

RABBIT 4 x 4 GTI CRU 87

Esprit tranquille ou bête féroce ?

Texte et photos : Plazma

Depuis deux ans, le Rabbit ne cesse d'évoluer. Du 4 x 2 propulsion sans différentiel jusqu'à la version 4 x 4 GTI avec trois différentiels ayant des prétentions concrètes.

Le montage

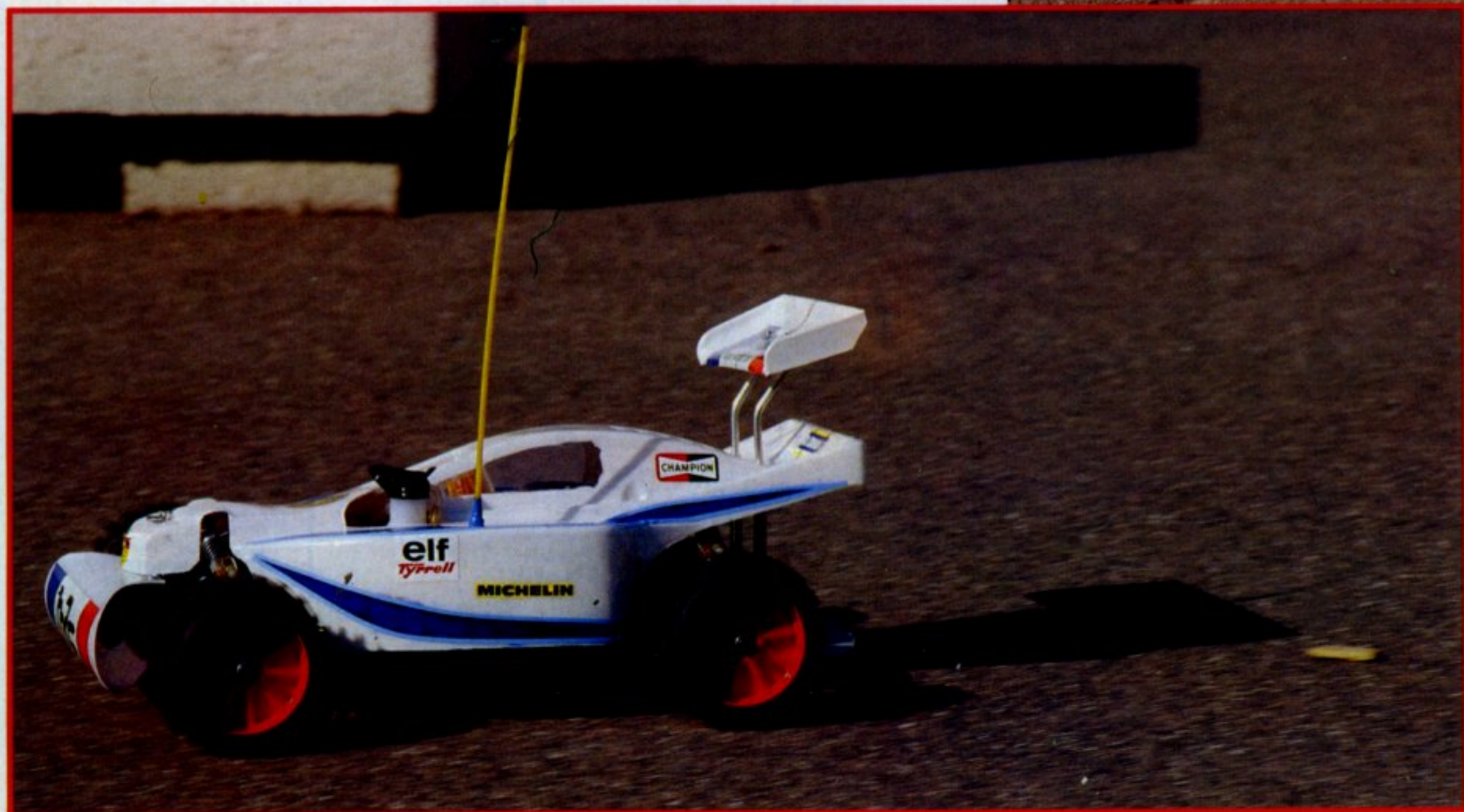
Vous parler du montage serait inutile car ce 4 x 4 est livré prémonté. Il suffit de reprendre la totalité des vis étant en contact avec des parties métalliques et de les remonter au frein filet : pour les autres vis, simplement les resserrer. Ensuite, remplir les quatre amortisseurs à l'aide du kit d'huile de chez RCM qui comporte trois fluidités ainsi que la seringue de remplissage, indispensable pour ce type d'amortisseur.

