



**BURNS**

**KYOSHO**

**BURNS  
SUPRIMAX**



*Vous qui avez peu de budget pour connaître les joies du thermique, ce qui va suivre vous intéresse. En effet, après la gamme déjà très étoffée de la firme japonaise, le staff Kyosho nous propose dorénavant le must du buggy tout-terrain. Après le Burns 4x4, le Turbo Burns et le Champion car, voici le nouveau bébé de la gamme, le Burns DX 4x2.*

## La boîte

Très complète, elle comprend les amortisseurs à volume constant, le pot, le coude, le différentiel, la carrosserie. Seul le moteur et la radio ne sont pas livrés dans le kit, ce qui vous permettra de choisir en fonction de votre bourse. Pour cet essai, nous avons choisi un moteur Drastic Racing, ainsi que la petite mais efficace radio Trendy de Ko Pro.

## Montage

Après avoir lu et relu la notice fournie dans le kit (notice du Burns 4x4, mais cela ne pose aucun problème), nous allons pouvoir commencer à monter notre Burns DX.

## Les amortisseurs

Il vous faudra désassembler les amortisseurs livrés montés dans ce kit. Les pistons ne devront pas être démontés. Huilez la tige d'amortisseur, puis insérez dans le corps les joints noirs et l'insert en plastique blanc. Vissez ensuite la chape sur la tige filetée, sans oublier de bien mettre le clip dans la gorge intérieure.

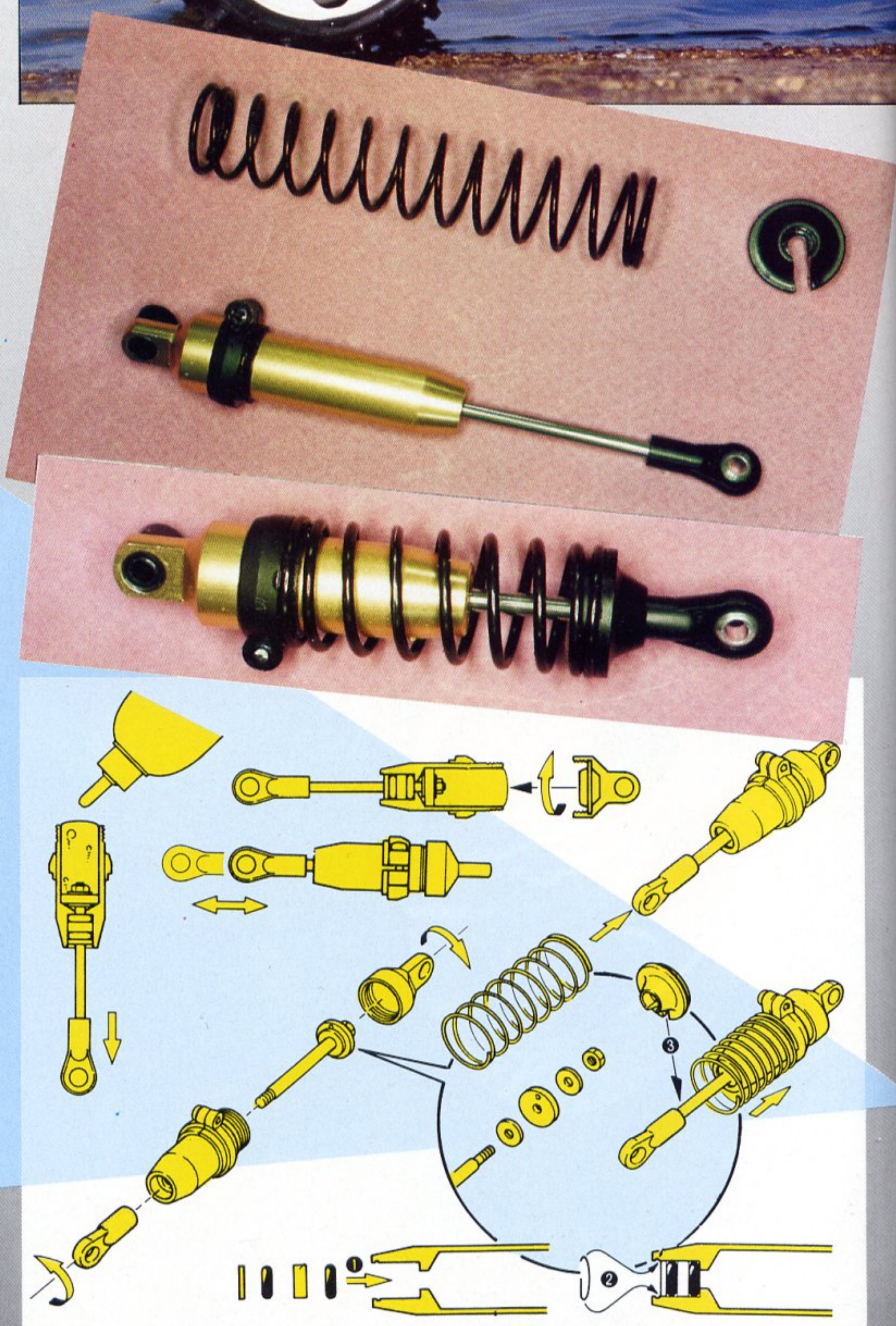
Les tiges longues seront bien évidemment pour l'arrière, et les tiges courtes pour l'avant (on ne sait jamais !). Pour remplir correctement vos amortisseurs une fois qu'ils seront remontés, vous prendrez l'huile verte pour l'arrière et le flacon d'huile jaune pour l'avant, ce qui correspond à une différence de viscosité. Ce remplissage se passera en quatre phases :

1) Tirez le piston et remplissez très doucement le corps d'amortisseur de façon à éviter de créer des bulles d'air. Actionnez légèrement le piston plusieurs fois afin de faire remonter les bulles qui auraient pu se former, remplissez ensuite jusqu'au ras du corps.

2) A l'aide d'un chiffon, essuyez l'excédent d'huile et mettez en place la membrane en caoutchouc noir dans le fond du couvercle, puis vissez le bouchon. Assurez-vous enfin qu'il n'y ait pas de fuite.

