

TURBO RA

Sur une base de Raider, voici une version bourrée de chevaux que nous propose Drastic. Le Raider boosté chauffe le bitume et affûte les réflexes.

Le Raider de Kyosho demeure l'une des meilleures voitures d'initiation : vive, agile, stable et sans complication inutile. Drastic l'a presque totalement transformée, avec une version propre à faire pâlir un dragster.

Prenez un kit de Raider. Ajoutez une demi-douzaine de roulements dans la transmission, histoire de mieux faire passer la puissance. Ajoutez encore un moteur Drastic 300 STI plein de pêche et nourrissez le tout avec une batterie SAFT 7 éléments (on ne se refuse rien). Faites passer la puissance par des jantes de grand diamètre et des pneus lisses bitume, vous obtenez un cocktail bien propre à augmenter votre rythme cardiaque dès l'instant où vous poussez l'accélérateur. Ajoutez encore une radio Kyosho Impulse II afin de vous éviter de chercher quoi monter sur votre petite merveille et vous obtenez enfin le Turbo Raider Kyosho/Drastic, une petite bombe aux yeux (et aux accélérations) débridés.

Evidemment ce n'est pas avec que vous participerez à toutes les courses. Les batteries de 7 éléments n'ont pas (encore ?) droit de cité. Pas important : vous gardez le plaisir sans la complication. Un élément de plus sur votre pack vous donne plus de puissance que n'en ont les teams d'usine avec leurs éléments hyper-selected. Bien joué Drastic, l'idée est bonne et à poursuivre.

Montage vite fait

Le montage du Turbo Raider ne comporte aucune difficulté. Le train avant très costaud est une bénédiction avec la puissance plus forte. Attention lors du montage de la transmission ; le nouveau moteur et la batterie de 7 éléments entraînent quelques modifications indispensables.

Pour commencer, il vous faut prendre le fer à souder pour installer sur le moteur les fils d'alimentation et les condensateurs d'antiparasitage. Ce n'est pas bien, mon-

sieur Drastic. Pendant que vous y étiez, vous auriez pu m'éviter ce travail, moi qui n'ai pas l'habitude du fer à souder. J'ai été obligé de trouver un copain qui avait le fer à souder qui convenait, le gros qu'utilise mon père pour faire des réparations à la maison quand quelque chose n'allait pas. Quant aux condensateurs, je ne vous en parle pas ! Souder sans abîmer ces foutus petits condensateurs. Ça, c'est la partie du montage que j'aimerais bien éviter. N'oubliez pas la prochaine fois, monsieur Drastic : une voiture se monte avec un tournevis et les clés fournis dans le kit, laissez le fer à souder aux pros qui savent bidouiller leurs accus et leurs variateurs. Moi, je les utilise mais je n'y touche pas ! Supposons le problème résolu, comme dit mon prof. On peut toujours supposer, ça ne coûte rien. D'ailleurs, c'est l'ami Pascal qui l'a résolu, mon problème. Lui, il adore l'électronique et sait distinguer les condensateurs à cent mètres (moi, j'ai pas encore compris et après tout, ce qui m'intéresse c'est la mécanique). On trouve dans la boîte un pignon moteur de 17 dents destiné à remplacer le pignon de 14 dents d'origine. Ce pignon est associé à une nouvelle couronne de 32 dents. Le nouveau rapport est impossible à entraîner avec un pack normal de 6 éléments. La notice additionnelle est à suivre à la let-

