

# FERRARI F40

Texte et photos: Eric Lavelatte

**"UN REVE POUR TOUS,  
UNE REALITE POUR CERTAINS"**

*Tout le monde rêve un jour de posséder l'une de ces merveilles de voiture, à savoir une Ferrari. Malheureusement la fortune de chacun est bien souvent inférieure au prix d'une telle voiture de haut de gamme. Mais aujourd'hui il sera possible d'en posséder une au 1/10ème et fonctionnelle comme une vraie. Bien entendu pour réaliser des modèles de cette qualité il n'y a vraiment qu'un constructeur capable d'un tel exploit. Vous avez sans doute deviné qu'il s'agit de la firme Kyosho. Comme je vous l'ai dit nous sommes en présence d'une voiture 1/10ème, mais aujourd'hui grande particularité il n'y a pas seulement la partie mécanique qui se retrouvera à l'échelle mais il y a surtout la carrosserie. C'est à dire que si vous multipliez votre modèle par 10, vous serez en présence d'une véritable Ferrari F40. D'ailleurs ceci fait partie d'une nouvelle gamme de voitures Kyosho toutes à l'échelle et nommées "Kyosho scale car series" ce qui veut tout dire. Mais nous reverrons ceci un peu plus tard. Revenons à notre Ferrari: outre la carrosserie vraiment superbe il faut quand même parler de la mécanique. Quoi de plus simple que de mettre un excellent Mid Custom sur cette base superbe.*

*Et oui, il s'agit bien d'un 4x4 comme nous vous l'avions présenté il y a quelques mois mais avec en plus des pièces adaptées pour une utilisation plus piste, surtout en ce qui concerne la garde au sol. Remplacement des supports d'amortisseurs arrières, nouvelle position de ces derniers, nouveau support de carrosserie à démontage rapide, nouveau pare-chocs, et enfin nouveaux pneus et nouveau moteur adapté à la piste. Et bien entendu nous conserverons l'esthétique générale en y ajoutant de superbes jantes reproduisant celles existant à l'échelle réelle.*

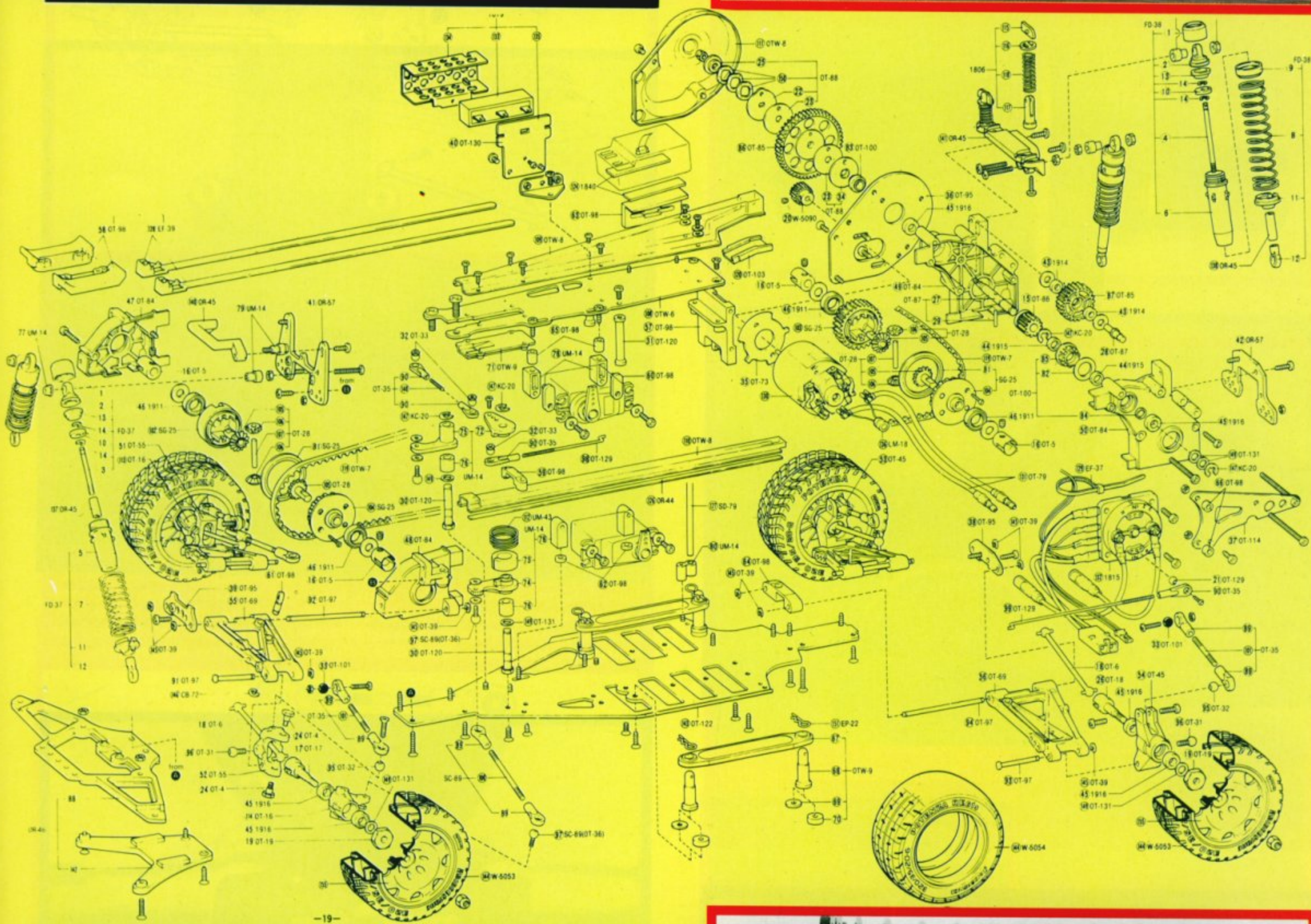


## Présentation de la boîte.

Notre Ferrari est présentée dans une grosse boîte de couleur blanche ou nous retrouverons sa photo version modèle réduit. A ce propos il est à signaler que Kyosho utilise de plus en plus de boîtes blanches pour présenter ses modèles. L'intérieur de la boîte est tout aussi bien présenté car vous ne découvrirez aucune pièce apparente sauf la superbe carrosserie.

Toutes les pièces se retrouvent emballées dans des boîtes de couleur vert vif. Ce qui d'un premier aspect est très tape-à-l'oeil, car vert sur blanc, croyez moi ça jette! Pourtant j'aurais utilisé cette couleur beaucoup plus pour la présentation d'un engin tout terrain.

Lorsqu'on ouvre les boîtes on découvre à l'intérieur de celles-ci toutes les pièces et vis nécessaires au montage de l'engin. Elles aussi ont eu droit aux mêmes égards car elles sont toutes séparées et emballées dans de petits sacs plastique. La présentation du modèle réduit a donc changé, nous ne sommes plus en présence d'un blister mais tout simplement d'un vrai kit avec plein de pièces. Côté voiture, comme je vous l'ai dit, nous serons en présence d'un 4 roues motrices dont les performances ne sont plus à démontrer.



