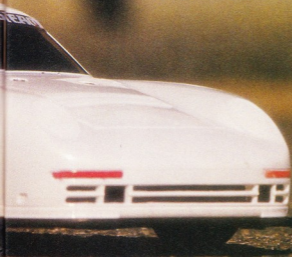




# TAMTECH de TA

Texte : Henri GAULAND

Photos : Marc MAURUS

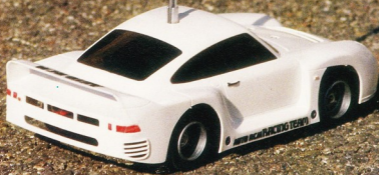


«LA PERFORMANCE CONSISTE  
A ÉQUIPER D'UNE  
RADIOCOMMANDE  
PROPORTIONNELLE DES  
AUTOS AUSSI PETITES...»

**MIYA**

**To be or not to be !**

*Etre ou ne pas être, exister, croître et se multiplier, les petites Tamtech tentent, par l'intermédiaire de leur importateur T2M, de proposer une nouvelle catégorie en France. Cette catégorie est en fait une échelle inhabituelle pour des Auto-RC, le 1/24<sup>e</sup>, et la performance consiste à équiper d'une radio-commande proportionnelle des autos aussi petites.*



**E**t oui, prendra ou prendra pas, la création d'une nouvelle catégorie est un peu une aventure pour le fabricant. Apparemment, énormément de gens semblent intéressés et en tout cas sont émerveillés. L'intérêt d'une telle échelle est bien sûr de pouvoir évoluer sur des surfaces très réduites, de n'avoir qu'un très faible volume de matériel à transporter et, surtout, grâce à la qualité des pro-

duits Tamiya, de disposer de splendides maquettes roulantes, reproduisant à la perfection la réalité, ce qui n'est pas toujours le cas, reconnaissons-le, des

**«DISPOSER DE SPLENDIDES  
MAQUETTES ROULANTES  
REPRODUISANT A LA  
PERFECTION LA RÉALITÉ...»**

autres reproductions disponibles à des échelles supérieures. Donc, c'est beau, c'est petit, c'est réaliste, voyons donc comment tout cela se présente.

### **Présentation**

Pour le commun des mortels, deux façons d'acquérir une «Tamtech» sont possibles. Soit acheter l'ensemble complet comprenant l'auto, mais aussi la radiocommande avec le micro récepteur-

**«LE MONTAGE EST VRAIMENT  
UN EXEMPLE DE SIMPLICITÉ  
ET DE RAPIDITÉ...»**

variateur indispensable, accu et chargeur, soit faire l'acquisition de l'auto seule, les radios étant disponibles séparément.

Il est donc possible d'étaler ses dépenses en optant pour la seconde solution, mais le futur propriétaire de « Tamtech » aura, à mon avis, intérêt à s'équiper complètement dès le départ.

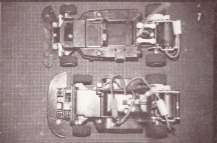
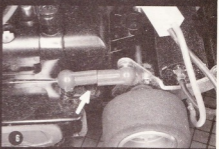
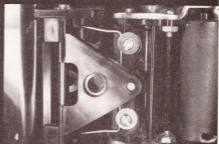
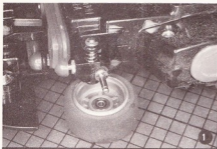
Comme à l'habitude chez les Japonais, et surtout chez Tamiya, tout est impeccablement présenté, tout est irréprochable, c'est beau, on a envie d'acheter et on craque...

Pour l'instant, six autos sont disponibles



**T'AS  
LE  
LOOK  
COCO**





① Une roue démontée laisse voir le ressort au-dessus de la fusée qui assure la suspension avant. Deux duretés de ressort sont livrées dans la boîte. Notez aussi le roulement à billes étanche dans la roue, il s'agit d'une option bien utile et efficace.

② Le train avant de la version courte. La barre sert à la fois d'accouplement et de stabilisateur.

③ Le différentiel à quatre pignons à cœur ouvert. Quatre pignons sont livrés dans le kit (8, 10, 12, 14 dents).

④ La suspension arrière dont on voit le triangle unique qui supporte le train arrière sur une rotule, ce qui lui permet d'osciller. Notez la présence de la barre anti-roulis.

⑤ et ⑥ Notez les différences entre les châssis longs ⑤ et courts ⑥. L'articulation ne se fait pas au même niveau, mais le châssis court peut se transformer en châssis long, grâce au deuxième emplacement prévu.

⑦ La différence entre les deux châssis est sensible, autant que la différence de comportement. Les châssis courts sont très vifs à piloter.

en France, mais mon petit doigt me dit que cela ne devrait pas s'arrêter, surtout si l'on considère la gamme Tamiya au 1/24<sup>e</sup> en maquette statique.