3) Comprimez l'amortisseur ainsi monté plusieurs fois puis dévissez le bouchon et complétez le niveau afin que l'amortisseur ait des déplacements de pistons doux et sans bruits d'air.

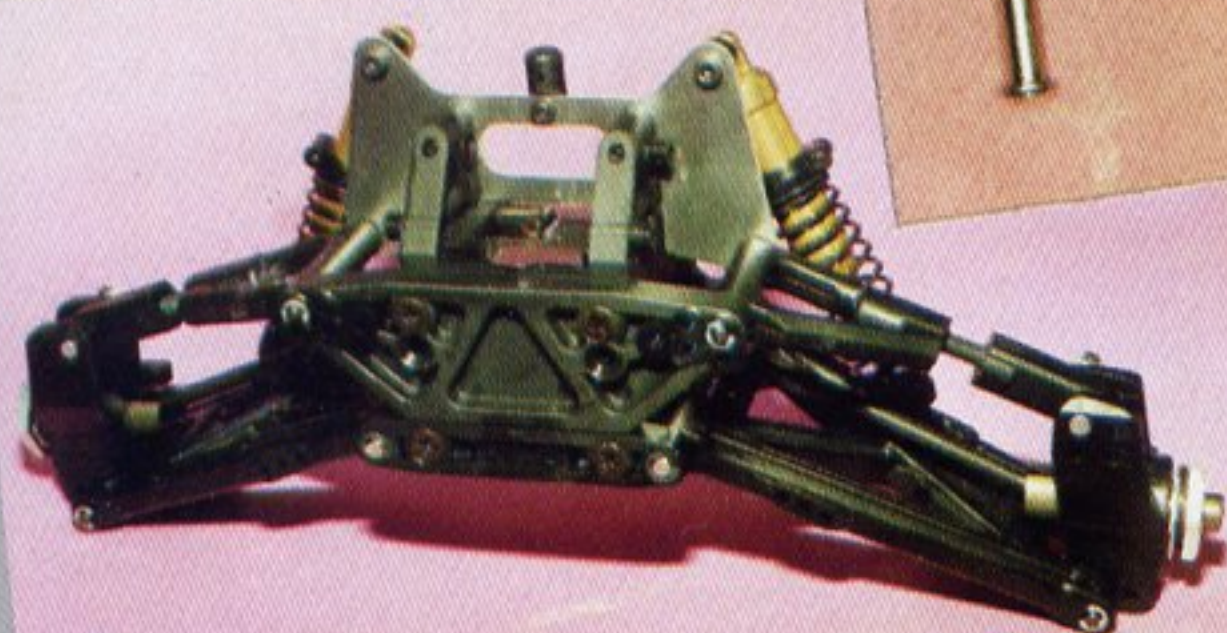
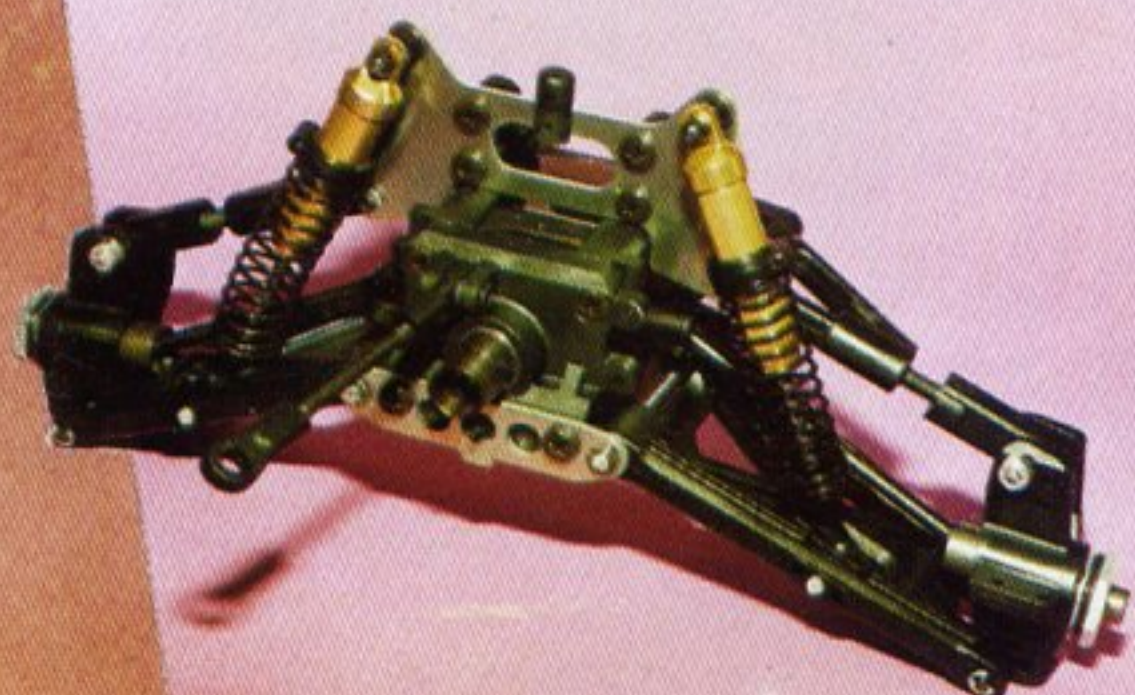
4) Installez les ressorts : les petits, à l'avant. Introduisez le ressort sur le corps d'amortisseur, puis comprimez ce dernier et glissez la coupelle sur la tige. Même opération pour les ressorts arrière. Une fois ces derniers montés, placez dans la chape une boule de 5,8.