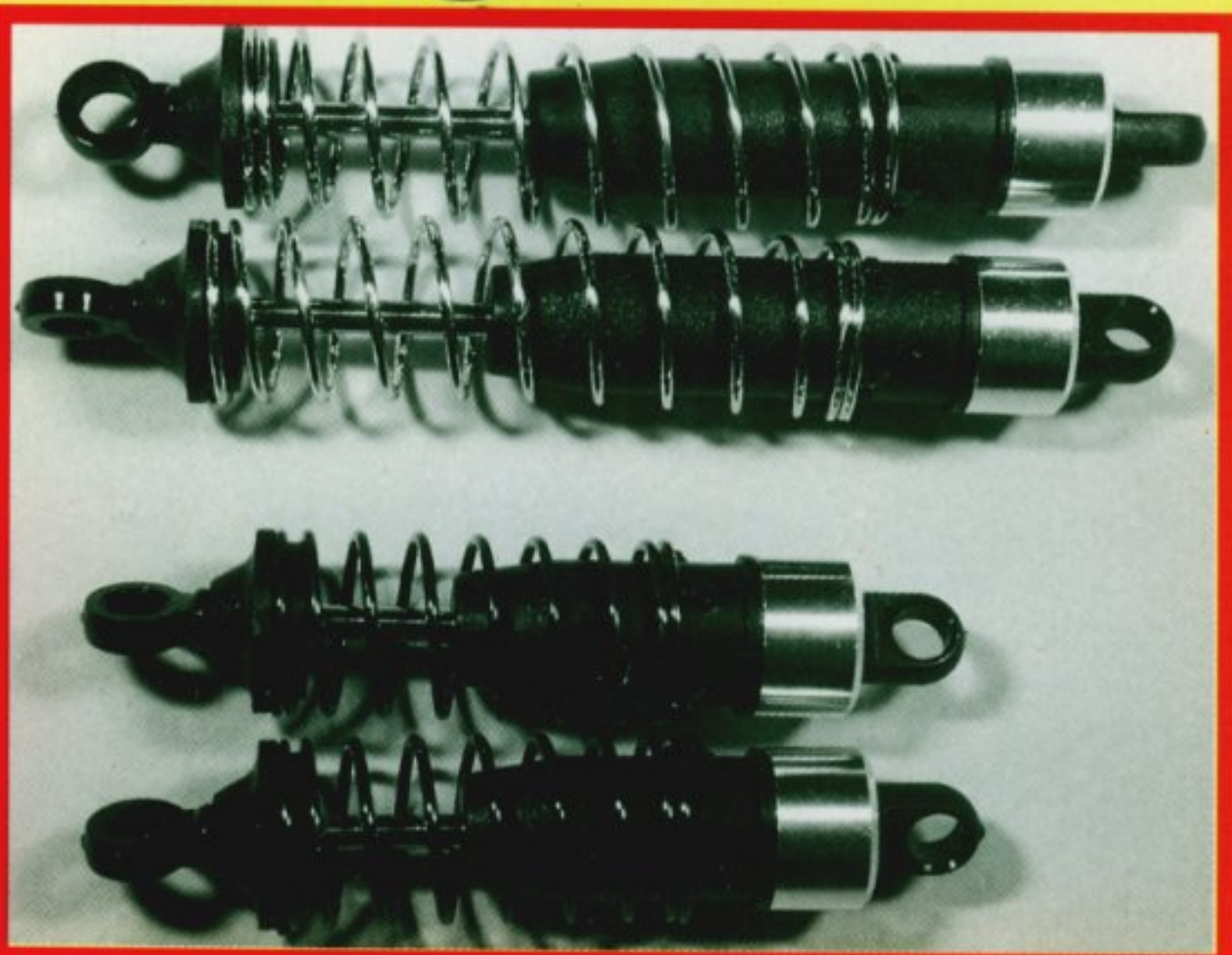
## Le modèle.

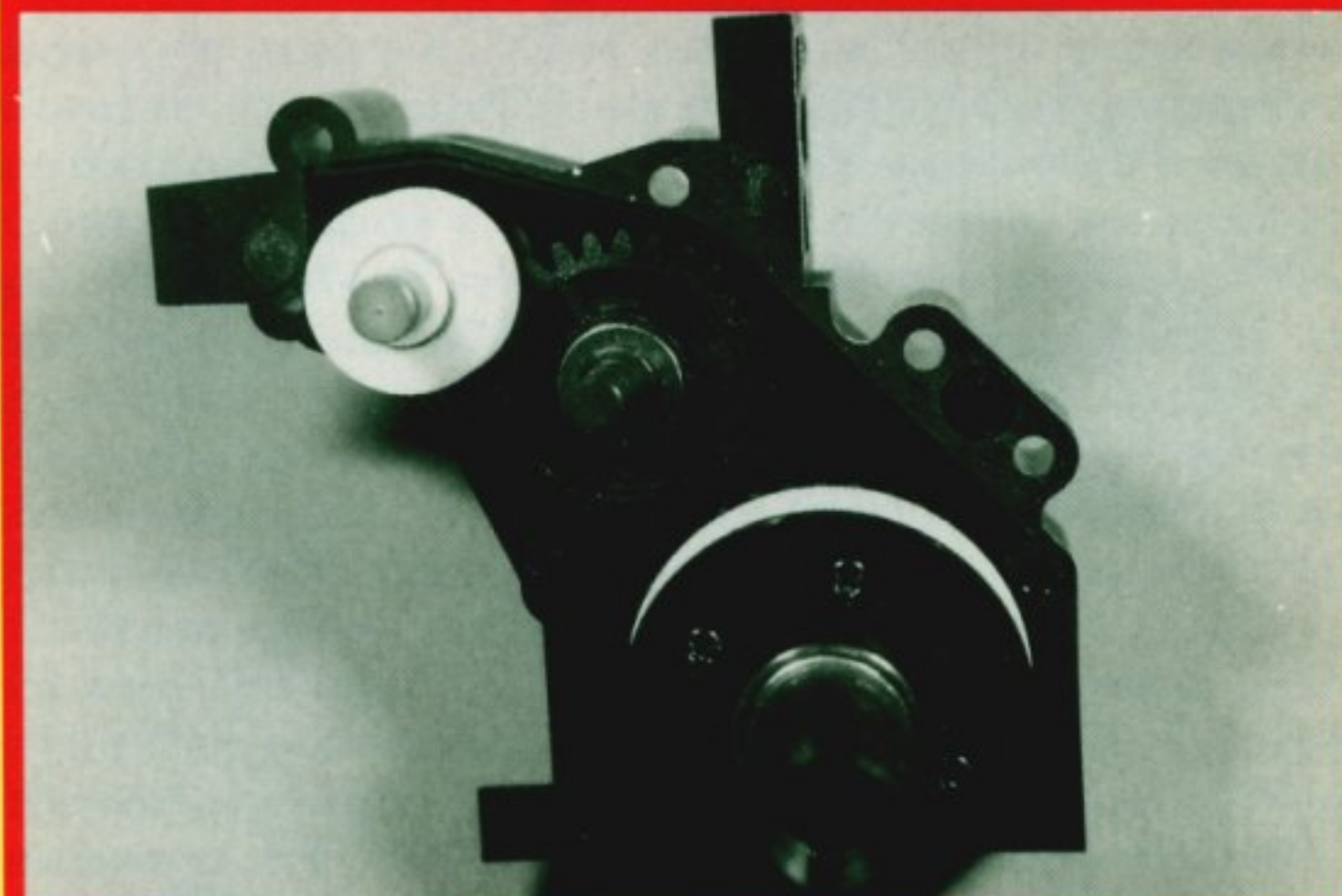
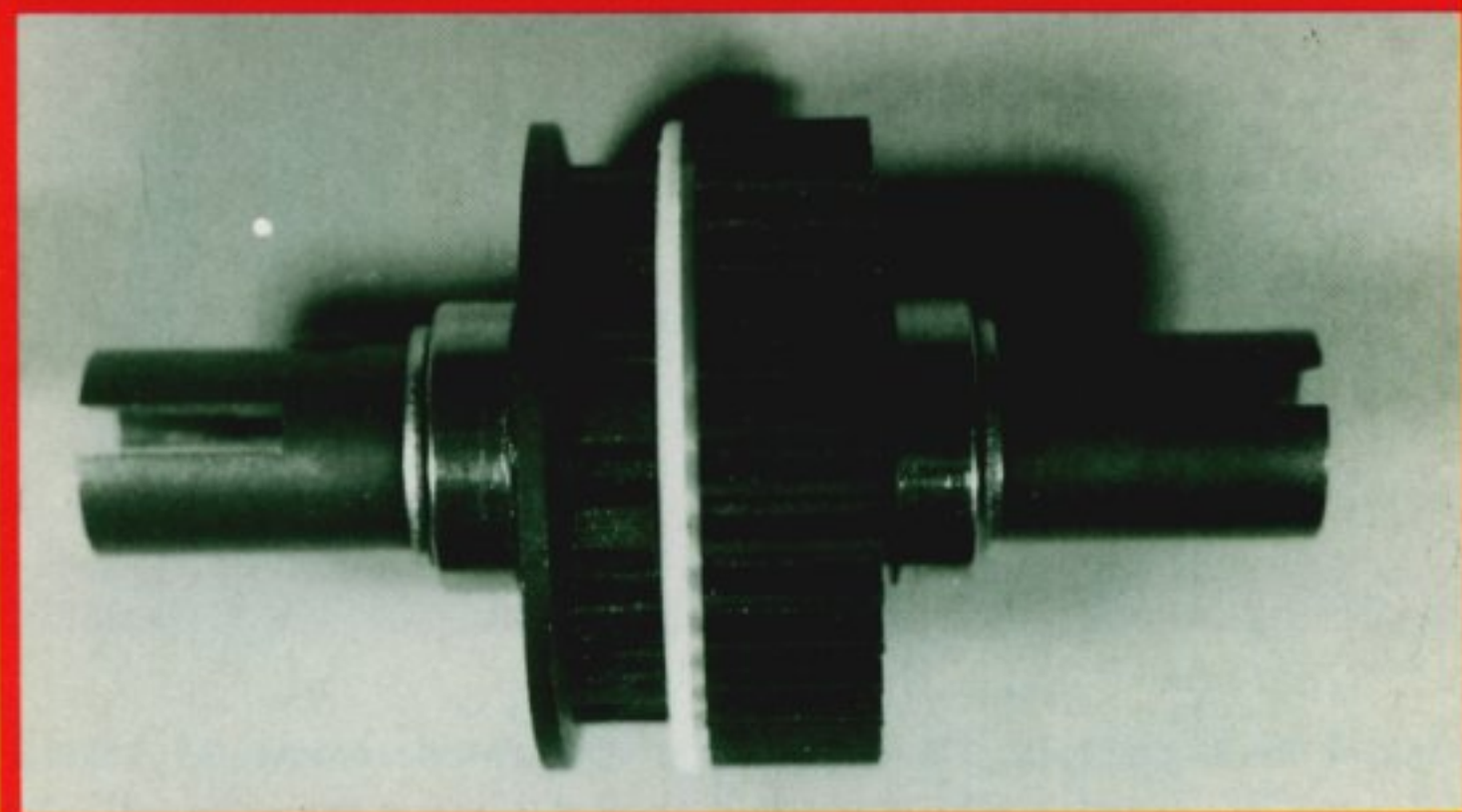
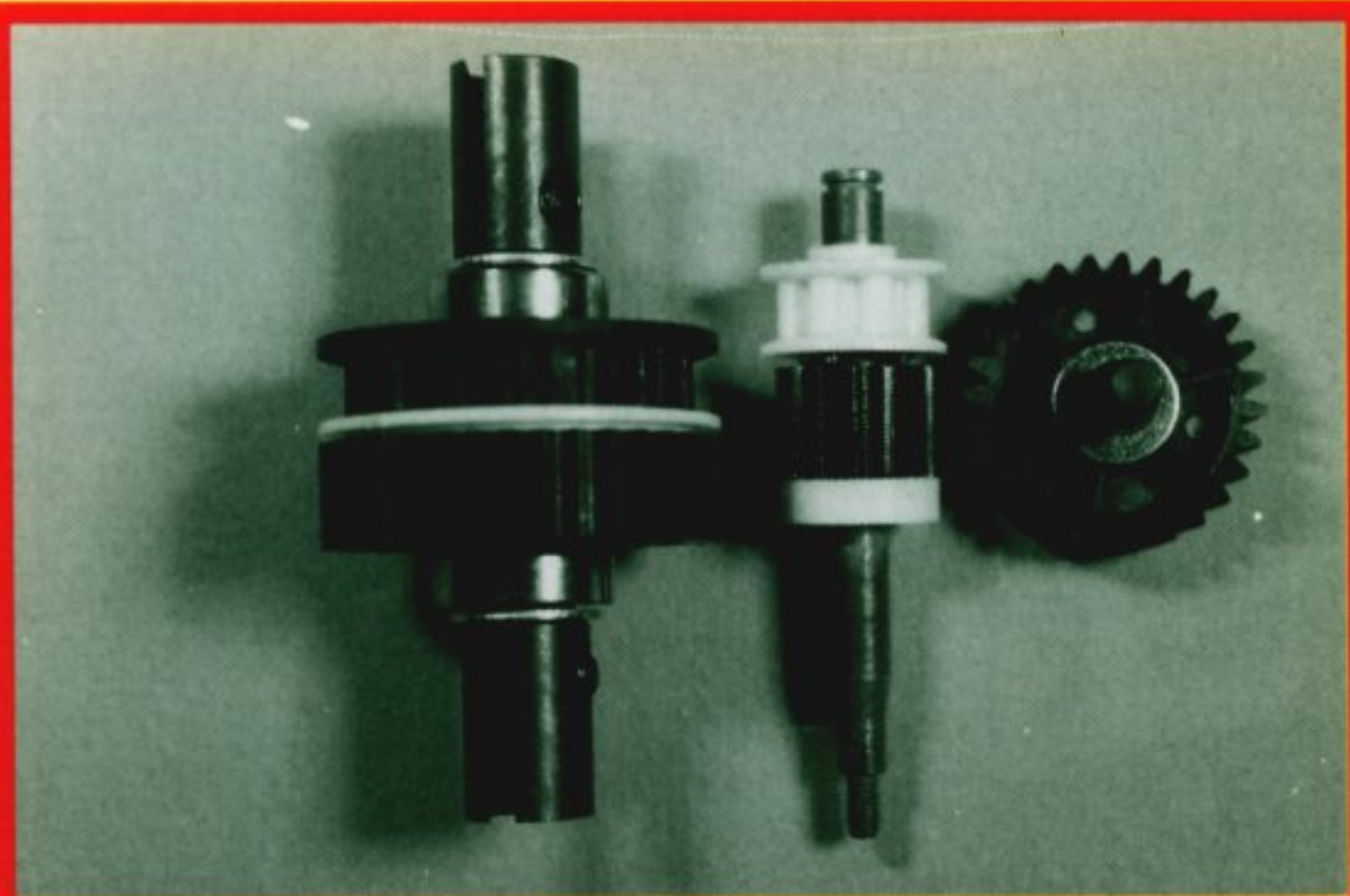
4 roues motrices toujours actionnées par une courroie, 4 suspensions indépendantes avec une hydraulique à volume constant. Transmission petit module et implantation du pack de propulsion soit 3x3, soit en long. Un superbe modèle en fait, tout comme la carrosserie qui le recouvre.

