

1/12 R/C HIGH PERFORMANCE 4WD ON/OFF ROAD RALLY RACER

PORSCHE 959

PARIS-DAKAR RALLY WINNER

TAMIYA



La firme Tamiya s'est toujours attachée à soigner le look de ses voitures-radiocommandées. Avec la Porsche 959 au 1/12^e, le fabricant japonais s'est surpassé en présentant une véritable semi-maquette. La carrosserie en lexan est un véritable tour de force, avec une foule de détails finement moulés. C'est d'ailleurs la décoration de cette voiture qui vous demandera le plus de temps, car le montage de la mécanique est un véritable plaisir.

LES PRÉSENTATIONS

Vous dire que la notice est parfaite et que l'emballage est luxueux est décemment inutile, tout le monde le sait et cela se vérifie à chaque nouveau kit. La notice est également écrite en français, il n'y a donc plus aucun souci. Le châssis est constitué d'une sorte de coque-caisson sur laquelle viendront se greffer les trains avant et arrière, ainsi que le moteur et la transmission. Celle-ci est assurée par un réducteur suivi d'un couple conique, qui assure la transmission arrière, la renvoie vers l'avant par l'intermédiaire d'un arbre en corde à piano. On a deux possibilités au niveau de la démultiplication: une couronne de 41 dents associée à un pignon moteur de 16 dents ou alors une association 40 dents-13 dents par ceux qui roulent vite dans le désert. C'est cette dernière qui sera retenue pour l'essai. Le moteur d'origine, un RKX40VZ Technigold emmène le rapport long sans problème avec une autonomie suffisante. La transmission est soignée, avec des roste-

ments à billes (10 au total avec les butées à billes), six points névralgiques et des bagues plastiques dans un ayon qui paraît résistant et qui va très bien. Les planétaires différentiel sont en métal, tout ça respire le sérieux, et la qualité de fabrication Tamiya n'est plus à démontrer.

UNE ÉCHELLE RÉDUITE

Malgré l'échelle employée (1/12^e) tout est comme sur les grosses, la transmission 4 x 4, les suspensions, le moteur. Les suspensions sont triangulées, avec des amortisseurs à volume constant. Le système est astucieux avec le bouchon qui est rallongé par une douille souple, celle-ci permettant par son élasticité de rattraper les variations de volume d'huile. Tout ceci fonctionne parfaitement bien, il faut néanmoins les monter soigneusement afin d'éliminer les bulles d'air lors du remplissage, sinon une émulsion se formerait, empêchant un amortissement parfait. Suprême raffinement, à l'arrière, le carrossage

peut être ajusté en fonction de l'état de la piste sur laquelle on évolue. A cet effet, plusieurs biellettes sont fournies dans le kit, avec les différents trous de fixations (trois), cela permet des combinaisons de réglages intéressants. L'amortissement (et non la dureté des ressorts) est également réglable par la variation de l'angle d'ancrage des amortisseurs. Plus les amortisseurs sont disposés verticalement, plus l'amortissement sera efficace et inversement. Le moteur, on l'a vu plus haut, est un Technigold, donc un moteur modifié, monté sur deux roulements à billes avec l'avance réglable. Comme tous les moteurs, dont le point d'avance peut se modifier, il ne faut pas exagérer, il est recommandé ici de ne pas dépasser le 5^e cran, sinon la puissance du moteur n'augmente plus; par contre, la consommation d'électricité devient beaucoup trop importante. Curieusement, ce moteur n'est pas vissé au châssis ou à un quelconque bâti-moteur, mais simplement emboîté côté pignon et centré par une bague qui sera emboîtée par le châssis. Pour démonter le moteur, il faudra désolidariser le châssis du train arrière.

