'arrière du véhicule. Le moteur, un 540 S antiparasité de l'intérieur, assure un travail correct, mais — disons-le — nous aurions souhaité quelque chose de plus puissant.

Finition

La carrosserie très aérodynamique couvre correctement les éléments sensibles: servos, variateur, etc. Nous l'avons peinte en noir, puis décorée sans peine, grâce à la planche d'autocollants fournie. A propos de peinture, nous avons utilisé le noir brillant en spray Tamiya, prévu pour maquettes. Ne faites pas la même erreur et achetez plutôt la bombe prévue pour le Lexan, sous peine de voir de vilaines écaillures apparaître.

Aucun problème pour l'installation radio, tout est livré, et même la longue tige reliant le servo au système de direction se place sans problème.

Les roues à changement rapide de l'Avanté ont disparu (car trop lourdes et trop larges) au profit de jantes blanches superbement ouvragées et très rigides, de surcroît. Notons d'ailleurs que les hexagones de fixation, à l'intérieur des jantes, sont compatibles Kyosho, avec cependant des déports différents qui entraînent une modification des voies. Les pneus Tamiya à picots n'offrent pas de surprise et seront à l'aise sur des terrains un peu gras. Sur piste en terre dure leur comportement est plus qu'honorable (avec, en plus, une bonne motricité) mais le taux d'usure est important.

Go!

Le rodage achevé, nous figurons les trims et lançons l'engin sur la piste. Une première impression: la stabilité. Le train AR ne bouge pas, que ce soit en grand virage ou lors des accélérations pour remise en ligne droite. Sur ce dernier point, le diff central entre certainement en ligne de compte. L'ensemble variateur mécanique + 540 S limite quelque peu les possibilités mais l'on peut « apprécier » une bonne vivacité, redant l'engin apte à tourner très fort dans les parties en épingle, si le pilote le souhaite. Le débattement de la direction et les picots pointus des pneus AV n'étant pas étrangers à ce bon comportement. Les sauts se font correctement et l'amortissement est satisfaisant, peut-être un peu dur avec les ressorts équipés de la grosse entretoise jaune à l'arrière, que nous avons posée

d'origine. Tout rentre dans l'ordre lorsqu'on la retire, comme l'indique d'ailleurs la notice! Nous n'avons pas pu bénéficier à temps des options décrites dans le paragraphe suivant, mais gagnons que le comportement routier du Vanquish n'en sera qu'amélioré: gros volume d'huile, inertie plus faible, précision plus grande de la direction, c'est très logique.

Pièces optionnelles

Nous vous le disions au début de l'article, Tamiya propose de nombreuses options qui équipent les Vanquish officiels. Plutôt que de vous les indiquer dans un ordre quelconque, je vais vous les énumérer dans celui qui me paraît — mais c'est un avis personnel — le plus logique.

Kit carbone: Châssis plat + platine radio en carbone et d'un coup le Vanquish paraît plus clean, plus Pro. Avec en plus la rigidité et quelques grammes enlevés.

Kit roulements: Les paliers sont remplacés par des roulements: classique, mais indispensable pour la compétition. Pour la direction, moins de jeu et plus de précision.

Amortisseurs gros volume + Huile silicone à viscosité constante: l'amortissement dans les passages difficiles ne peut être qu'amélioré, et signale l'excellente fabrication des amortisseurs.

Cardans homocinétiques AR: L'assurance d'un fonctionnement plus doux et plus fiable.

Visseries titane et alu: Encore plusieurs grammes en moins.

Nous passerons sur les variateurs et moteurs japonais proposés dans la notice, puisque dans ce domaine l'utilisateur fera un choix beaucoup plus personnel, dicté par des critères qui sortent du cadre de ce « buggy test ».

Denis Blandin