## Le montage de l'engin.

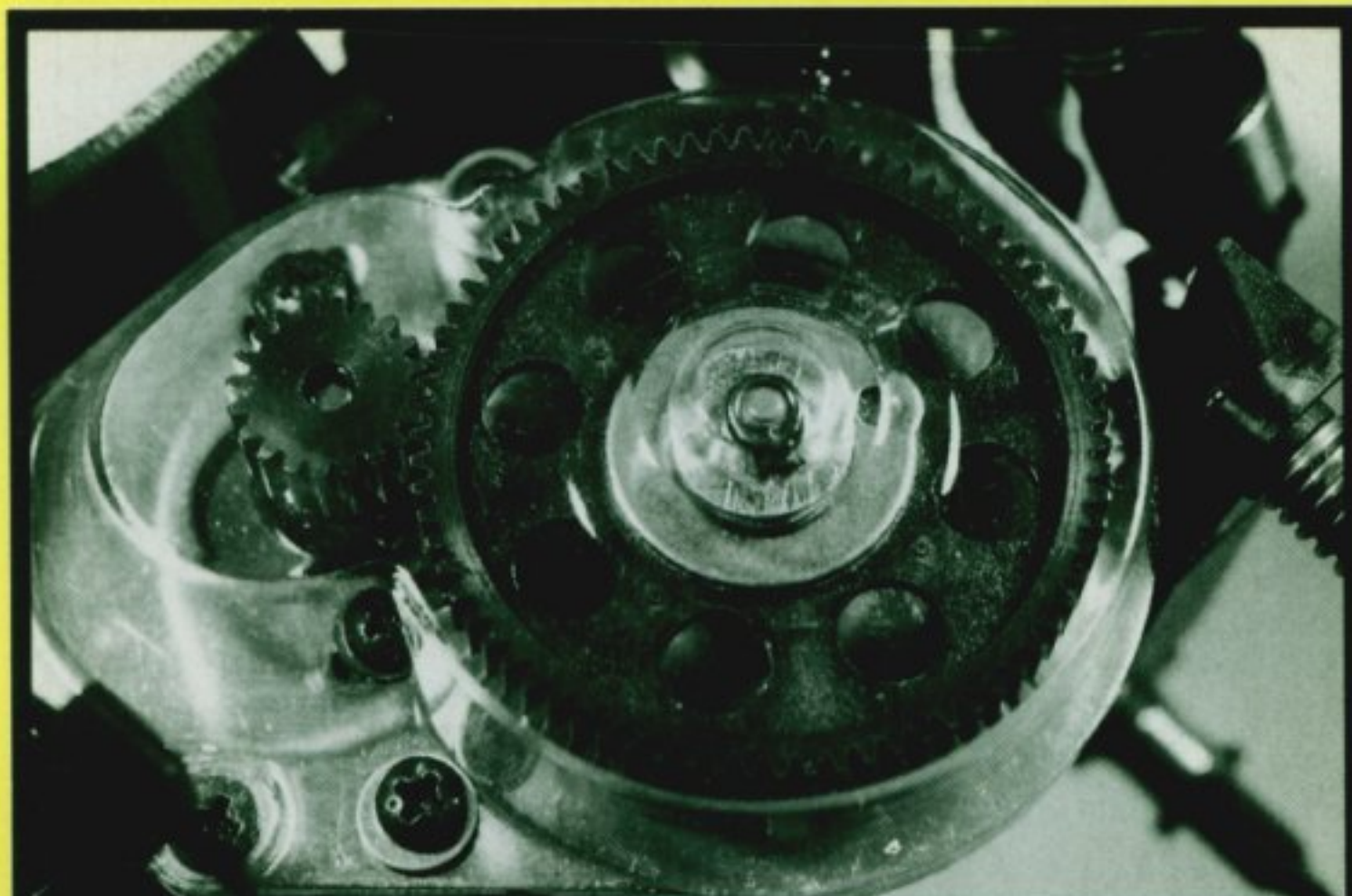
Comme nous sommes en présence d'un Mid Custom je ne referais pas la présentation du montage général point par point mais j'insisterais surtout sur les nouveautés que nous rencontrerons. Je vous rappelle que le montage du Mid Custom a été fait il y a quelques mois dans le Buggy Mag n°11.

