

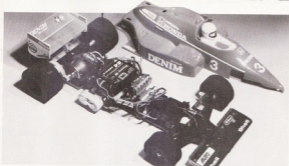
ROAD WIZARD F.1 TAMIYA 1/10

LA PISTE ELECTRIQUE



Aussi belle qu'une F1.

A CIEL OUVERT...



Une échelle peu commune mais une fluidité de ligne remarquable.

Distribuée désormais par T2M, la gamme Tamiya vient de s'enrichir de deux nouveautés. Un nième tout-terrain, dont nous aurons l'occasion de reparler, et une pure pistarde électrique assez surprenante. D'abord par l'échelle choisie, le 1/10, identique à celle des TT qui popularisent la radiocommande, surtout auprès des jeunes. Ensuite parce que ses dimensions générales en font un engin idéal pour goûter aux joies du pilote « pur et dur », c'est-à-dire pointu et exigeant, mais en extérieur. C'est ça la vraie nouveauté.

Les horlogers de Créteil

J'ai la chance de pouvoir roder assez régulièrement dans un des temples de l'électrique au 1/12 français : le club de Créteil, et de voir à l'œuvre les « pros » de la discipline la plus exigeante qui soit au niveau du pilotage. De Bohdanowicz à Rosas en passant par Jean-Michel Fraisse. Détailler le degré de préparation de leurs autos, aussi bien que les regar-

der vider un peck, est un pur régal. Seul regret : ne pas pouvoir jouir de ce spectacle, et surtout y participer, autrement que dans l'ambiance confinée d'une salle omnisports, avec pour tout ciel une rangée de tubes fluorescents. Au début de la propulsion électrique, de nombreuses autos au 1/8 étaient adaptables à l'électro. Nos amis allemands ont longtemps creusé dans cette voie, et actuellement, quelques modèles restent adaptables, notamment — et pour ne citer qu'elles — certaines productions de Micro-Racing. Mais le handicap de cette échelle, en matière de poids « mort » minimal (châssis, roues, arbres, roulements, etc.) rend leur adaptation très onéreuse (moteurs et accus spéciaux), et les pratiquants restent isolés. Des nécessités d'endurcir les organes de suspensions, s'est fait le passage, pour les TT, de l'échelle du 1/12 au 1/10. Quoi de plus logique que de développer des produits « piste », exploitant moteurs et accus largement répandus, pour introduire — en réalité introduire à l'exportation — une nouvelle discipline pratique à l'extérieur ? C'est ce que fait Tamiya avec sa Road Wizard F-1, qui s'offre le luxe de débarquer dans nos vitrines avec une esthétique de formule, inconnue des performeurs du 1/12.

Japon en boîte

Ca devient une litote, mais les boîtes japonaises, c'est décidément l'extase. Pour une auto au 1/10, vous avez droit à une boîte qui fait carrément le double de celle d'une piste 1/8 thermique, les dessins dans le mode hyper-réaliste américain sont d'une précision supérieure à la meilleure photo possible, bien qu'une prudente mention en anglais indique qu'il s'agit « d'impression d'artiste », et que le modèle terminé peut ne pas correspondre exactement à l'illustration. Mon commen-

taire : tu parles, prudent Japonais, ces seules illustrations suffiraient à faire un montage de l'auto zéro-faute !

À l'intérieur, le spectacle continue : pièces principales sous blister, avec le nom imprimé dessous, des fois que... et visserie et petites pièces en sachet sur lequel sont agrafés des charts avec le contenu à l'échelle 1/1, aux fins d'identification. Avec la quantité pour chacune, évidemment. Et de l'outillage — une clé en croix qui combine 5,5 + 7 + 3,2 + 4, et des fournitures — graisse, colle, ty-rap. Détail : beaucoup de petits composants sont annoncés en quantités supérieures à celles nécessaires au montage du modèle, pour constituer une « réserve de maintenance », inutile de préciser que tout est de première qualité, que nous ne constaterons aucun manque, et qu'en plus, bonne surprise, l'auto est livrée avec deux carrosseries et deux ailerons, et trois jeux complets de stickers pour la déco.

La boîte ne contenait pas de texte en français — mais c'est un travail en cours chez T2M — ce qui n'empêche pas la notice/guide de montage anglo-japonaise d'être limpide.

Châssis

Il est en époxy, mais la résine est teintée en noir, et le tissu de verre en tissage de larges nappes. Un renfort rectangulaire doit se coller dans la partie avant pour le rigidifier. À l'arrière, une découpe de forme complexe « affaiblit » pour lui donner la souplesse nécessaire à une bonne accroche de l'auto. En réalité, le châssis ne couvre pas l'auto entièrement : il s'encastre dans une pièce moulée très élaborée qui regroupe en une seule injection la partie inférieure du train avant, et l'aileron/pare-choc. La forme de l'encastrement, et la précision de l'usinage et du moule garantissent un alignement parfait. Toute la visserie sous châssis est à tête fraisée.

