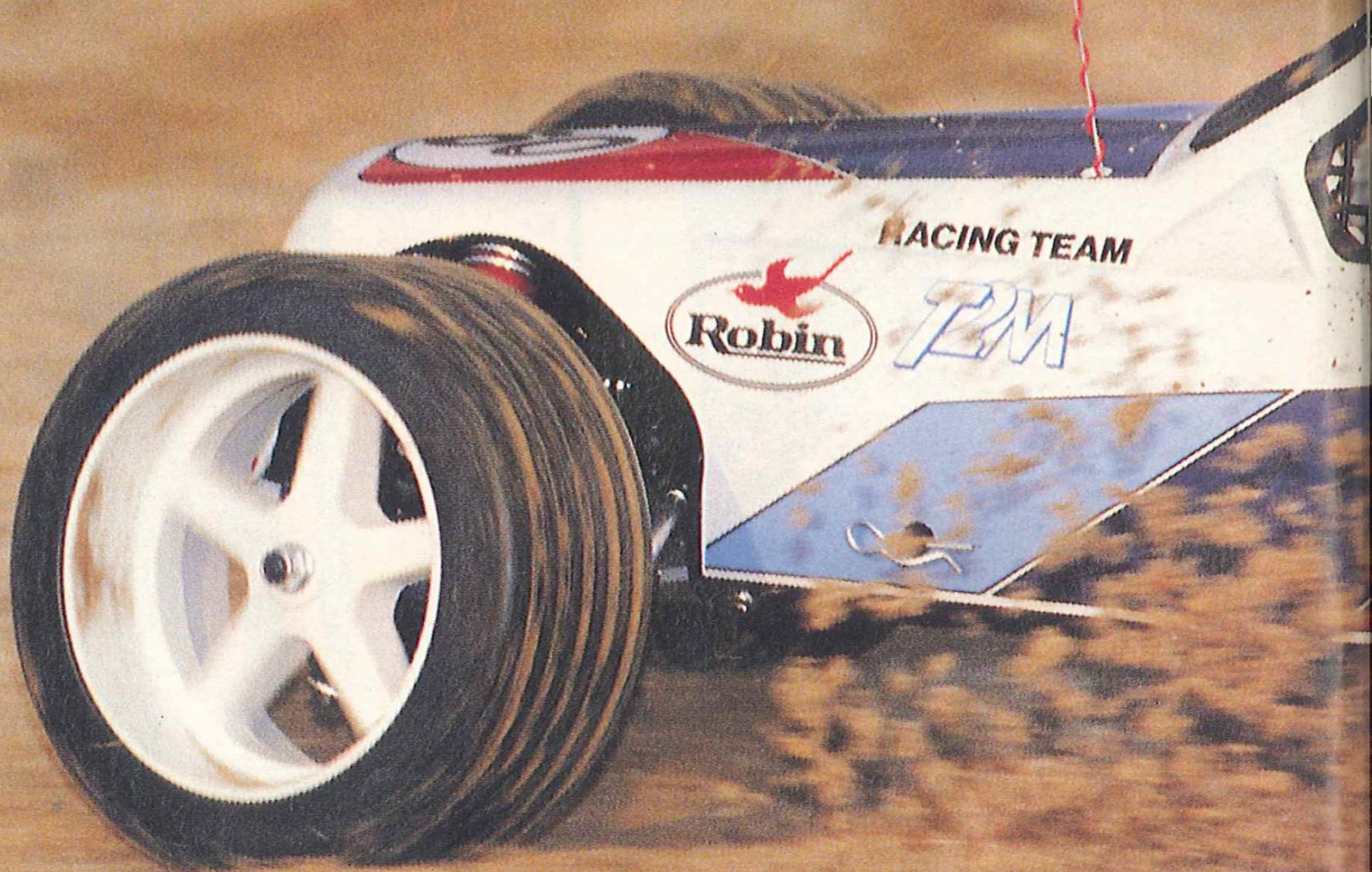


MARDER

Lors de sa présentation, le Cross-Control avait fait sensation et suscité l'enthousiasme général. Aussi, les réponses de la concurrence ne se sont pas faites attendre. La dernière en date nous vient d'Allemagne, se nomme Marder et est importé par la dynamique société T2M.

Intelligente copié!



AUTO8
ESSAI

Comment



Jusqu'à présent, les constructeurs Français régnaient en maître sur cette catégorie 1/4 (ou 1/6 ou 1/5, de ce côté c'est plutôt l'anarchie qui règne) dont Yankee, mais faut-il encore le rappeler, fut le précurseur. En effet, les autres engins existants ne bénéficiaient pas d'un réseau de distribution suffisamment solide pour espérer une large diffusion. Mais la situation évolue et nos constructeurs vont bientôt avoir à lutter contre une sévère concurrence. Le Marder est, sans aucun doute, le premier représentant de cette nouvelle vague bien qu'il ne faille pas oublier la BMW Bycmo qui continue sa carrière commerciale.