Un nouveau look pour une nouvelle technique

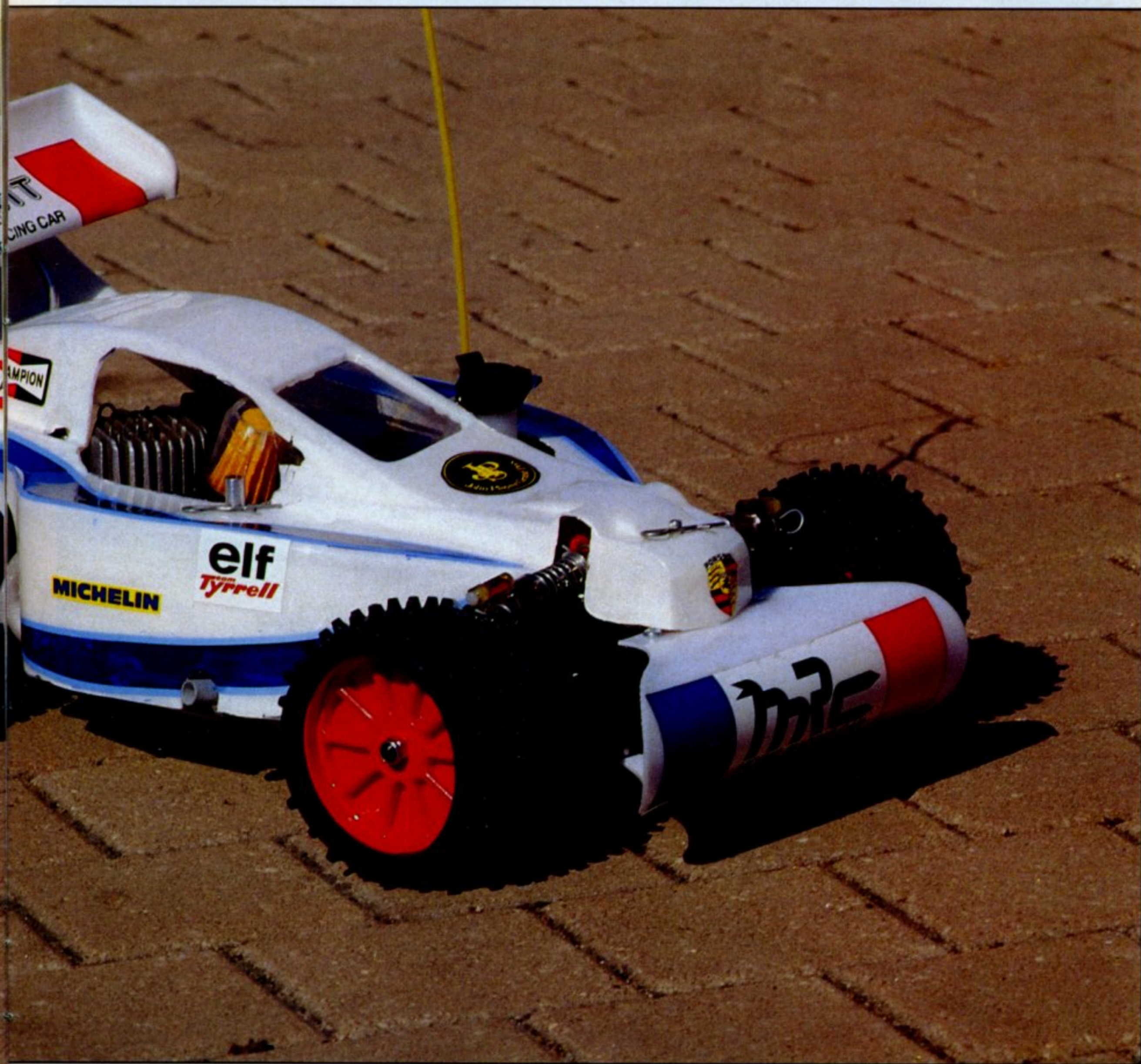
Au niveau mécanique, nous retrouvons trois différentiels qui donnent à l'auto une

très grande liberté en roue libre, ce qui laisse sous entendre une efficacité à toute épreuve malgré un soupçon de perte de puissance (transmission par couple conique et arbres). Au point de vue triangulation, nous trouvons les nouveaux triangles plus longs qui donnent un plus grand débattement à la voiture, tout en gardant le même point d'ancrage des amortisseurs, ce qui permet un travail très efficace de la suspension. Pour avoir un maximum de rentabilité de cette suspension, il faut régler les amortisseurs avant moyennement souple, et plus dur à l'arrière. Avec un débattement tel, les terrains accidentés ne font plus obstacles car le travail de la suspension est ici excellent avec les amortisseurs fixés aux triangles supérieurs.

Les fameux cardans homocinétiques sont



RABBIT 4 x 4 GTI CRU 87



très avantageux à deux points de vue :

— **premièrement**, il est impossible de les perdre sur un choc, ce qui est intéressant pendant une course ;

— **deuxièmement**, ils permettent d'obtenir un débattement plus important, ce qui est nécessaire pour un modèle de compétition.

Les deux demi-coquilles du pivot de fusée ont été supprimées pour laisser place à de nouvelles sans coquilles qui sont plus robustes.

Quant aux jantes grand diamètre et les pneus taille basse, ils donnent un look racé et agressif.

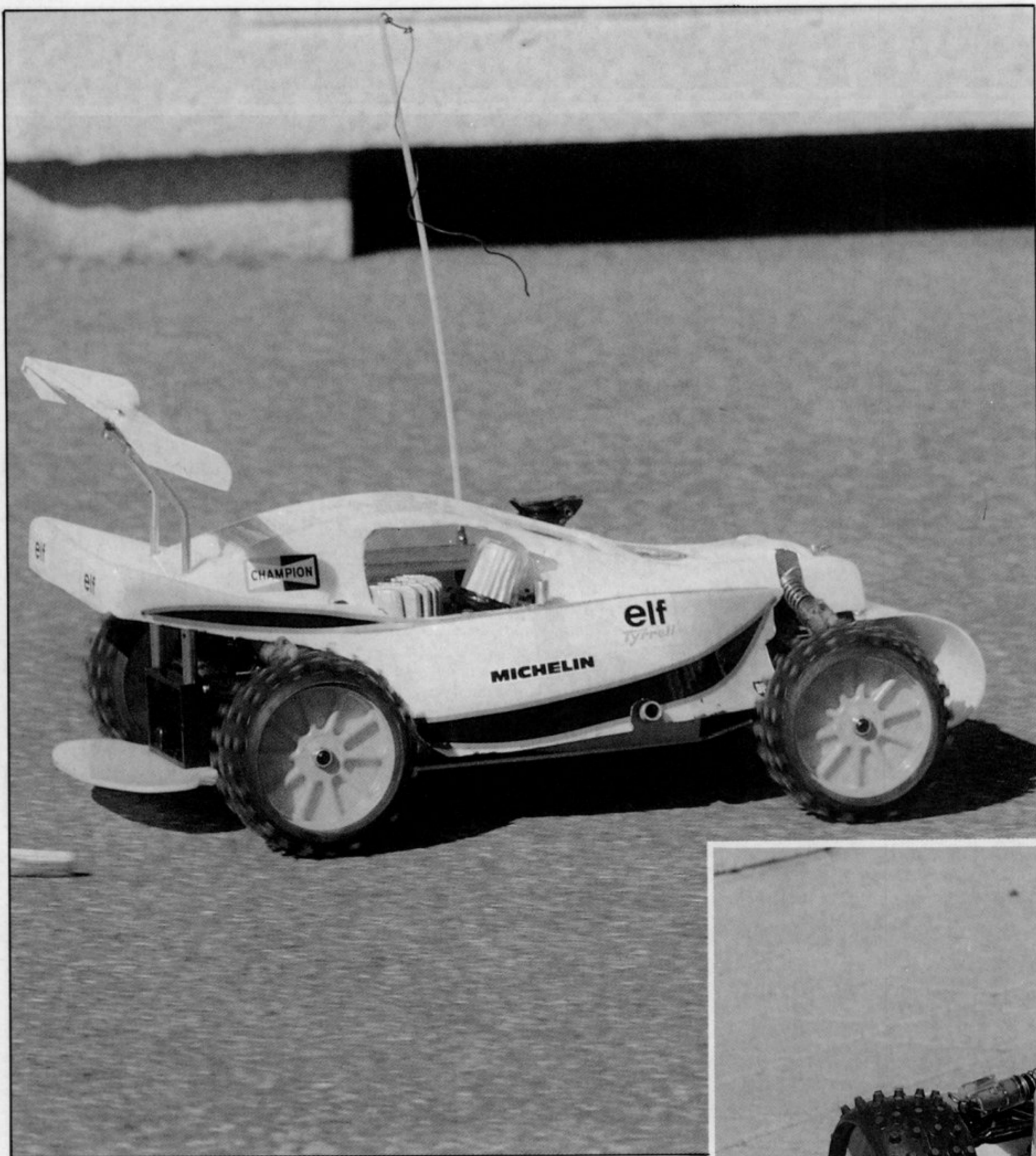
L'agencement de la radio-commande

Dès le départ, on s'aperçoit qu'il n'existe pas d'emplacement précis pour le récepteur, qu'à cela ne tienne, le système D fait son apparition, et le récepteur (sous ballon) vient se loger avec son enveloppe en mousse sur la platine radio. Il faut faire attention de bien le disposer de façon à avoir un accès facile pour retirer les prises de servos ou bien pour changer les quartz. Pour les servos, il n'y a aucun problème,