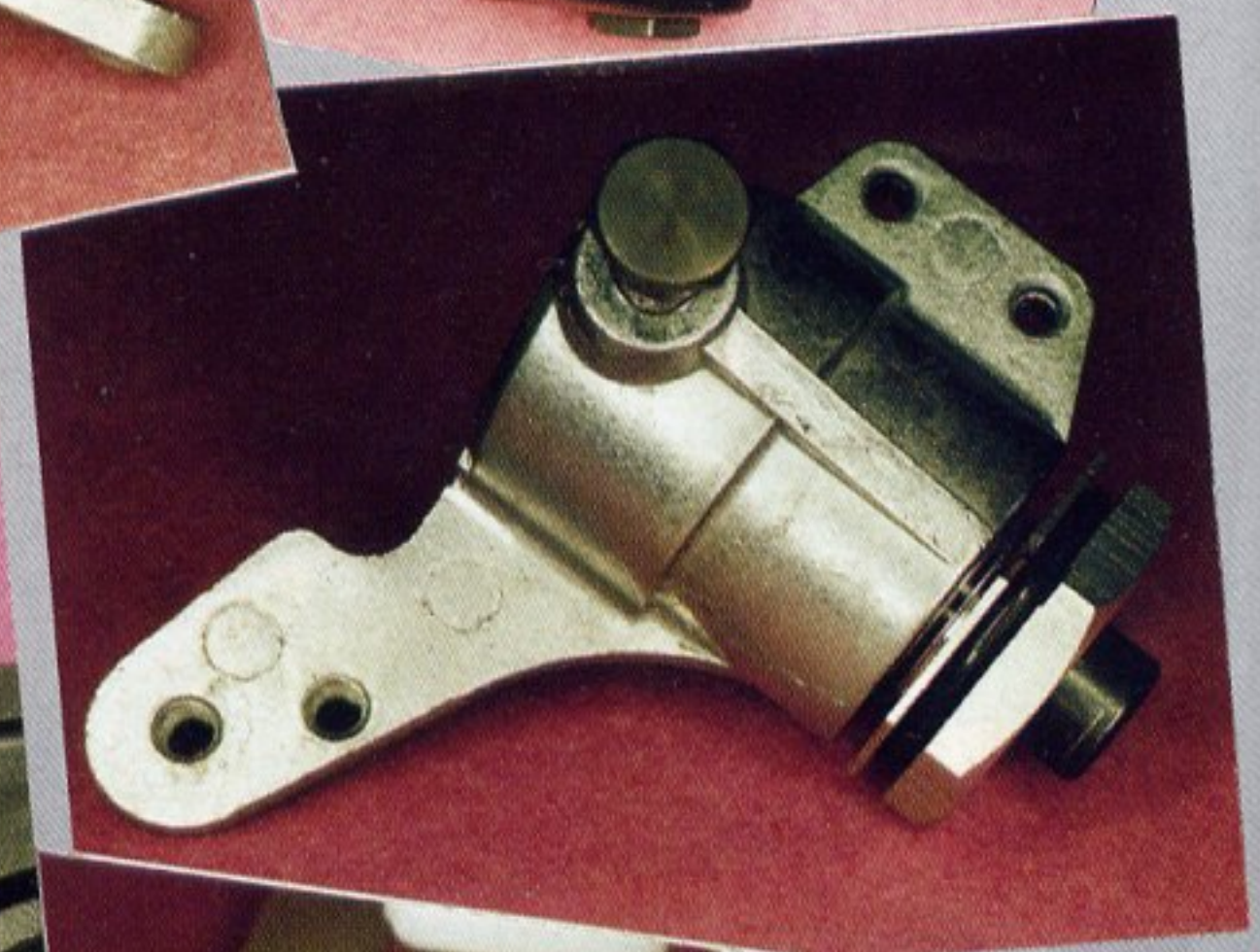
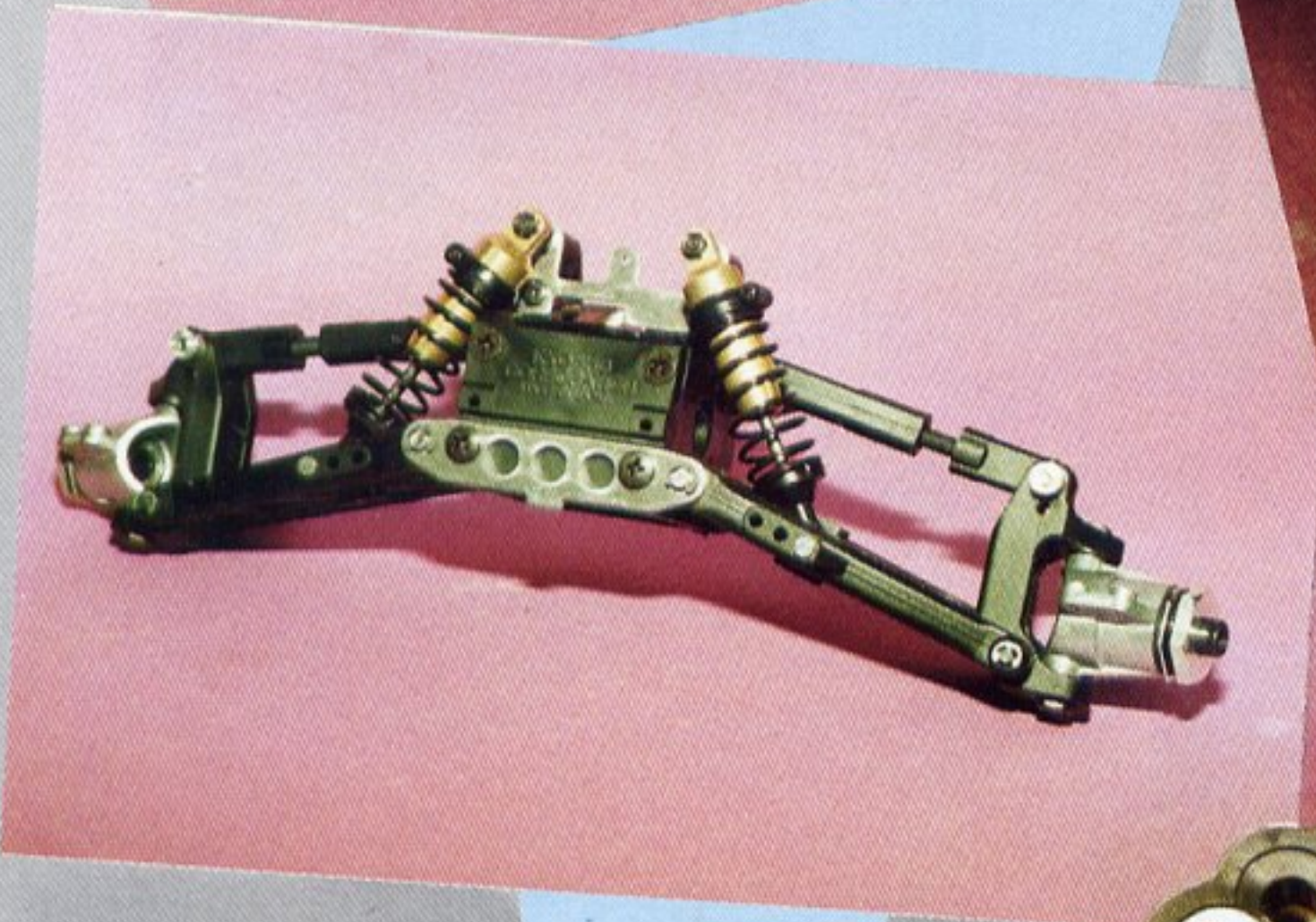