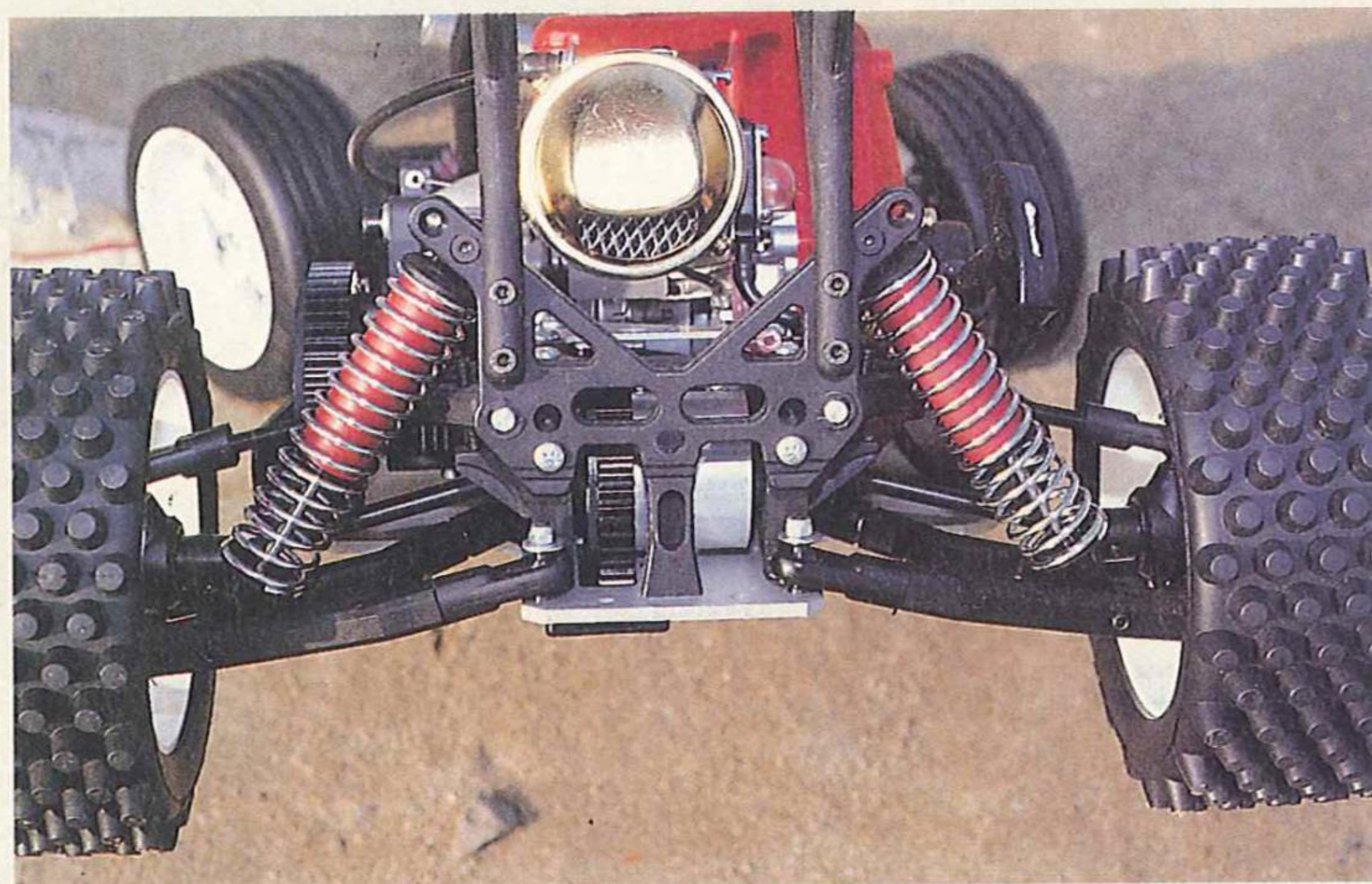
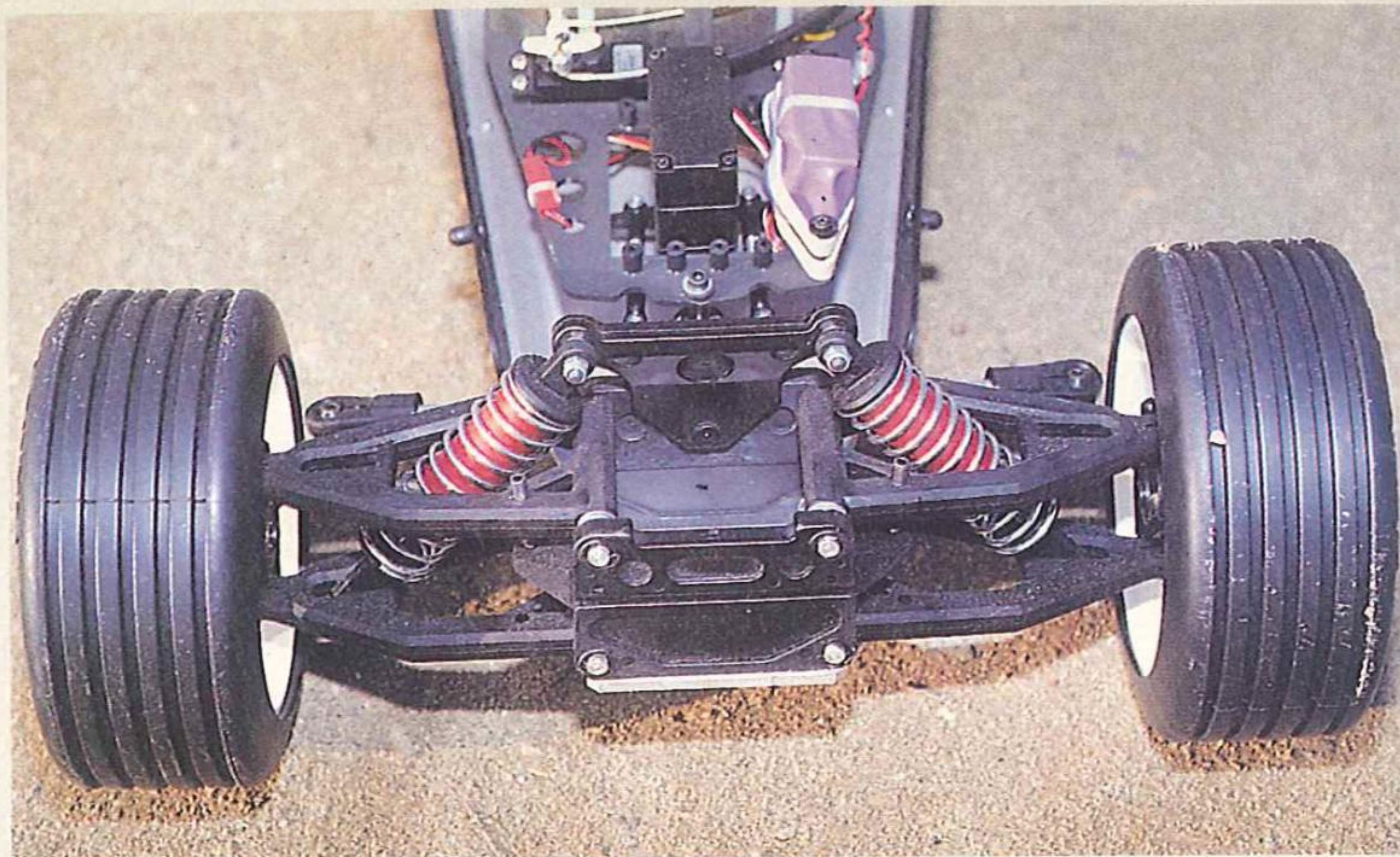
En premier lieu, ses origines européennes devraient permettre un bon suivi au niveau des pièces détachées et ce d'autant plus que, comme je vous l'ai déjà dit, la distribution en sera assurée par T2M, société dont la réputation n'est plus à faire. Sur un plan plus technique, ne craignez pas de mauvaise surprise, ce Marder s'affirme comme une copie quasi conforme du désormais célèbre Cross-Control Français.