la conception est classique et a fait ses preuves.

Maintenant, le montage des accus reste une manipulation délicate, mais on arrive à s'en sortir.

Tout d'abord, le pack d'accus doit être monté sous ballon (meilleure étanchéité), ensuite, à l'aide de colliers, on le fixe sous la platine radio. Pourquoi avoir pris l'option de monter le récepteur et les accus contre la platine radio ? Tout simplement pour éviter les vibrations et les chocs qu'ils risqueraient de subir plus violemment sur le châssis même.



L'essai proprement dit

D'une manière générale, l'essai est positif avec le kit de boîte. Néanmoins, quelques améliorations sont à faire. Tout d'abord, au niveau de l'embrayage, il faut couper plus court les masselottes, car d'origine, le démarrage est trop immédiat. Le comportement de la voiture est neutre, sans tendance apparente de sous ou sur-virage.

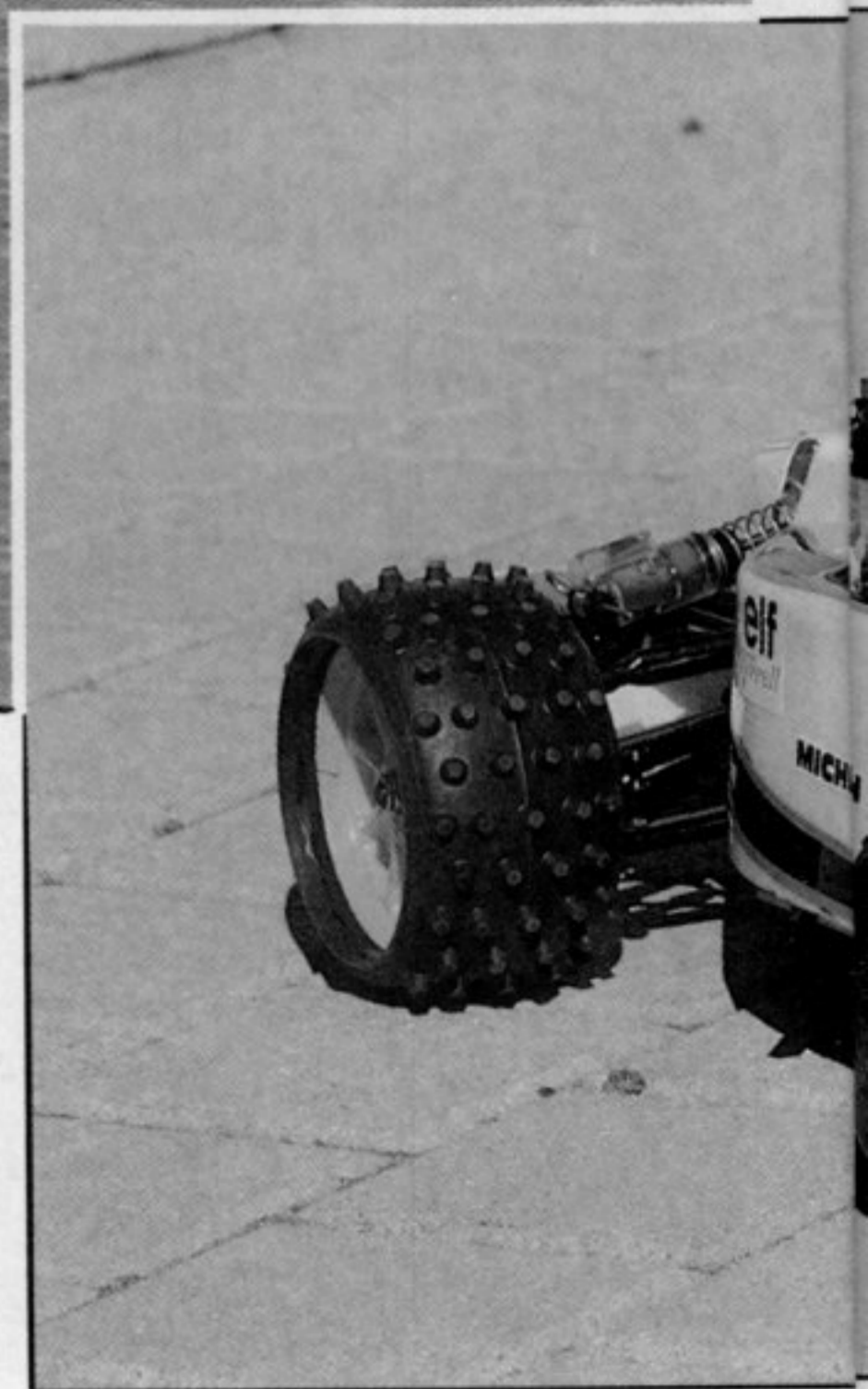
L'huile des amortisseurs que j'ai utilisée