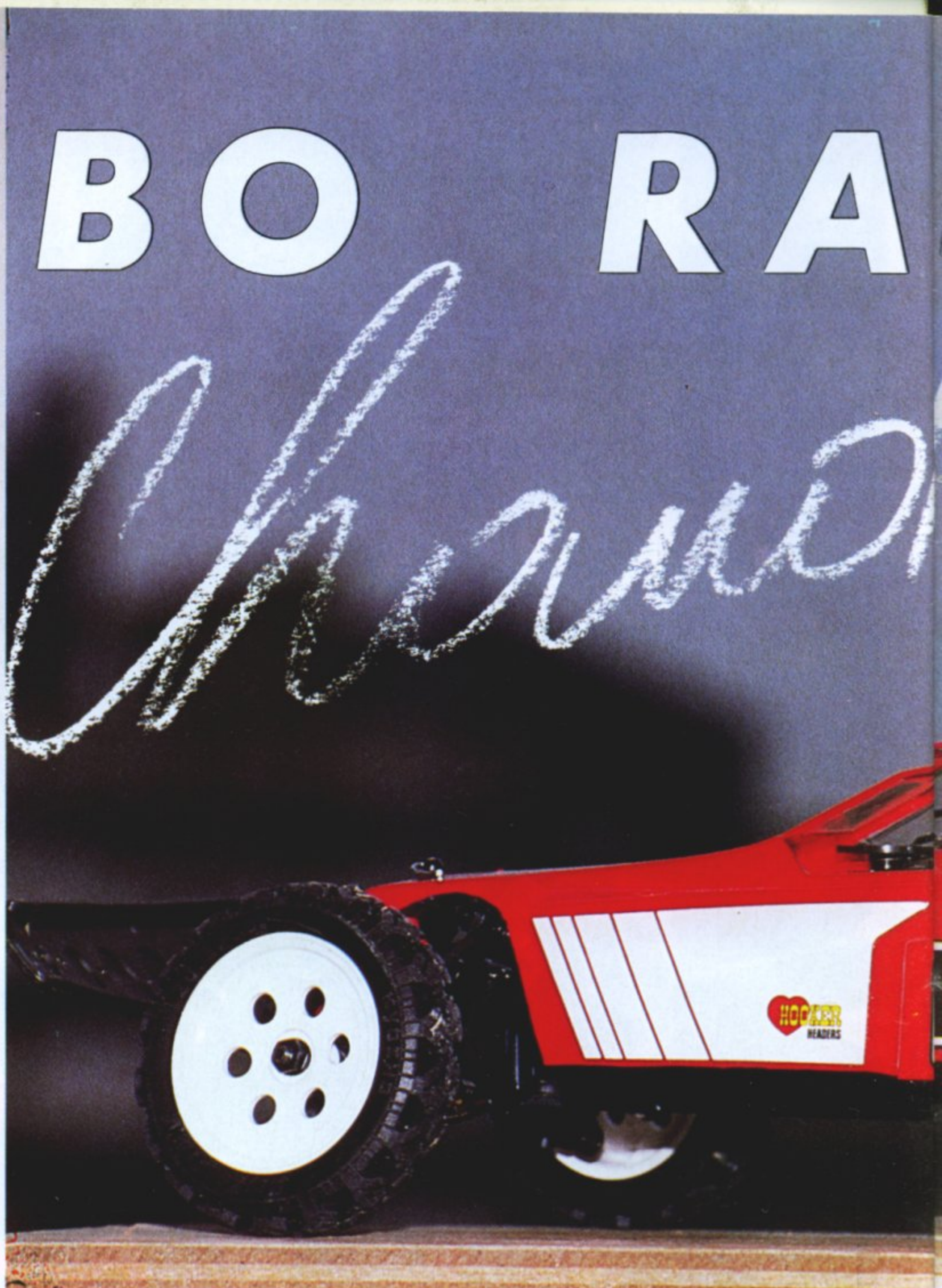
tre pour la mise en place du moteur avec le nouveau rapport. Avant de monter le tout, on garnit la couronne de deux roulements à la place des bagues d'origine. La chasse aux frottements est ouverte. Arrivés à ce stade, tout baigne. On ferme le carter et le reste ne présente plus aucune difficulté. Comme il reste quatre roulements dans le kit, on s'en débarrasse dans les fusées du train arrière. On installe encore les (faux) amortisseurs d'origine, on met soigneusement de côté les jantes et les pneus arrière de boîte pour les remplacer par les versions taille basse « spécial bitume » et il n'y a plus qu'à passer à l'installation de la radio. Ah ! encore le fer à souder. Cette fois (la dernière), il faut remplacer une prise.

« Auto 8 plus »

- Excellente base largement éprouvée.
- Voiture très solide.
- Eléments de complément judicieusement associés.
- Moteur performant.

