

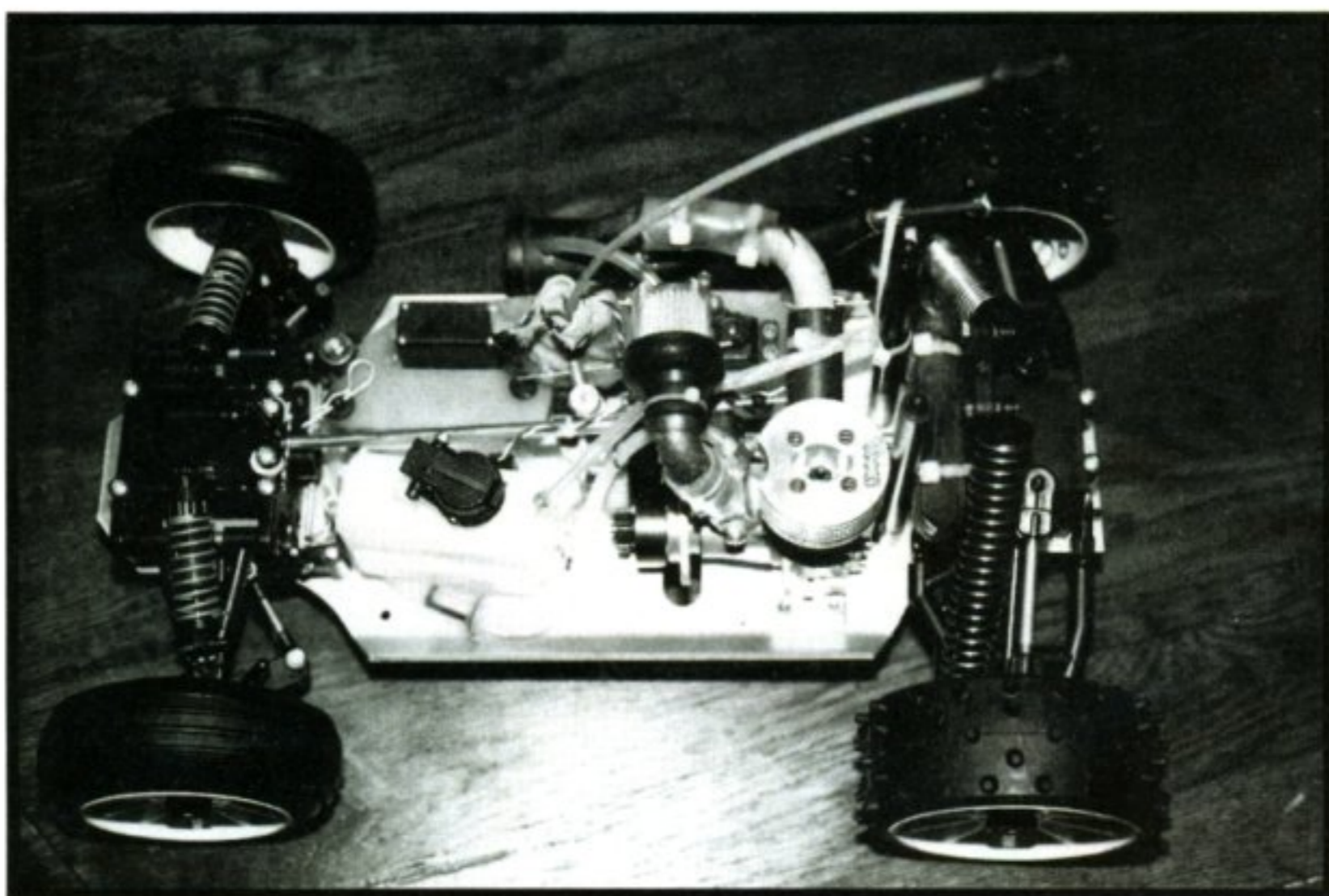
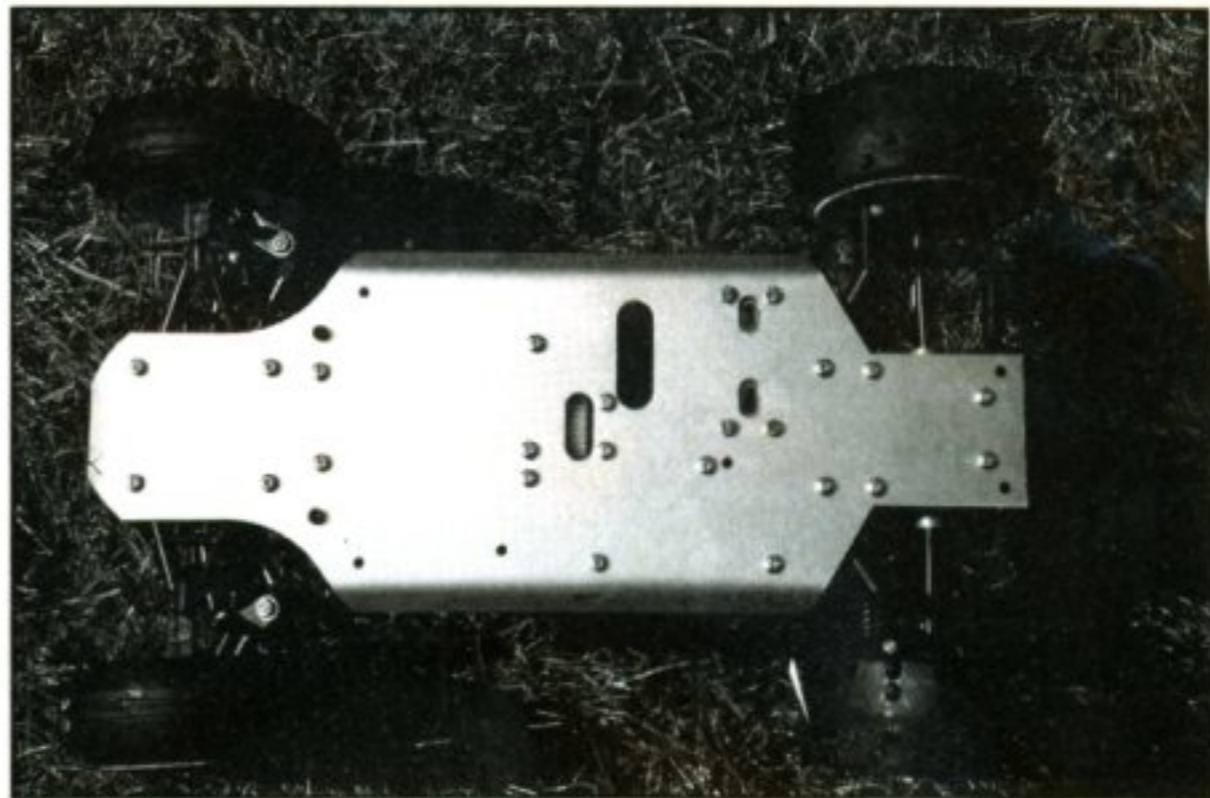