Lorsque vous ouvrez la documentation technique de la Ferrari, la première étape à réaliser concerne les amortisseurs. Ce sont des amortisseurs à volume constant mais économiques avec des corps en plastique moulé.



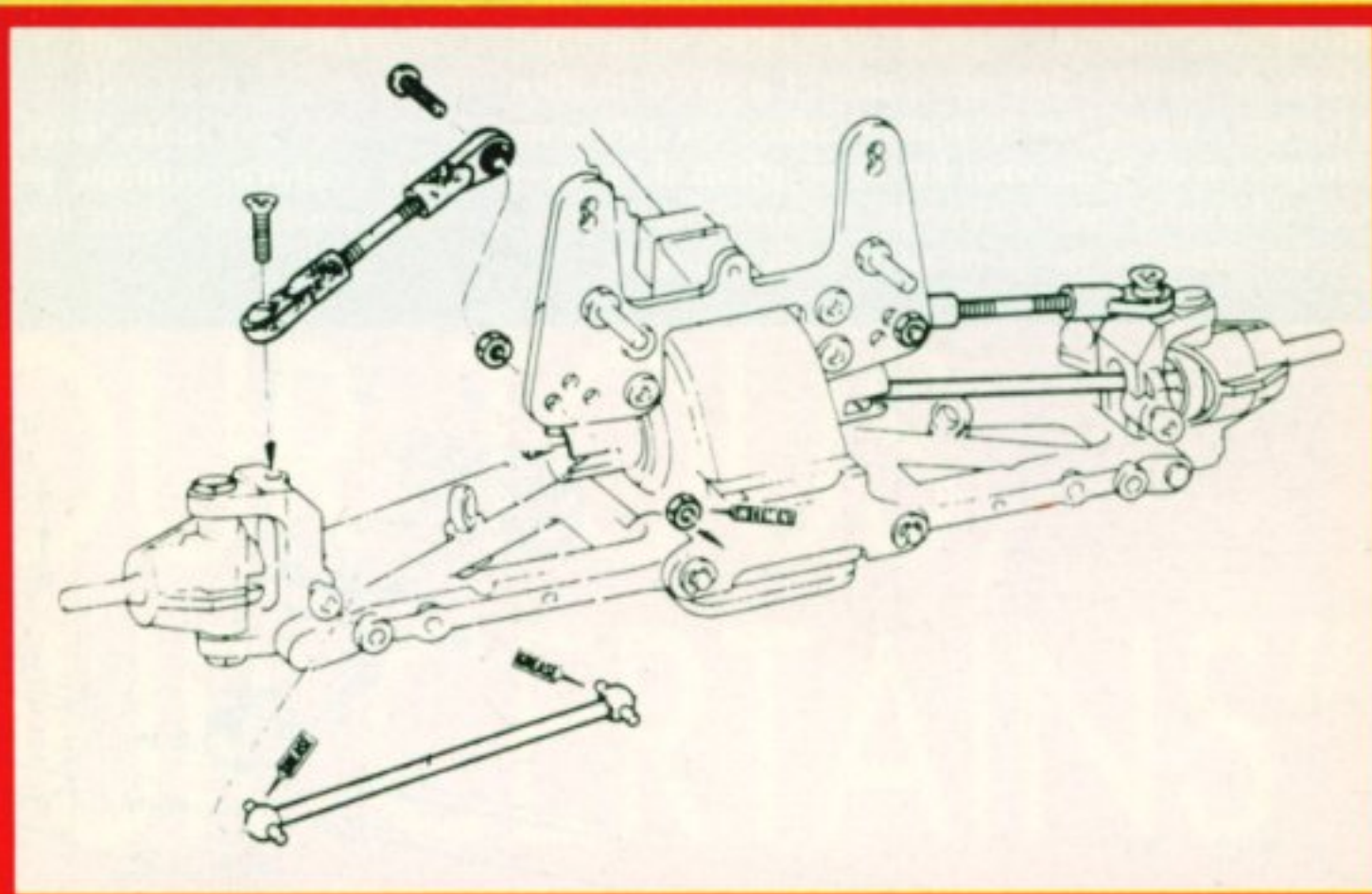


Ensuite vous attaquez la transmission. Toujours constituée de trois pignons d'attaque et de deux pignons pour la transmission de la courroie. Surtout n'oubliez pas le graissage mais évitez d'en mettre sur la courroie.

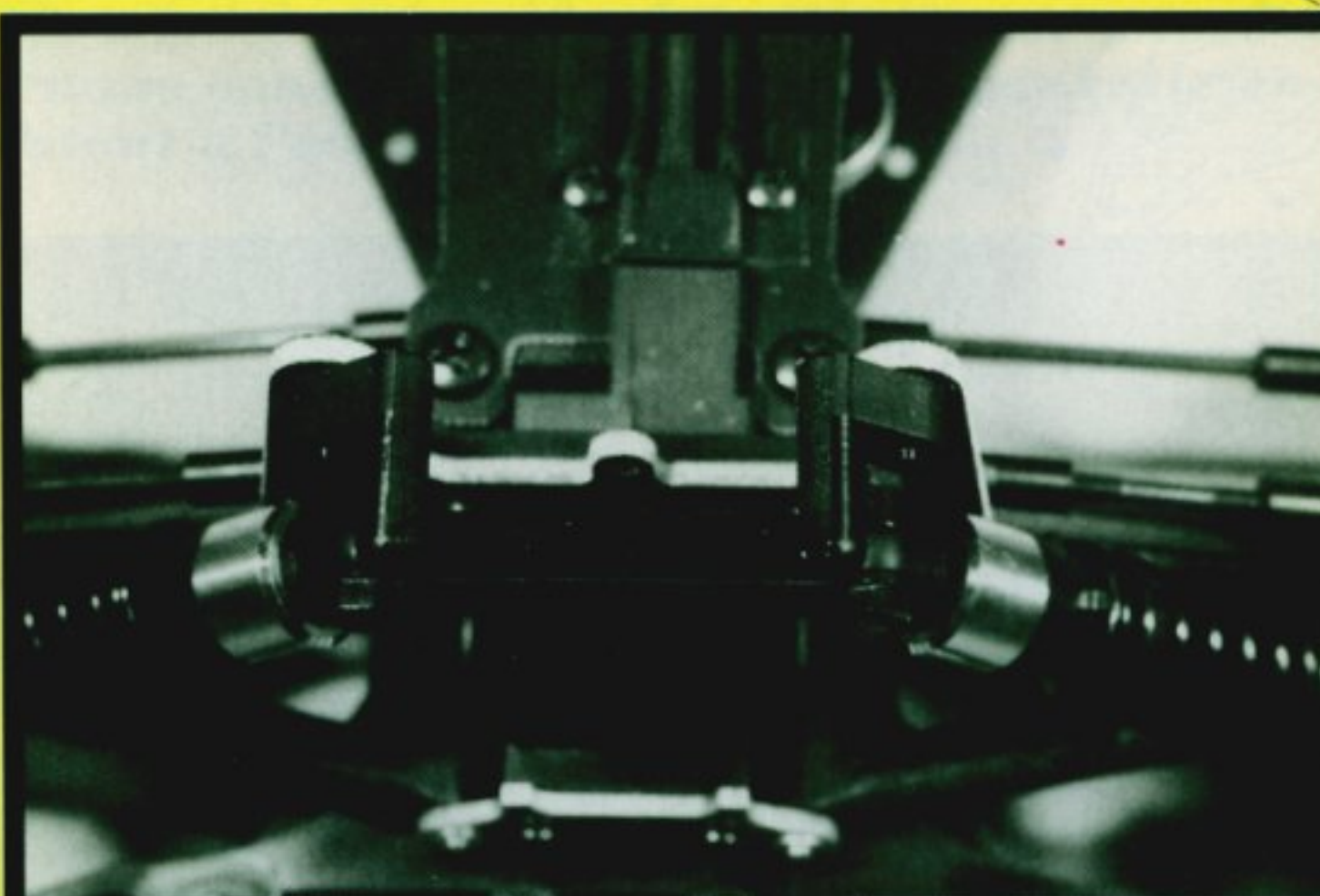


La transmission primaire quant à elle recevra toujours la grande couronne à petits modules ainsi que le moteur muni de son pignon. Cette dernière sera recouverte par un carter en lexan que vous aurez

