

TAMIYA WILLIAMS HONDA



La championne au 1/10^e

La piste électrique au 1/10 ce n'est plus nouveau, puisque Tamiya a sorti ses premiers modèles il y a maintenant deux ans. C'est toujours une spécialité de ce fabricant innovateur qui propose déjà une maquette de la Williams Honda FW 11B, championne du monde de F1 avec Nelson Piquet.

Pourquoi suivre la foule lorsqu'on se sent assez fort pour tracer sa propre piste ? C'est probablement la philosophie de Tamiya qui ne se contente pas de produire des voitures bien dans la « norme ». Ce fabricant explore simultanément plusieurs voies, dont celle de la piste électrique 1/10. Après tout, l'idée n'est pas mauvaise pour donner une nouvelle impulsion à la voiture de piste. Puisque les seules voitures disponibles sont celles de Tamiya, il est possible de courir entre amateurs sans avoir affaire aux gros du coin. Rien à modifier, c'est bien inutile puisque tout le monde se retrouve avec le même matériel et que l'on peut se concentrer sur les réglages et le pilotage.

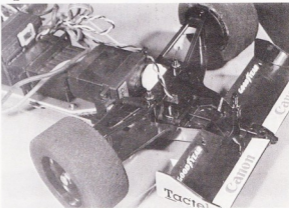
Remarquez d'ailleurs que c'est presque la même chose avec les pro du 1/12, à la petite différence près qu'ils ne se retrouvent au même niveau de matériel que parce qu'il est pratiquement impossible d'aller plus loin. En complexité comme en coût.

Avantage donc aux « grandes » 1/10 Tamiya pour ceux qui ne font pas de la compétition une maladie. En prime, une voiture comme la Williams Honda qui vient de sortir n'est pas loin d'une véritable maquette où le fabricant a mis tout son savoir-faire. Et en plus, la performance est au rendez-vous.

Une autre échelle

Impossible de s'y tromper, c'est bien du Tamiya ! De l'emballage au moindre accessoire, tout respire la perfection. Le châssis est conforme à ce que l'on attend d'une voiture de bonnes performances : époxy (noir, mais ce n'est pas du carbone), visserie à tête fraisée, bloc arrière à amortisseur, c'est du sérieux. La carrosserie en Lexan est celle de la Williams Honda F1 de 1987. Pas la précision d'une carrosserie en ABS injecté, bien sûr, mais une précision et une finesse de détails inhabituelles qui permettent d'en faire une maquette tout à fait présentable.

Maquette. C'est bien le but de l'opération. La planche de décalcomanies est digne des meilleures maquettes, fixes qui ont rendu célèbre le nom de Tamiya. Seule concession à la commodité : c'est de l'adhésif et non du transfert, indispensable pour que ça tienne bien sur le Lexan. Je ne vous détaillerais pas toute la boîte, c'est bien inutile, ce serait probablement plus long que les deux heures et demie qu'il m'a fallu pour terminer l'ensem-



Train avant classique à petits ressorts de suspension. Le bon servo direct habituel à Tamiya assure une direction précise.

Cisseurs : Rien que des vis noyées dans le châssis époxy et un réglage de souplesse bien conçu : les legs de la compétition ont été bien assimilés.



ble roulant. Après, c'est affaire de ciseaux et de pinceaux pour figurer la Williams (pour nous) — Honda (pour les Japonais) à l'image de celle de Piquet ou de Mansell. Même les décorations différentes des casques sont prévues !

N'oublions rien

Là, je m'emballe. Quelques mots pour vous expliquer la voiture. Rapidement. La base du châssis est composée de deux plaques d'époxy collées et vissées. Tout le bloc avant s'encastre dessus, il comporte aussi bien l'aileron que les triangles inférieurs. Ceux du dessous sont ajourés pour ressembler à ceux d'une F1, mais en plus gros évidemment, la résistance est impérative. J'excuse. Chaque fusée est suspendue par un petit ressort

placé sur son axe. Technique classique, il n'est pas nécessaire d'innover à tout prix quand ce qui existe fonctionne bien.

L'aileron porte des déflecteurs en Lexan permettant de faire varier l'appui et mieux maîtriser la directivité.

Le bloc arrière porte le moteur (un Johnson qui vaut largement un Mabuchi standard) et tout l'ensemble de propulsion. Les roulements à billes ne sont pas en option, vous apprécierez... Différentiel habituel à pignons, réalisation mécanique parfaite, on a tendance à ajouter : « bien entendu ».