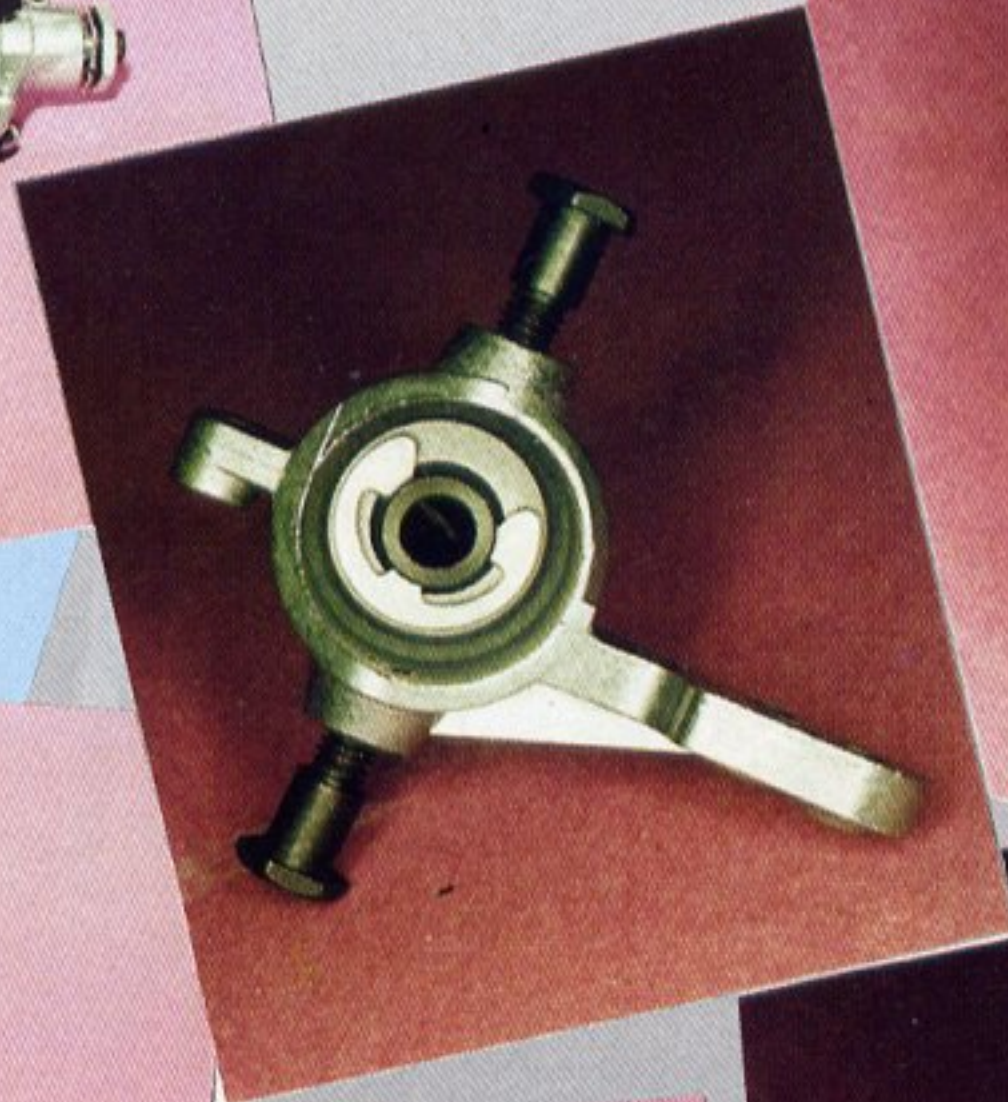
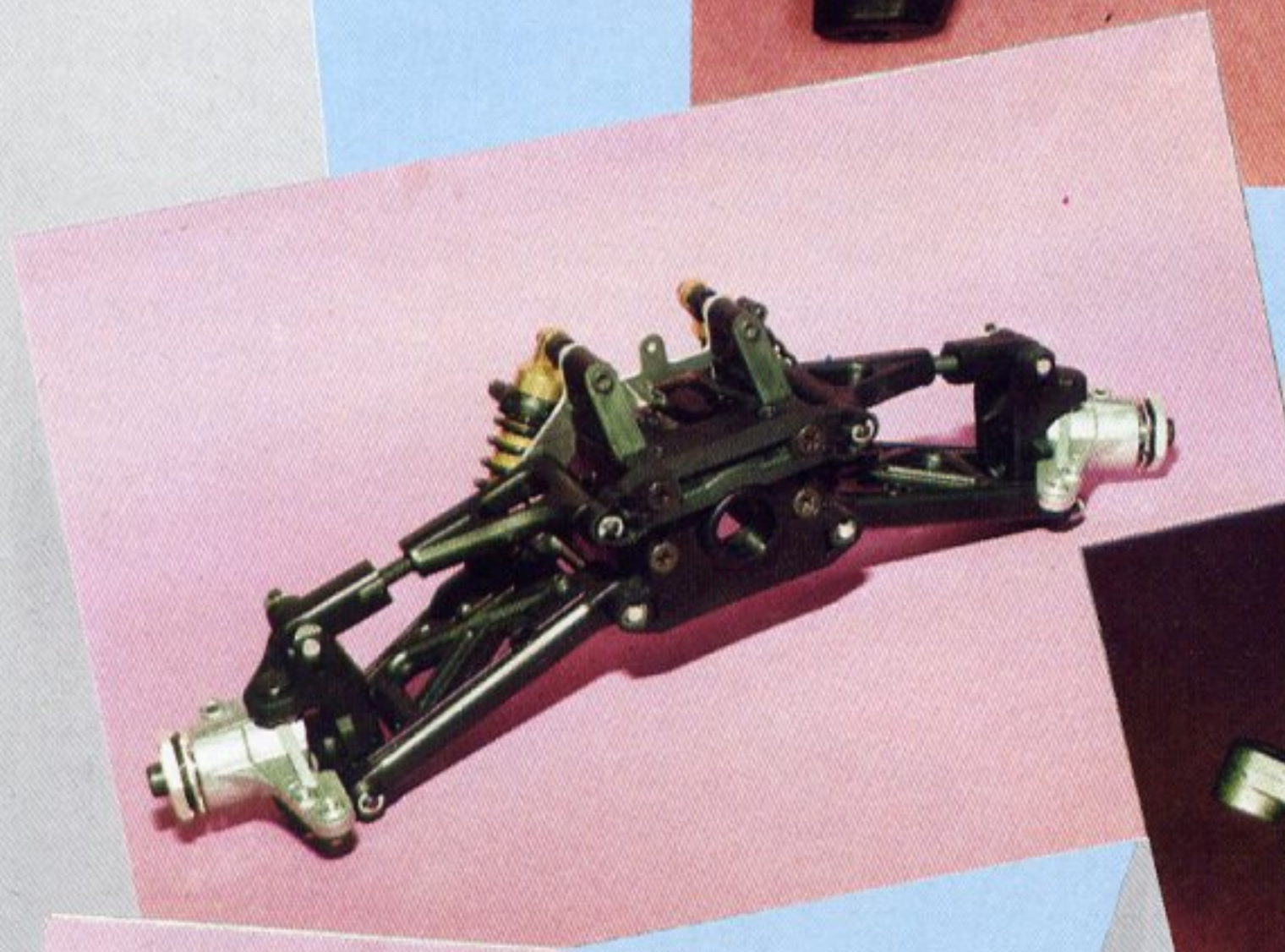
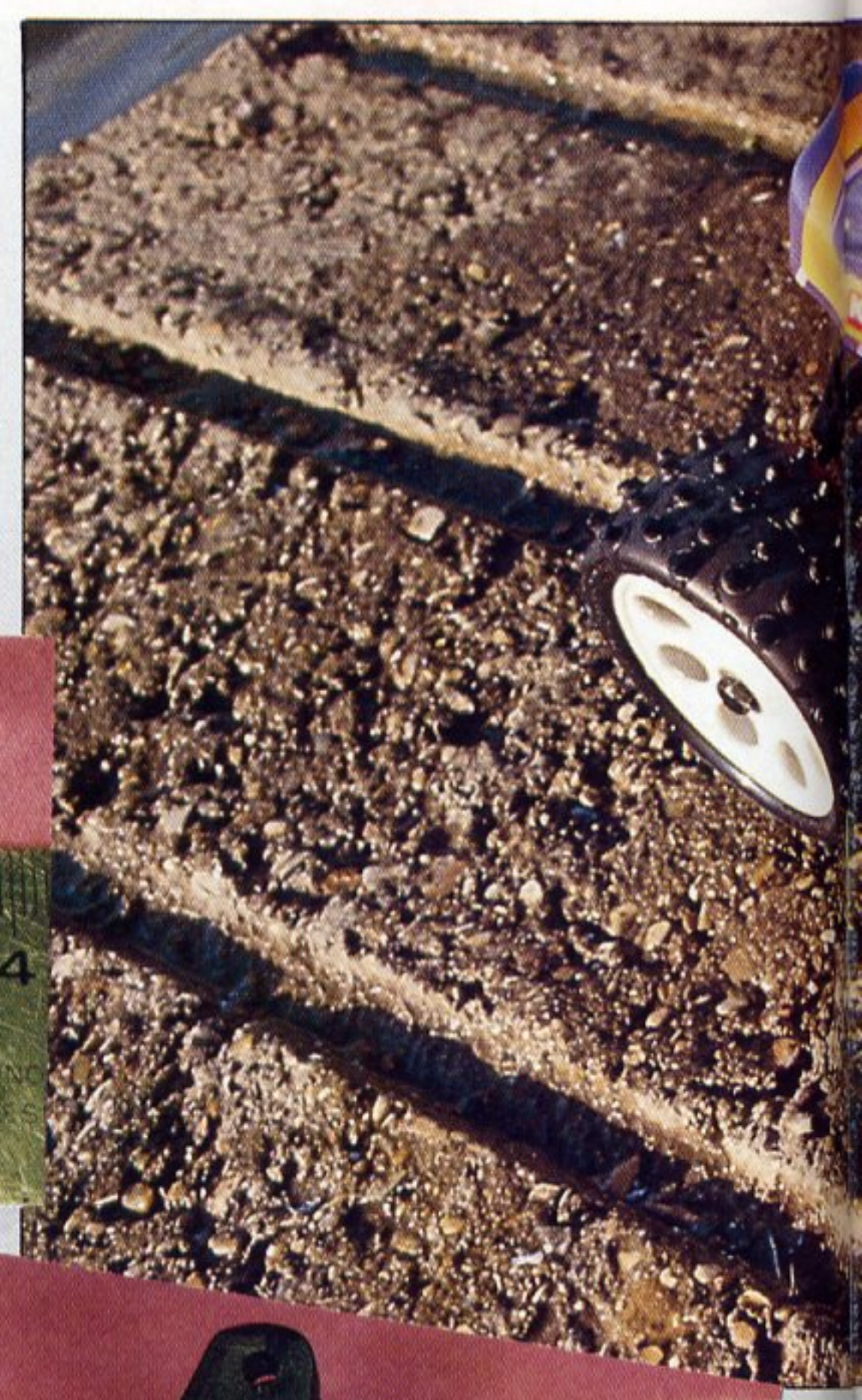
