

MINI MUSTANG PB

Poney ou Etalon ?



Texte et photos : P. Bellenger

Après une invasion tous azimuts des produits japonais et de leurs voisins, la vieille Europe se réveille. L'année dernière, S.G. Italie s'était essayé au T.T. électrique, mais force est de constater que son produit fut boudé.

Maintenant c'est l'Anglais P.B. qui relève un défi de la technicité et de l'innovation pour cette classe de véhicules. Une riposte mûrement étudiée, étayée par une longue expérience dans la voiture R.C, fait-il du mini-Mustang un PURSANG à part entière ?

Nouveau sur un marché en pleine ébullition où la qualité côtoie le plus souvent la médiocrité bien présentée ; il était difficile de ne pas se laisser aller au plagiat des meilleurs produits nippons.

Visite aux écuries :

Une boîte un peu exigüe et sobre de présentation nous révèle sous ces deux blisters côte à côte, une vingtaine de sacs plastiques, tous étiquetés et référencés

correctement. Chaque sachet contient un ensemble judicieusement bien réparti en une grappe de peu de pièces, et servant de référence pour un renouvellement ultérieur. D'un prix de vente peu élevé, l'entretien n'en sera pas trop onéreux. Ex : le sachet n° 2/10 contient 2 triangles, soit un inférieur et un supérieur, deux chapes de rotules, et le tout pour un prix n'excédant pas 40 F. Une paire d'amortisseurs digne de ce nom pour moins de 130 F. Un bon point, car souvent pour une petite pièce, il faut payer une quantité bien inutile.

Les frères Mac et Intoch nous ont concocté une notice française digne de ce nom. C'est pas moins de 89 photos réparties sur 25 pages, avec un texte clair et

précis aidant l'acheteur du mini-Mustang à monter son engin. C'est tellement clair et simple que je passe sous silence mes trois heures d'assemblage. Car il est simple et rationnel ce P.B.

Un châssis époxy (fraisé pour les têtes de vis) soutient une poutre centrale moulée en deux parties. À l'intérieur, bien à l'abri, deux différentiels reliés ensemble par une longue courroie. Bien guidée, avec un tendeur, les frottements sont réduits au minimum. Une plaque en alu vissée sur le côté droit sert de support moteur en faisant office de radiateur. Un petit moulage lexan se rapportant dessus protège ainsi la transmission. Quant à la position du moteur, en avant de l'essieu, offre dans l'absolu le meilleur positionnement possible. Avec les accus placés ainsi, les masses les plus lourdes favorisent la motricité du train arrière, sans trop délester l'avant. Ce recentrage, près du centre de gravité, améliore la neutralité du comportement général de l'engin.

Deux triangles superposés tiennent une fusée monobloc. Un carrossage négatif est prévu d'origine, ceci améliorant l'accroche des pneus. Bien sûr, il est possible de réduire cet angle en intercalant de fines plaques entre le support supérieur du triangle et le moulage caisson, afin de réduire l'accroche en fonction des types de pistes. Un système de biellettes permet de régler le pincement du train arrière, ainsi que l'épure de suspension. Dans la majorité des cas, la position basse est conseillée. Des barres anti-roulis sont prévues d'origine sur les deux trains. En mettant des barres plus grosses, il est possible de réduire l'adhérence des pneus, et en les diminuant l'effet inverse se produit. Sur terrain très glissant, on peut les retirer pour optimiser l'accroche. Par contre, les supports d'amortisseurs m'ont semblé un peu souple. Là aussi deux positions de réglage. Les jantes pour pneu taille basse, sont en standard Tamiya, ne coûtent que 30 F la