soin de découper. Pour la transmission avant un différentiel muni d'un pignon pour la courroie, deux carters et le tour est joué. A propos de différentiels il est à signaler qu'ils se trouvent dans le kit déjà montés, mais je vous conseille de les réouvrir pour les compléter de graisse car les miens n'en possédaient pratiquement pas. Une fois les deux transmissions avant et arrière réalisées il ne vous restera plus qu'à les fixer sur le châssis. Les carters en lexan de la courroie compléteront avantageusement l'ensemble de la transmission. Ils seront découpés en suivant la notice de montage et collés au châssis grâce à de petites bandes de scotch double face. Voilà pour la transmission.

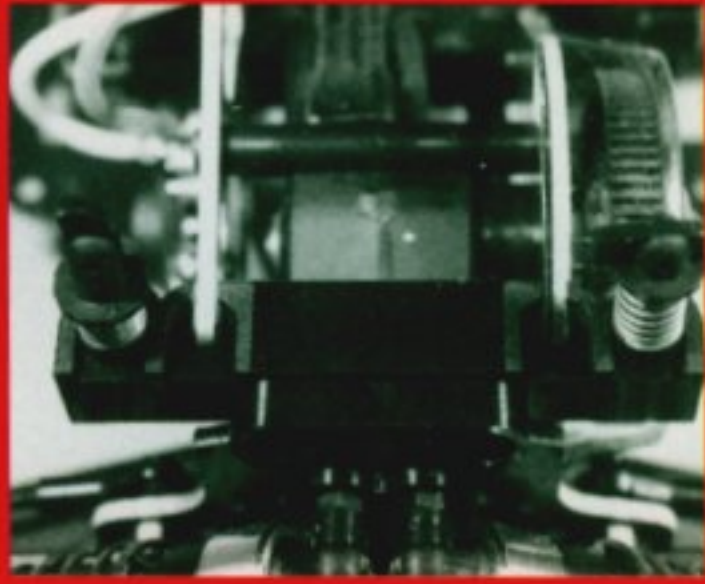
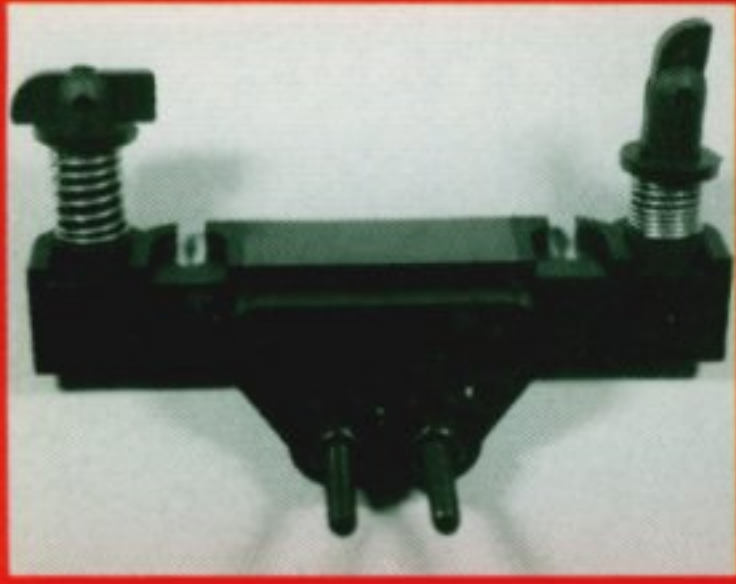


Côté triangulation, le montage ne vous prendra pas plus de temps. Pour l'avant, deux triangles, deux fusées de direction, deux supports et les barres de carrossage réglées à 58mm. Vous monterez tout ceci à l'aide d'axes clipsés et vous réglerez l'ensemble avec les bielles de barres de carrossage. Surtout n'oubliez pas d'insérer les cardans.

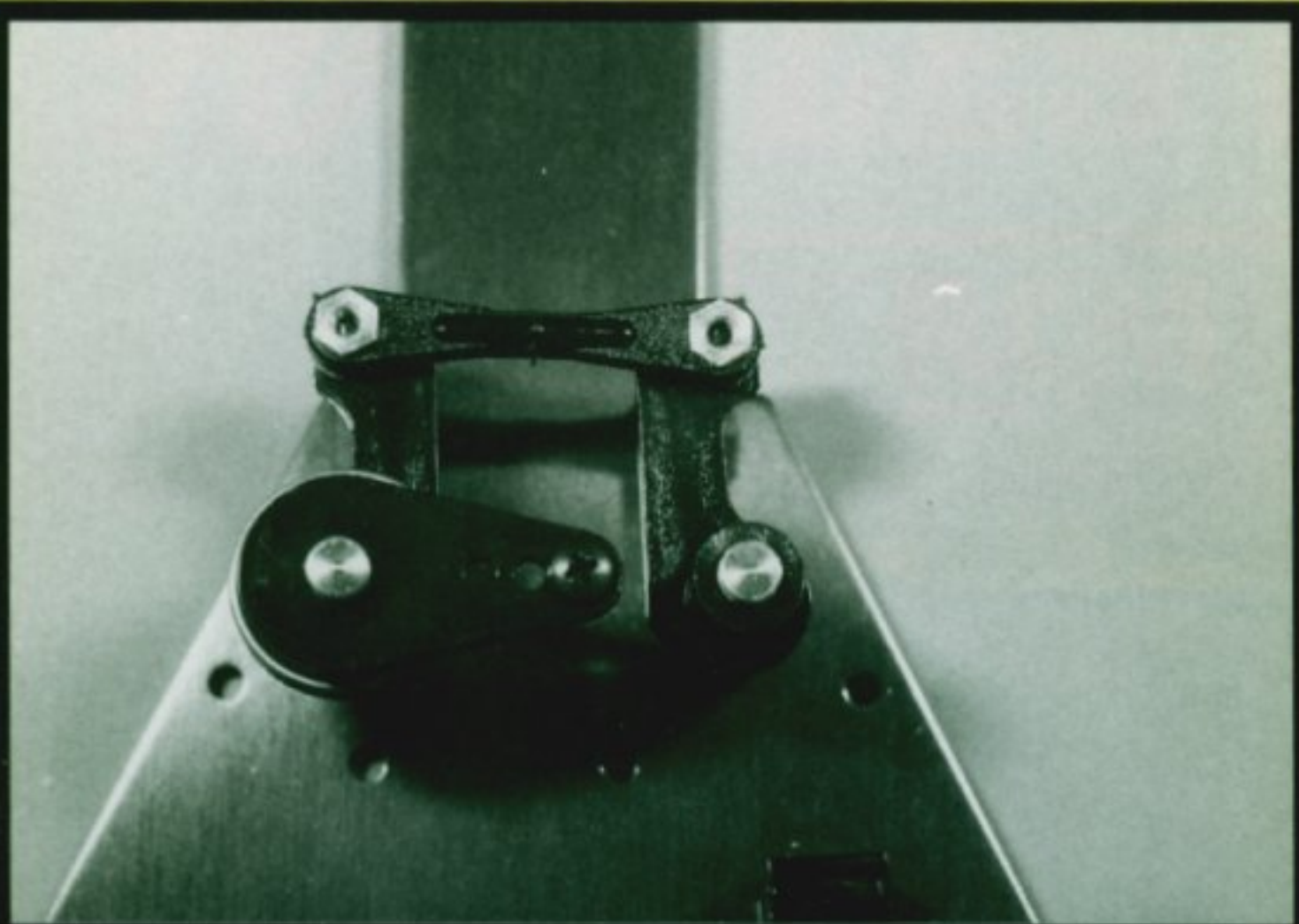
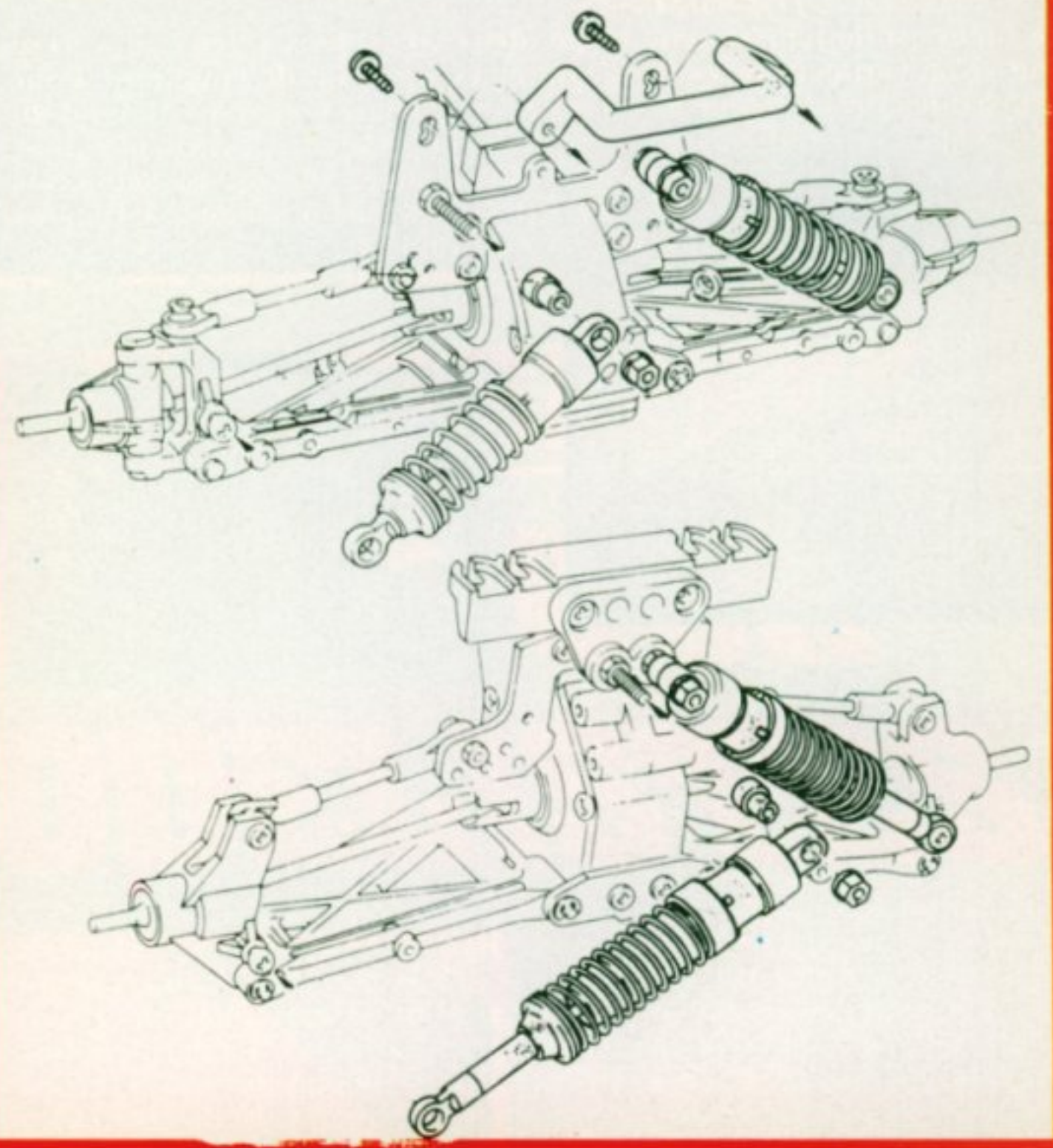


