

# MINITZ

## GRAUPNER FIAT X 1/9

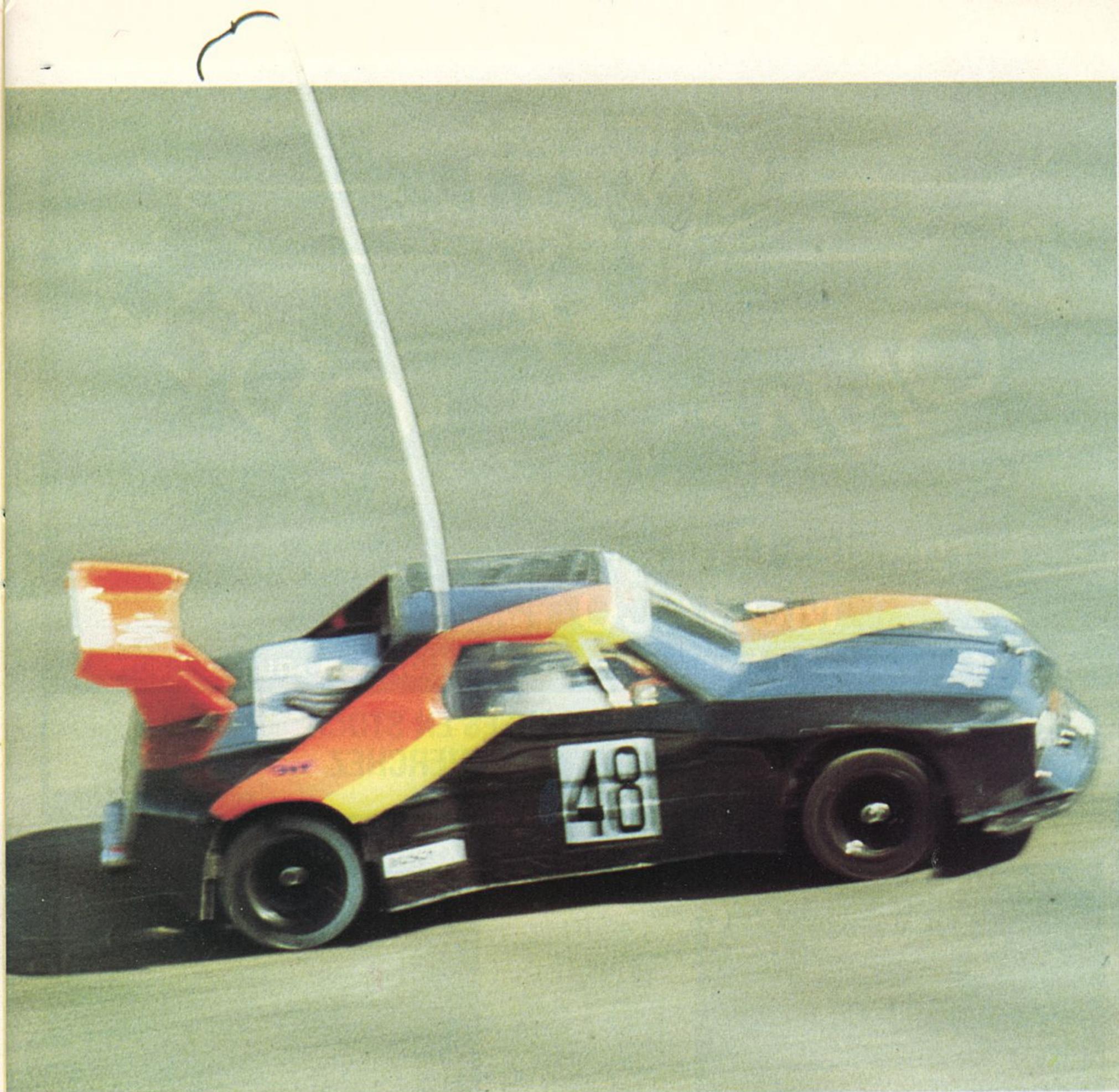
Cette catégorie de voiture R.C. est en pleine expansion, avec un challenge qui leur est réservé à Châteauroux et peut-être l'année prochaine au niveau national. Cette Fiat X 1/9 au 1/12<sup>e</sup> est équipée d'un moteur 1 cm<sup>3</sup> avec une culasse de refroidissement. Elle est fabriquée au Japon par Kyosho et importée par Graupner.