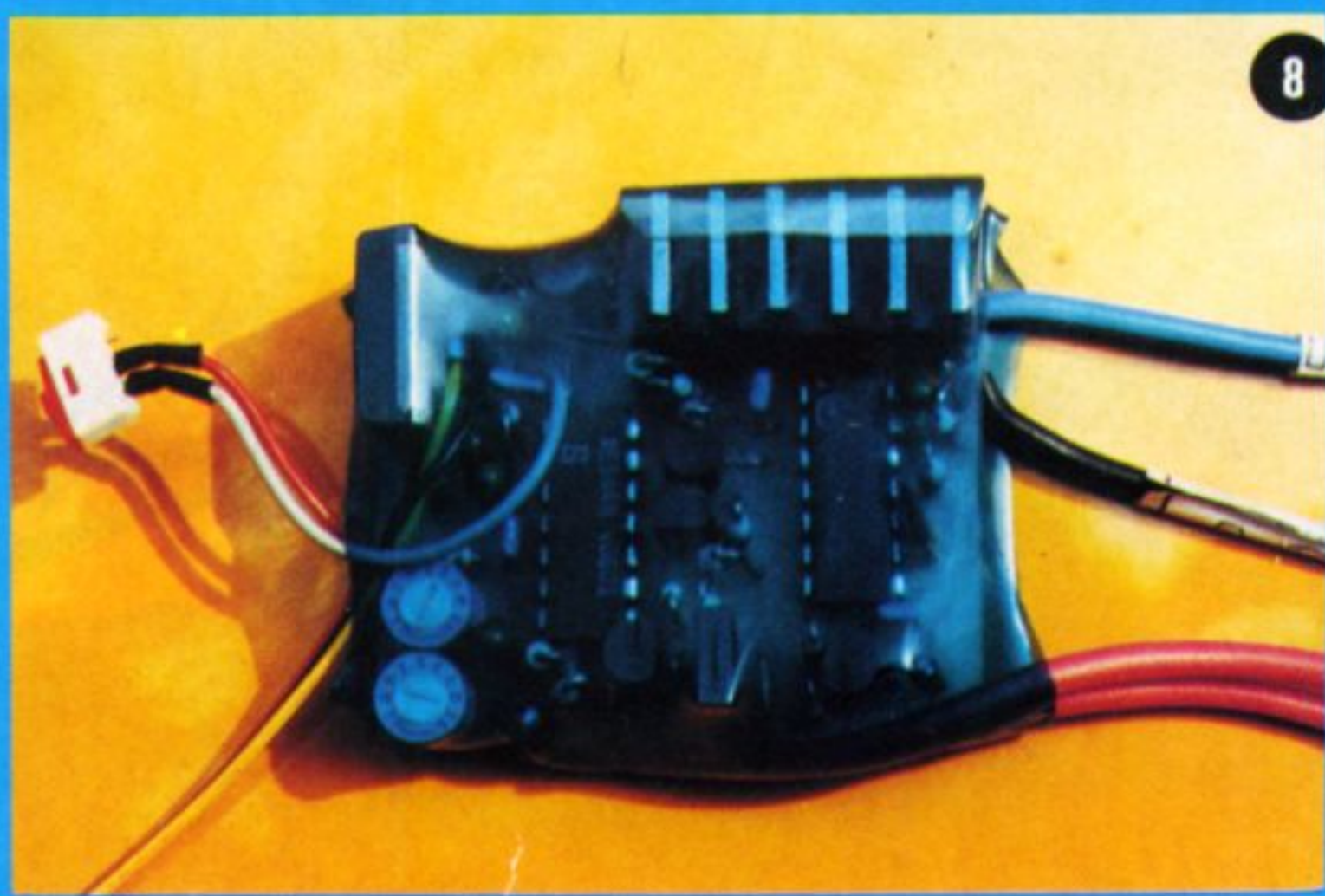