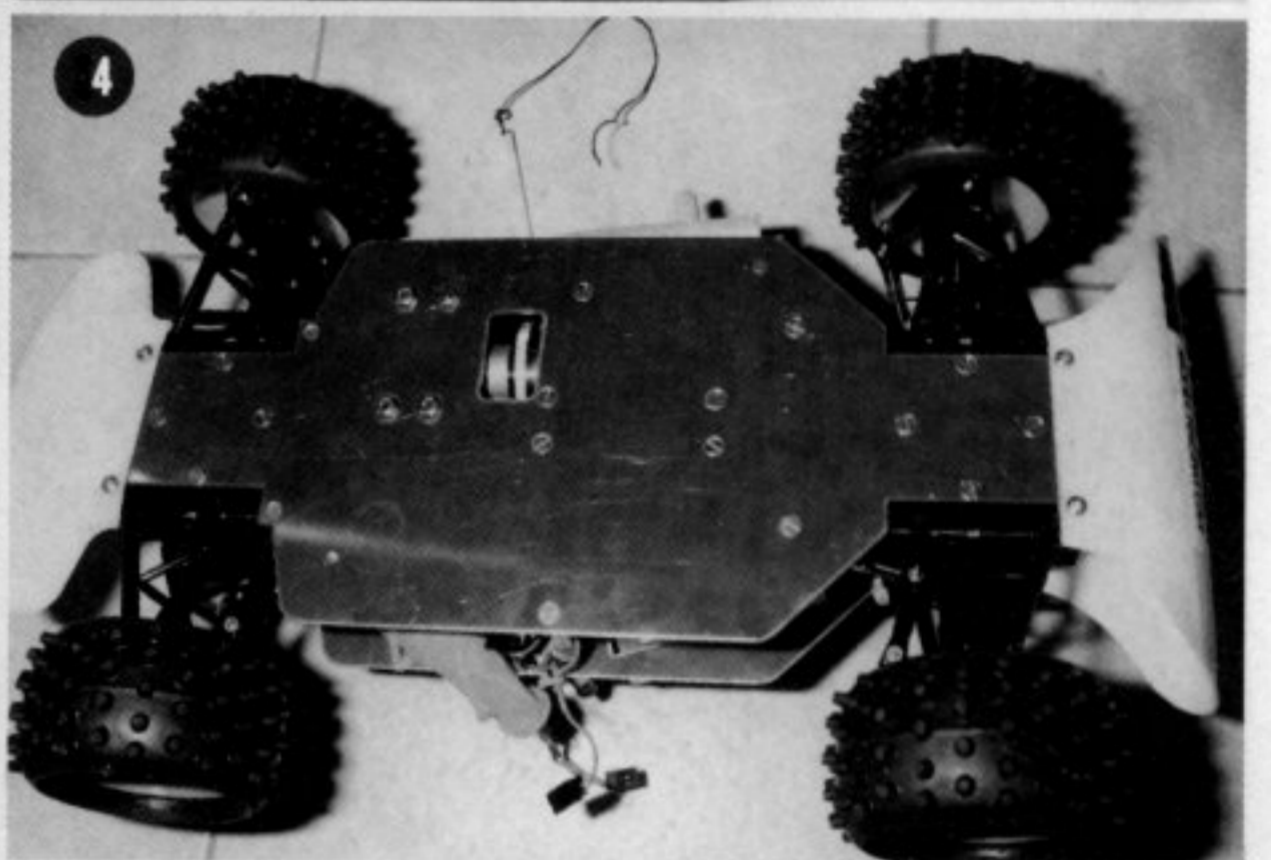
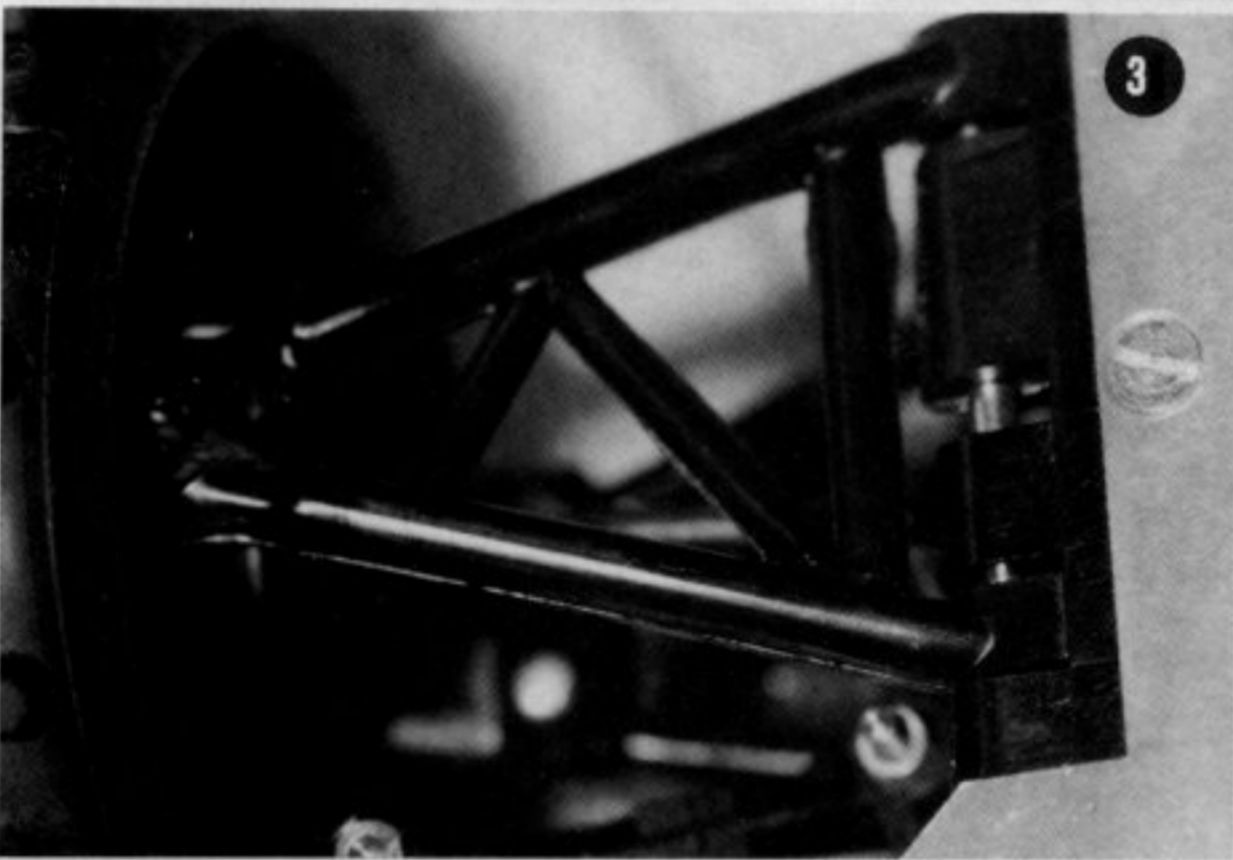
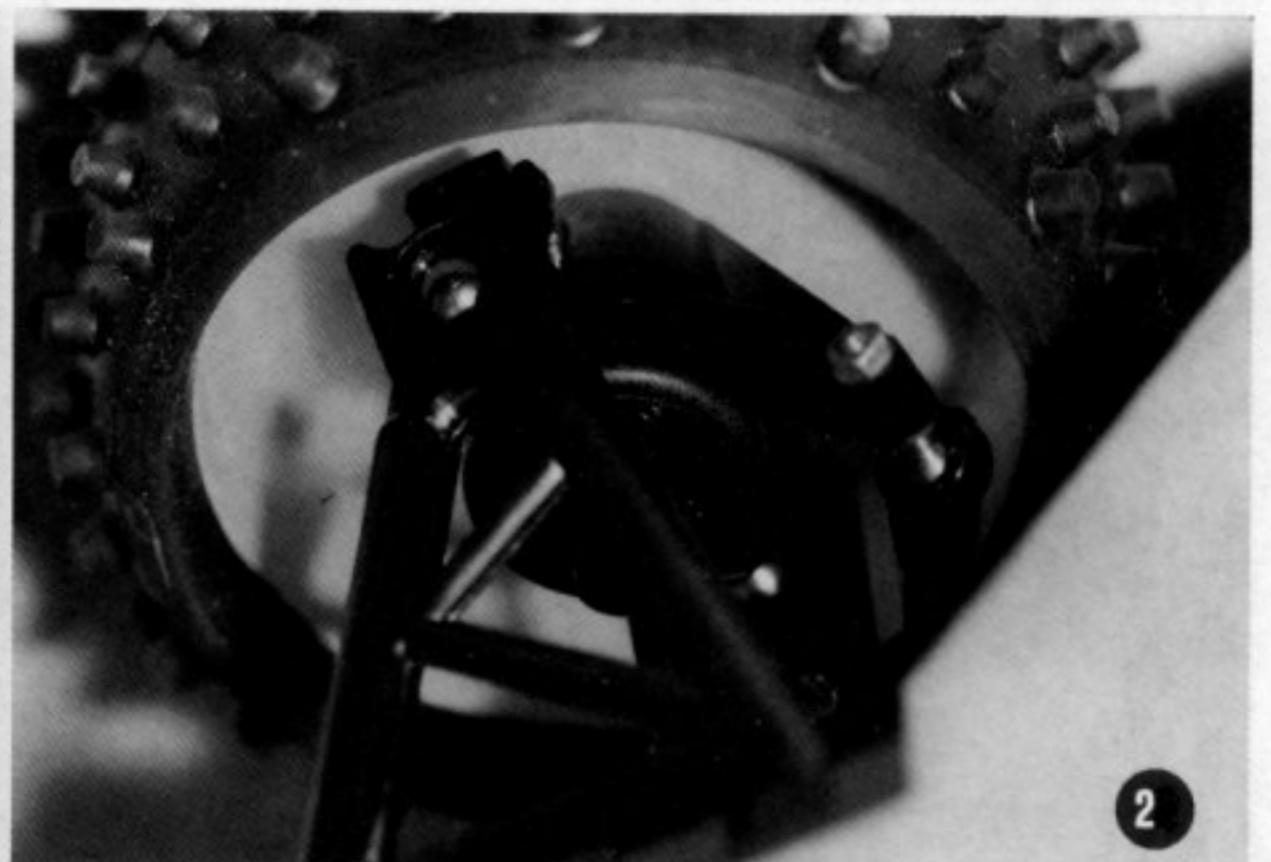
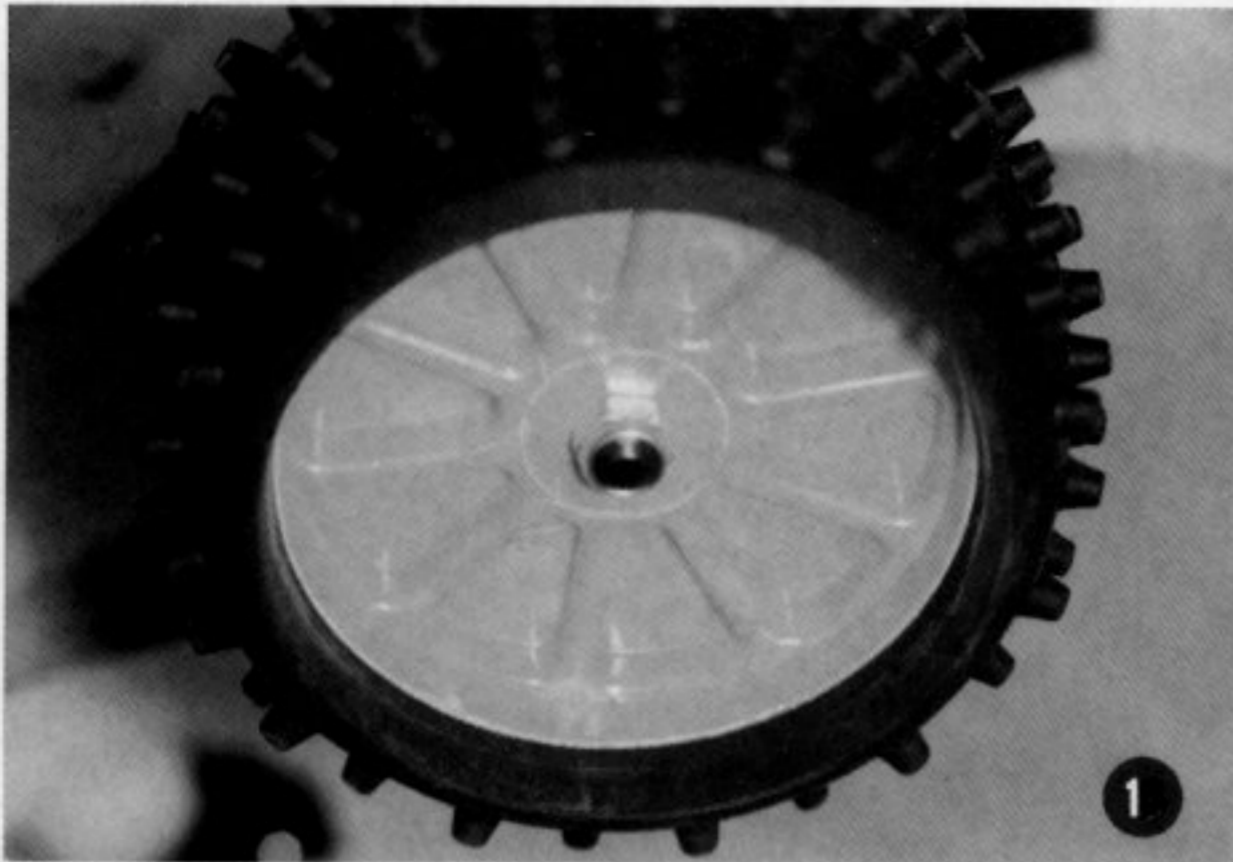
était trop épaisse, donc il reste à l'utilisateur de choisir une des trois fluidités du kit selon la température ambiante.

