

TURBO BURNS



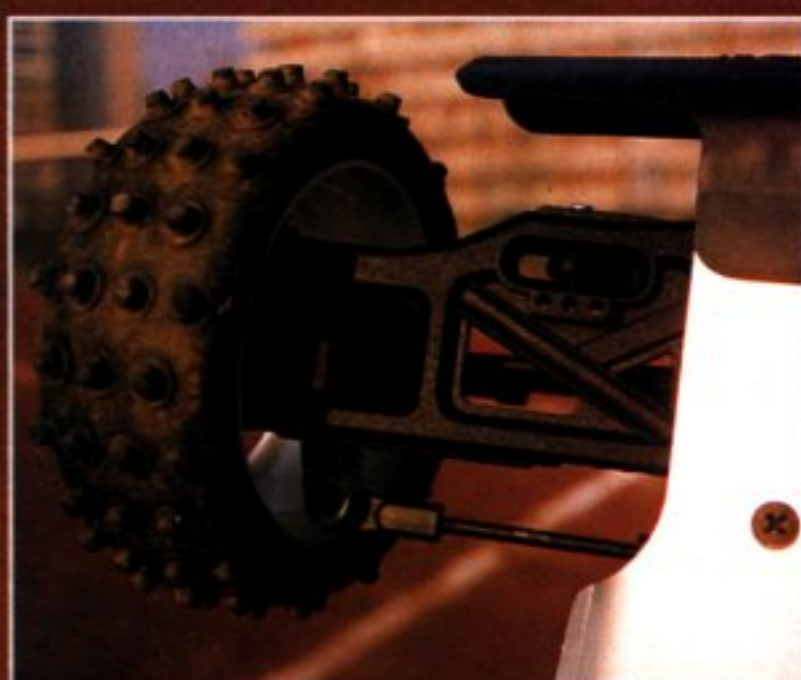
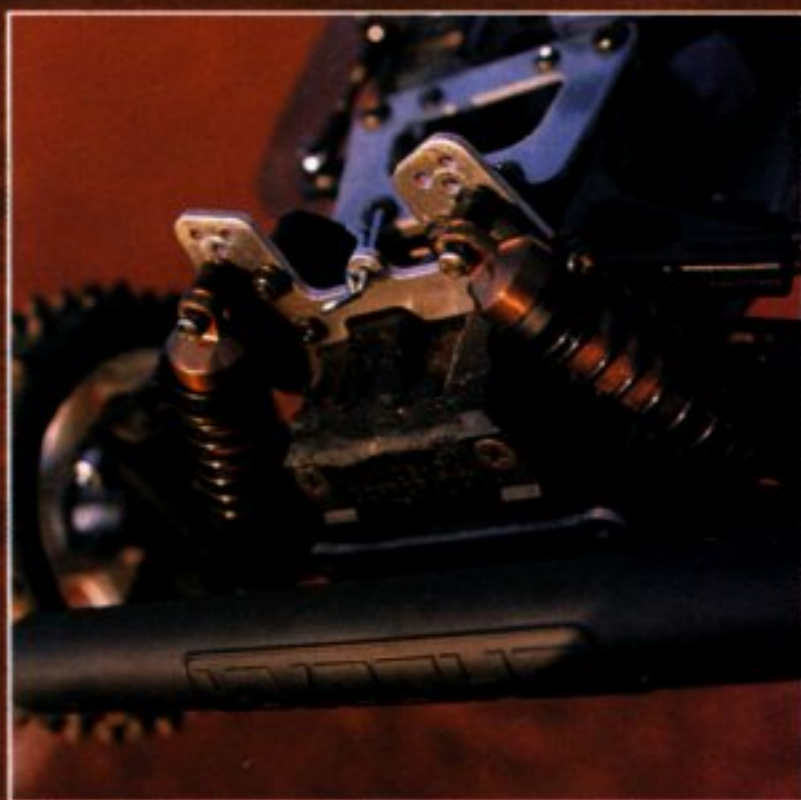
Que demander de plus?

Dans le monde du TT 1/8,
les marques essaient,
au moyen de kits optionnels
divers, d'améliorer leur
voiture dans tous les
domaines. La célèbre firme
japonaise Kyosho a décidé
quant à elle de sortir un
nouveau modèle, le Turbo
Burns, en fait le fruit de
deux années de
compétitions passées au
plus haut niveau avec
son Burns.