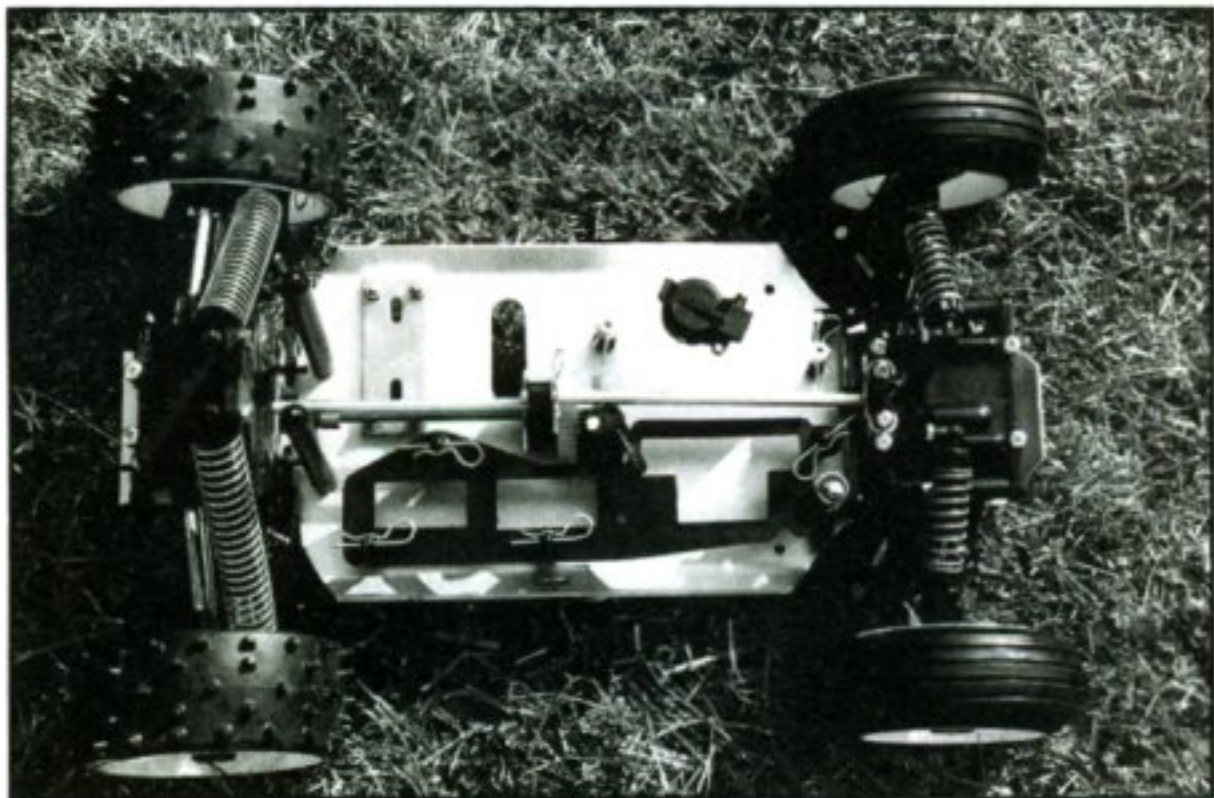
YANKEE
qui PR gagna