Le support d'amortisseur avant sera inchangé par rapport au Mid d'origine, toutefois un renfort sera placé sur la partie supérieure et les amortisseurs prendront une place différente avec un angle plus à plat, ceci pour une garde au sol moins importante. Le renfort supérieur aura deux fonctions puisqu'il servira plus tard de support de carrosserie.

La triangulation arrière est tout aussi simple, support d'axes de roues, bielles de carrossage réglées à 60 mm le cardan et vous aurez un train opérationnel.



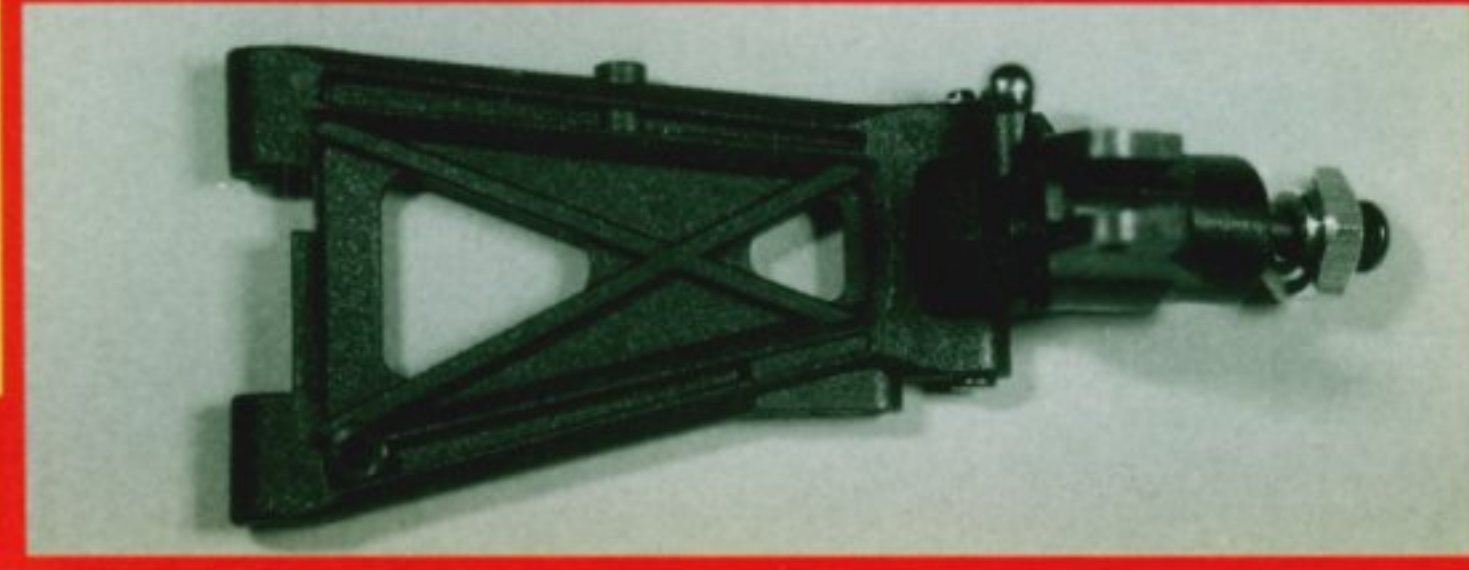
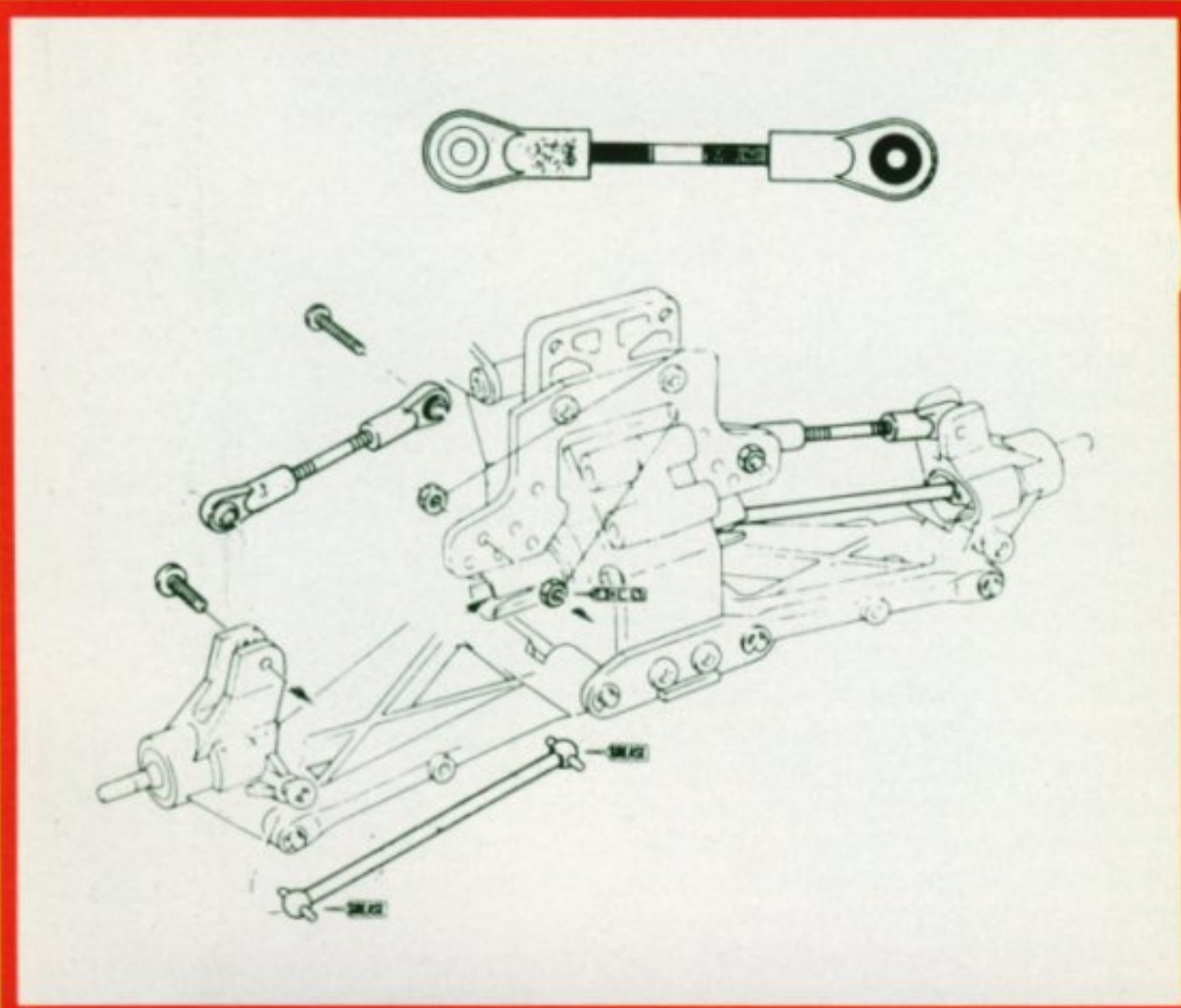
La nouveauté est dans le support d'amortisseurs, celui-ci est en plastique et positionne les amortisseurs bien à plat. Il servira en même temps de support de carrosserie arrière à démontage rapide. Deux petites languettes montées sur ressort seront placées droites à l'enfoncement de la carrosserie et elles retrouveront leur position d'origine une fois cette dernière placée. Vraiment ingénieux, ce système tout simple! (voir photo)