Le réservoir du Burns était son point faible. Celui du Turbo est de première qualité. Le train avant comporte les cardans articulés, les amortisseurs gros volume et leurs nouveaux supports, de nouvelles fusées montées sur des triangles pratiquement indestructibles. Sur notre photo d'action, vous découvrez les jantes et carrosserie new look.



Fiche technique

- transmission intégrale
- 4 roues indépendantes
- suspensions triangulées
- cardans homocinétiques avant et arrière
- amortisseurs gros volume
- empattement : 330 mm
- voie avant : 300 mm
- voie arrière : 300 mm
- garde au sol maxi : — avant 5,3 cm
— arr. 5,5 cm
- rapport primaire d'origine : 13 x 53.

Qualité constante

Comme toujours les modèles Kyosho bénéficient d'une superbe présentation. En elle-même la boîte est très attirante mais cependant un peu moins que celle du Burns. Les pièces principales telles qu'amortisseurs, diffs, cardans, etc., ne sont plus présentées sous blister. On ne découvre les pièces que dans le compartiment en carton où elles sont disposées dans des sachets numérotés. A première vue la notice se révèle très complète et très précise. D'ailleurs ceci se confirmera lors du montage qui se déroule comme un jeu d'enfant. Bien sûr beaucoup de sérieux et de patience seront tout de même nécessaires. Il ne faut surtout pas s'affoler ni être impatient de voir le résultat. Une bête de ce type doit se faire caliner dans son montage si vous voulez qu'elle rugisse par la suite. C'est simple, aucune bidouille personnelle ne viendra ternir le tableau. Une fois monté, je vous assure, le Turbo Burns est un vrai bijou. Pour en revenir au montage, comme je

vous le disais, celui-ci est des plus aisé. Chaque plaque de cellule s'imbrique parfaitement, chaque trou tombe en face de son correspondant; pas de difficulté pour monter moteur, échappement et radio. Vous n'aurez non plus aucun jeu à régler; je pense en particulier au jeu des couples coniques, au jeu des cardans dans les noix, etc. Mais tout ceci n'est pas nouveau et nous le savions déjà avec... Kyosho et son premier Burns.

Quelles sont alors les nouveautés?

C'est sans doute la question que vous vous êtes posés au moment même où vous avez découvert le Turbo Burns dans Auto 8. Les nouveautés, les voici, nombreuses et vraiment radicales. Tout d'abord le châssis: il a été rallongé et offre dorénavant un empattement de 330 mm. On ne peut aller plus loin puisque nous sommes dans les limites des règlements internationaux.





Ce châssis est en zycral d'une épaisseur de 3,2 mm et il est entièrement fraisé. La suspension triangulée est régie par les nouveaux amortisseurs gros volume que l'on a tout de même pu voir en option auparavant. Celle-ci a été revue au niveau de la longueur des triangles, à présent bien plus longs et plus costauds. Ancrée bien à l'intérieur de la jante, la suspension travaille différemment et on obtient alors un amortissement plus souple et surtout une plus grande stabilité à haute vitesse dans les parties accidentées. Comme toujours, une multitude de points d'ancrage est prévue pour peaufiner les réglages et optimiser l'épure des suspensions. A propos, les nouveaux supports d'amortisseurs munis de multiples percages sont désormais inclus dans le kit. De nouvelles fusées ont aussi vu le jour avec encore tout plein de points d'ancrage, toujours dans le but d'optimiser les réglages. Un autre domaine a fait l'objet d'attentions particulières par Kyosho, celui de la transmission. En effet, sur le Burns, le différentiel central offrait peu de solutions de

réglage. A présent, ce dernier, toujours «bloquable», est en plus réglable en dureté. Ça je vous jure, c'est vraiment le pied! Pour peu que vous maîtrisiez bien toutes les réactions de votre voiture, avoir un diff assez dur augmente tout de suite la motricité, donc les performances; c'est l'idéal... Le système de réglage de ce diff se fait par une petite bague que l'on plaque plus ou moins sur une autre par l'intermédiaire d'un ressort circulaire. C'est très bien fait, très bien étudié et surtout... très efficace! Toute la transmission est montée sur roulements et les quatre cardans de roues sont homocinétiques.