En peinture une copie ne vaut jamais l'original et c'est vrai. En est-il de même en ce qui nous concerne aujourd'hui. Pour vous répondre, je vais examiner de plus près les entrailles de ce nouveau-né.

FICHE TECHNIQUE

- **Modèle :** Marder.
- **Constructeur :** F.G (Franz Gröschl) - Allemagne.
- **Echelle :** 1/6.
- **Type :** Tout terrain 4x2. Propulsion.
- **Longueur :** 680 mm.
- **Largeur :** 420 mm.
- **Empattement :** 470 mm.
- **Voie AV-AR :** 400-420 mm.
- **Poids :** environ 8 kg.
- **Suspension :** Double triangulation AV-AR.
- **Amortisseurs :** 4 combinés ressort-amortisseur hydrauliques. Réglage suspension et géométrie : AV : Chasse-pincement et garde au sol, AR : Carrossage-pincement et garde au sol.
- **Transmission primaire :** Cascade de pignons - Module 1.5. Rapport : 16x48. En option 18x48.
- **Transmission secondaire :** Cascade de pignons métalliques - Module 1.5. Rapport 15x48.
- **Différentiel :** Corps métallique - pignons coniques.
- **Moteur :** Robin Eco 2 EHR 22,2 cm³.
- **Type :** Monocylindre, 2 temps, refroidissement à air.
- **Alimentation :** Carburateur à diaphragme.
- **Allumage :** Electronique.
- **Puissance :** 1.1 Ch à 7000 t/mn (donnée constructeur).
- **Châssis :** Dural 4 mm bords pliés
- OPTIONS :**
- Résonateur.
- Jantes fluo (roses ou jaunes).
- Barres anti-roulis AV et AR.
- Rapport (18x46).
- Carrosserie et Aileron Lexan.
- Pneus (plus mous).
- Mousse pour pneus.
- **Distributeur :** T2M
- **Prix public TTC conseillé :** 8000F maxi.

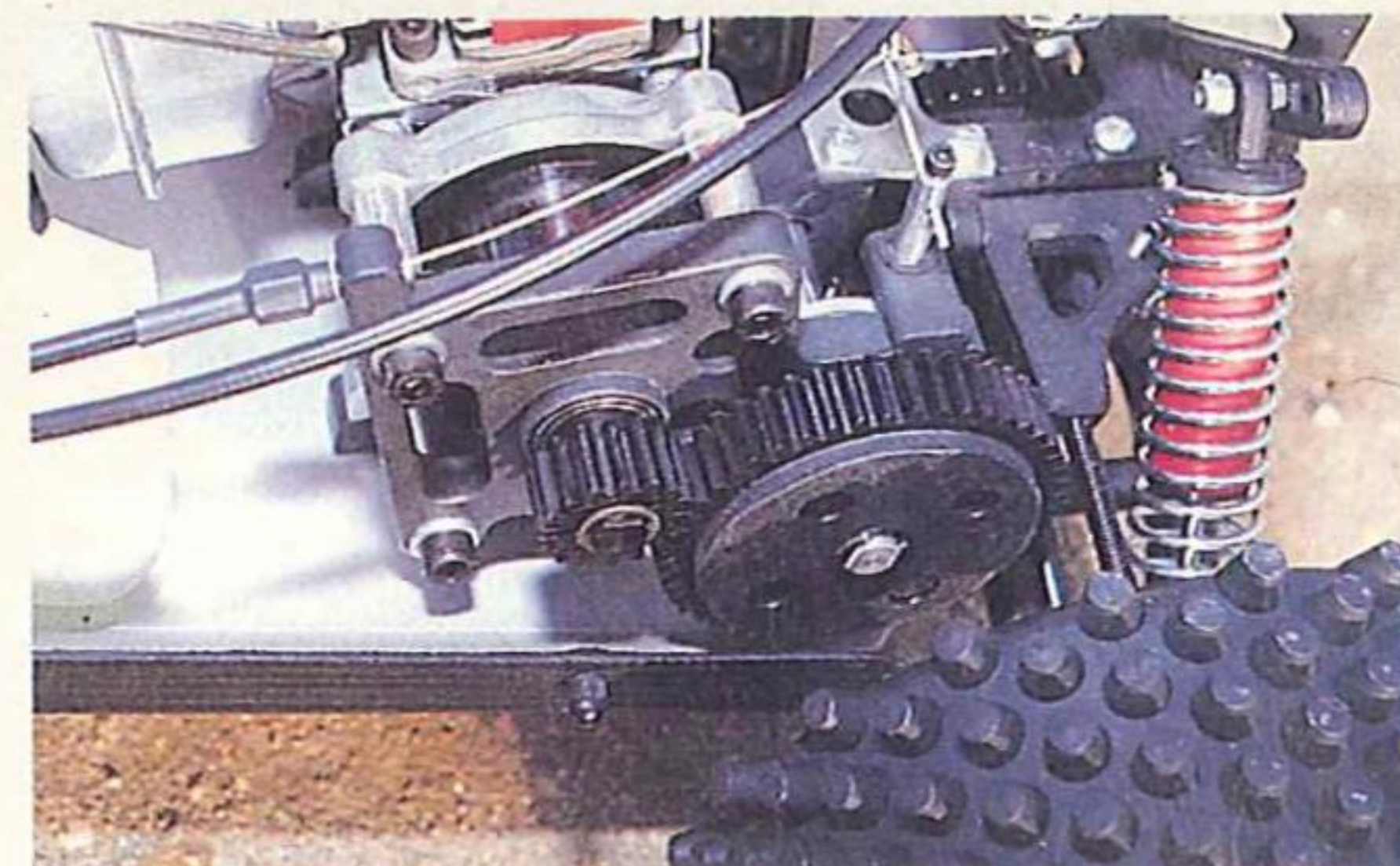
Les suspensions sont confiées à des triangles identiques, ce qui peut s'avérer parfait pour la pièce détachée. Chaque demi-train comprend son amortisseur hydraulique et vous remarquerez l'astucieux réglage de garde au sol à l'aide de vis btr.