L'opération suivante consiste à monter le sauve servo ainsi que les bielettes de direction. Ce dernier est constitué de deux renvois, d'un palonnier et d'un ressort permettant de le durcir au maximum. Les bielettes auront un réglage de 73mm.



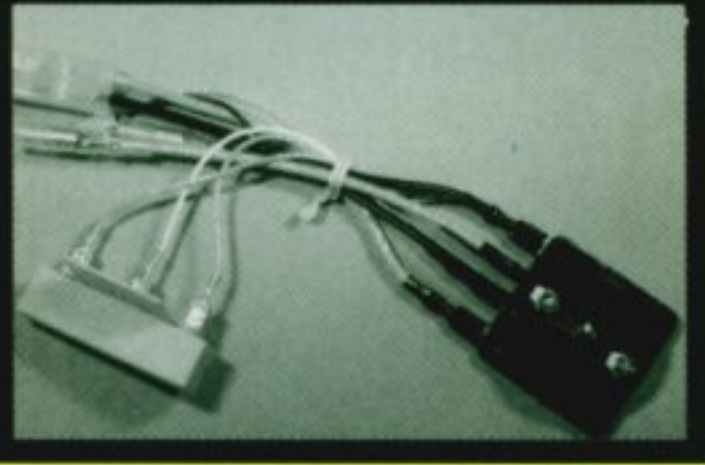
Vient ensuite la partie supérieure de la voiture avec le montage de la platine radio en époxy de couleur noire et le collage du carter de courroie. En plus de collage ce carter sera vissé, mais il ne faudra pas serrer trop fort car celui-ci est en lexan, alors modérez vous! Arrive ensuite le montage des amortisseurs arrière, ceux-ci auront droit à une petite modification de garde au sol pour limiter leur amortissement pour une voiture de piste. Il suffit comme vous le dit la documentation technique de placer une entretoise entre la chape inférieure et le support du ressort, l'amortisseur aura alors un débattement très réduit pour ne pas que les roues touchent à l'enfoncement lors d'une utilisation.



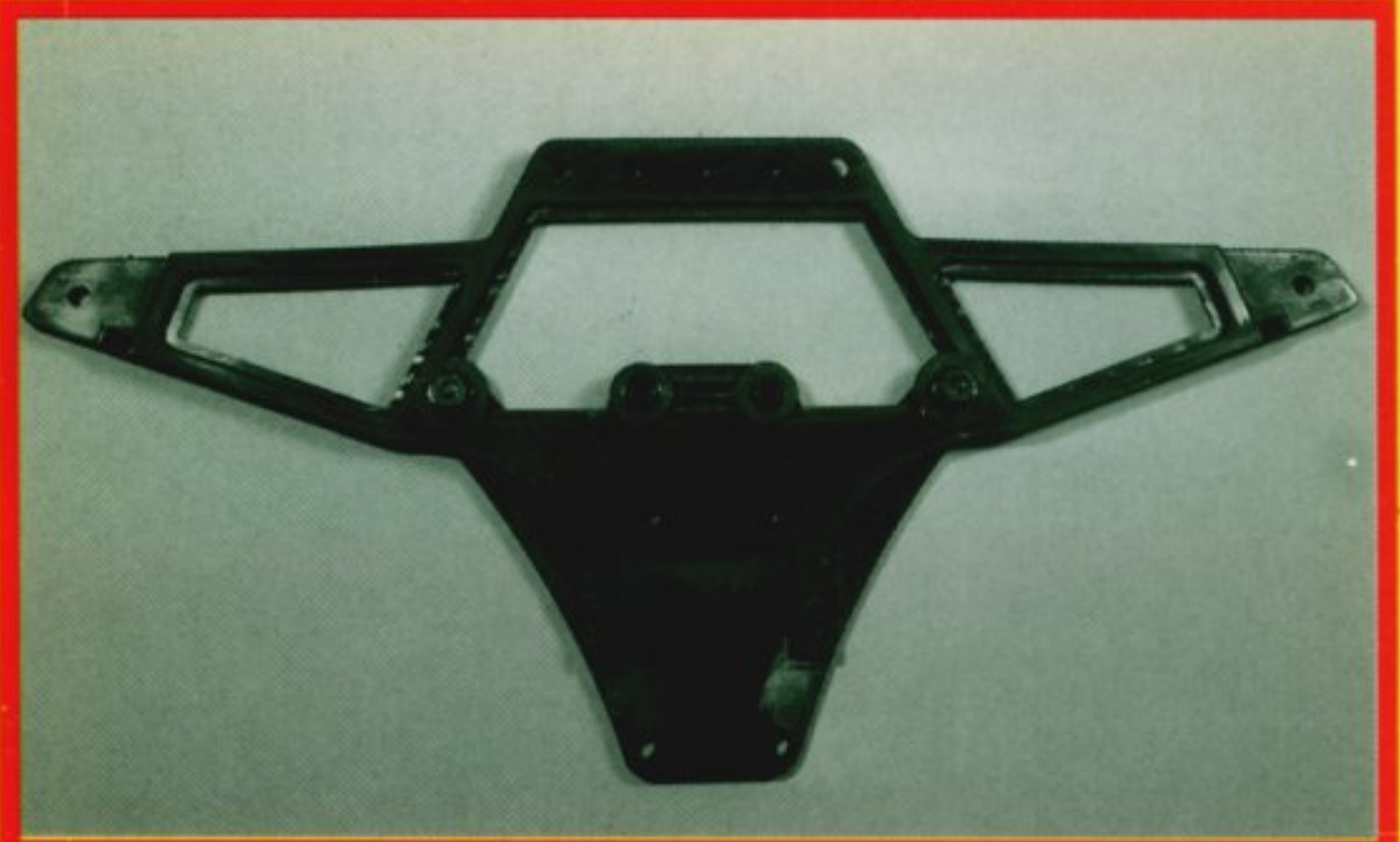
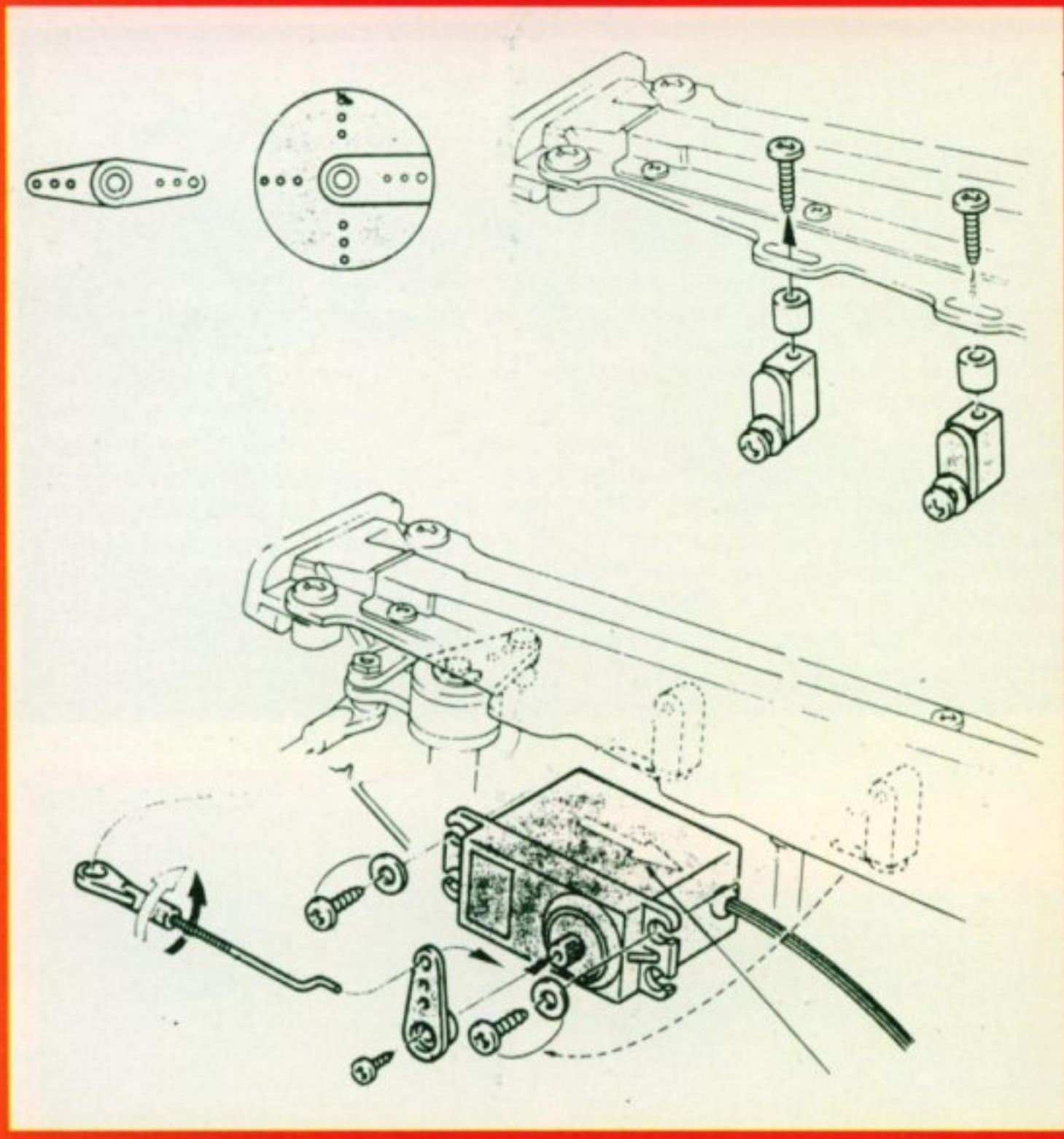
Et nous terminerons la partie mécanique de notre Ferrari par le montage des roues. Les pneus seront à emboîtement sur les jantes, et ces dernières posséderont toujours leur système de fixation hexagonale. Dans un premier temps vous les fixerez sur les axes de roues avec des écrous nylstop pour une utilisation. Si vous désirez garder votre voiture pour une éventuelle décoration sachez que vous trouverez dans le kit des écrous en plastique chromés identiques à ceux de la Ferrari F40 à l'échelle réelle.