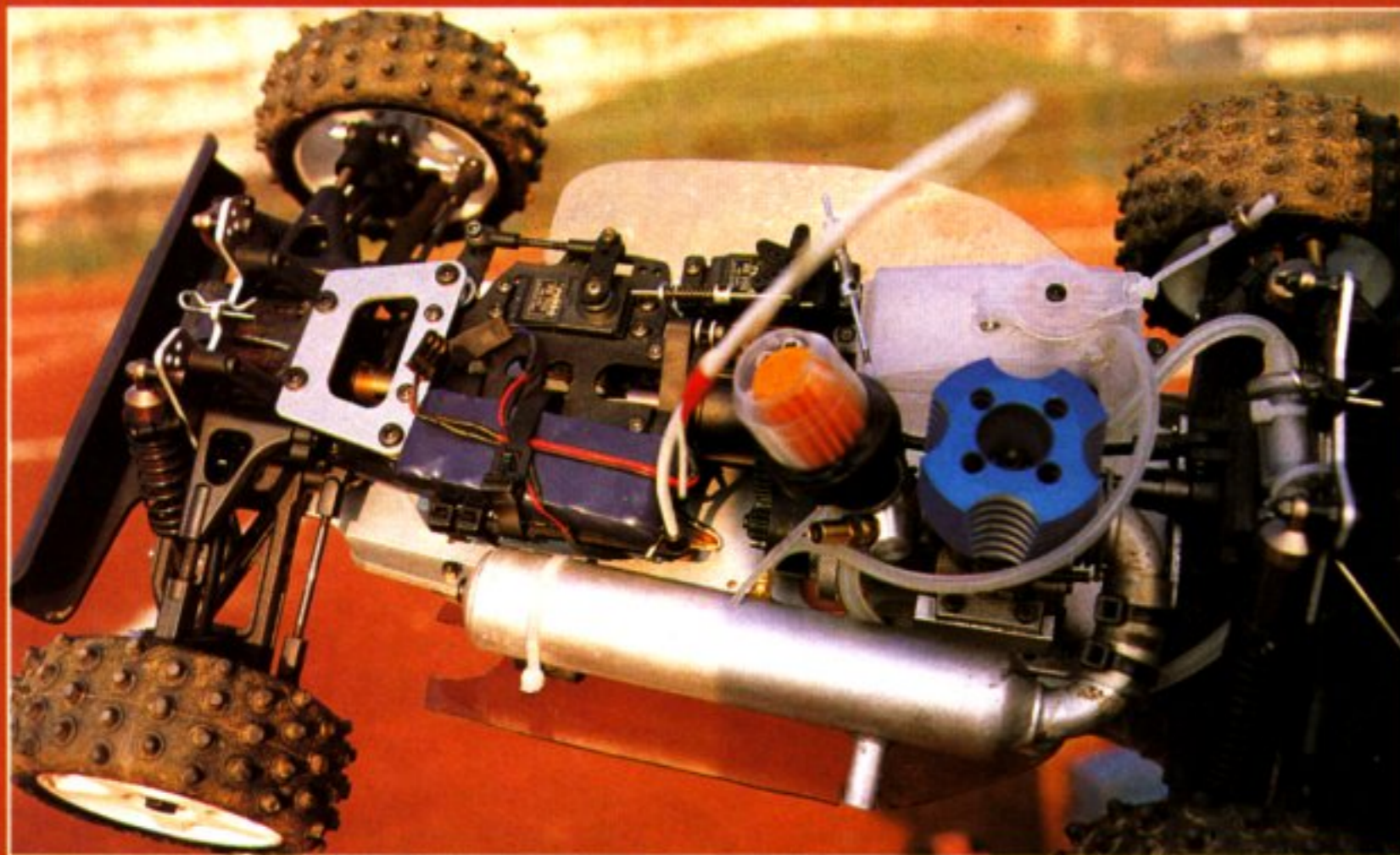
Et avec ça?