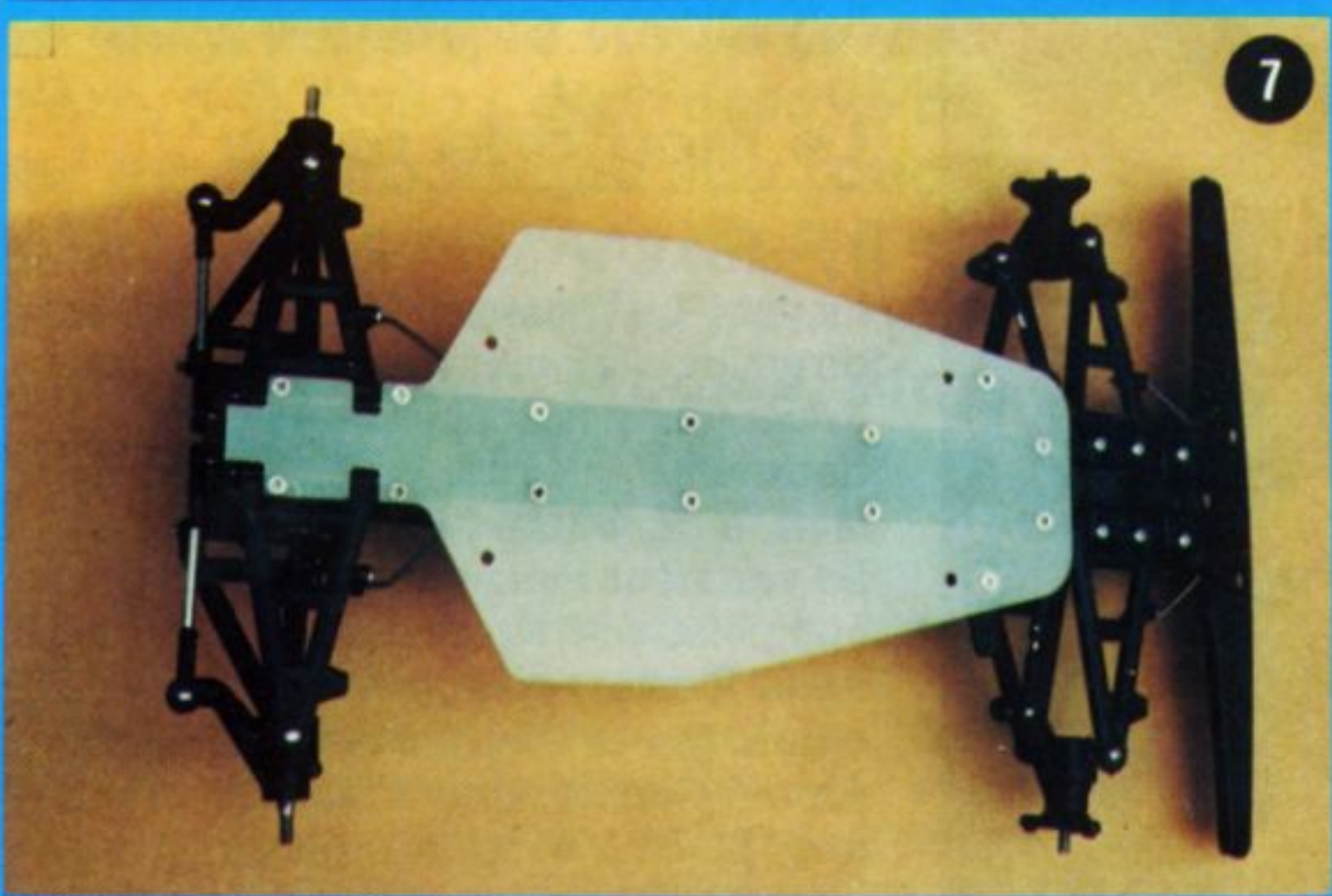