4x2 ne!

V qui voulez rivaliser avec vos camarades dans les compétitions ou dans votre quartier en matière de radiocommande à bas prix, l'engin de vos espérances vous est proposé sous le nom de YANKEE 4 x 2 PR. Ce n'est pas un nom tout nouveau, mais les efforts de la Société YANKEE pour améliorer ses produits, ont contribué à la définition élaborée de cet engin thermique qui vous est proposé maintenant. Nouveau train arrière, nouvelles jantes, nouveaux pneus, nouveaux amortisseurs en sont les particularités essentielles.





Le châssis, vu de-dessus et de-dessous en cours de montage, et ci-contre la voiture finie.

La voiture :

C'est bien sûr le YANKEE 2 roues motrices propulsion (roues arrière motrices) qui excelle actuellement dans les championnats régionaux et nationaux.

Le modèle présenté ci-dessous est le modèle de base, accompagné de quelques organes optionnels qui le rendent plus agréable à piloter. L'ajout de ces options définit un modèle destiné plus particulièrement à la compétition.



Il se compose bien sûr du kit de base amélioré d'un différentiel, d'un châssis Zicral (non plié, non rallongé), d'un kit roulements et d'un kit de renfort central qui fait, à mon avis, double emploi avec l'utilisation du super châssis Zicral.

Il existe pour ce modèle, un kit de transformation en quatre roues motrices ; ainsi, il se changera en Europa Racing bien connu des compétiteurs chevronnés.

Notice :

Là aussi, un effort a été fait au niveau de la présentation. Les sachets contenant des groupes de pièces sont numérotés et correspondent aux phases de montage explicitées sur la notice.

Description et montage :

Train avant :

Il est toujours triangulé mais possède maintenant de multiples réglages (pincement, carrossage, chasse). La suspension est indépendante et les amortisseurs sont fixés sur les triangles supérieurs et sont réglables en dureté et en hydraulique. Les porte-fusées sont plus longs et sont les mêmes que pour les 4 x 4 (ça de moins à changer si l'on veut passer dans la catégorie Reine de la voiture radiocommandée).

Le sauve-servo a changé surtout au niveau des axes qui sont désormais d'un plus gros diamètre et en alu. Il est plus résistant aux chocs, ce qui n'est pas un mal pour ceux qui ont connu l'ancien système.



Transmission centrale :

Elle possède un palier à roulement sur lequel est emmanché l'axe reliant la couronne primaire au train arrière. C'est ici qu'un petit problème est rencontré : le jeu de la tête goupillée de l'axe dans la noix de liaison du train arrière n'est pas assez grand à mon avis.

Mais après un petit passage à la lime, ce ne sera plus qu'un léger souvenir.

Un conseil toujours à propos de cette lime : faire un méplat sur l'axe où vient se fixer la couronne. Ainsi le serrage des vis imprégnées de frein-filet s'effectuera avec plus d'efficacité. Des méplats seront ainsi nécessaires sur les axes des fusées du train avant et arrière ainsi que sur le petit pignon du couple conique arrière.