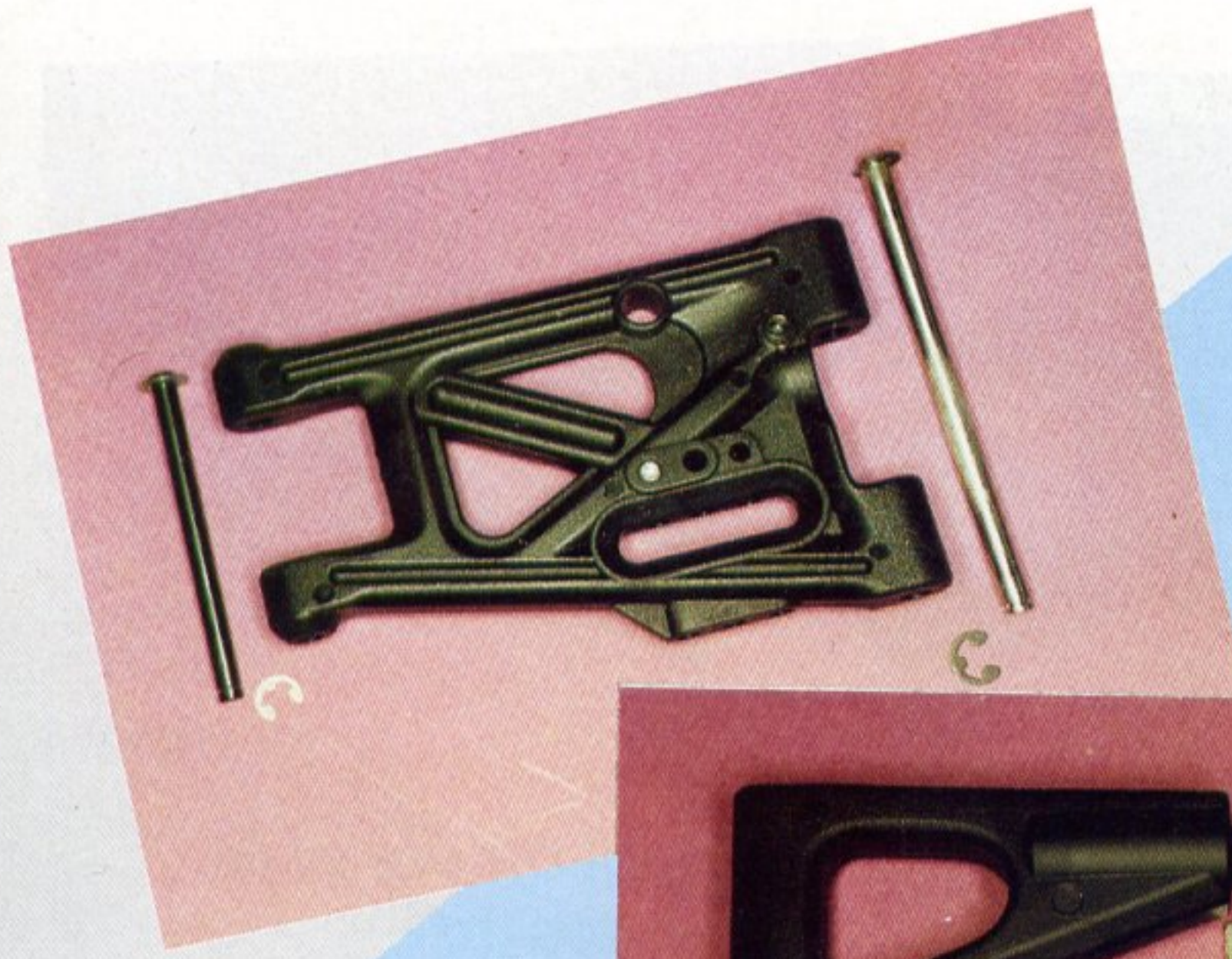
## **Le pont arrière et la transmission**