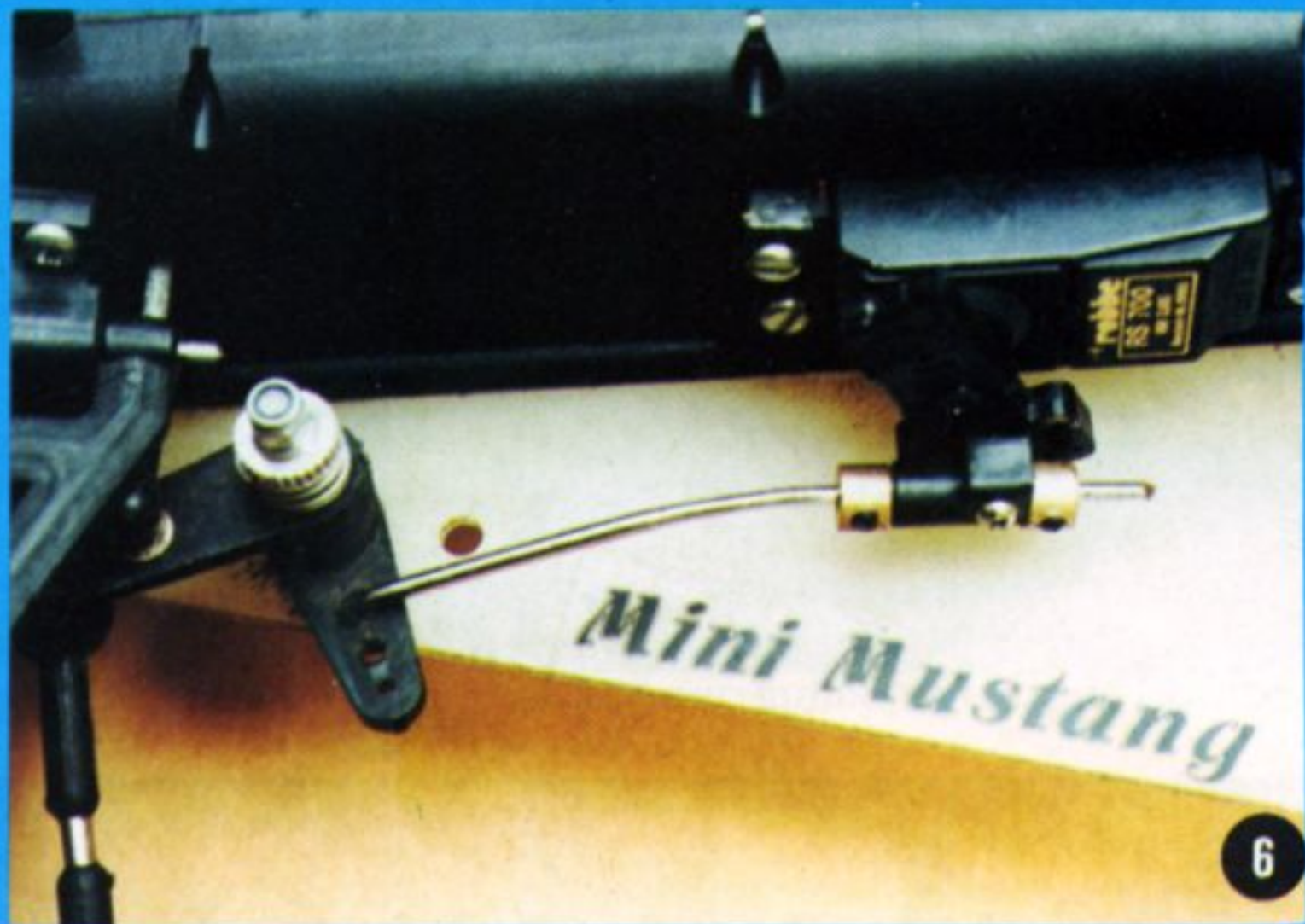
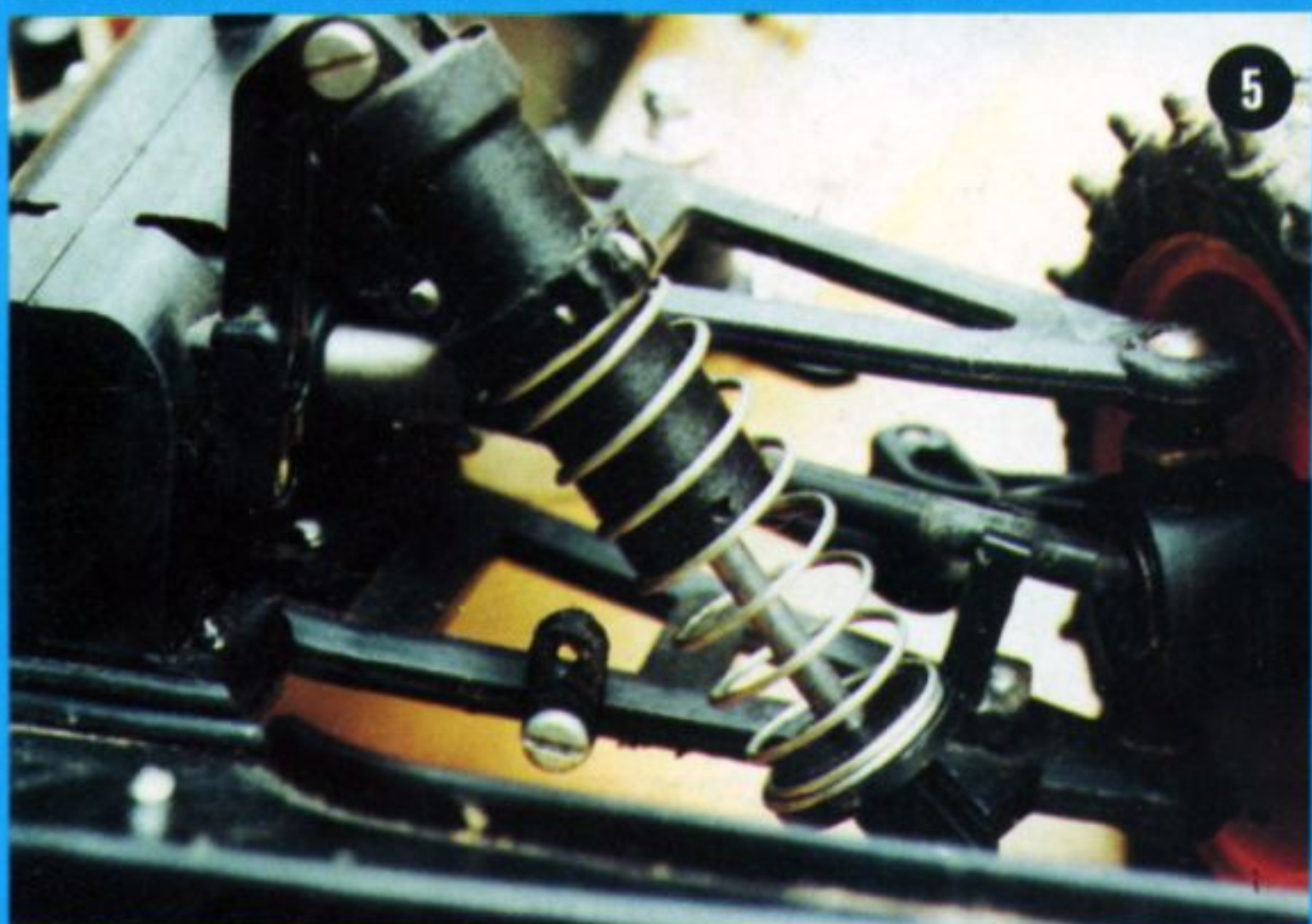