D'autres accessoires apparaissent, tel le nouveau réservoir. Seul point négatif du réservoir et de la voiture toute entière d'ailleurs, il est muni d'un plongeur qu'il faut tordre soi-même. Opération délicate au risque de casser ce petit tube en alu. Soyez méthodique et repérez bien sa posi-

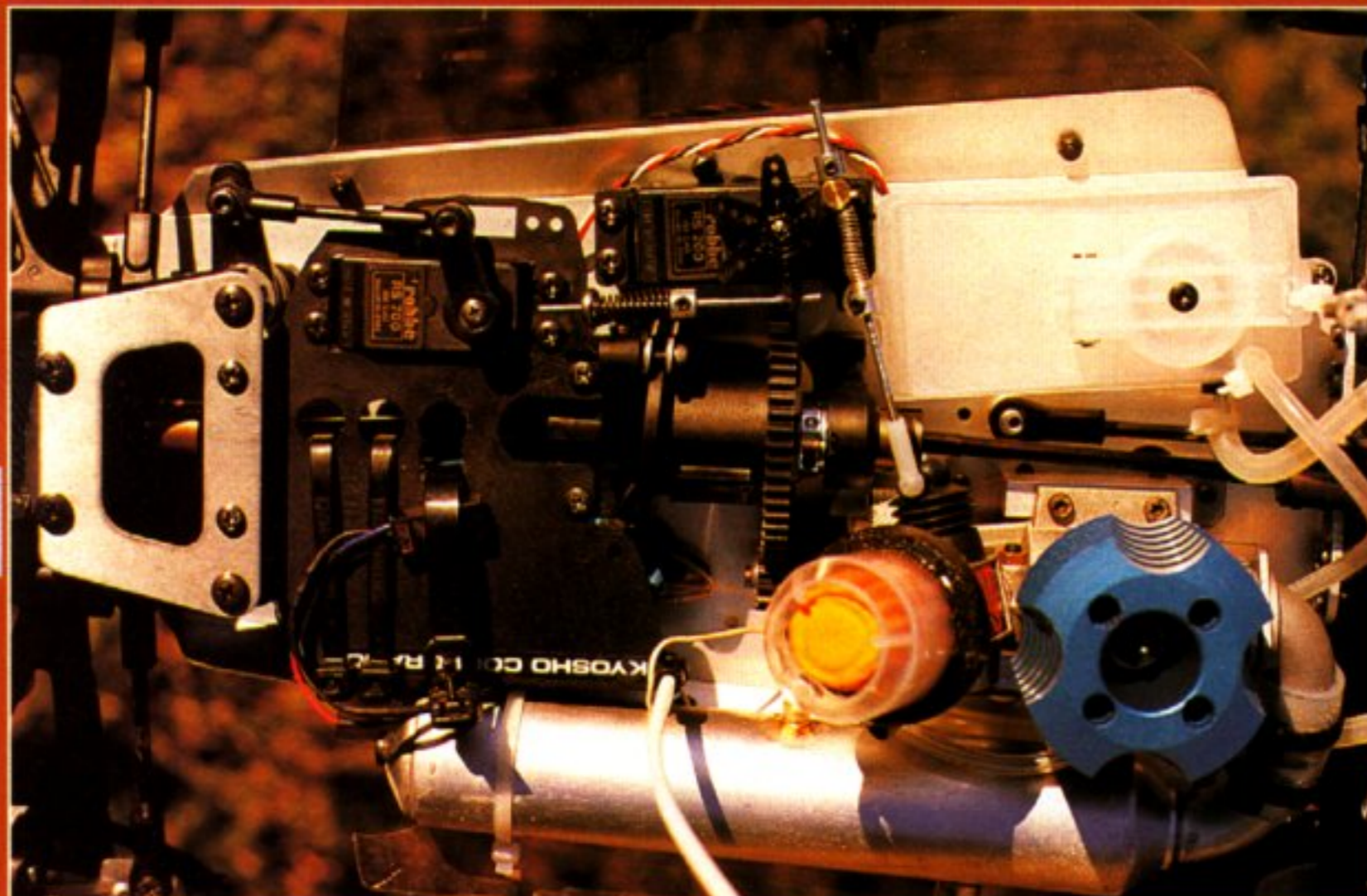
tion idéale avant de le tordre en insérant 2 tournevis du même diamètre à chaque extrémité. A part cela il se révèle de 1^{re} qualité et le bouchon est cette fois-ci rappelé automatiquement par un ressort lui-même fixé au fond du réservoir.

