



# COURRIER

## A l'eau...

Olivier DANNEVILLE  
22, rue Jean-Bouin  
93220 Gagny

Je possède depuis 2 ans un Bullit avec un Véco 21 qui tournait fort bien jusqu'au jour où mon Bullit a voulu faire un stage dans un ruisseau dû à une défaillance des piles. Malheureusement plus moyen de le faire redémarrer. Je l'ai démonté entièrement pour bien le faire sécher, mais aucun résultat. C'est alors que je fais appel à ton secours. Faut-il que je change seulement la chemise et le piston pour qu'il puisse redémarrer ou alors faut-il racheter un moteur.

Merci d'avance pour ta réponse et bravo à ton livre qui est passionnant.

Visiblement ton Bullit n'a pas apprécié la baignade. Tu dis avoir tout démonté, mais as-tu bien tout remonté ? Sais-tu que le Véco 21 possède un déflecteur sur le haut du piston et qu'il doit être dirigé du bon côté. La chemise est-elle bien orientée elle aussi ? Toutes ces suppositions en forme de questions, car un moteur, même s'il a avalé de l'eau, doit redémarrer. S'il est abîmé, il n'aura plus sa puissance maxi, il ne tiendra plus le ralenti, mais il doit redémarrer. Une fois que tu auras vérifié le parfait remontage de ton moteur, tu devras changer, 1) la bougie, 2) le filtre à air, tu devra ensuite vérifier si ton carburateur n'est pas bouché, si les durites de carburant ainsi que le filtre du même nom ne sont pas eux aussi bouchés, nettoyer ton réservoir d'essence à l'alcool à brûler par exemple et ensuite tout devrait rentrer dans l'ordre. Ce n'est qu'une fois redémarré que tu sauras si ton moteur est rincé (ouaf-ouaf) ou pas.

## La bête !

M. PELLIER Régis  
Av. Ambroise-Thomas  
« Les Hespérides » n° 5  
83400 Hyères

J'ai quelques problèmes de tenue de route avec mon Nevada-Cross équipé d'un Picco-Buggy. Quand j'accélère à fond départ arrêté, pas moyen de contrôler la voiture, elle part de suite en tête-à-queue et c'est pareil même en partant calmement dès que la voiture prend un peu de vitesse c'est la même chose. De ce fait, je peux aller seulement à la moitié de l'accélérateur et éviter les grosses accélérations. Je précise que je tourne sur un terrain en terre battue. J'espère que vous trouverez une solution. Merci d'avance et bonne continuation à la revue.

C'est normal ! Il faut savoir adapter son pilotage à la voiture et au terrain sur lequel elle évolue. Rien ne sert d'accélérer à fond, si la voiture ne peut le supporter. Il ne faut pas croire qu'en compétition les pilotes sont toujours « à fond les manos ». Maintenant, tu peux et tu dois adapter ta voiture au terrain. Si, quand tu accélères à fond, la voiture part en tête-à-queue, la cause peut être toute simple, à savoir un train avant mal réglé (pincement) ou alors une radio mal trimmée. Il faut commencer par là. Ensuite pour affiner le réglage, il faudra que tu retires de l'efficacité à ton train avant. Pour cela, il est bon de durcir les ressorts de ta suspension avant et de ramollir ceux de la suspension arrière. A ce moment-là, ton auto devrait être plus saine. Le choix des pneus est souvent déterminant, et là, pareil que pour les suspensions, tu devras rendre ton train avant moins directif, peut

être avec des pneus moins accrocheurs à l'avant (les pneus lisses sont souvent un bon remède) ou plus accrocheurs à l'arrière. Bons réglages...

## Un lecteur étourdi

CARLI J.-Luc  
17, bis, rue de l'Église  
Jonquières-St-Vincent  
30300 Beaucaire

Je désirerais savoir si vous avez, dans un de vos anciens numéros, fait un ou des essais concernant le Turbo Cross 4 x 2 ou 4 x 4 de Graupner.