Deux châssis sont pour l'heure proposés : un long pour les GT (Porche, BMW, Lancia, Ford Mustang) et un court pour les Tourisme (Porche 959, Testarossa). Toutes ces autos sont munies de suspensions, d'un différentiel et d'un moteur très puissant, de pneus mousse pour une bonne accroche, de trois rapports de démultiplication ; mais pour mieux pouvoir en juger, passons au montage de ces petites merveilles.

## Montage

Vous raconter pendant des pages qu'il faut mettre la pièce A sur la pièce B, qu'il faut prendre la pochette Z pour attraper les vis réf. 3B serait complètement idiot. Non, pour une Tamietch, on prend la



Ci-dessus, les pneus avant de la version longue souffrent pas mal après une longue utilisation sur le godron. Ci-dessous et à droite, le radio spécifique que réclament les Tamietch.

## « LA PUISSANCE EST TELLE QU'ON NE PEUT DÉMARRER PLEIN POT SANS RISQUER LE TÊTE-A-QUEUE... »

notice (en trois langues) et l'on suit bêtement les instructions. En tout cas, il vous faudra une heure trente de travail, et c'est un record, pour parvenir à vos fins. Le montage est vraiment un exemple de simplicité et de rapidité, et à l'heure actuelle il ne m'a jamais été permis de monter une auto aussi rapidement. Il faut dire que l'installation radio est des plus faciles grâce au variateur électronique, et que le plus gros du travail portera sur la décoration de votre carrosserie. Pour ma part, je n'ai que des éloges à faire sur cette partie aussi délicate à l'habitude, et je me dois de féliciter Tamiya qui rend la vie du journaliste bien facile ! Il ne reste plus qu'à écrire !... Que dire d'autre, sinon que les châssis courts semblent plus perfectionnés que les longs, que l'interrupteur semble plus maniable et les suspensions plus souples. Si, une seule chose, les clips sont si petits que l'on devra prendre toutes les précautions nécessaires pour ne pas trop en égarer, bien que le fabricant en ait prévu plusieurs d'avance dans la boîte.

Sinon, je vous conseille de mettre un peu de pincement sur les roues avant, d'utiliser le rapport le plus long si vous pensez rouler à l'extérieur et le plus court si vous prévoyez de rouler dans votre salon. Non, vraiment, aucun problème pour le montage, et cette partie de mon article restera désespérément vide.

## Essai

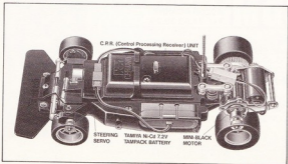
La carrosserie devra être enlevée pour procéder à la charge de l'accu, ce qui n'est pas très pratique. Celui-ci, avec ses 270 mA, sera chargé en un quart d'heure avec la minuterie Tamiya, et l'on peut même aller plus vite (dix minutes) avec un chargeur rapide réglé sur 2 A/h.

L'accu chauffe un peu, mais il aime bien !

Nous avons essayé nos autos sur le bitume, et c'est tout simplement génial. Le variateur électronique remplit parfaitement son rôle et la régulation de la vitesse est parfaitement proportionnelle à l'action sur le manche. Heureusement, car la puissance est telle qu'on ne peut démarrer plein pot sans risquer le tête-à-queue. Il faut donc à tout prix doser « l'accélérateur » si l'on veut épater ses amis. Côté direction, c'est un peu vil et l'on aimerait pouvoir disposer d'un réglage de débattement sur la radio. Malgré tout, après quelques minutes d'accoutumance, on se surprend même à sous-virer à l'accélération ! Quant à la vitesse de pointe avec le rapport long, elle est atteinte au bout de sept à huit mètres et elle a de quoi surprendre plus d'un spectateur !

Oui, le 1/24<sup>e</sup> marche, toute proportion gardée, à la vitesse du 1/12<sup>e</sup> ! Le tout est de faire évoluer ces petites merveilles sur un circuit à leur échelle. On est bien loin du jouet, et les qualités de pilotage nécessaires à la conduite de ces bolides sont les mêmes que celles exigées pour radiocommander leurs grandes sœurs.

A l'usage, il apparaît qu'elles ne nécessitent aucun entretien particulier, et seules les carrosseries en ABS un peu fragiles sur lesquelles vous aurez reporté tout votre amour de la voiture auront à souffrir de vos erreurs de pilotage. Alors, pourquoi pas des courses de Tamietch ? En tous les cas, je suis partant et j'ai fûté déjà ma Porche 959. A moins que je ne prenne la Testarossa...



- Le montage ultra-rapide
- La vitesse de pointe
- La vivacité
- Les suspensions efficaces
- L'encombrement réduit
- Le réalisme.



- La prise de charge mal située
- La carrosserie en ABS
- Le prix au kilo.