## La radiocommande.

La radio est de type traditionnelle, deux voies deux servos, un récepteur et un variateur mécanique contenu dans le kit de la voiture. Pour ma part je considère que le variateur mécanique n'est plus au goût du jour et qu'il faudrait mieux mettre un beau variateur électronique pour essayer un tel engin aussi beau. Remarquez, chacun va selon ses moyens. Nous, pour tester les performances maximum de la F40 nous avons choisi d'utiliser un variateur électronique.



Le servo de direction sera placé à l'avant de la voiture sous la platine supérieure. Il actionnera le servo à l'aide d'une corde à piano munie d'une chape pour le réglage. Le récepteur et le variateur seront placés en arrière sur la platine supérieure et collés au double face. L'accu lui pourra être positionné de deux manières: soit de chaque côté pour un pack en 3x3, soit en longitudinal pour un pack standard 6 éléments. Pour les courses en oval, Kyosho propose un pack en 2 éléments d'un côté et 4 de l'autre, ce qui permet d'avoir une voiture plus agressive en virage d'un côté que de l'autre, mais pour son montage il n'y a rien d'expliquer. (Une lacune, donc). La dernière fois nous avons utilisé le pack en 3x3, alors aujourd'hui nous avons changé en essayant l'engin avec un pack 6 éléments. Voilà côté radio rien de bien compliqué.



## La carrosserie.

Cette dernière par rapport à d'autres engins a la particularité d'être à l'échelle réelle 1/10ème mais outre son échelle vous aurez un travail important pour sa décoration. En premier lieu vous effectuerez les caches des vitres, ensuite vous prendrez une bombe de peinture et vous passerez la teinte sur l'ensemble. Une fois ceci effectué vous prendrez un pot de peinture à maquette et vous peindrez l'aileron et les rétroviseurs. Il faudra également peindre les feux arrière et les phares avant de l'engin. Une fois tout ceci sec il ne restera plus qu'à monter. L'aileron et les rétros seront vissés au travers de la carrosserie tandis que les feux et les phares seront collés avec du scotch. L'extérieur de la décoration est tout aussi compliqué car pour coller tous les autocollants il faudra du temps. Mais le travail est récompensé et je vous conseille de juger vous même par nos photos.



## Les essais.

Malgré une adaptation à la piste je pense que le comportement de la voiture est proche d'un 4x4 traditionnel en tout terrain. Pourtant le pilotage de piste est un peu plus pointu. De plus lorsque la Ferrari roule on ressent une impression très réaliste. La seule différence un peu dommage, c'est que l'on aimerait être à l'intérieur d'un tel engin! La vitesse de pointe semble raisonnable et notre nouveau moteur doit y être pour quelque chose. L'accélération est franche mais la montée en régime est progressive, digne d'un moteur standard. En plus le variateur électronique y est également pour quelque chose et il est bien difficile d'obtenir les mêmes performances avec un variateur mécanique. Côté tenue de route notre voiture est déconcertante, mais son amortissement d'après le réglage constructeur me semble un peu dur, je vous conseille donc d'utiliser ces réglages pour l'été et de prendre une huile plus fluide pour l'hiver.

Par contre si vous utilisez plus tard un moteur modifié il faudra garder ces réglages. L'appui de notre engin au sol est très bon et je pense que la carrosserie n'y est pas étrangère. Côté virage tout se passe à merveille et comme nous sommes en présence d'un 4x4 vous pouvez même accélérer. Le passage en tout terrain assez plat pourra également être possible car les pneus ont la particularité d'être d'une utilisation assez mixte, mais c'est un peu dommage pour la qualité et l'esthétique de la Ferrari F40. Nous sommes donc en présence d'un engin très réaliste sain de pilotage et assez facile de mise en oeuvre en prenant son temps. Pourtant après un tel travail sur la carrosserie il est même dommage d'utiliser notre voiture. Le prix me semble également très à la hauteur, et je pense que pour les fans de Ferrari ce prix est plus honnête que la voiture à l'échelle réelle. De plus il est à signaler que sous cette superbe robe de carrosserie vous aurez un engin de haut de gamme facilement exploitable en tout terrain et à moindre frais.

Il vous suffira juste de vous procurer des pneus tout terrain, un support d'origine d'amortisseurs arrière et une carrosserie TT. Voilà vous voyez, ceci ne vous emmène pas très loin. La qualité de cette voiture m'a vraiment apparue très compétitive et je vous conseille de retrouver notre F40 chez votre détaillant préféré. En attendant d'autres essais tout aussi fascinants je vous souhaite un bon amusement.

Prix moyen constaté au 01/05/90, environ: 2300 F