— **Le freinage** est très acceptable et répond très bien à la commande.

— **La roue libre** est très bonne, évitant ainsi de faire chauffer le moteur. Les pneus et les jantes se sont très bien comportés avec une adhérence au-dessus de la moyenne.

Dernier conseil, ne pas être avare de loctite pour le montage des vis avec le métal.



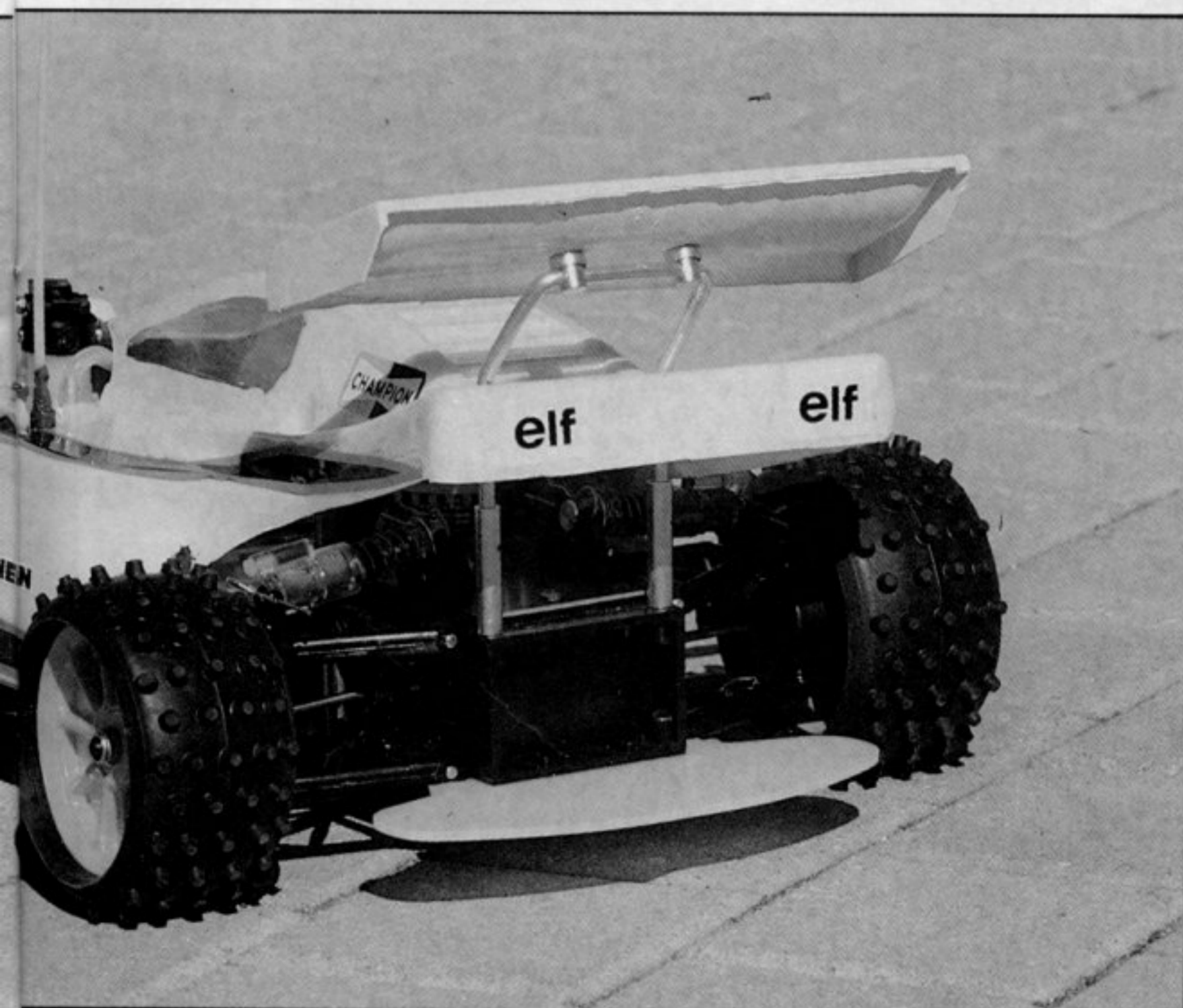


❶ Les nouvelles jantes grand diamètre sont équipées de pneus ultra-bas.

❷ Les fusées sont nouvelles, mono-bloc, donc sans réglage de chasse, et surtout plus solides.

❸ Les triangles sont beaucoup plus longs que sur la version précédente, avec une plus grande efficacité de la suspension à la clé.

❹ Entièrement fraisé, le châssis ne présente que peu d'aspérités néfastes à une bonne tenue de route.



Le but est atteint...