Le résonateur d'origine est désormais en alu et semble bien plus sérieux que le précédent. D'autres accessoires qui existaient en option pour le Burns tels que les ailerons et support d'aileron réglable ainsi que les barres anti-roulis sont maintenant d'origine dans le Turbo (sauf la barre avant).

L'installation radio ne pose aucun problème, le récepteur et le pack d'accus prenant en sandwich la petite platine. Même le collier plastique démontable est prévu pour fixer le tout. Mis à part tout ceci, le reste a été conservé. Le Turbo Burns conserve toutes les qualités de son frère: la solidité avec ses renforts de châssis particulièrement efficaces et la légèreté: il pèse en tout 3,250 kg (c'est pas mal!). Reste à vous parler d'un point que je n'ai pas encore abordé: le look.



L'empattement a été porté au maximum sur le Turbo Burns. Vous remarquerez le nouveau pot d'échappement et les bavettes latérales en lexan.



Le différentiel central se règle dorénavant très facilement et très précisément.



Auto 8 « plus »

- montage facile
- qualité de fabrication
- suspensions
- poids
- kit très complet
- nouveau look
- performances.

Auto 8 « moins »

- plongeur du réservoir.

L'aileron et la barre anti-roulis arrière sont maintenant inclus dans le kit.

Le premier Burns, on s'en souvient, révolutionna ce domaine grâce à sa carrosserie et à ses jantes. Rien à dire, il était plus beau que les autres. A présent, les jantes et la carrosserie bénéficient d'un nouveau design. La carrosserie compte plus d'arrondis et les jantes en étoiles donnent à la voiture un aspect plus moderne. Nous, on aime... mais on vous laisse juges.

Impatience assouvie

C'est à Rueil que s'est effectué l'essai de la bête. La piste en herbe était gelée, tout comme nos doigts. Les passages de notre Turbo Burns ne tardèrent pas à tout réchauffer, propulsé en cela par un Nova Rossi Blue Cap que nous avait gracieusement prêté la société Drastic avec la voiture. Nous étions donc chargés de roder un moteur neuf, ce que nous fîmes en 3 pleins, nous permettant simultanément de roder une transmission déjà bien libre d'origine.

A l'issue de ce rodage, nous avons commencé à régler le moteur qui se montra très fiable et très docile à nos manipulations. Quant l'heure de vérité sonna, on s'aperçut vraiment que le Turbo Burns est à la fois « facile » et pourtant agressif à souhait. On le place là où il faut et il passe coûte que coûte. L'herbe gelée qui commençait à disparaître au fil des tours laissa apparaître une terre plus accrocheuse. On décida de durcir légèrement le diff central. Tout de suite j'ai pu apprécier la différence de motricité. Ce réglage joue vraiment bien son rôle et si l'on part malencontreusement en travers, un léger coup de gaz remet la voiture instantanément en ligne. Ce ne serait qu'évidence de vous dire que les suspensions jouent bien leur rôle. Cela va tellement de soi pour le Turbo Burns d'effacer les inégalités du sol qu'on allait oublier de vous en parler. Au niveau de l'accroche sur notre piste, nous avons amélioré celle-ci en mettant un peu de carrossage à l'arrière.

Après l'essai, un petit bilan nous permit de constater que le châssis n'avait souffert d'aucune marque, d'aucune rayure, ce qui prouve l'efficacité des suspensions. A la différence avec le train arrière, le train avant est resté nickel, pas un grain de poussière apparent. Seul le train arrière se salit quelque peu.

Quant à l'intérieur même de la voiture, il est resté très clean, les bavettes latérales en lexan n'étant pas étrangères à ce fait.

Conclusion

Avec le Turbo Burns, Kyosho vient de nous démontrer avec brio tout son sérieux et toute sa volonté pour marier produit compétitif et produit au montage facile. Le prix peut paraître un peu élevé au départ mais comparé aux autres voitures de cette catégorie, il est plus que raisonnable vu les nombreuses options offertes et la qualité de la fabrication. Il va être difficile à Kyosho de se surpasser dans ce secteur. Nous verrons en Thaïlande si la marque japonaise a trouvé quelques petits trucs... lors du championnat du monde.

Vincent Sannier