

BLACKFOOT

Le rouge et le noir
par... Tamiya !

Texte et photos : Denis Sallé



Depuis que T2M a repris l'importation de Tamiya, les nouveautés du fabricant japonais ne cessent de déferler dans notre beau pays. Le dernier arrivé à la rédaction est le Blackfoot, reproduction d'un Ford F150 Ranger monstrueux, campé sur d'énormes roues, dont le « look » a été particulièrement soigné, utilisant avec adresse les deux couleurs « Stendhaliennes ».

Tamiya a souvent privilégié le côté maquette de ces modèles et ce lui-ci n'échappe pas à la règle : la reproduction du Ford est excellente et pour parfaire la finition de ce véhicule, son propriétaire découvrira une magnifique calandre chromée, mais



aussi un pare-brise teinté, une extraordinaire planche de décoration, de splendides jantes jaunes sur lesquelles se colleront les pneus « tracteur », et, comme toujours, la présentation de la boîte est irréprochable.

Conception

Bien que vous vous en doutiez, je vous précise toutefois que ce modèle est un engin de loisir avant tout, et loin de moi l'idée de le comparer à un véritable dévoreur de bosses et de pistes défoncées. Malgré tout, Tamiya n'a pas négligé l'aspect technique de son Blackfoot, qui se trouve être un deux roues motrices équipé d'un différentiel, muni de suspensions à bras tirés pour l'arrière, triangulées pour l'avant. Le châssis est du type tubulaire, (pour les connaisseurs celui du Frog), le différentiel tourne sur deux roulements et les cardans sont munis de soufflets pour les protéger de la poussière. Tout

cela à l'air bien sympathique, avec un RS 640S, mais, passons à l'action.

Montage

Je ne vais pas vous décrire mot à mot les différentes étapes, d'autant que comme pour tout électrique qui se respecte, la notice est absolument complète, et destinée au néophyte le moins expérimenté. D'ailleurs au cours de la construction de ce modèle, je n'ai pas trouvé la moindre faille, le moindre point obscur ou confus, le tout étant de surtire, de tout repérer et... de prendre son temps. Non, ce que je vais vous décrire c'est la « tactique » à suivre pour que, lors de la construction de votre modèle, vous n'ayez pas de désagréments ou de grosses surprises, en allumant votre radio à la fin du montage...

La Tagada tactique

Pour la construction d'un modèle réduit il faut de la méthode, de l'ordre. Là, pas de problème, on vous facilite la tâche. Les étapes du montage sont décrites, les pièces repérées il n'y a qu'à suivre. La première des choses est de commencer par le début, c'est-à-dire la première étape. Repérez les pièces à utiliser telles portent toutes une référence), réunissez-les devant vous. Pour éviter toute confusion avec la vissenne, le fabricant la représente à l'échelle 1. Cela vous permet de repérer la longueur et le diamètre à utiliser, faites également attention au fait que la vis soit filetée ou non. Leur nombre est également précisé à chaque étape du montage, il suffit donc d'en réunir la bonne quantité devant vous, à côté des pièces. Lorsque la première étape est



achève, passez à la seconde avec la même méthode.

Pensez également à ébavurer à l'aide d'un cutter chaque pièce plastique que vous dégraissez. Chaque fois que l'on vous dit de graisser, graissez ! c'est dans la boîte et vous verrez le travail avancer, étape par étape, bien que vous ayez l'impression que vous ne finirez jamais.

La radio

C'est l'une des étapes du montage qui pose le plus de problème au débutant. L'installation de la radio dans son boîtier.

Au départ je conseille de l'alimenter à l'aide de son boîtier porte pile et de ne pas utiliser les accus de propulsion pour fournir l'énergie nécessaire. D'ailleurs pour vos essais au cours du montage cela sera plus facile. Il suffit que vous ayez vos huit piles neuves dans l'émetteur, et vos quatre piles neuves dans le boîtier d'alimentation du récepteur.

Vois servos (un pour bouger vos roues, l'autre pour actionner le variateur) sont

fixés sur le châssis, reliés correctement au récepteur, lui même relié au boîtier porte pile.

Dévissez les palonniers des servos (bras de leviers sur lesquels sont fixées les tringleries) allumez l'émetteur, actionnez l'interrupteur du boîtier porte pile. A ce moment-là cela doit faire du bruit, actionnez les manches de l'émetteur, cela doit fonctionner.

Actionnez le manche de droite de votre émetteur (ou le volant) ; le servo de direction doit fonctionner. Si c'est celui du variateur, inversez leurs prises sur le récepteur et tout rentrera dans l'ordre. Maintenant réglez les « trims » sur l'émetteur (petits boulons crantés) pour les mettre bien au centre de leurs curseurs respectifs.

Refixez les palonniers sur les servos en leur donnant les positions définies sur la notice. Vérifiez que les servos tournent dans le bon sens. Le levier de droite ou le volant bascule sur la droite les roues tournent à droite le levier de gauche levé ou la gachette tirée (radio à volant) le servo doit amener le variateur dans le sens « Marche avant ».

