

# THE FOX



*Présenté au salon de Nuremberg 1986 et distribué par T2M importateur Tamiya pour la France, le Fox fait son entrée sur le marché du tout-terrain électrique. De par sa conception et ses qualités de réalisation, le Fox est peut-être la réponse de Tamiya à la suprématie Associated en deux roues motrices.*

# X PLUS RUSÉ QUE MOI TU MEURS

Texte : Eric Gulot    Photos : Marc Maurus

## Présentation

La boîte est du standard Tamiya, présentation luxueuse, notice très détaillée et liste de pièces détachées. T2M produit en complément une notice française pour ceux qui ne sont pas anglophobes.

## Montage radio

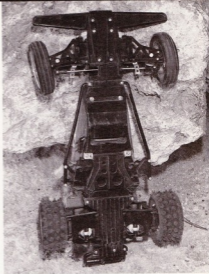
La première phase de réalisation consiste par le montage de la résistance dans le châssis caisson étanche. Cette résistance de type SuperShot possède tous les fils câblés silicone et, de plus, elle possède la marche arrière. Sa fixation

se fait directement sur la tête du servo à la place du palonnier d'origine un peu dans le style d'un contacteur. Pour la direction, le servo prend place à l'avant du châssis, fixé par deux colonnettes en nylon réglables en largeur selon la taille du servo choisi, un jeu de save servo est disponible dans le kit pour toutes les marques de servo existant sur le marché.

Le récepteur, quant à lui, se monte à l'arrière du châssis, juste en dessous de l'interrupteur radio (système Bec Tamiya en option), faisant office de régulateur de tension pour le récepteur.

Le seul inconvénient majeur réside dans le fait que, lors de la fermeture du caisson, il est impossible d'opérer un changement de quartz.





## Le train avant

Composé de deux plaques en résine ABS vissées sur le châssis poutre, ces plaques sont les supports de triangles inférieurs et supérieurs.

Le train avant du Fox compte peu de pièces et facilite l'entretien de la voiture sans pour autant investir des sommes importantes.

Cette simplicité autorise les réparations rapides en cas de casse sur le terrain.

Les triangles surdimensionnés du Fox favorisent sa tenue de route et permettent d'absorber toutes les aspérités du terrain.

Les fusées sont montées sur rotules acier et ressemblent étrangement à celles du SuperShot.

Les biellettes de direction sont protégées par un carter, fixé sous le châssis servant aussi de support pour le parachute en nylon très souple.

Le Fox ne possède pas de roulements sur le train avant mais il est facile d'y remédier — il suffit d'acquérir quatre roulements de 5 x 11 x 4 ou la boîte Tamiya 5073. Il existe aussi pour le train avant un kit de barre anti-roulis réf. 5272 très pratique, d'origine le mono-amortisseur ne travaille pas correctement.

## Les amortisseurs

Issus du SuperShot, les amortisseurs possèdent de nombreux réglages, le choix de piston permet de faire varier à

volonté le flux d'huile selon le terrain où vous évoluez. Les ressorts peuvent être comprimés avec l'adjonction de cales d'épaisseurs différentes.

Ces réglages utiles facilitent la tenue de route de votre Fox sur tous les terrains. La notice vous indique toutes les combinaisons possibles, à vous de choisir le bon compromis.

## Le train arrière

Entièrement monté sur roulements, celui-ci ne comporte pas moins de huit roulements au total, livrés dans le kit pour un prix de vente très compétitif de 1350 F environ.

Pour le montage, il suffit d'assembler les deux demi-coquilles renforçant la cascade de pignons ainsi que le différentiel en nylon d'un nouveau type.

L'ensemble de transmission est original, les cardans et les noix de cardan sont pré-montés et renforcés aux extrémités par une bague évitant aux cardans de sortir de leur logement. Cet ensemble de transmission doit être clipsé à l'intérieur du carter, avant la fermeture de celui-ci ; pour le reste de l'assemblage, il n'est pas utile de décrire la notice, tout y est expliqué.

## Le moteur

Toujours l'éternel Mabuchi 540 S, livré avec deux pignons : l'un de 15 dents pour les circuits sinueux demandant beaucoup de reprise moteur et l'autre

de 18 dents pour les grandes lignes droites. Par contre Tamiya propose en option un nouveau moteur modifié sur base Mabuchi appelé Technipower (moteur utilisé sur le SuperShot).

Celui-ci possède une vitesse de pointe élevée digne des 240 S Kyosho et un bon rendement pour une autonomie des plus satisfaisantes.

## Les jantes et pneus

D'un nouveau style, les jantes sont des tailles basses de belle facture et peintes en doré ; elles sont similaires au Wildone et assurent un look agréable à l'auto ; les pneus sont ceux du HotShot et résistent bien aux contraintes du TT.

## La carrosserie

En lexan, de type Baja buggy, elle épouse parfaitement le châssis caisson ; la planche de décoration est superbe et reflète bien la tradition de qualité de la firme Tamiya. Pour la peinture, j'utilise toujours de l'acrylique en pot qui assure une finition sans reproche et, de plus, très résistante.

## Essais

Réalisés en plusieurs étapes : La première remonte au mois de février avec un Fox de préserie utilisé pour la course indoor de Créteil ; la meilleure solution pour tester un buggy est de l'essayer en compétition, ce que je fais la plupart du temps.



Le comportement du Fox monté d'origine m'a surpris, son caractère survireur et sa tenue de route exemplaire sur un sol synthétique proviennent de la qualité des amortisseurs réglés très souples pour absorber les obstacles répartis sur la piste — mon Fox finit troisième en catégorie notoriété derrière deux Associated RC 10 — vous comprenez pourquoi au début de l'article, je disais que le Fox était la réponse de Tamiya à la marque américaine.

La deuxième phase d'essai se déroule en extérieur à St-Gratien. Le jour de la course du 20 avril, là aussi le Fox finit deuxième sous une pluie battante, br-

vant tous les problèmes dus à l'humidité. Le châssis caisson est d'une étanchéité parfaite et je me demande parfois si en montant un arbre d'hélice, on ne pourrait pas en faire un engin amphibie (idée à suivre).

En conclusion de ces essais compétition, je peux vous garantir que le Fox est un 4 x 2 redoutable et d'un entretien peu coûteux ; le châssis caisson étanche est d'une utilité incomparable pour nos régions pluvieuses.



#### POUR

- Prix compétitif (1350 F) avec 8 roulements
- Qualité routière
- Esthétique
- Facilité de montage (peu de pièces).



CONTRE

- Option barre anti-roulis
- Changement de quartz difficile.



7

1 Les pneus du Fox ne sont pas collés, mais pincés dans des gorges moulées directement dans les jantes anodisées or.

2 Le save-servo est monté au bout de l'axe de sortie du servo. Un joint empêche les matières indésirables de rentrer dans la boîte radio.

3 Monoshock à l'avant, mais sans barre anti-roulis. L'amortisseur est équipé d'un contre-piston poreux qui sépare l'huile de l'air. (Voir schéma 7.)

4 Le moteur est fixé directement sur le carter en plastique. Un radiateur sera le bienvenu pour dissiper la chaleur.

5 Triangles superposés à l'avant, très longs comme le veut la tendance actuelle. Notez le ballon de baudruche qui protège l'amortisseur de la poussière.

6 Les cardans sont du type hexagonaux. Ils sont protégés par des soufflets élastiques qu'il faut remplir de graisse.