« Auto 8 moins »

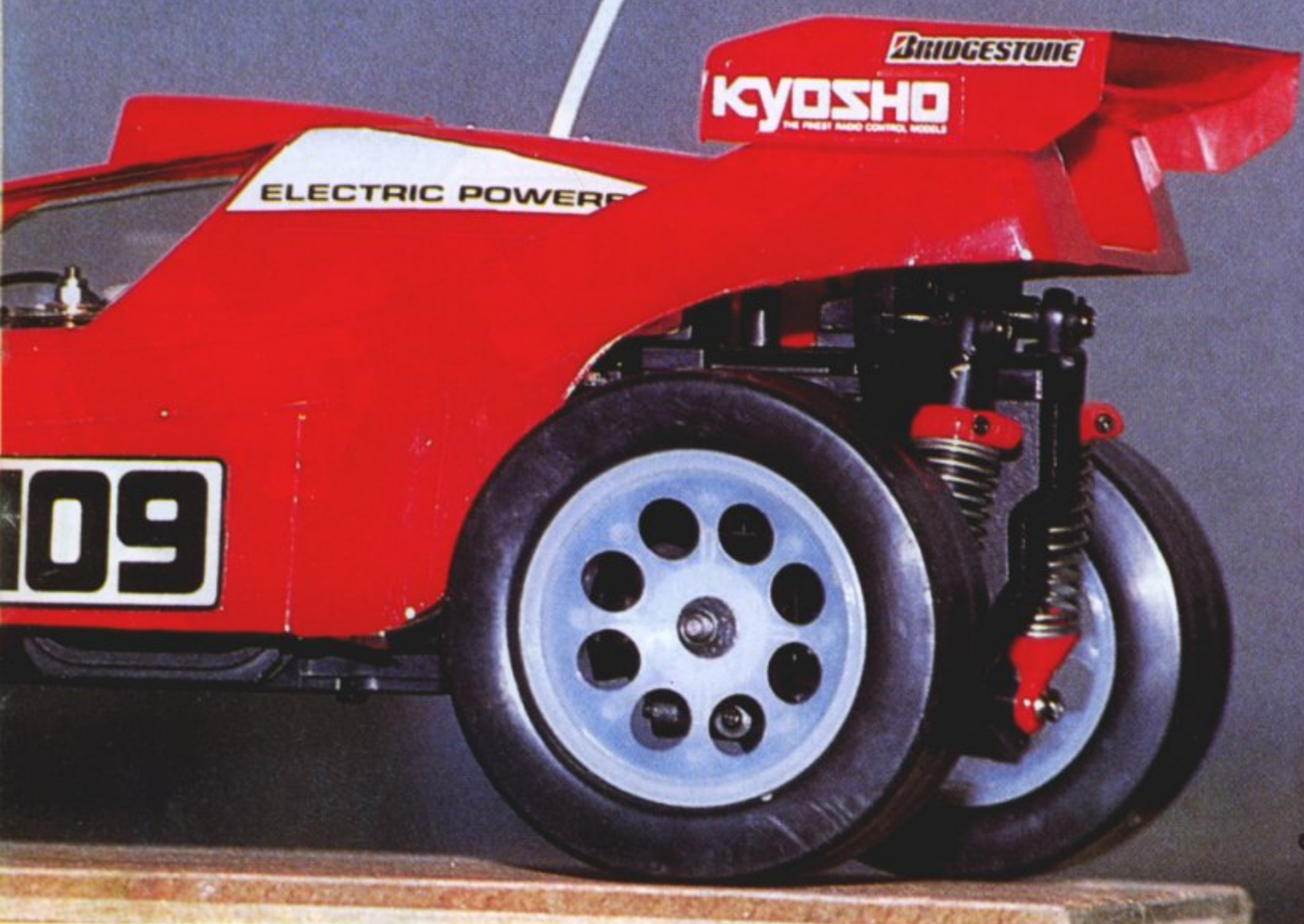
- Amortisseurs vraiment indispensables.



D'origine, ce Turbo Raider Drastic est livré avec une radio Impulse et un moteur modifié.

RAIDER

AUTO8
ESSAI



pas toujours très tendre pour certains axes et pignons.