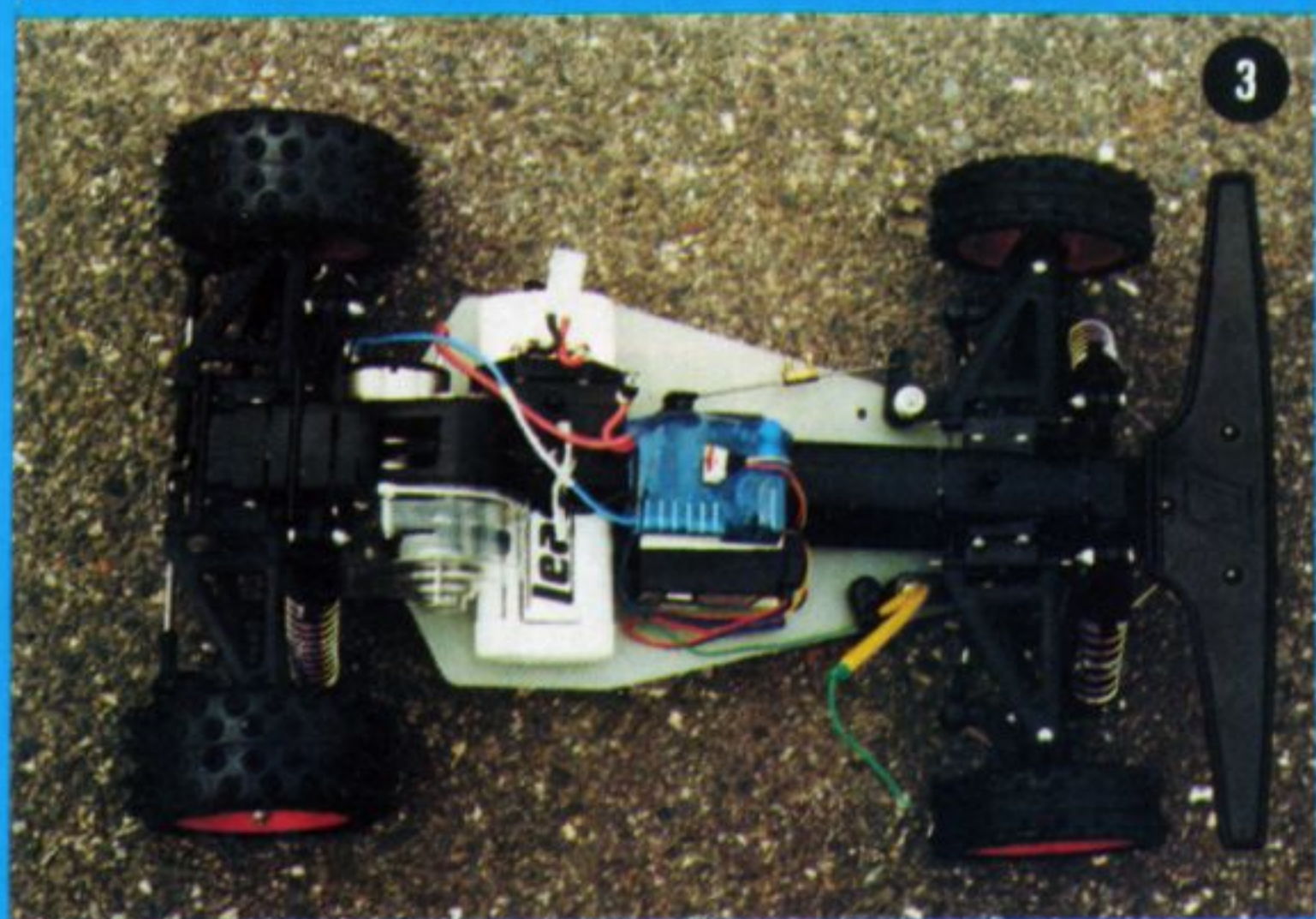
