

THE FALCON BY TA

Sauvage, le



MIYA

faucon !

Dans la série «La vie des animaux» comme le dit si bien mon excellent confrère et essayeur du «Pantera», et après le Fox, voici le Falcon, au nom évocateur de rapace, prêt à fondre sur sa proie, qui sera le marché du T.T. électrique. Autant le Fox s'attaque au niveau de la catégorie «modifié», autant le Falcon semble avoir été conçu pour conquérir les premières marches du podium en catégorie «standard». Ce qui fait penser à cette éventualité : c'est que seules deux positions du moteur sont prévues, soit l'utilisation de deux sortes de pignons, 18 ou 19 dents, ce qui interdit en principe l'usage d'un moteur modifié qui tourne beaucoup plus vite qu'un moteur standard et qui réclame donc une démultiplication plus courte, pour avoir une autonomie décente.

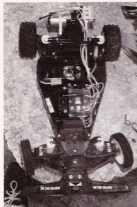


Cela dit, amis lecteurs, je vous connais un certain talent dans le bricolage, et je suis certain que les solutions pour monter ce genre de moteur ne vont pas manquer ! A vos sympathies ! Mais, revenons à nos moutons, ou plutôt à notre Faucon et voyons ensemble ce rapace des pistes. Sa première qualité, et non des moindres, est d'être économique, mais sans céder à la tentation de se passer d'accessoires très utiles, tels le différentiel ou les quatre amortisseurs hydrauliques à volume constant. Les suspensions sont triangulées à l'avant, tandis que l'arrière est équipé de simples bras tirés, technique qui a fait ses preuves sur bien des modèles. Le châssis est du type «baignoire» en A.B.S. qui contient

en son centre toute la partie radio proprement dite, ainsi que la batterie de propulsion. Voilà pour la description, passons aux choses sérieuses.

On ouvre la boîte

Celle-ci est plus petite que les boîtages Tamaya traditionnels, les détaillants apprécieront... Quand on soulève le couvercle, on est toujours surpris, même les plus blasés, par cette présentation japonaise hyper-soignée. La notice toujours aussi claire, grâce aux schémas, est maintenant traduite en français, merci T 2 M pour ce genre de détails, les modélistes apprécieront... Ce livret de vingt-cinq pages conseille de commencer par le montage de la radio, c'est ce que j'ai fait... Les palonniers-servo, pour tous types de servos, sont donnés dans la boîte, dans la plus pure tradition japonaise, ce qui simplifie la vie. Le servo d'accélération est monté sur une petite platine, sur laquelle se fixe également le variateur mécanique qui comporte trois vitesses avant et trois vitesses arrière, un



point mort mais pas de frein. Le tout se fixe au fond de la «baignoire» ainsi que le récepteur qui sera collé au scotch double face. Il y a même un petit capot en lexan qui protège les pistes du variateur des agressions liquides ou solides.

On passe ensuite aux amortisseurs C.V.A. (volume constant), les mêmes que ceux précédemment décrits dans l'essai du Super-Shot, avec la membrane qui sépare l'huile de l'air, tout en assurant l'étanchéité du bouchon. Deux joints toriques écrasés par des rondelles plastiques garantissent l'étanchéité au niveau de la tige et d'ailleurs, durant l'essai, aucun suintement d'huile viendra contester ces constatations. On continue par les suspensions avant, à double triangulation, qui viennent se fixer sur une cellule rigide qui, elle-même, sera boulonnée sur le châssis.

A l'arrière

Le montage commence par la transmission renfermée par deux demi-carters. La couronne principale est montée sur un roulement à billes et un palier qui pourra être remplacé par un autre rou-



lement. Le différentiel est surdimensionné, un bon point pour la fiabilité, avec trois satellites et deux planétaires. Le moteur est vissé sur une des faces de ce carter. Il s'agit d'un RS 540, donc d'un moteur standard, avec un pignon de 18 dents. En option, on peut en installer un de 19 dents qui donnera une vitesse de pointe supérieure pour une moindre autonomie. Le jeu entre-dents est réglé, une fois pour toutes, puisque à chaque pignon correspond un trou de fixation.

D'où le problème pour utiliser une démultiplication plus courte. La transmission finale s'effectue grâce à de gros cardans en nylon à boules poulpiées. Les noix côté roues et le différentiel sont également en nylon, de taille respectable, ce qui laisse augurer d'une grande solidité. Lors du montage, quelques points durs apparaissent, mais au bout de quelques minutes de fonctionnement, tout redevient très libre ; il n'y a donc pas d'inquiétude à avoir de ce côté-là. Les pneus, comme sur le Super-Shot et le Fox, ne nécessitent pas de collage ; ils possèdent des lèvres qui s'enclenchent sur les jantes dans des gorges. Ce système permet d'avoir plusieurs sortes de pneus sans nécessiter un stock de jantes. Pour l'alimentation de la radio, vous avez le choix : soit un pack de quatre piles ou accus, soit la diode (1 N 4001), soit le régulateur de tension, soit enfin le BEC qui régule la tension depuis la batterie de propulsion. Il ne reste plus que la carrosserie à peindre et poser les autocollants avant de prendre la piste.

Born to be wild !

C'est écrit en gros sur l'aileron, et s'il est né pour être sauvage, le Falcon obéira parfaitement à vos ordres. C'est l'archétype de la voiture R/C docile, en ce sens où sa stabilité ne sera pratiquement jamais prise en défaut. Le tête-à-queue, connaît pas ! Le revers de la médaille, c'est évidemment le sous-



virage que génère forcément une grande stabilité. Le remède est simple, il suffit de trouver dans un premier temps des pneus avant plus accrocheurs et de régler la tension des ressorts à sa convenance. Pour le reste, tout va bien, merci ! Le variateur joue parfaitement son rôle, et seul le manque de frein peut constituer un défaut. L'autonomie est largement suffisante, la mécanique est fiable et ne s'use pas rapidement. Le Falcon est certainement une bonne affaire et, enfin, sachez que son montage est très facile et n'a demandé que cinq heures, radio comprise !

Fiche technique

CHASSIS :

Type baignoire en A.B.S.

Suspensions :

Avant : double triangulation - combinés ressort - amortisseurs à volume constant.

Arrière : bras tirés - combinés ressort - amortisseurs à volume constant.

Transmission :

Cascade de pignons - cardans à boules goupillées en nylon.

Moteur :

RS 540

Variateur :

Mécanique 3 vitesses AV - 3 vitesses ARR.

Poids :

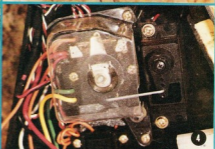
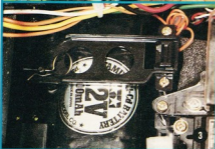
1 500 g.

POUR

- Présentation
- 4 amortisseurs
- Différentiel
- Montage rapide.

CONTRE

- Pas de frein sur le variateur
- Pneus avant.



1 Les quatre roues indépendantes sont équipées chacune d'un amortisseur.

2 Le moteur est protégé par l'arceau, et le carter de transmission est étanche.

3 La batterie de propulsion est placée à l'intérieur de la « baignoire ».

4 Le variateur mécanique est protégé par un capot en lexan.

5 La suspension arrière est assurée par des bras tirés.

6 Les cardans à boules goupillées sont en nylon très robustes.

7 Une seule résistance, mais deux valeurs quand même pour les deux vitesses intermédiaires.