**O**n ouvre la boîte et on constate que le prémontage est très poussé. La carrosserie, dans un lexan d'une transparence parfaite, est prédécoupée et il ne manque que les trous réservés à l'antenne, moteur et fixations arrière. Le châssis est livré monté avec les roues, le

moteur et le pot d'échappement. Il faut quand même coller les pneus! la radio est très simple à installer puisque le servo de direction se colle au double face mousse. Le montage de celui-ci est renforcé par un élastique, qui le maintient en place. Le palonnier attaque le save-servo qui se fixe à

n'importe quel endroit de la tringlerie, c'est-à-dire que la taille du servo importe peu pour ce montage. L'autre servo peut-être lui aussi mini ou maxi puisque le support est conçu avec une glissière adaptable en longueur. La tringlerie est fournie et pliée, le pack d'accu et le récepteur trouvent leur place à droite et à gauche de la platine radio. La seule lacune vient au niveau du filtre à air. Il faut se le bricoler car le Venturi du carbu est vraiment petit... Avec de la durit silicone et un vieux collant nylon on en vient à bout. Le montage est terminé! Il ne reste qu'à peindre la carrosserie. C'est certainement l'opération la plus longue si l'on soigne les teintes et les effets.





## Démarrage

Pas besoin de démarreur, il suffit de tourner les roues arrières, soit à la main, soit en faisant rouler la voiture par terre, comme une vulgaire voiture à friction. Une goutte de carburant dans le carbu, une pince à bougie reliée à une batterie 2 volts, une poussée énergique et le 1 cc parle. Le réglage de la pointe se fait avec le pointeau (qui l'eut cru?) la reprise est préréglée et le régime de ralenti s'effectue avec la vis cruciforme située au dessus du carbu. A noter qu'il faut un régime de ralenti assez conséquent si l'on ne veut pas caler souvent. Une petite vérification des commandes avant de partir et on y va.

## Elle tient la route

Elle semble un peu perdue sur la piste d'Asnières plutôt fréquentée par ses grandes sœurs au 1/8<sup>e</sup>, mais se montre assez

rapide du moins avec le rapport long, car elle est livrée avec une couronne de 38 dents et une autre de 40. Avec le rapport court on gagne en nervosité mais on mouline beaucoup en ligne droite. Pour débiter, ce rapport est impeccable car la voiture n'a pas de réaction trop pointues. Avec le rapport long, le moteur ne mouline plus, mais les réactions sont plus vives et le pilotage se doit d'être plus fin! Le choix des pneus est illimité, puisqu'il en existe un maximum pour les voitures électriques, et influe certainement beaucoup sur le comportement de l'auto. Ceux de la boîte donnent satisfaction et ne s'usent pas trop vite. Question fiabilité, pas de problèmes, il faut simplement freiner toutes les vis (cruciformes pour la plupart) afin de ne pas trop en semer, car le 1 cc a l'air de vibrer copieusement! Il faudra aussi penser à l'étanchéité du pot qui n'est pas fameuse (il suffit de refaire les joints avec de la pâte silicone).

## Conclusion

Pour finir, il s'agit d'un engin fort sympathique, idéal pour débiter et s'initier au pilotage sans nécessité d'avoir un outillage spécialisé, un démarreur, etc. En outre, on peut la faire tourner n'importe où le goudron est relativement lisse, en emportant uniquement un peu de carburant et un accu pour bougie.

### FICHE TECHNIQUE

<b>longueur</b>	: 355 mm
<b>largeur</b>	: 180 mm
<b>empattement</b>	: 203 mm
<b>voie avant</b>	: 145 mm
<b>voie arrière</b>	: 140 mm
<b>pneus avant</b>	: 50 Ø × 20 mm
<b>pneus arrière</b>	: 55 Ø × 30 mm
<b>moteur</b>	: 1 cm <sup>3</sup>