Le même principe de garde au sol est employé à l'arrière. Sur ce train, les triangles s'articulent sur des rotules et non des axes. Les tirants supérieurs permettent un réglage aisé du carrossage. Côté transmission, le différentiel possède un corps métallique qui renferme des pignons coniques.



Roulements omniprésents dans la transmission et les roues !



Le frein s'avère puissant et endurant, ce qui est rare sur les voitures d'un tel poids. La transmission primaire s'appuie sur un couple en plastique pignon-couronne. Plus loin, cette transmission attaque le différentiel par un autre couple, en acier cette fois.

A la Japonaise

Vous vous doutez bien qu'une telle ressemblance entre deux engins n'est pas le fruit du hasard ou d'un manque d'imagination (si, quand même, un peu, bon d'accord !). En réalité, il existe une petite explication fort simple à celle-ci. Le concepteur du Marder s'appelle Franz Gröschl. Outre Rhin, il jouit d'une bonne réputation dans le milieu de l'auto R.C. et ce brave monsieur a travaillé pour l'importation Yankee Allemagne. Aussi devant sa

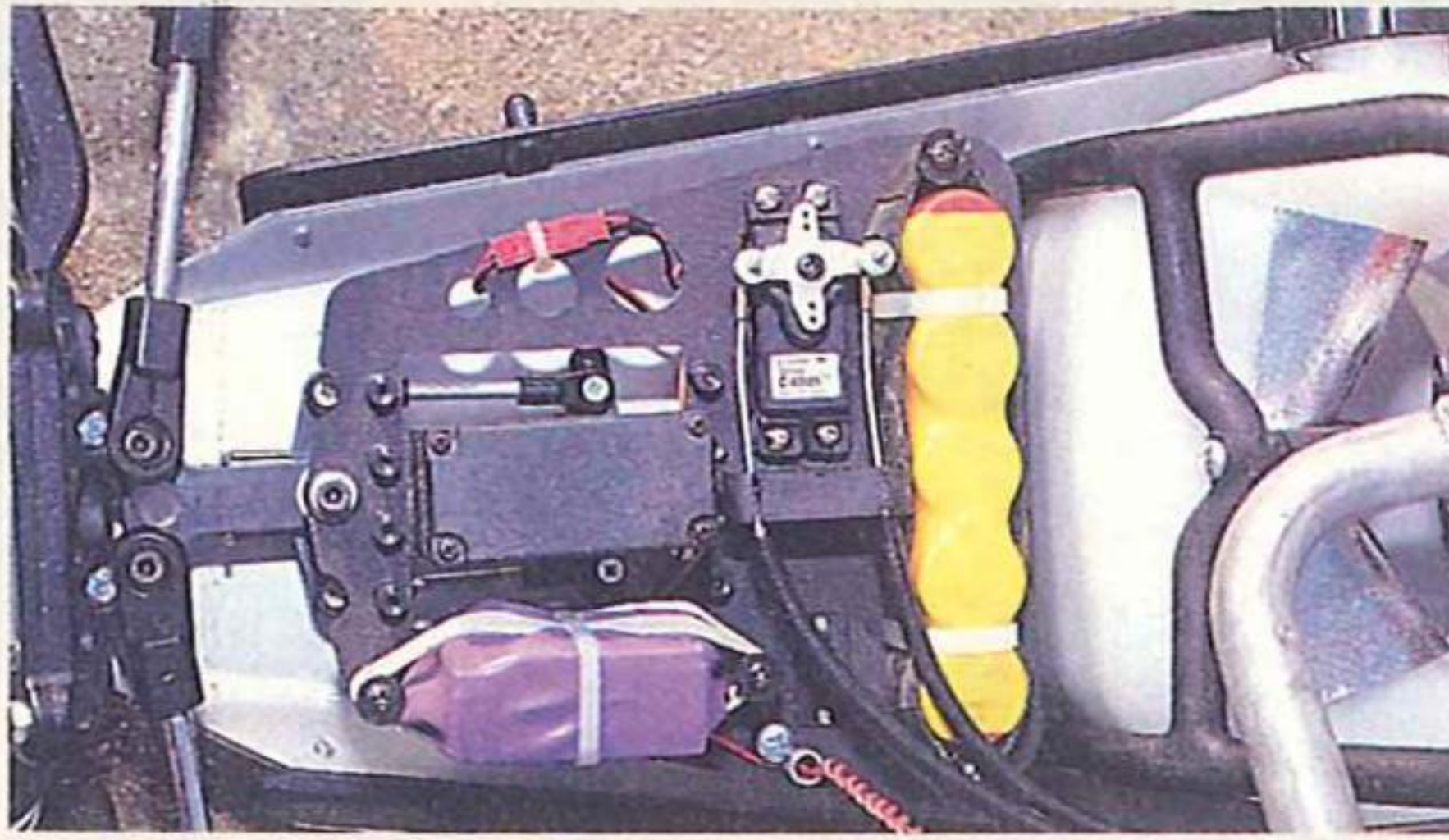
planche à dessin, il s'est refait un Cross à sa manière. Je vous avoue tout de suite que ses modifications sont de très bon goût. Le train avant dispose d'une double triangulation, dont les 4 triangles sont identiques, bien vu. Ces derniers pivotent sur des axes côté châssis alors que les fusées, droite et gauche semblables, sont montées sur rotules. Comme d'habitude, ce système permet un réglage de chasse facile grâce à des rondelles. Par contre, l'angle de carrossage offert d'origine est fixe. Bonne surprise, la présence d'un combiné ressort amortisseur sur chaque roue. Malgré qu'ils semblent fort bien assurer leur fonction, les plus exigeants pourront leur reprocher l'absence de volume constant. La géométrie du système de direction avec son unique save servo et ses deux longues biellettes est bien pensée, aucun angle de pincement parasite ne venant troubler le débattement des

suspensions. Dernier détail, les axes de roue montés sur roulements, c'est bien.