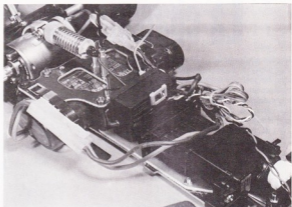
Le bloc est fixé au châssis en époxy avec un réglage de la souplesse en torsion, facile à ajuster en comprimant plus ou moins un bloc de caoutchouc. En haut, un petit amortisseur Tamiya le rend solide de la platine supérieure. Classique mais parfaitement fait.

La platine supérieure en époxy, outre la fixation de l'amortisseur, permet de tenir la batterie placée presque exactement au centre de gravité.

Ne cherchez pas dans la boîte, il n'y a pas de variateur mécanique. Il n'est même pas prévu. Pas de quoi en faire un drame, vivez moderne ! Les variateurs électroniques actuels ne méritent pas qu'on les délaisse. D'ailleurs la notice montre l'installation d'un récepteur et d'un variateur « classique » ainsi que celle du nouveau bloc CPR (variateur et récepteur intégrés) de chez Tamiya, bien sûr.

Pour ma part j'ai mis ce que j'avais, à savoir le petit récepteur Graupner Laser et le nouveau variateur Acoma AT-1. J'oubliais le servo de direction monté avec le servo-servo Tamiya habituel. Récepteur et variateur sont fixés directement sur le châssis en époxy. Pour terminer, on colle les pneus sur les jantes, on monte le tout sur une perçuse (une jante à la fois, évidemment !) et on « tourne »

Le variateur Accos trouve tout naturellement sa place sur le châssis. L'amortisseur de la cellule arrière est bien visible.



Le diil à pistons Tamiya fonctionne aussi bien et la fixation des roues est parfaitement réalisée. Attention : l'airain arrière déborde est exposé aux chocs !

souhaite que l'évolution ne suive pas l'exemple des autres. Pour la course, c'est sympa. On peut bien entendu choisir entre les Williams-Honda de Piquet et de Mansell. Tamiya propose aussi sur le même châssis les deux Lotus-Honda si le fabricant japonais s'en tient aux F1 équipées d'un moteur nippon on peut espérer pour bientôt la prochaine monture de Prost et Senna. Encore un peu et on pourra refaire le Grand Prix d'Adélaïde ou celui du Brésil. Les voitures électriques sortent de l'anonymat !

les pneus avec du papier de verre. Jusqu'à ce qu'ils soient bien ronds. Reste alors le plus important, la décoration de la carrosserie. Pas de précipitation, c'est vraiment ce qui fait la spécificité de cette pistarde au 1/10 avec sa taille. Une 1/12 à côté ressemble à une naine !

Toutes pistes

Elle est si grande, la Williams, qu'on a bien vite envie de la sortir du gymnase où on voudrait trop la confiner. Piste de thermique, parking de supermarché comme à l'époque des débuts de la voiture RC, tout est possible. La grande taille n'a que des avantages, aussi bien pour la visibilité que pour le côté spectaculaire. On pourrait craindre que cela nuise à la vivacité. Même pas. La Williams est suffisamment vive et rapide pour rejeter toutes les critiques de ce côté, avec une bonne autonomie en prime. Ne faites pas l'erreur de monter un moteur modifié à la place du Johnson d'origine : de toutes façons vous n'avez pas à le comparer à un autre modèle sinon, justement, aux autres 1/10 de chez Tamiya qui sont équipées du même moteur. C'est ça, l'intérêt. Pas de course à l'armement, les frais d'utilisation se borneront au remplacement des pneus usés, c'est tout.

Les réglages disponibles permettent d'arriver rapidement à un comportement satisfaisant sans nécessiter toutes les connaissances d'un pro, c'est tout de même mieux qu'une multitude de réglages difficiles à coordonner. On reconnaît là la philosophie de Tamiya : faire performant, mais sans restreindre l'utilisation aux spécialistes. Dans ce cas, c'est parfaitement réussi.

Sympa, non ?

Cette pistarde électrique a de quoi revivifier le monde un peu sclérosé du 1/8 comme du 1/12. C'est un peu un retour aux sources et je

Auto 8 « + »

- Montage ultra-facile.
- Taille super-sympa.
- Accent « maquette » prononcé.
- Pas besoin d'option ni de moteur modifié (et coûteux).

Auto 8 « - »

- Quasi-obligation d'un variateur électronique.
- A quand les autres écuries ?