Bloc arrière

Tamiya a prévu de protéger la pignonnerie et le bloc moteur en intercalant entre ce dernier et le châssis une plaque de protection en lexan dont la forme apporte également un appui aérodynamique, comme au bon vieux temps des recherches sur l'effet de sol. Cette protection pourra être gardée telle quelle, transparente, ou peinte en noir, voire de la couleur de la carrosserie. La garde transparente préserve la silhouette « pistarde longiline » de l'engin. Les flasques latéraux du support moteur doivent impérativement être assemblés sur un plan de travail... parfaitement plan, mais là aussi, la qualité des usinages garantit un montage d'équerre même si vous bricolez à main levée ! L'axe arrière tourne sur deux roulements.

Le différentiel est à pignons coniques classiques, en nylon, préférables à n'importe quel

diff à bille compte tenu de la destination outdoor. La roue côté différentiel est fixée sur une petite merveille de moyeu adaptateur qui emprisonne deux coussinets miniatures, parfaitement remplaçables par des roulements, et qui sert de butée au mécanisme de diff, permettant d'en régler éventuellement la dureté avec une excellente stabilité dans le temps. Ce détail suffirait à lui seul à justifier la réputation de Tamiya... et des produits japonais en matière de raffinements. Le bloc arrière une fois assemblé sur le châssis est très rigide, et le 540 S prend facilement place avec son 16 dents dural qui donne un rapport de base passe-partout.

Le bloc supporte également la fixation d'aile-ron, et un arc-boutant qui reçoit un superbe amortisseur double-effet/volume constant qui le reliera à la platine supérieure radiolaccée, pour calmer les ardeurs vibratoires du châssis. Un montage désormais classique, parfaitement réalisé.

Train avant

Les fusées — asymétriques — coulisent verticalement sur un axe à ressort qui leur donne un débattement de quatre millimètres. Là aussi, du classique à comparer à la génération précédente des pistards au 1/12. La finesse apparente de la traversée supérieure dissimule bien une résistance que les essais pas toujours orthodoxes ne prendront pas en défaut. Les tringleries de direction sont fixées par le dessous, sur chapes à rotules réglables.

A ce stade, l'auto peut recevoir ses roues pour juger de son aspect général : les dimensions générales sont nettement supérieures à ses homologues au 1/12, et la ligne ultra-basse contraste avec le premier TT électrique venu.

Platine supérieure

Elle est reliée au bloc arrière par l'amortisseur de châssis, et va supporter les accus grâce à deux ty-rap « déverrouillables », ainsi que le récepteur radio. L'inspiration des 1/12 continue avec un redresseur acier fixé pratiquement à la verticale du centre de gravité.

Installation radio

Difficile de faire plus universel : les dimensions du modèle autorisent le montage de pratiquement n'importe quelle radio et servo, sans les contraintes du 1/12. De plus, les supports de servos sont un condensé de matière grise japonaise : avec un moulage unique, six possibilités de montages différentes !

Les deux servos prennent place directement sur le châssis, dos à dos. Pour la direction, universalité toujours, avec la même grappe de pièces qui est contenue dans la boîte du Tamiya Frog : ça passe sur tous les servos, avec des moyeux différents pour toutes les marques du marché, deux anneaux brisés qui servent de ressort de rappel (un dur... et un moins dur = un TT, un pisté), et deux bras de palonniers multibras dont un déporté, qui ramène les efforts de la tringlerie pratiquement au niveau de la sortie de l'axe de servo.

Moins de porte-à-faux égale moindre usure du palier de sortie.

Le servo de gaz reçoit directement le variateur avec une surface décente de double-face (livré dans le kit) et assuré par un ty-rap long (livré dans le kit...). Ce variateur est un modèle du genre : fil résistant à section plate, marche avant progressive, plage morte suffisante avant l'entrée en fonction du frein, marche arrière. Les pistes de contact sont tout simplement des pièces métalliques



L'amortisseur de châssis.

matricées, et non un circuit imprimé, avec arêtes abattues pour faciliter la circulation des deux plots d'alimentation du moteur. Ces derniers sont supportés par un palonnier taillé dans la même matière que le châssis, et chargé par des ressorts correctement tarés. L'élément résistant peut être changé très rapidement, puisqu'il est fixé par deux vis de deux millimètres. Bel ouvrage... Dernier raffinement, le variateur comporte un radiateur alu très efficace, monté verticalement, et dont l'emplacement coïncide avec des prises d'air pratiquées dans la carrosserie, juste derrière la tête du pilote.

Battery Eliminator circuit

La Road Wizard F.1 est évidemment prévue pour alimenter sa radio sur le pack de propulsion. Mais là où nous nous limiterons à glisser une diode sur le circuit d'alim pour faire chuter la tension fournie de 0,8 volt, les Japonais raffinent avec le Battery Eliminator System. La plupart des marques de radio livrent là-bas des récepteurs qui arborent le sigle « BEC », et qui intègrent un régulateur 6 volts, à la fois pour l'alimentation du récepteur lui-même et pour la fourniture d'énergie aux servos. Ou bien des faisceaux interrupteurs « BEC », sur lesquels sont câblés des composants qui remplissent le même rôle. Tout ça avec les connecteurs ad-hoc qui évitent de manipuler le fer à souder. Ces accessoires étant optionnels, mais ne devant pas tarder à débarquer dans nos contrées, nous avons... soudé une diode, selon la loi du moindre effort, et monté un inter, contrairement à

l'habitude, l'emplacement que lui a réservé Tamiya étant trop beau pour être laissé vide. Le câblage de la radio se terminera en bobinant proprement les longueurs de cordon en excès, assujetties avec les ty-rap... livrés dans le kit.