Le différentiel est livré monté, mais rien ne vous oblige de le monter tel quel. Pour ma part, je le démonterais, afin de mettre deux rondelles de calage, car mon différentiel a un léger jeu. A noter que les rondelles de calage sont fournies, alors pourquoi ne pas s'en servir, mieux vaut prévenir que guérir! Une fois le diff remonté, nous mettrons en place les bagues en métal autolubrifiées qui feront office de roulement.



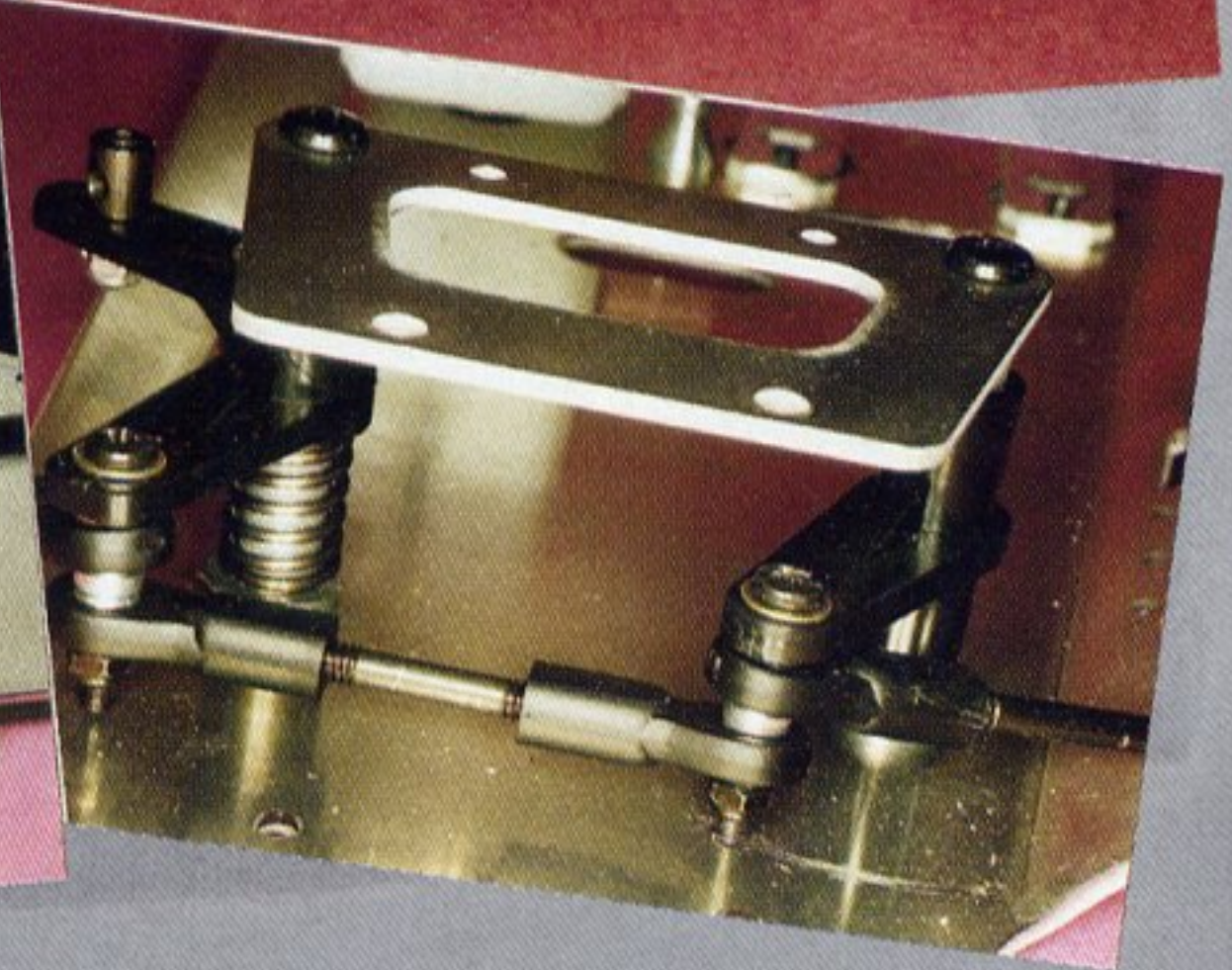
## **Installation des bras de suspension arrière**