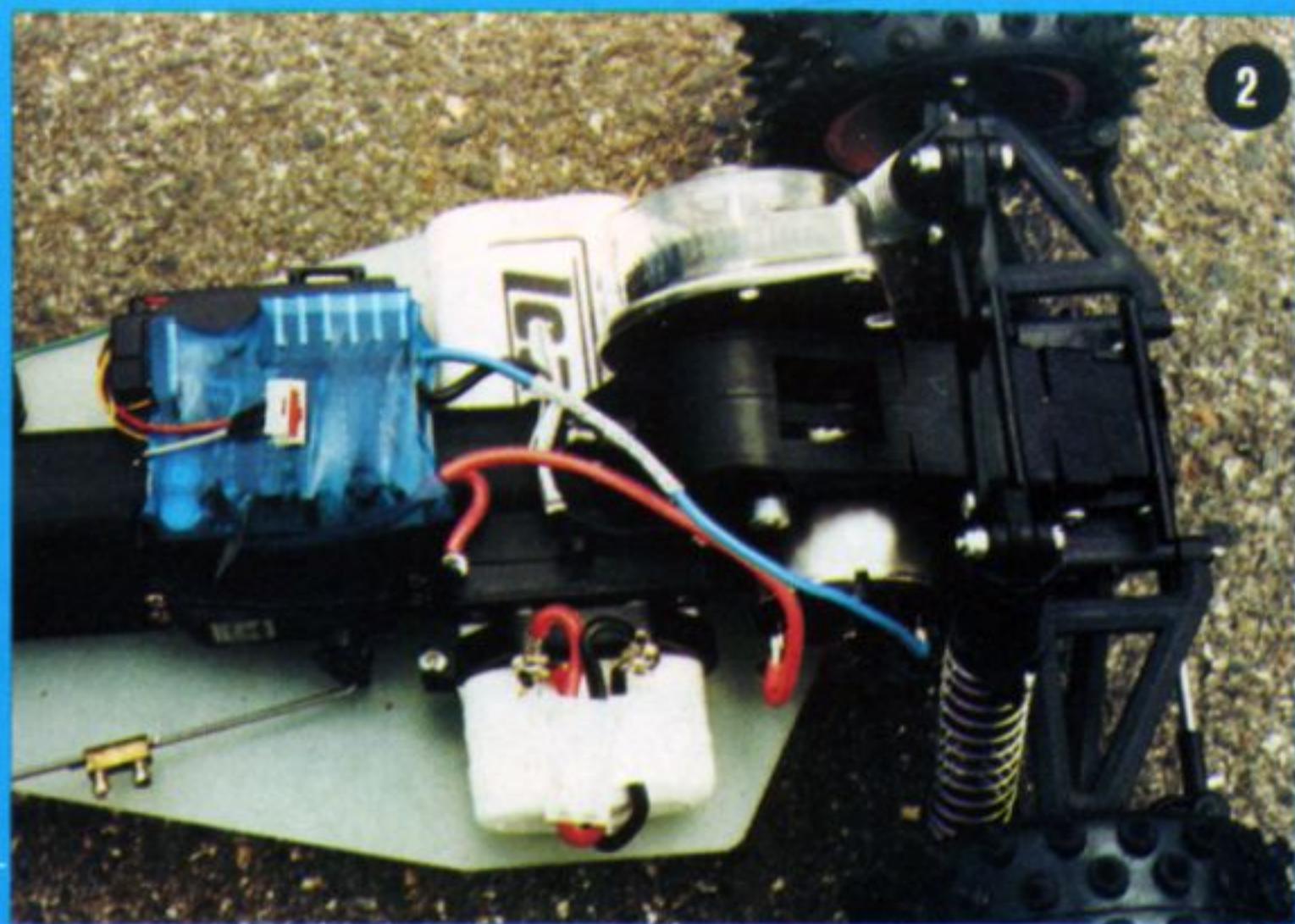