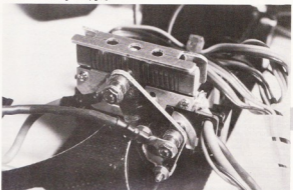
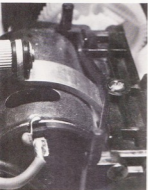
A noter : tout le faisceau « puissance » est en fil de forte section, ultra-souple, gaine silicone, comme les protections de connecteurs, en silicone transparent.

Carrosseries

Au plural, puisqu'il y en a deux. Comme l'aile-ron et la pièce de protection du train arrière, elles sont en lexan de 0,7 mm, avec une rainure très fine qui guide les découpes à pratiquer. Les perçages pour la fixation sur le châssis, la ventilation du variateur, et la fixation de la tête du pilote sont déjà pratiqués. Il y a même un repère pour une ouverture particulière, derrière le train avant, dans le cas où le servo de direction dépasse 39 millimètres de large ! Travailler sur du lexan aussi bien préparé est un réel. Pour plus de réalisme, les deux têtes de pilotes sont extraites de deux grappes d'ABS, et donnent un cachet un peu plus « maquette » à l'auto. Trois décorations de base sont proposées :



Train AV à double triangulation (rigide).



Une vraie résistance comme on aimerait en voir plus souvent sur les réalisations électriques.

la Road Wizard de Gene Norris, invisible sous nos latitudes, la Williams Honda, et la Lotus Renault, et ceux qui connaissent Tamiya en tant que fabricants de maquettes statiques reconnaîtront aisément sa piste dans le détail des indications. Les planches de stickers pour la déco sont parfaites : support cristallin, très fin et donc léger, adhésif ne poissant pas et refusant d'emprisonner les bulles — à moins de le faire exprès — et impression en couleurs vives parfaitement

Sur la piste, sous le soleil...

À la prise en main de la Road Wizard, je sortais tout juste d'une séance de TT 1/10 « entre amis », et j'avais piloté un joyeux mélange d'engins divers, dont certains réputés pour leur pêche d'enfer (Dogfighter360 RT) ou leur comportement primesautier (Super Wheelie640 SD). Et je me retrouve aux commandes d'une « grosse » Formule électrique, à l'air libre. Immédiatement, les accélérations et la vitesse de pointe surprennent, de même que la vivacité des réactions. L'auto est nettement survireuse, malgré une apparente bonne qualité des pneus de boîte,

mous et inertes. Donc, réglages. En premier lieu, rentrer au maximum sous l'aileron avant les deux déflecteurs prévus à cet effet, dans le but évident de diminuer l'appui dynamique sur le train avant. Ensuite, léger durcissement de l'amortisseur de châssis, toujours pour donner moins d'accroche. Là, ça va nettement mieux, et les glissades de l'arrière sont plus souvent déclenchées que subies. Les pneus s'étant rodés au bout de deux packs, il sera nécessaire de ressortir de quelques millimètres les déflecteurs avant pour retrouver à grande vitesse une directivité voisine de celle notée à basse vitesse, pour « égaliser » le comportement aussi indépendamment que possible du régime dynamique.

Le meilleur réglage du pincement s'obtient en dévissant d'un tour chacune des chapes, en partant d'un train réglé à zéro.

Double kit

La Road Wizard F-1 est plaisante à piloter parce qu'elle offre toutes les qualités d'une vraie piste : vivacité des réactions, vitesse de pointe (il y a un 17 dents en option, au cas où ça n'irait pas assez vite), accélérations. Plus le lock semi-maquette, et une autonomie en standard (environ 9 minutes) qui permet de bonnes séances d'entraînement. Reprendre les commandes d'un TT, ensuite, donne l'impression que l'on dispose de beaucoup plus de temps pour corriger les trajectoires ou les réactions, parce que l'on a développé ses réflexes. Et rien n'empêche d'adopter un moteur plus méchant, le variateur peut faire face. Un seul regret : que le kit ne soit pas carrément double, pour se tirer des bourres tout de suite avec le premier pilote qui passe ! Reste à espérer que prochainement, un organisateur nous offre une grande première : faire de la piste électrique en bronzant, sans le coté microscopique que prennent les 1/12 en extérieur. La Road Wizard est là pour ça...

Bernard Denevi

Auto 8 plus

Simplicité/facilité de montage
Look Formule semi-maquette
École de pilotage
Accélérations/vitesse de pointe
Deux carrosseries

Auto 8 moins

Aileron non réglable