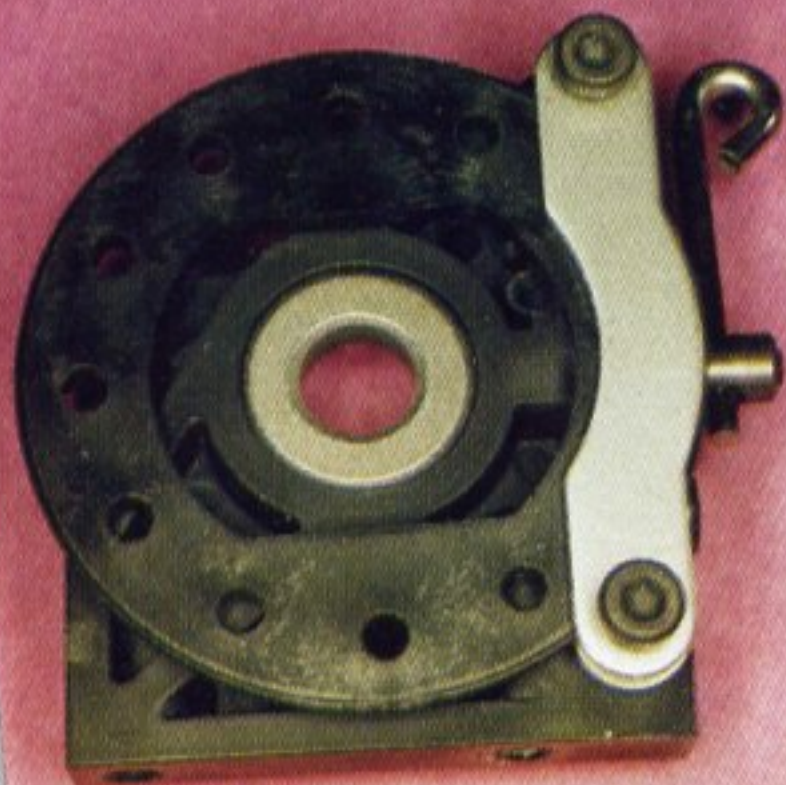
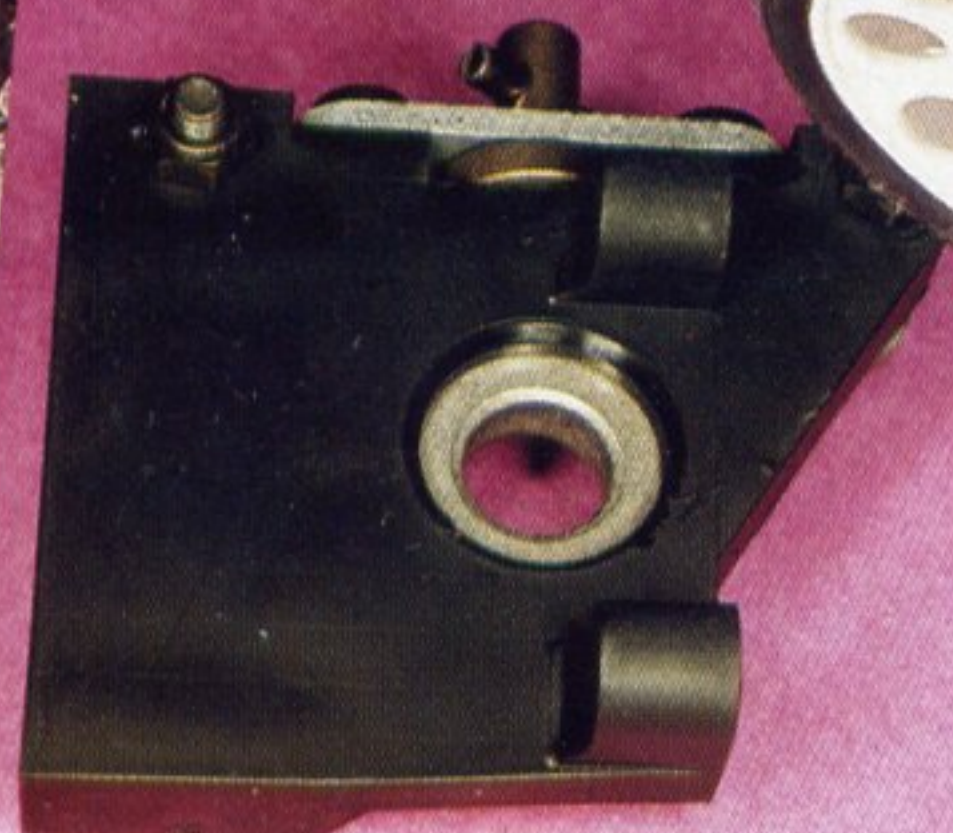
Pour une plus grande compréhension, mais aussi afin de les monter facilement, montez les triangles droite et gauche en chaîne. Renouvelez à chaque fois les mêmes opérations sur l'un et l'autre. Ainsi, assemblez les deux triangles supérieurs de suspension à l'aide des vis sans tête 5x35 en laissant environ 9,5 mm de jour entre ces deux pièces. Des vis sans tête, vissées dans les triangles inférieurs vous serviront plus tard à régler la garde au sol de votre Burns DX, en rapport avec la configuration du terrain sur lequel vous évoluerez. De même, confectionnez la biellette de renfort en respectant l'entre axe de 40 mm. Une fois celle-ci montée, vous fixerez les amortisseurs les plus longs à l'arrière en utilisant les manchons noirs.