L'un des gros atouts du Raider, c'est que tous les éléments sont très facilement accessibles et que l'implantation est d'une aisance démentielle. Les servos sont installés en quelques minutes et peuvent être démontés en aussi peu de temps. Le récepteur est installé au-dessus du carter arrière, suspendu entre deux piliers. Il est immédiatement accessible. Pour la transmission elle-même, on peut changer un pignon en un rien de temps car il n'y a presque rien à démonter. Cette accessibilité est vraiment super.

Bref, on ne vous refille pas de la camelote pour ce Turbo Raider. Alors, autant soigner la finition. C'est d'ailleurs, à peu de choses près, la peinture et la décoration de la carrosserie qui prennent le plus de temps.

Pédale douce

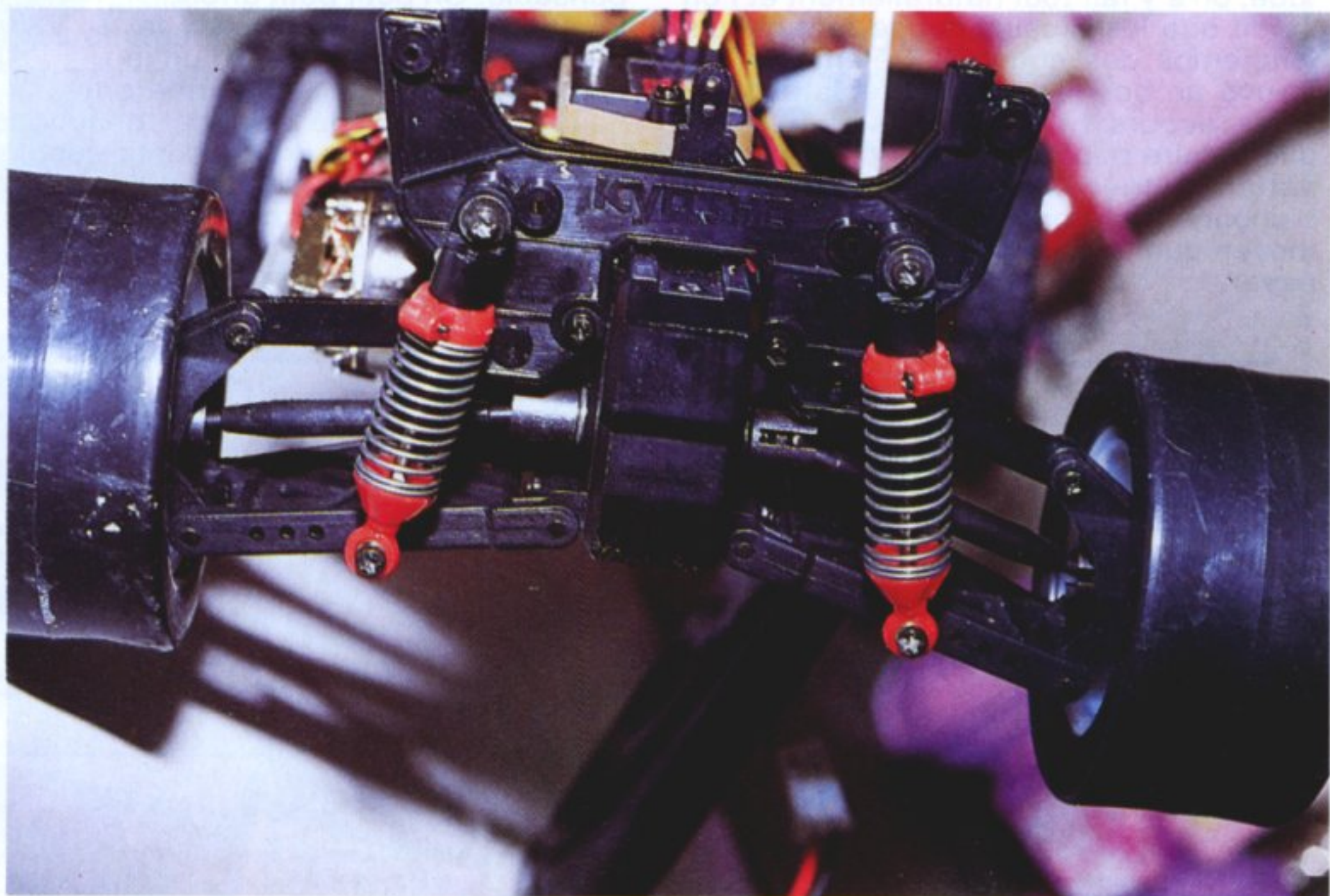
Doucement, doucement. Faut pas prendre les batteries 7 éléments pour des anges de douceur. C'est plein de volts et ça vous le fait sentir immédiatement. Avec le Turbo Raider, c'est un pack SAFT Super (noir) qui constitue un bon compromis entre la tension (pas la peine de trop vouloir pousser dans ce sens) et l'autonomie. Pour la charge, le cordon résistif livré dans le kit (il ne manque guère que les piles pour l'émetteur pour que tout soit absolument complet) s'en... charge. C'est pas le système le plus raffiné, mais il charge à coup sûr.