Si il se passait l'inverse de ce que je vous décris, inversez leur sens de rotation sur les boutons prévus sur l'émetteur. Ensuite ajustez la longueur de vos tringleries et vérifiez le débattement pour bien braquer à fond et pour atteindre la vitesse maximum sur le

variateur. C'est aussi simple que cela et toujours aussi méthodique !

Finition

Pour une fois et étant donné le côté maquette du Blackfoot, c'est l'étape la plus importante.

Le montage du châssis a été un peu long mais sans problème, et la mission première du Blackfoot est d'être beau. La première des choses sera de peindre (à la bombe) la carrosserie, le toit ouvrant et la jupe arrière, en noir. Vous laisserez sécher tout cela à l'abri de la poussière, pendant que vous vous occupez du pilote. La tête en deux parties est collée puis fixée sur le tronc, vous pouvez monter le volant et peindre.

Pour plus de vérité la calandre tout chromée doit pourtant être peinte en noir mat, tout comme le tour des phares.

Pour ma part, j'ai également peint les « longues-portées » (noirs) en argent, et l'arceau en rouge. Quand tout à bien séché, vous pouvez assembler les divers éléments à l'aide de petites vis, peindre à l'aide d'un feutre à peinture argent (Tamya) les poignées de portes, le « Ford » en relief sur la jupe arrière, le



tour du pare-brise. Restent à monter le pare-brise et la glace arrière (teintés s'il vous plaît) et à fixer les auto-collant. Et là, suprême délice, c'est beau, très beau même, et je me demande si cela vaut la peine de la faire rouler, au risque de réduire à néant deux grandes heures d'expression artistique ! C'est si beau qu'on sera tenté de la poser sur sa cheminée mais, essais oblige, il faut beau, on y va !

Essais

Pas folle la guêpe, elle commence par rouler sans carrosserie ! On règle le trim de direction et on fonce. L'accélération est un peu lente du fait de l'inertie des gigantesques roues mais une fois lancée cela atteint une vitesse respectable. Virage serre cela « cire » terriblement, la roue intérieure s'affole mais c'est stable. Côté garde au sol cela va bien, puisque l'on arrive à monter de petites marches et à les redescendre à fond et en biais sans que le Blackfoot ne bronche ! Par contre, la marche arrière est impossible à grande vitesse. Les roues « guidonnent » et à

cause de l'inertie refusent de braquer. Dans l'ensemble le comportement est toutefois très satisfaisant et le Blackfoot franchit des obstacles qui feraient reculer plus d'un autre 4 x 2.

Ensuite la « guêpe », elle met la carrosserie en place, et forte de son premier essais, négocie le premier virage avec une merle assurance. On frise la catastrophe avec une magnifique deux roue que Jean Sunny lui-même aurait aimé réaliser ! La peinture du visage du pilote a tourné au vert, heureusement la glace est descendue !

Côté accélération c'est encore moins bien que tout à l'heure, côté vitesse de pointe c'est pareil. Ça monte aussi bien les deux marches, par contre à la réception c'est loin d'être génial, et il semble bien que si l'on veut préserver l'esthétique il faille faire preuve de prudence. La carrosserie par son poids, grève les performances d'un châssis efficace sur ces énormes roues. Il eût été peut-être préférable de la réaliser en lexan, et peut-être de doter le Blackfoot d'un rapport un peu plus court. Côté autonomie pas de pro-

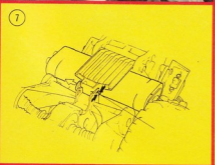
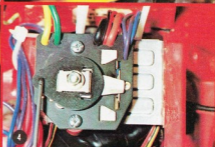
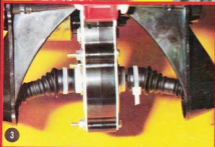
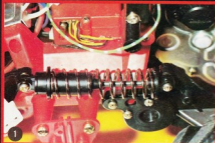
blème, avec un bon accu on tient bien dix minutes ! En fait, le propriétaire du Blackfoot l'aimera car il est beau. Et comme il l'aime, il devra éviter les figures acrobatiques et le manier avec prudence et moi, comme je l'aime, j'arrête là cet essai pour continuer de l'admirer.

Pour

- Notice très claire
- Esthétique
- Garde au sol
- Vitesse de pointe
- Variateur
- deux roulements
- Finition

Contre

- Beaucoup de vis
- Carrosserie lourde
- Sauve servo trop souple
- Poids des roues (inertie)
- Rapport trop long



1 Ces faux amateurs sont de vrais ressorts !
 2 la suspension arrière fait appel à des bras tirés
 3 les cardans sont protégés par des soufflets
 4 le variateur à plots : simple et fiable...
 5 les fustes avant sont renforcés à cause des
 grosses roues
 6 À l'avant aussi, des amortisseurs qui n'en
 n'ont que le look...
 7 la tige de changement d'accus. Une
 queue la tient en position fermée.