Le train arrière reprend le principe du très rigide triangle inférieur associé à un tirant supérieur. Cette fois, carrossage et pincement sont réglables tout comme la garde au sol à l'avant, aussi par l'intermédiaire de vis BTR, très faciles d'accès. Les amortisseurs d'un volume supérieur à l'avant disposent de deux points d'ancrage. Ici aussi, on notera les efforts de standardisation avec un seul type d'élément de suspensions pour les deux côtés (fusée, triangle et tirant supérieur). Comme vous le voyez sur nos photos, un ensemble de suspension fort bien conçu, simple, mais ne sacrifiant pas certains critères d'efficacité comme les réglages de pincement ou de carrossage.

La transmission est des plus classique : un embrayage à deux masselottes Ferrodo, puis une double cascade de pignons nous conduisent à un différentiel en alu équipé de pignons coniques, les roues étant entraînées par deux cardans à boules goupillées. **Le freinage** est confié à deux disques époxy montés sur l'axe intermédiaire. Ce dernier va s'avérer très puissant et endurant, ce qui est un très bon point.

Le châssis se compose d'une plaque de dural de 4 mm rigidifiée par deux pliages laté-



Les commandes de gaz et de frein sont si bien conçues qu'un servo "mammoth" n'est pas nécessaire en utilisation loisir. Quant à doubler celui de direction, on n'en voit pas non plus l'utilité dans le même contexte.



Les bavettes latérales, la protection de la couronne, le châssis fraisé, les excellentes vis... une foule de petits détails qui attestent de la qualité de l'ensemble.

raux. La rigidité est encore améliorée grâce à un arceau sur la partie arrière qui fait également office de support d'aileron. La fixation de la carrosserie et l'étanchéité de l'ensemble sont assurées par deux bavettes latérales du plus bel effet. Dernier gros-oeuvre de ce Marder, **le moteur**. Celui-ci est un Robin aux caractéristiques proches des classiques Kawasaki : démarrage par lanceur bien sûr, allumage électronique et carburateur à diaphragme. Sa cylindrée de 22,2 cm³ lui confère une puissance de 1,1 cv à 7000 t/mn (données constructeur), ce qui devrait largement entraîner les 8 kg de notre Marder. Pour tout vous dire, c'est sur le moteur que nous trouverons la seule originalité de cet engin. En effet, la disposition du cylindre nous donne l'admission, donc le carburateur, vers l'arrière de la voiture alors que l'échappement se trouve vers l'avant. Sur le Marder, la sortie se fait par la vitre latérale gauche. Je vous rassure, c'est très discret. Vous savez maintenant tout ou presque sur ce nouveau venu et le titre de ce paragraphe s'explique aisément. En effet, bien qu'il s'agisse d'une imitation, celle-ci est très intelligemment réalisée, son constructeur ayant su allier simplicité et efficacité tout en conservant les principaux atouts de l'original. Et vous allez le voir, de bonnes surprises sont encore à venir.

Ouvert
du mardi au samedi
de 10h à 13h et de 14h 30 à 19h 30
dimanche 9h 30/13h

NEW
A 10MN DU RER
NEUILLY-PLAISANCE
Bus 127-116
Arrêt Carnot



NEUILLY MODELISME

32 Av. Carnot. 9360 NEUILLY-PLAISANCE

TEL : 43 00 28 76

NEW	Pièces	NEW
Spéciales Neuilly Modélisme		
	Kit Pincement Burns	130 F
	Kit Palier Alu Burns (2)	330 F
	Kit Palier Alu Pirate (2)	330 F
	Châssis 4mm Pirate (+ 1cm)	450 F
	Axe Renforcé VCS 90	N.C.
	Culasse Monobloc Picco OPS	330 F
	Culasse + insert. OS Picco	360 F
	Palier Alu - F1 -	
	Sport Proto Tamiya	N.C.
	Triangles Nylon Pirate	N.C.

VARIATEURS ELECTRONIQUES	
NEW HITEC 600A	420 F
NEW HITEC 800A Temp'Fet	640 F
TEKIN TSC 408	820 F
TEKIN TSC 410	890 F
TEKIN TSC 420	1 480 F
TEKIN TSC 411	1 140 F

NEW 1 700 SCR
340 F
1 900 Pink
220 F

PREPAREZ VOTRE SAISON 92 AVEC L'EQUIPE NEUILLY MODELISME

NEW INFERNO NEW
(le nouveau Turbo Burns) 3 390 F

VCS Indy + carrosserie	1 590 F
Sprint 4X4 6020TQ	3 990 F
Sprint 4X2 6000TQ	2 250 F
BMT 4X2 6000TQ	3 200 F
BMT 4X4 6000TQ	4 490 F

PIRATE M1	
4X4	2 400 F
Super Pirate	3 350 F
New 4X2	N.C.

Mugen 4X2	2 080 F
Mugen 4X4	2 720 F
Super Sport	3 400 F

MOTEURS	
Nova Rossi 6T	2 050 F
Nova Rossi 4T	1 640 F
Rossi 3T	1 250 F
Rossi 6 + 2	1 480 F
Rex 7T Turbo	2 100 F

PB PHOENIX 4X2	
Perrin Eric + PB 4X2 + Rex 7T + carburant Neuilly Modélisme	
1er Coupe PB	
	3 280 F