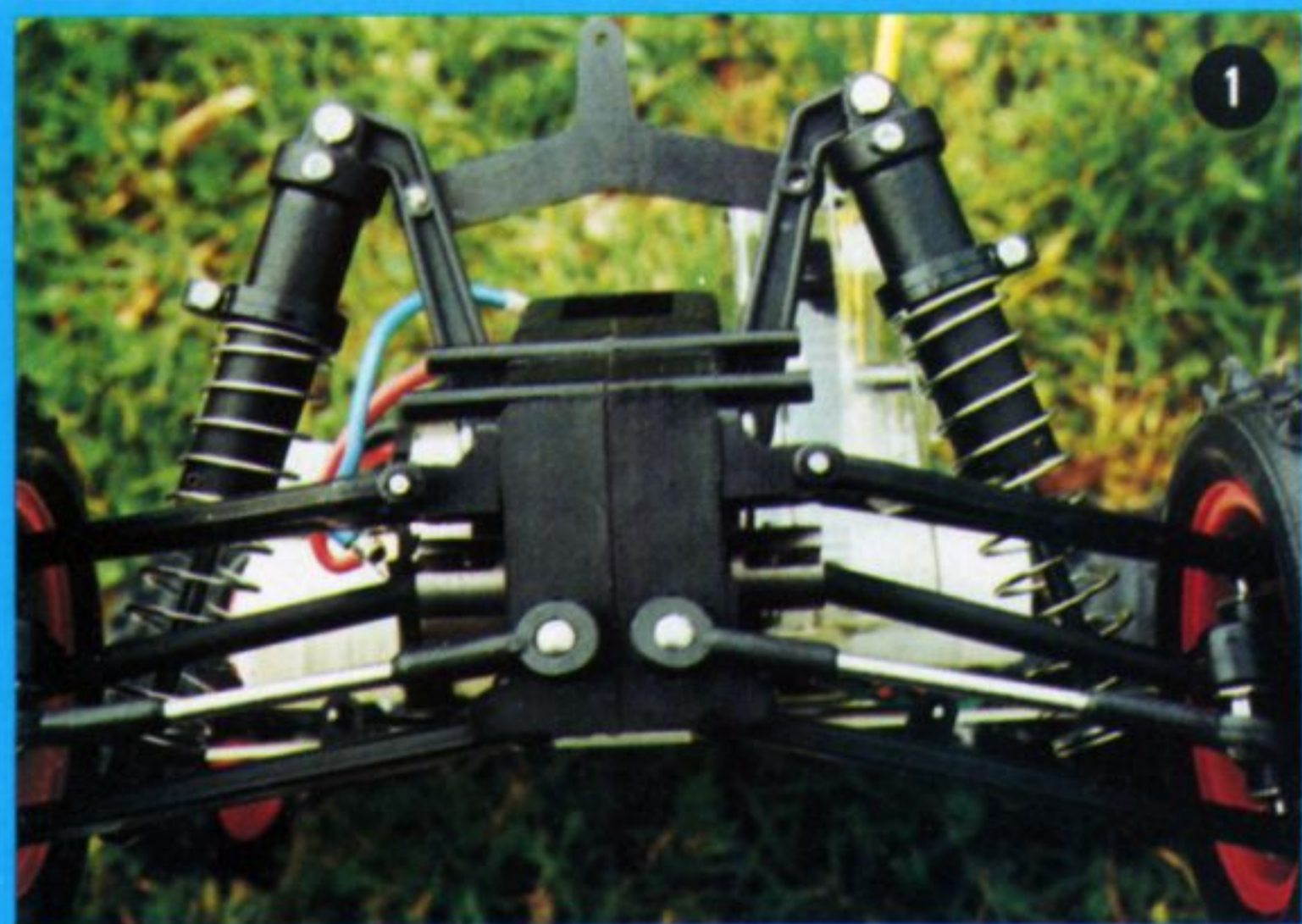