Mieux vaut naturellement rester à côté pendant que les sept éléments se remplissent de précieux électrons qui commencent à entrer dès que les pinces se referment sur les bornes de la batterie de la (grande) voiture. Vers la fin du remplissage, ils se mettent à se bousculer, la tension monte, les esprits s'échauffent, le

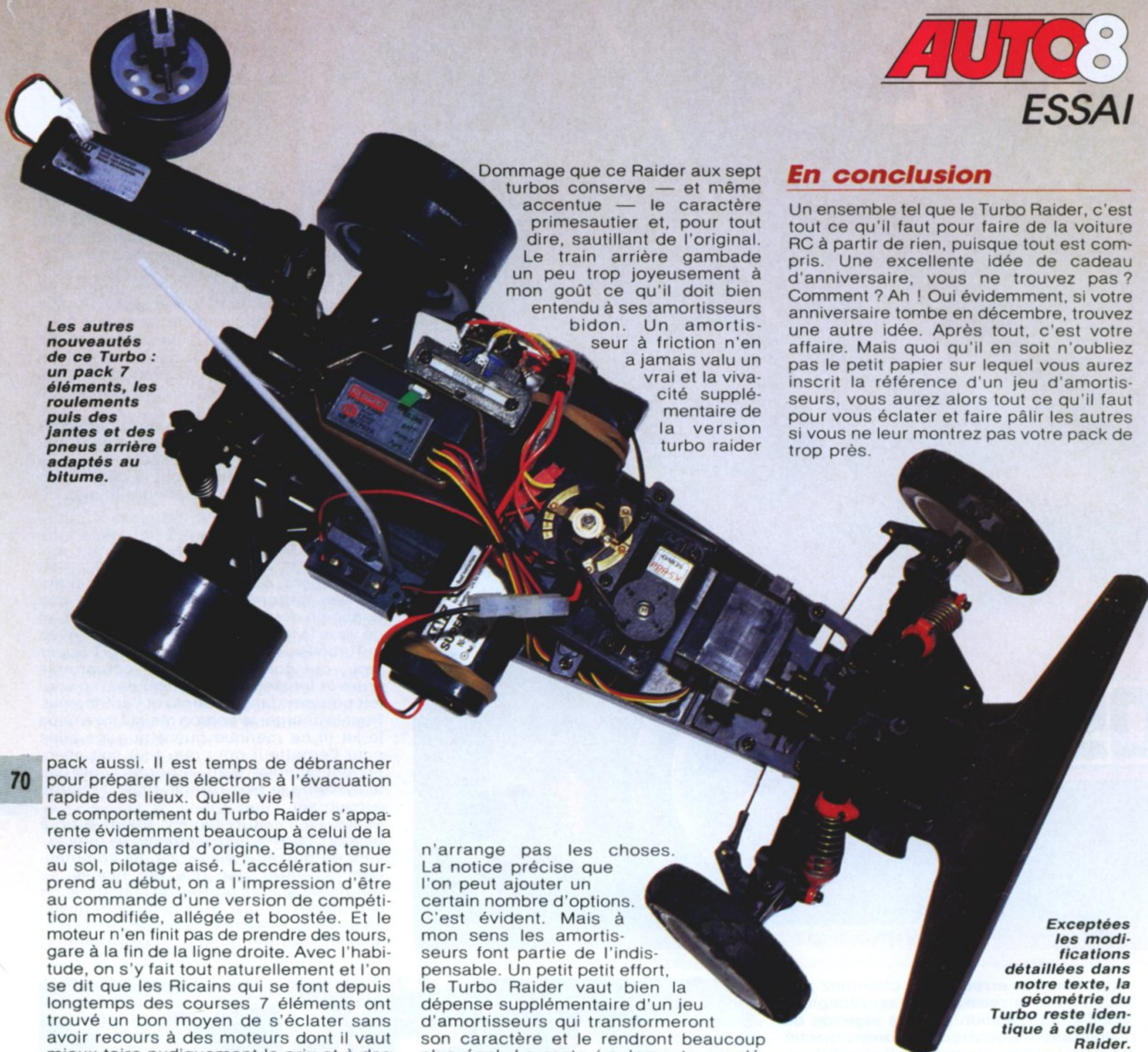
Attention aux erreurs : ne cherchez pas inutilement la prise venant du récepteur dont il est question dans la légende de l'illustration. Comme vous l'aviez deviné (mais il vaut mieux le dire) il s'agit de la prise venant du variateur. Ce dernier est ensuite relié au récepteur à système BEC, comme il se doit.