1/10 ELECTRIQUE	
Santana Pro	1 280 F
Cougar	1 265 F
Ferrari F1	850 F

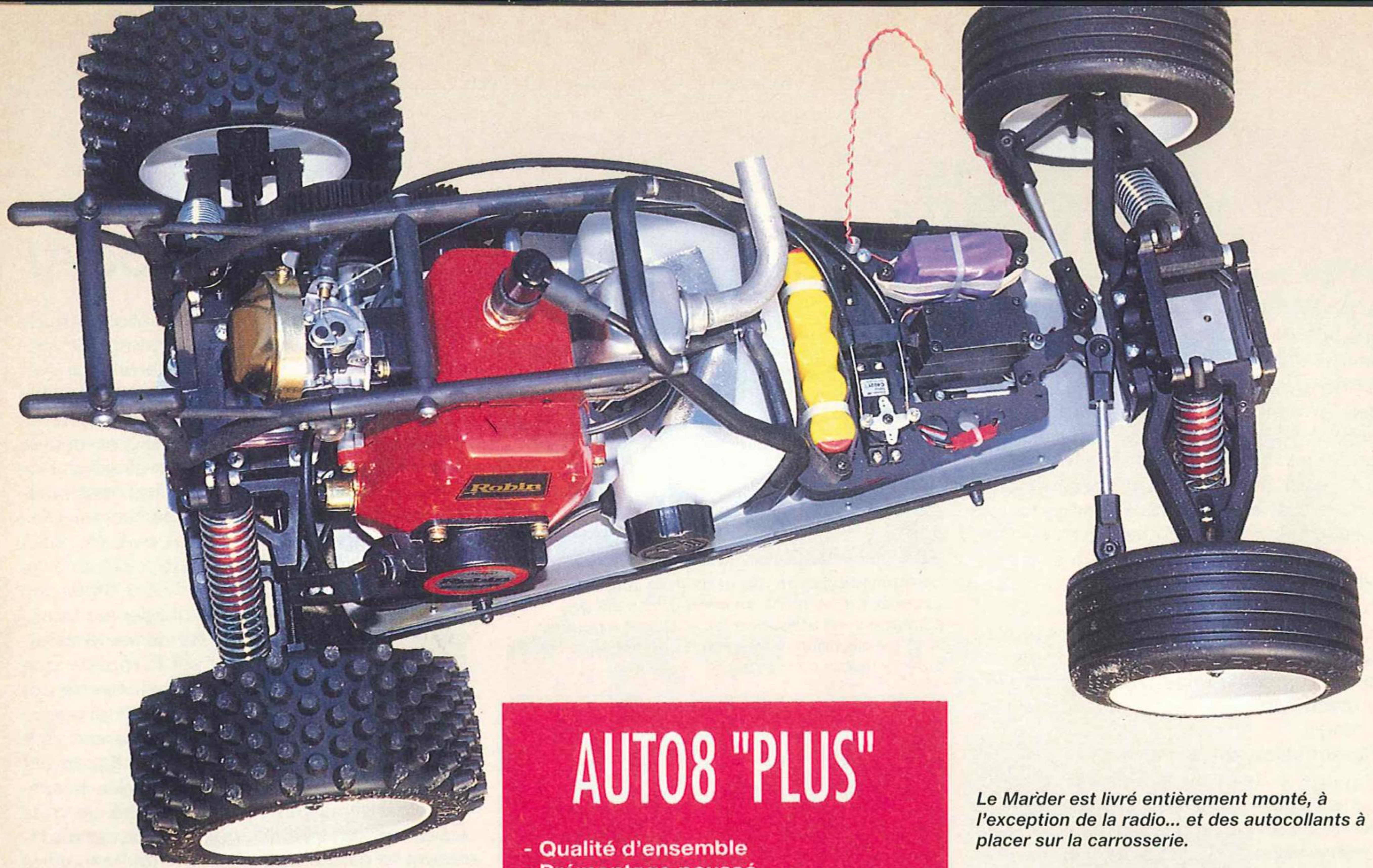
PORSCHE MRC	
↔ Complète avec 2 servos 10Kg	7 800 F
MARDER - T2M	
↔ Complet avec radio	8 250 F

UFRA SPECIAL RACING PNEUS	
MINT	99 F
MINT SOFT	99 F
PINK SOFT	99 F
PINK	99 F
211.217	46 F
212	68 F
SE.M	64 F
SE.S	60 F
SP.M	46 F
SP.S	46 F
JAP 26 40 (10 par 10)	88 F
810 S & M	55 F
909	65 F
DISPO UFRA 1/10 1 1/12	
Pour la saison 92	
Par 10 paires	- 10 %
Par 20 paires	- 15 %

PNEUS TT 1/8	
Mantova mou	97 F
Indiana - Atlas	125 F
New Multi Picot moyen	125 F
SLD	130 F
Pikes Peak	120 F
Mantova moyen	82 F

PNEUS TT 1/10	
Losi x Pattern	95 F
Dynamite	85 F
Schumacher	80 F
T2M	à partir de 60 F

VENTE PAR CORRESPONDANCE
PORT 30 F JUSQU'À 1 KG EN COLISSIMO
ET PORT 50 F AU-DESSUS DE 1 KG.



A quand la radio !

Vous prendrez livraison de votre Marder dans une boîte aux dimensions généreuses et pour cause. A l'intérieur, vous y découvrirez un engin entièrement prémonté, seule la radio restant à installer. L'opération s'avère une formalité à condition de disposer d'un "Gros" servo pour la direction. La platine radio vous offre même la possibilité de le doubler, ce qui ne semble pas indispensable dans le cadre d'une utilisation loisir. Dans notre cas, nous avons utilisé l'équipement suivant : une Radio Techniplus, un servo Graupner 4021 pour les gaz et un accu de 5 éléments 1 Ah/1,2 V. L'ensemble se monte sans aucun problème grâce à la présence de tous les accessoires : tringleries, bagues d'arrêt, antenne, il n'y a vraiment rien à redire. Bravo également pour la carrosserie livrée découpée, sa couleur blanche d'origine se mariant très bien à la planche d'autocollants. Associé aux jantes à cinq branches, l'ensemble une fois terminé possède vraiment une petite gueule bien sympathique avec une bonne dose d'agressivité donnée par les ouvertures grillagées noir et l'imposante prise d'air sur le toit. De plus, on peut espérer un parfait refroidissement du groupe propulseur. De nouveau, je dois vous avouer qu'aucune critique objective ne me traverse l'esprit. Tout est propre, bien fini et semble costaud. D'ailleurs, nous allons le vérifier de suite.