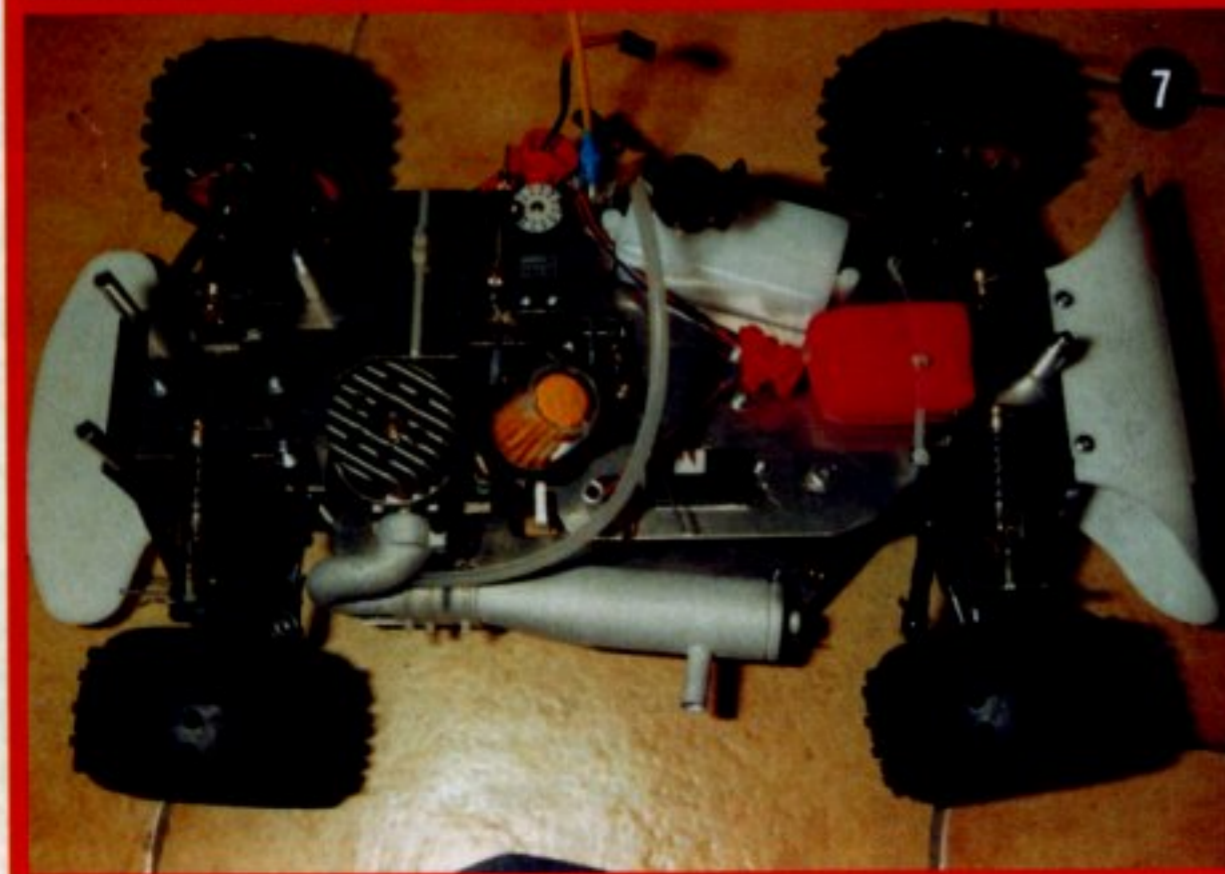
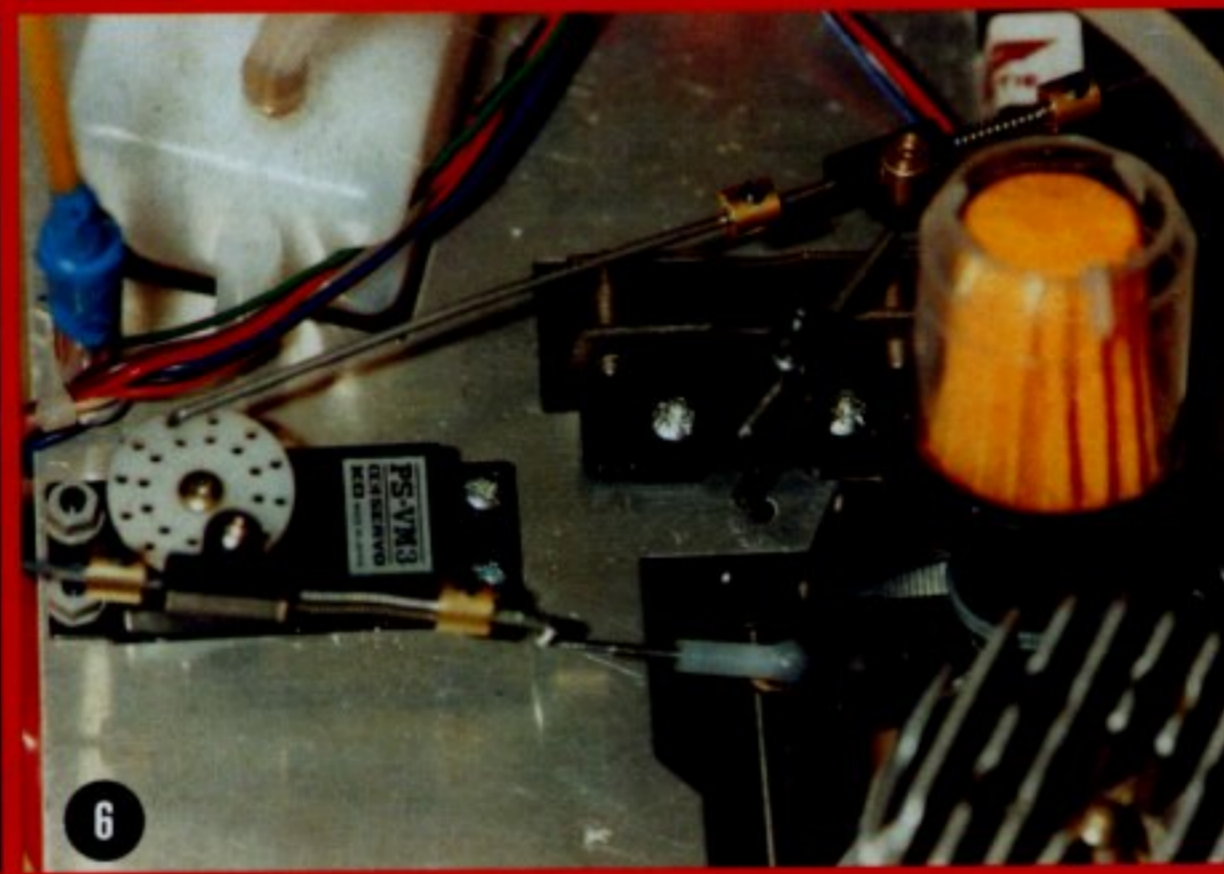
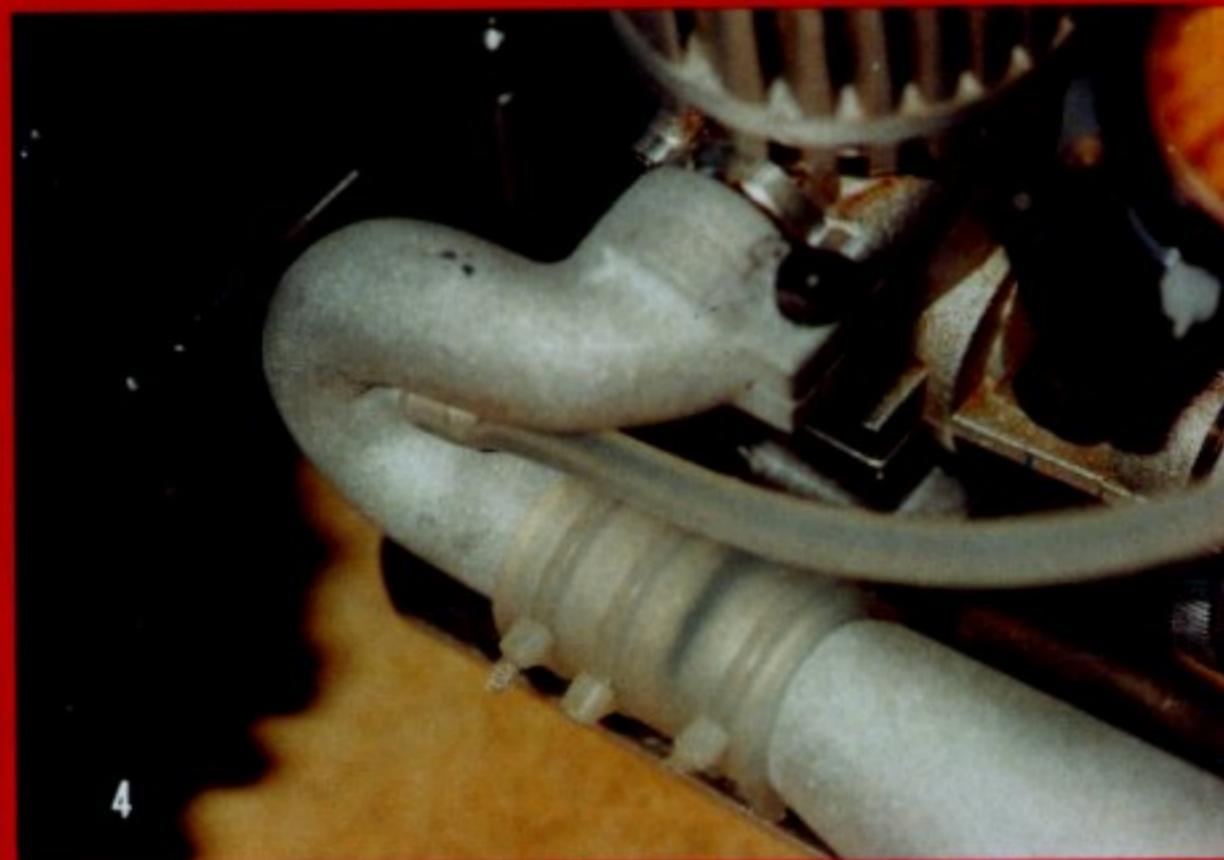
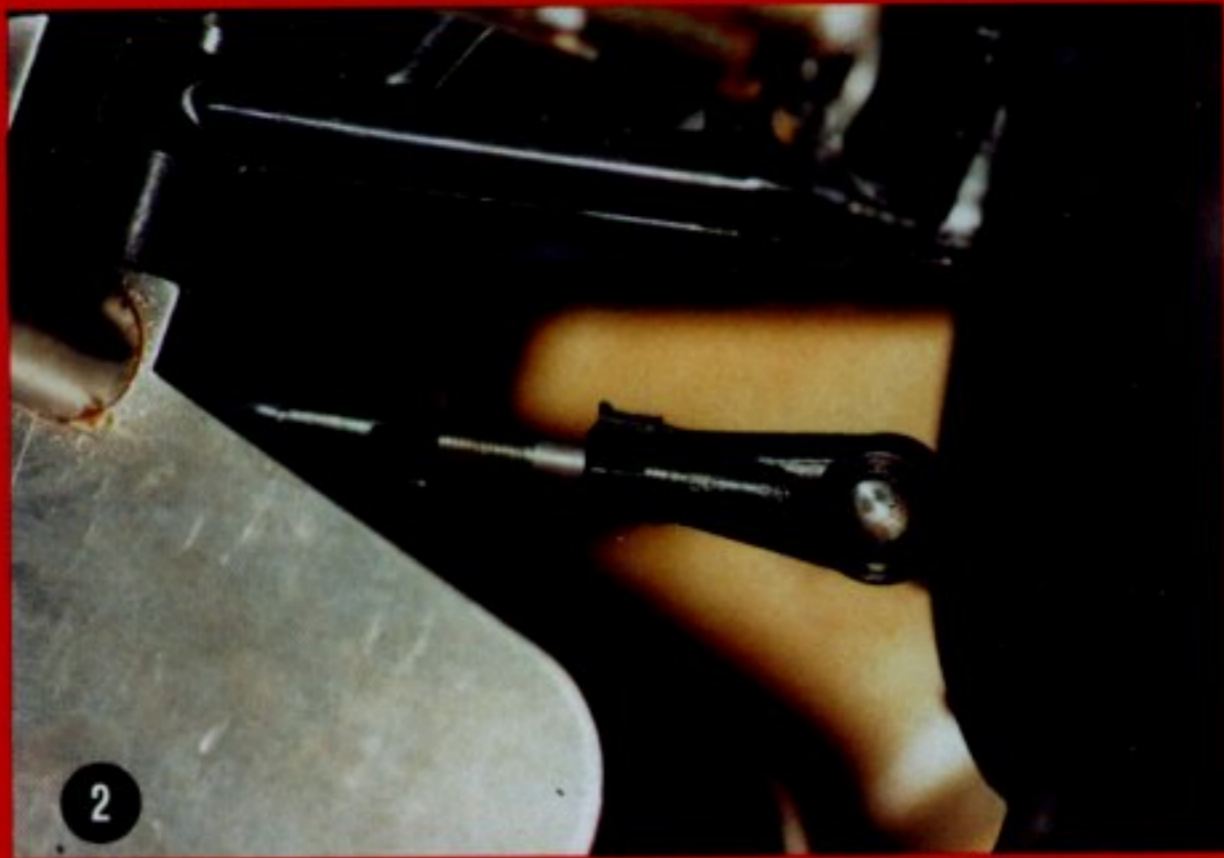
Voilà une voiture qui permet au débutant de faire ses premiers pas en thermique sans de trop de soucis, si ce n'est que celui de régler le moteur. Le prémontage poussé du modèle est bien réalisé, mais l'acheteur du Rabbit devra redémonter pour bien connaître sa machine et vérifier tous les serrages. C'est une bonne base pour l'initiation ; et pourquoi pas pour les débuts en compétition...



- Prémontage soigné.
- Fiabilité de l'ensemble.
- Pneus et jantes taille basse.
- Bons amortisseurs.
- Kit complet.



- Fixation des amortisseurs par goupilles bêta.
- Pas de fixation des axes de triangles.



① Un exemple de tringlerie de direction, très simple et efficace.

② Le parallélisme des roues arrière est réglable grâce à ces biellettes. Un petit peu de pincement est conseillé pour avoir plus de stabilité en ligne directe.

③ Bel effort, le châssis est fraisé d'origine.

④ Un coude d'échappement est spécialement conçu pour le Rabbit, celui-ci par un moteur à échappement latéral.

⑤ Les amortisseurs sont transparents, de sorte que l'on peut voir le niveau d'huile. Leurs fixations sont rapides, mais on doit trouver mieux pour la fiabilité.

⑥ Tringlerie gaz-frein : on ne peut pas mieux trouver : c'est direct et clair.

⑦ Vue d'ensemble du Rabbit prêt à rouler.