paire. Côté look, la carrosserie est dans le vent, et la mienne, c'est mon ami Tassin, du club de Créteil, qui a joué de l'aérographe. Chouette non ?

Le montage radio

J'y arrive, et plus simple que ça tu meurs ! Le caisson reçoit le servo de direction. Tringlerie directe et droite. Récepteur positionné soit à l'arrière par deux élastiques ou comme mon montage, à double face sur le côté.

Le variateur mécanique, oui au fait j'en n'ai point vu ? Normal, dans l'esprit de Keitn Plester, c'est complètement anachronique et consommateur d'énergie. Alors ? Simple, un variateur type CXII avec BUZ 71, vous est proposé en option lors de l'achat du véhicule pour une





somme modique de 340 F. J'ai bien dit 340 F ; de plus pour un variateur de qualité excellente. Régulation de fin de charge, consommation minimum (environ 18 mV. De plus, si c'est un premier achat, vous économisez le prix d'un verso lors de l'achat de l'ensemble radio. Pas négligeable cette économie de 200 F. Prix de revient réel 140 F, alors pourquoi se priver de cet accessoire si

utile et simplifiant le montage et l'utilisation. Bravo à Leader, importateur de la «bête», de nous offrir ce plus.

Innovations

Le pack d'accus, se retire avec un doigt. Oui, montage rapide sur le caisson avec connexion directe du branchement électrique. Le courant passe par des broches

en contacts argentés. On place l'accu, et le contact se fait ! Finies les prises ! Pour la recharge, soit par pinces crocos en direct, ou bien prévoir une prise évitant toute erreur aux étourdis...

Et puis, pendant qu'on y était, pourquoi pas se creuser un peu le «cigare». En option, une boîte de vitesse automatique à 2 rapports, dérivée directement de la X5 piste.

Galop d'essai

Amortisseurs remplis de 20/40, assez souple en réglage ressort, et c'est parti. Vif et stable en ligne droite. Bon passage de bosses. Directivité excellente pour un 4 x 4, et peut-être un peu trop pour l'herbe du terrain de mes essais, Avec le dual-rate, je retire de la direction. Agréable et sain à piloter, mes 6 minutes d'autonomie me semblent bien courtes. Mon Trinity «Horse Power» est pourtant très gourmand et j'ai de l'autonomie.

- 1 Le pincement du train arrière peut-être ajusté à l'aide des biellettes réglables.
- 2 Une implantation claire et accessible de la mécanique.
- 3 La «poutre» centrale renferme toute la transmission.
- 4 Une astuce pour changer facilement les accus.
- 5 Le réglage des ressorts se fait «à la japonaise» par serrage d'une bague sur le corps de l'amortisseur.
- 6 La tringlerie de direction : notez la possibilité de réglage.
- 7 Le châssis en époxy est fraisé pour les têtes de vis.
- 8 Le variateur P.B. : Une affaire à ne pas manquer.



Télématez avec Auto-RCM !
Tapez **3615** et le code **RCOM !**

Cela vient de la transmission par courroie qui consomme peu d'énergie par rapport aux chaînes. Et le moteur ? Dans le kit il n'est pas fourni, laissant libre à chacun de choisir son pulseur de watts préféré. Là, c'est votre choix, mais quelques petits conseils quand même. Si vous débutez, ne prenez pas un moteur trop puissant. Une puissance raisonnable donne une autonomie confortable. Un protège-moteur en mousse est de plus conseillé. Oui en mousse, laissant l'air passer, refroidissant ainsi le moteur. Si la poussière est excessive, alors l'huiler légèrement.

Des temps de comparaisons je n'ai pas voulu en fournir, ceci étant quand même trop lié à la qualité du moteur, la forme de nos accus, et du type du terrain le

jour de la piste. Par contre, je sais que Daniel Simard a brillamment fini 3^e à la course de Genay. Pour un début c'est prometteur.

Conclusion

C'est une bonne voiture pour le loisir, et le compétiteur possèdera l'arme pour gagner. Peu d'options car elles sont d'origine dans le kit. Il existe aussi un 4 x 2 sur la même base, et donc c'est le premier T.T. électrique évolutif de 4 x 2 à 4 x 4. Bravo, cela manquait ! Son prix indicatif sur bagues plastiques avec variateur électronique, mais sans moteur, est de l'ordre de 1850 F. La version sur roulement n'excède pas 2140 F. C'est plus que raisonnable, surtout si l'on

songe que la pièce détachée se situe dans une fourchette de prix peu élevée. Je peux l'affirmer, un pur-sang est né...

- Son prix.
- Sa solidité.
- Transmission bien conçue.
- Conception générale.
- Notice.

- Visserie en vrac.
- Support amortisseur trop souple.
- Plot carrosserie non interchangeable.