Un frein à disque est utilisé sans modification depuis de nombreuses années.

Platine radio :

Elle est montée souple sur quatre plots. Un trou dans le châssis est prévu pour en monter un cinquième qui rigidifiera un peu plus cette platine en plastique. Si vous êtes un peu bricoleur, il sera préférable d'en faire une en époxy de 3 mm ou en carbone de 2 mm, pour éviter la dispersion des efforts des servos.

Réservoir :

Il est nouveau et pas de risque d'être trop volumineux. Il serait même un peu trop petit pour la compétition

(118 cm³ avec un gros filtre et 125 cm³ autorisés).

Pour le monter, c'est un jeu d'enfant, mais faire tout de même attention à positionner le ressort du bouchon à ouverture rapide, dans le bon sens.

Pour fixer une prise de pressurisation, il suffit de percer à \varnothing 3 mm ou \varnothing 3,3 mm et de tarauder à 4 x 70 dans l'une des deux colonnes qui dépassent du réservoir. On la visse et on la colle à la cyanolyte. Pour améliorer l'étanchéité de la liaison du bouchon et du réservoir, on peut utiliser de la pâte silicone ou de la colle époxy.

Enfin, pour maintenir le réservoir sur les colonnettes, on perce dans chacune d'elles, un trou de \varnothing 2 mm pour venir y loger une goupille Bêta.

Train arrière :

C'est la partie la plus importante pour un propulsion, car la plus sollicitée sur le terrain.

Le train est le même que sur le 4 x 4 et a été élaboré par l'expérience de la compétition.

Les bras de suspension sont sur rotules, ce qui diminue les frottements. Ils sont également inclinés pour absorber le mieux possible les inégalités du terrain. Ajoutés à ceci, les nouveaux amortisseurs améliorent la tenue de route de l'engin.

Le tout est d'une extraordinaire efficacité faisant oublier les « Coups de Raquette » dus à l'ancien train.

Le montage est simple et précis rendant le réglage du jeu du couple



conique pratiquement automatique. Seule une petite rondelle de calage de deux dixièmes de mm est nécessaire du côté du petit pignon. Le différentiel doit être rempli avec une graisse pas trop épaisse du type Castrol LMX au lithium.

Je conseillerai d'huiler et de graisser le couple conique avec une graisse au graphique par exemple.

Les réglages sont nombreux, ainsi vous pouvez modifier à loisir le pincement et le carrossage.

La chasse est fixe mais bien adaptée à l'ensemble des terrains. La barre anti-roulis, d'un diamètre raisonnable est à installer impérativement. Le montage des rotules sur cette barre se fait en force à l'aide d'un marteau.

Les nouveaux amortisseurs ont un volume quasi constant et une double chambre. Ils suppriment le montage pénible et la fragilité des anciens (qui s'accouplaient 2 par 2) et sont également plus longs.

Enfin, une seule règle est à respecter sur le choix de l'hydraulique : seule l'huile silicone convient à un amortissement constant et parfait.

Pour fiabiliser au maximum le train arrière, il est nécessaire de relier les rotules des bras de suspension par une liaison rigide en époxy, par exemple. Ceci évite que les rotules se desser-tissent du nylon sur les gros chocs.

L'embrayage :

C'est l'embrayage classique qui est en service depuis plusieurs années chez Yankee.

Il est sur roulements, les masselottes doivent être taillées assez courtes pour ne pas embrayer trop tôt et faire chauffer exagérément le moteur.

Les pneus :

Il existe bien sûr sur le marché une très grande gamme de pneumatiques, mais ceux fournis dans la boîte sont d'une très bonne qualité et conviennent très bien. Il faut bien sûr les coller à la cyanolite en prenant soin de les poncer préalablement avec une toile abrasive et de les dé-graisser au trichlo.

Le look :

La carrosserie est toujours la même, mais quelle finesse et quelle élé-gance avec son nouvel aileron type Cross-Control.

Essai sur le terrain :

Pour cela, j'ai installé comme moteur un ancien Cipolla Yankee qui marche du feu de dieu.