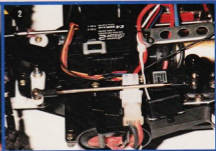
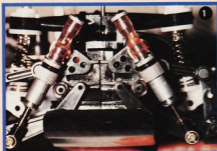
INSTALLATION RADIO

Malgré l'exiguïté de cette voiture, des servos standards trouveront leur place sur le châssis (maxi L : 41 mm, l : 21 mm, h : 43 mm) disposés de part et d'autre du châssis avec des fixations astucieuses qui s'adaptent parfaitement aux pattes des servos. Si vous utilisez un variateur électronique, il pourra aisément

«le tour de force»

Texte et Photos : TAT BASS





1 Les amortisseurs miniaturisés, sont fixés à 30° par rapport à la verticale et montés sur des chapes à rotules.

2 La Porsche étant de taille réduite, la place pour installer l'ensemble de réception n'est aussi. Mais les emplacements ont été astucieusement pensés pour installer le radio sans problème.

3 De belles jantes «maquette» sur lesquelles sont montés des pneus à crampons, mais il existe aussi des pneus «piste» en option pour rouler sur le bitume.

4 Le moteur, un Technigold, qui pousse très fort et qui amène la Porsche allègrement.

5 A l'avant, des combinés ressort/amortisseurs. Les amortisseurs sont à «volume constant», le bulle d'air se trouvant en permanence dans la durite.

6 A l'arrière, les ressorts ne sont pas montés sur les amortisseurs, mais fixés sous les colonnettes.

remplacer le servo des «gaz» comme nous l'avons fait. Le variateur d'origine est le décomais classique Tamiya — à plots — qui se révèle fiable, d'autant plus qu'il est protégé dans le cas de la 969 par une sorte de baudruche qui s'adapte dessus. Il est ainsi protégé des projections, et avec du «switch-lubricant», graisse spéciale fournie dans le kit, il devrait durer longtemps. Les tringleries sont sérieuses, toutes montées sur rotules, ce qui

garantit un retour au neutre très précis. Les pneus à picots et pavés se montent sur les jantes dans des gorges, il est néanmoins conseillé de les coller à la cyanolite.

LA DÉCORATION

C'est ce qui prendra le plus de temps sur cette voiture, si l'on veut la réplique du bolide de R. Metzger qui a gagné le Paris-Dakar,

rouge, blanc, jaune, orange, noir, alu, bleu seront les couleurs nécessaires pour peindre la carrosserie. La peinture acrylique au pinceau est une bonne solution pour réessayer cette Porsche. Même le pilote et le copilote sont présents dans le cockpit, avec le road-book et le tableau de bord ! C'est dire la finition de ce modèle ! Pour finir en apothéose, sachez que les phares sont fonctionnels, et que leur branchement est prévu en sortie du variateur



mécanique. Les autocollants livrés d'origine ressemblent à des Rothmans, mais non, ce sont des Racing, sans doute à cause des lois anti-tabac. Rassurez-vous, la planche Rothmans est disponible chez T2M, pour faire plus vrai...

SUR LA PISTE

On n'a pas été déçu, c'est le moins qu'on puisse dire ! Déjà à l'arrêt, on dirait la vraie, quand elle roule on a l'impression d'être subitement devenu géant ! La glisse est son royaume, avec des grands «travers» intermi-

- le loookk,
- la facilité de montage,
- les amortisseurs,
- l'échelle sympa,
- la mécanique.



- l'accessibilité moteur,
- l'autocollant «or» qui frise...

nables, si possible sur une piste poussiéreuse, on se croirait sur les pistes du Dakar. Très rapide, extrêmement vive, elle fait preuve

d'une bonne motricité, en bref, c'est très fort, et quand l'accu est vide, on a qu'une envie, c'est d'en recharger un autre pour remuer encore de la poussière... Rien sûr, sur une piste de T.T. défoncée, elle avouera vite ses limites, mais sur une surface lisse, style square ou autre, elle fera votre bonheur...

CONCLUSION

La Porsche 969 est un pur engin de loisir, beau à regarder, agréable à piloter, que demander de plus ? Si j'ai une petite idée, une carrosserie de 205 Turbo 16 Camel, les jantes seraient plus réalistes...

Pour ceux qui roulent vite dans le désert...

Des amortisseurs à volume constant...