Radio fournie

Pas de soucis à vous faire pour la radio, puisqu'elle est comprise dans le kit. Il s'agit bien entendu d'une Impulse II Kyosho, une radio à manches de bonne qualité. L'émetteur, plutôt léger, a une forme un peu inhabituelle toute en arrondis qui procure une excellente prise en mains. La poignée moulée intégralement est bien conçue et réellement pratique. Le récepteur ne fait pas partie des plus miniaturisés, mais il se situe dans la bonne moyenne. N'oubliez pas de l'enfermer dans un ballon afin d'éviter toute projection de poussière ou d'eau, c'est plus prudent même si vous ne faites rouler le Turbo Raider que sur le bitume. Quant aux servos, ils sont tout à fait classiques et solides. Celui de direction encaisse de manière satisfaisante les efforts subis par le sauve-servo monté sur la tête, un système créant un énorme porte-à-faux et



Même pour rouler sur du bitume, les amortisseurs restent faibles. En les positionnant sur les trous extérieurs, on obtiendra une garde au sol plus en rapport avec la vocation de cette voiture.



Les autres nouveautés de ce Turbo : un pack 7 éléments, les roulements puis des jantes et des pneus arrière adaptés au bitume.

Domage que ce Raider aux sept turbos conserve — et même accentue — le caractère primesautier et, pour tout dire, sautillant de l'original. Le train arrière gambade un peu trop joyeusement à mon goût ce qu'il doit bien entendu à ses amortisseurs bidon. Un amortisseur à friction n'en a jamais valu un vrai et la vivacité supplémentaire de la version turbo raider

En conclusion

Un ensemble tel que le Turbo Raider, c'est tout ce qu'il faut pour faire de la voiture RC à partir de rien, puisque tout est compris. Une excellente idée de cadeau d'anniversaire, vous ne trouvez pas ? Comment ? Ah ! Oui évidemment, si votre anniversaire tombe en décembre, trouvez une autre idée. Après tout, c'est votre affaire. Mais quoi qu'il en soit n'oubliez pas le petit papier sur lequel vous aurez inscrit la référence d'un jeu d'amortisseurs, vous aurez alors tout ce qu'il faut pour vous éclater et faire pâlir les autres si vous ne leur montrez pas votre pack de trop près.