Contrat plus que rempli

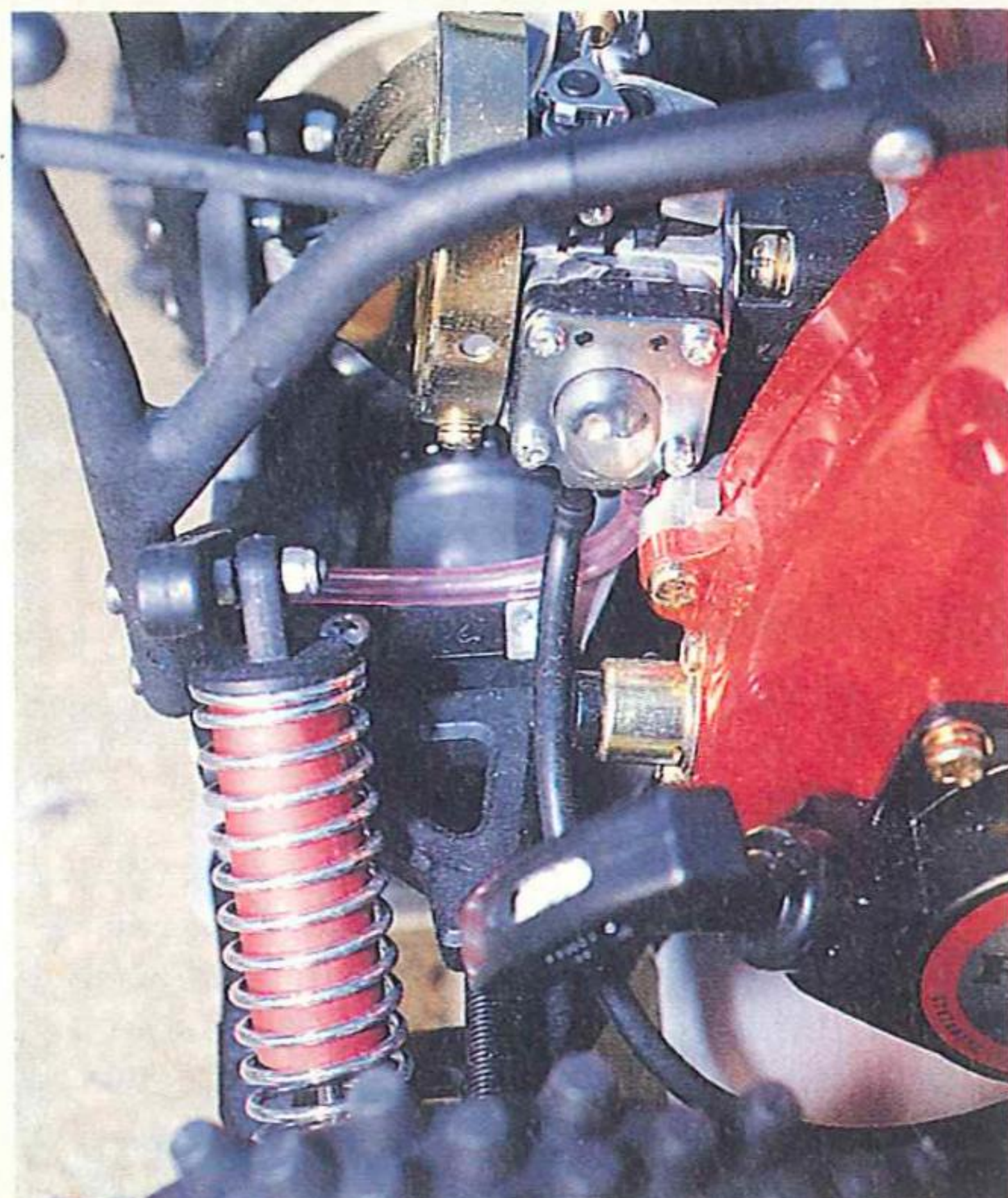
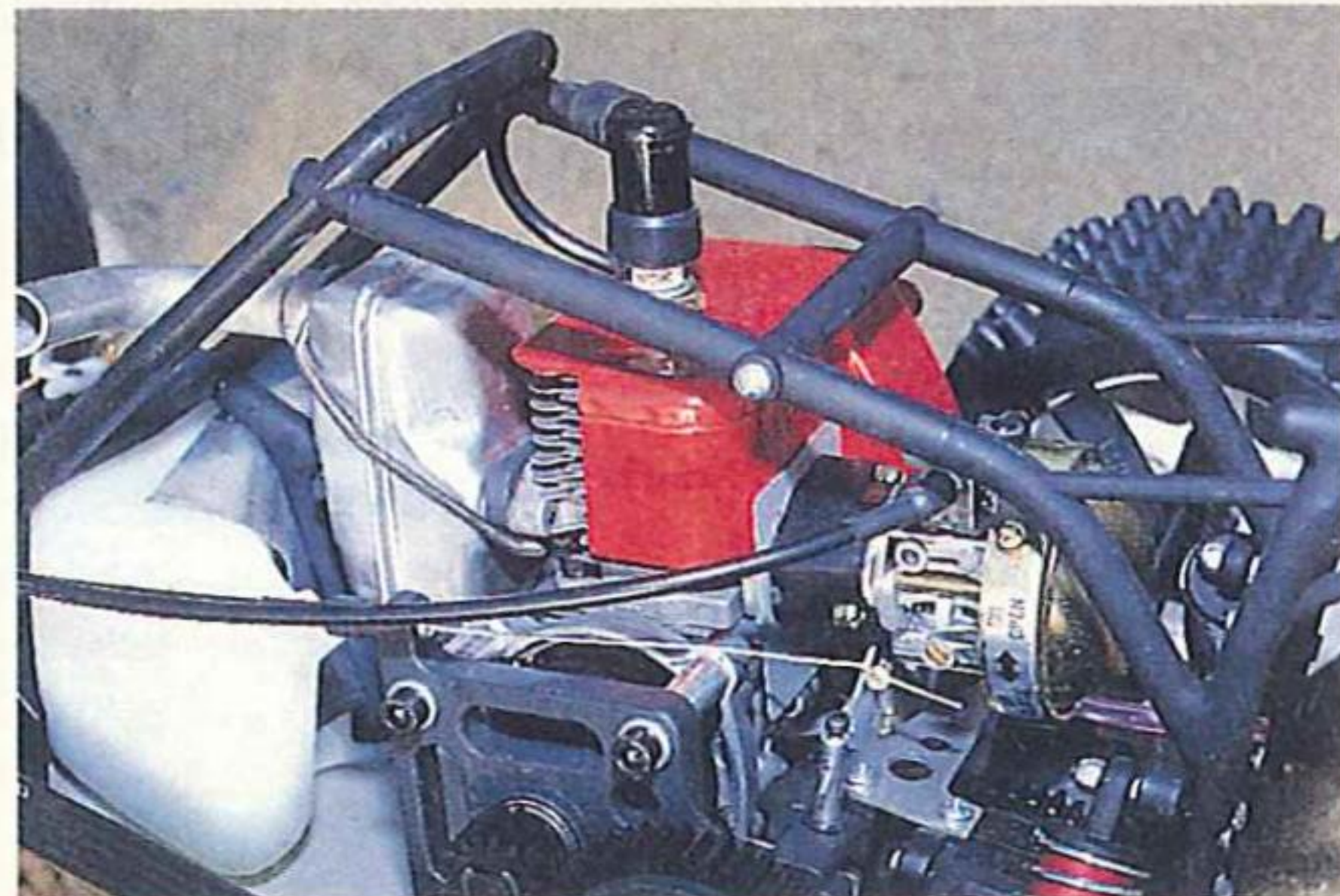
Pour tester à fond la fiabilité d'un tel engin, rien de plus approprié qu'une piste de bicross avec ses terribles sauts, double, triple et ses whoops. Mais avant, petit passage à la pompe ou notre Marder ingurgite 1/2 litre de mélange à 5 %. Le constructeur préconise ce pourcentage pour les 10 premières heures d'utilisation, ensuite, 4 % suffisent. Comme d'habitude, l'essence sans plomb est fortement déconseillée. Bouton d'amorçage, starter et bouton d'arrêt bien conçus facilitent