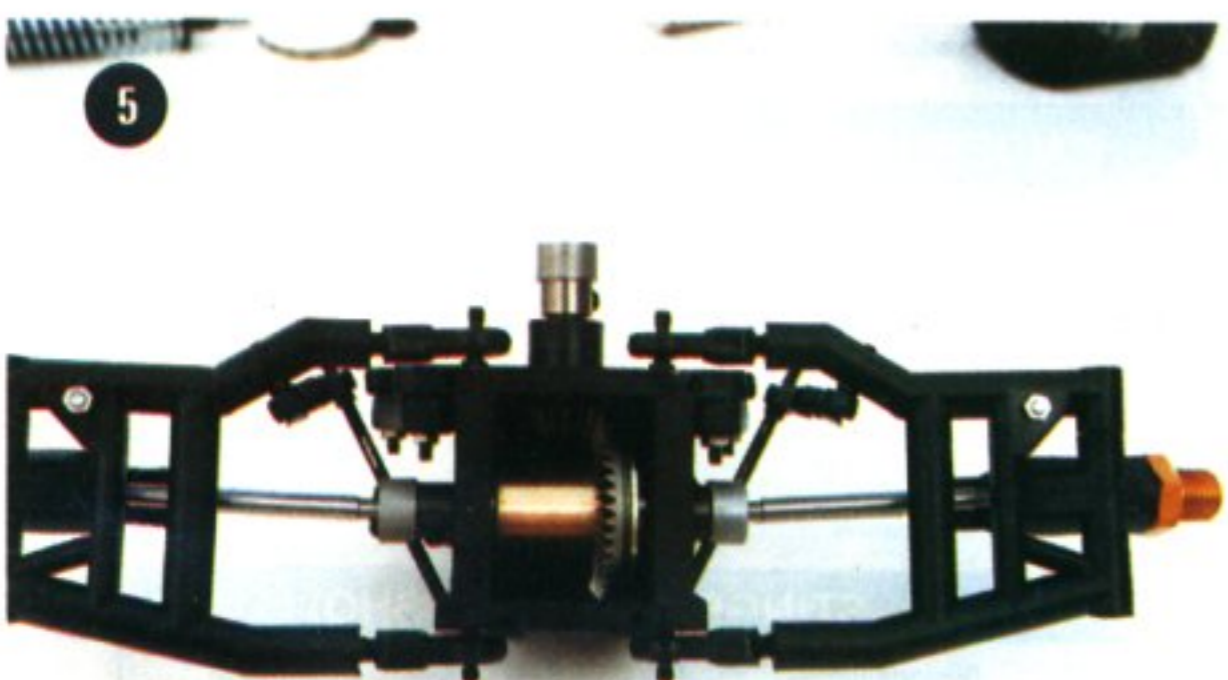
Le pot d'échappement utilisé est l'an-cien pot yankee. Le nouveau est ho-mologué par la fédération internatio-nale mais n'était pas disponible.

A première vue, l'engin est très sain dans son comportement.

La motricité est exceptionnelle et ren-due encore meilleure en fixant les ac-cus de radio sur le portique du train arrière.

L'amortissement est sans faille et très constant grâce aux nouveaux amor-tisseurs.

Enfin, pour parfaire cet essai, j'ai dis-puté une manche de championnat



régional avec cette voiture de « boîte » où j'ai fini deuxième à quelques secondes derrière ARNAUDET qui excelle depuis plusieurs années dans cette catégorie.

Une très bonne impression donc pour moi qui n'avait pas piloté de deux roues motrices depuis que le 4 x 4 existe. (NDLR : le maître a parlé !).

Avec un plaisir indescriptible et l'envie de recommencer à piloter un deux roues motrices, j'ai apprécié d'avoir une auto de « boîte » et à la fois à la pointe de la technique et très performante.

Yankee a encore marqué de son empreinte la voiture radiocommandée grâce à son souci d'être le premier face à la concurrence qui grandissait.

❶ Une des manières pour enclipper les chapes sur les rotules sans tout abîmer.

❷ Pour enfiler la rotule à 10 mm du bout de la barre anti-roulis, utilisez 10 mm d'écrous en épaisseur ou coupez la barre de 10 mm et ajustez la boule au bout !

❸ La transmission primaire, avec la couronne et l'arbre qui va jusqu'à la cellule arrière.

❹ Les nouveaux amortisseurs et l'huile silicone qui va avec... C'est la « A » qu'il vous faut pour le propulsion.

❺ La cellule arrière à nue et à l'envers.

❻ La bonne manière de couper un triangle pour obtenir un angle de chasse plus conséquent.

— Performances,
— Tenue de route,
— Freinage,
— Look,
— Amortissement,
— Prix.

— Liaison de la transmission centrale et du train arrière.