70 pack aussi. Il est temps de débrancher pour préparer les électrons à l'évacuation rapide des lieux. Quelle vie ! Le comportement du Turbo Raider s'apparente évidemment beaucoup à celui de la version standard d'origine. Bonne tenue au sol, pilotage aisé. L'accélération surprend au début, on a l'impression d'être au commande d'une version de compétition modifiée, allégée et boostée. Et le moteur n'en finit pas de prendre des tours, gare à la fin de la ligne droite. Avec l'habitude, on s'y fait tout naturellement et l'on se dit que les Ricains qui se font depuis longtemps des courses 7 éléments ont trouvé un bon moyen de s'éclater sans avoir recours à des moteurs dont il vaut mieux taire pudiquement le prix et à des batteries triées, selected, retriées et bichonnées comme le brave utilisateur moyen que je suis ne pourra jamais s'en payer.

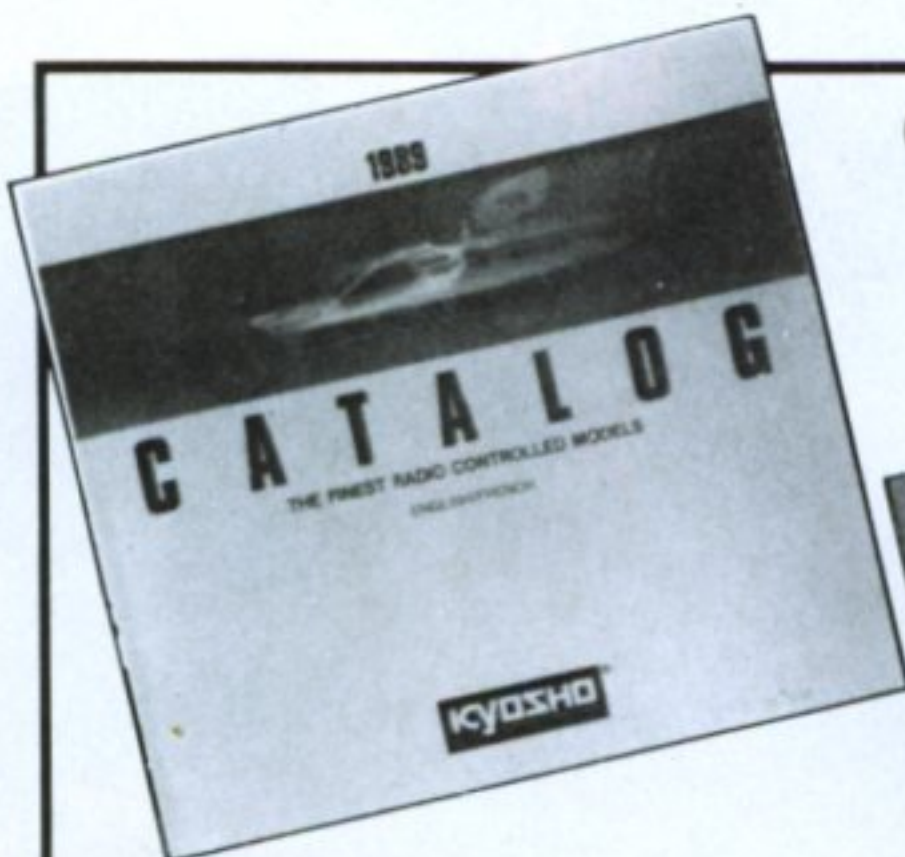
n'arrange pas les choses. La notice précise que l'on peut ajouter un certain nombre d'options. C'est évident. Mais à mon sens les amortisseurs font partie de l'indispensable. Un petit effort, le Turbo Raider vaut bien la dépense supplémentaire d'un jeu d'amortisseurs qui transformeront son caractère et le rendront beaucoup plus égal. Le reste (roulements supplémentaires, variateur électronique, etc.) ne présente pas le même caractère d'urgence et est plutôt affaire de goûts et de moyens.

Exceptées les modifications détaillées dans notre texte, la géométrie du Turbo reste identique à celle du Raider.

Eric Lantz

CATALOGUE KYOSHO 89

148 pages



Disponible chez votre détaillant en modélisme. Prix : 50 F ou contre 25 timbres à 2,20 F chez CIMB

Mini catalogue de 46 pages également disponible chez votre détaillant ou contre 6,60 F en timbres à CIMB DRASTIC Parc d'activité des Radars 91350 GRIGNY

KYOSHO[®]
THE FINEST RADIO CONTROLLED MODELS