AUTO8 "PLUS"

- Qualité d'ensemble
- Prémontage poussé
- Look agréable
- Comportement
- Tringleries
- Frein puissant et endurant
- Moteur

AUTO8 "MOINS"

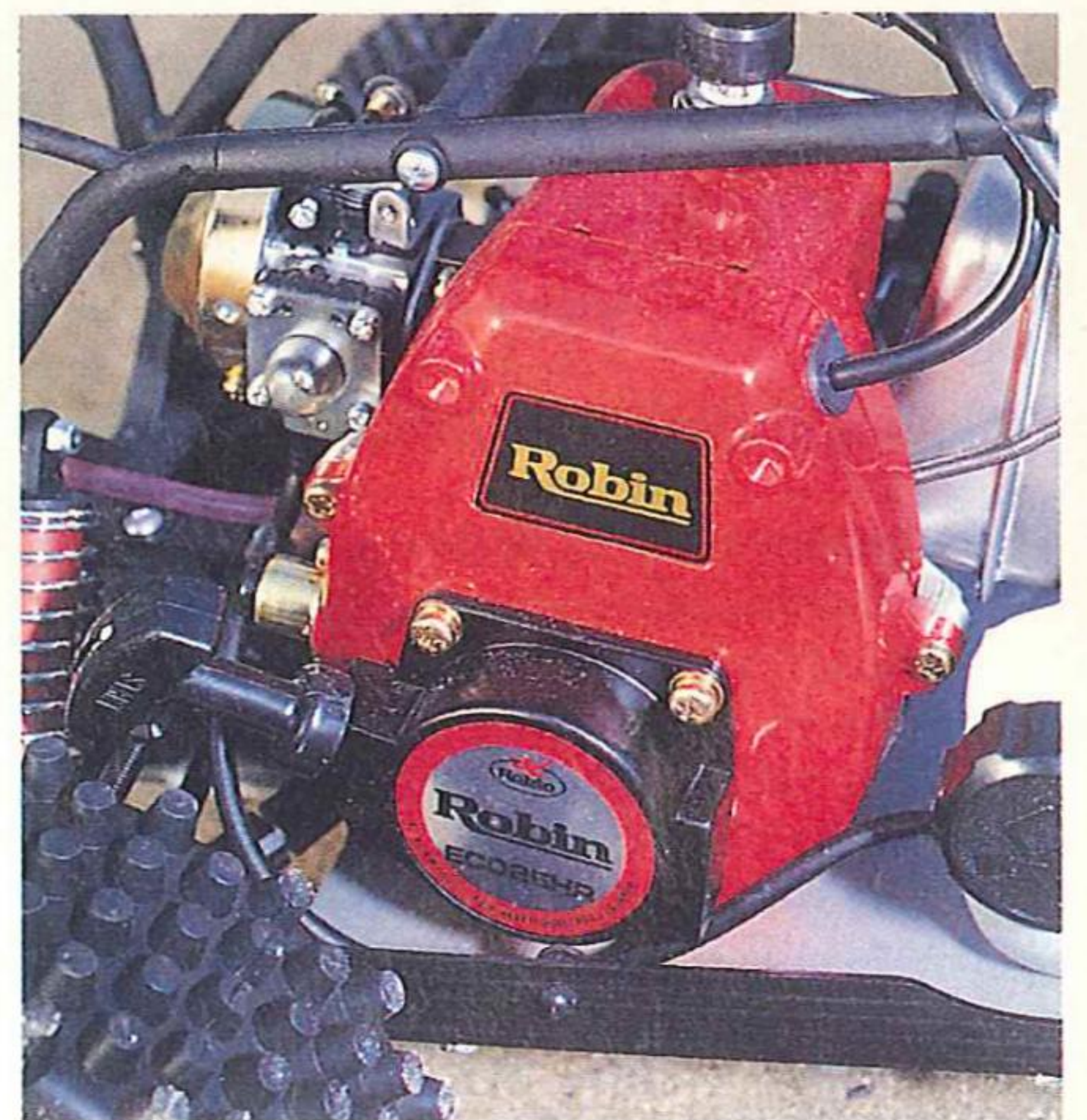
- A quand une version avec radio



Le Marder est livré entièrement monté, à l'exception de la radio... et des autocollants à placer sur la carrosserie.

grandement les opérations de démarrage. Le poids relativement faible du Marder rend son comportement très vif. L'on dirait presque un TT 1/8. Les 4 amortisseurs hydrauliques s'accoutument très bien d'une utilisation TT mais attention tout de même sur les sauts car les 8 kg se font rapidement sentir. En conclusion, le Marder répond présent à nos exigences sur un plan technique, que ce soit par sa simplicité, sa qualité de fabrication ou son look, mais également sur un plan fonctionnel, par son efficacité en tout terrain ou sa robustesse. Quant au moteur Robin, il nous a enchanté. Puissant en bas, très bien en haut, docile au démarrage, on a presque regretté que son rodage ne soit pas fini et qu'il ne soit pas équipé du résonateur disponible en option. Qu'avez-vous, on en veut toujours plus. Bref le Marder, c'est vraiment bien et cette fois-ci, "l'original" devrait revoir sa copie.

Bernard Guidonnet



Le moteur comprend bien sûr sa tirette mais aussi sa pompe "d'amorçage" et son coupe-circuit. L'espèce de "starter" que l'on voit sur le carburateur aime à être en position "ouverte" très vite. D'entrée, ce Robin de 22,2 cm³ se montre performant et dans cette configuration d'origine, il nous a davantage séduit que ses concurrents.