Veillez me faire parvenir contre remboursement la revue concernée ou au moins me fournir le ou les numéros.

Si vous ne possédez aucun renseignement, je désirerais savoir où m'adresser pour en avoir (ex : adresse de Graupner France ou d'un possesseur de la voiture).

Ayant aperçu une petite photo de ce Turbo Cross sur une de vos revues. Il m'a semblé qu'il y ait une grande ressemblance avec le Wallaby de Tenco.

Est-ce exact ?

Si oui, peut-on y monter, à votre avis, le système 4 roues motrices du Turbo Cross ?

Merci d'avance pour tous les renseignements que vous pourrez me fournir.

Il faut lire à fond AUTO-RCM ! Sinon, on ne s'aperçoit pas que chaque mois, nous publions une page « anciens numéros » où sont recensés tous les essais que nous effectuons.

Pour les Turbo-Cross 4 x 2 et 4 x 4 ce sont les numéros 28 et 29 que tu dois commander grâce au bon (de commande) situé en bas de la page. Par contre, bravo pour ton sens de l'observation !

Le Turbo-Cross présente une grande ressemblance avec le Wallaby que nous avons essayé, voici des lustres. La grande différence entre le Wallaby et le Turbo-Cross se situe au niveau du châssis. Celui du dernier est en deux parties coulissantes pour pouvoir tendre la chaîne, ce que tu ne peux pas faire avec celui du Wallaby. Si tu es vraiment bricoleur, tu peux tenter l'expérience sinon tu auras plus vite fait de vendre ton Wallaby pour t'acheter un Turbo-Cross flambant neuf !

## Câbler des accus...

Frank SOCEZ  
18, rue Pierre-Prepveur  
Purpriopour

Salut !

Je m'appelle Frank et j'ai 14 ans et demi. J'ai débuté dans le modélisme au début de l'hiver avec un Manta-Cross d'occasion. Après de nombreux déboires et problèmes et n'ayant toujours pas réussi à avoir l'équipement complet, je décidais de la vendre (par le biais de vos petites annonces, bien sûr !). Pour ne pas quitter le modélisme, je décidais alors d'acheter une voiture électrique après avoir revendu la première voiture. Dans l'Auto RCM d'avril, j'ai vu le Wild Willy et il m'a plu. J'ai six accus Sanyo, mais ils ne sont pas en pack et j'aimerais savoir :

— comment je peux en faire un pack,

— si je peux en faire un pack comment dois-je les monter en série ou en parallèle ?

— si je peux brancher le cordon de charge à un chargeur d'accus normal (même si le temps de charge est beaucoup plus long).

Pour faire un pack d'accus pour le Wild Willy, il te faut six accus de 1,2 Ah et 1,2 V. Pour obtenir la tension nominale de 7,2 V, nécessaire à la propulsion de ta voiture, il faut les câbler en série. C'est à dire relier le « - » du premier accu au « + » du second, ainsi de suite jusqu'au sixième. A la borne « + » du premier et à la borne « - » du sixième, tu auras la tension désirée. Achement simple ! Qu'appelles-tu un chargeur normal ? Si c'est un chargeur de batterie de voiture je te dis non ! Si c'est un chargeur de batterie employé dans le modélisme, je dis oui. Dans ce cas, tu auras des sorties 50 mA, 100 mA, 500 mA. Sans rentrer dans les détails, une sortie 500 mA sera capable de donner 500 mA pendant une heure à un accu, soit dans ton cas d'un accu 1,2 A, il faudra les laisser en charge environ 2 heures et demie. Avec la sortie 100 mA, tu devras les laisser 12 heures et avec 50 mA, 24 heures. Si tu ne possèdes pas ce style de chargeur, il existe encore un système tout simple : le cordon résistif qui se branche sur une batterie de voiture. Regardes également dans les sympatruks, il y en a un qui devrait t'intéresser.