### Montage des bras de suspension avant

Assemblez les bras supérieurs de la même façon que le montage des suspensions arrière ; fixez l'amortisseur à l'aide des manchons noirs que vous trouverez également sur la même grappe que la platine radio. Naturellement, les amortisseurs seront courts à l'avant. Mais fallait-il le rappeler ?

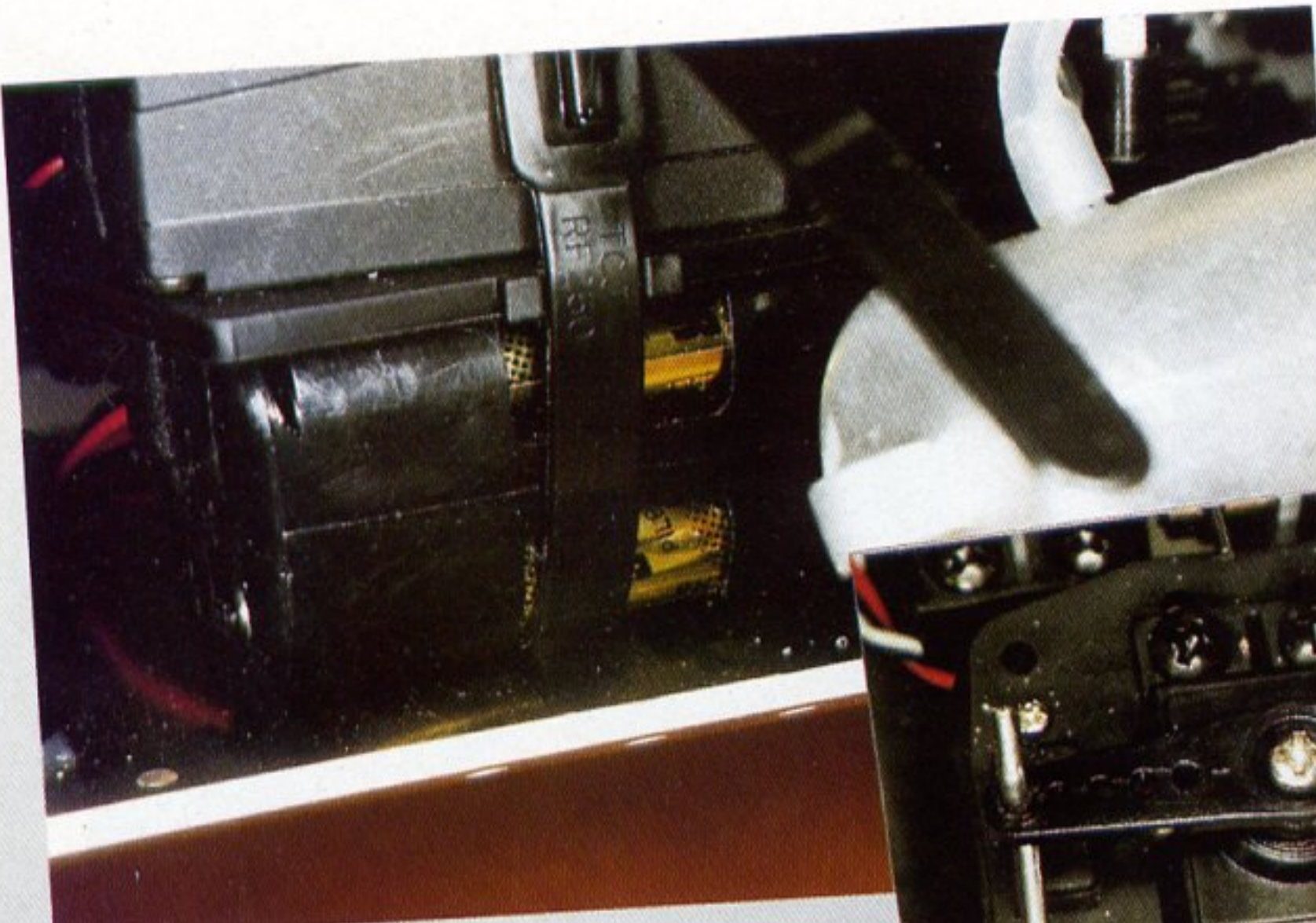




### Le diff central

Contrairement à la notice qui, je vous le rappelle est celle du Burns 4x4, le Baby Burns ne possède pas réellement de différentiel central ; il s'agit d'un corps de diff sans engrenage, car je vous le rappelle, vous aurez la possibilité plus tard d'ajouter les options qui vous permettront de transformer votre DX 4x2 en Burns 4x4, voire en Super Champion 4x4.

Donc, montez le faux diff en fixant la couronne d'entraînement. Entre nous, montez-là de préférence à l'envers directement si vous employez le moteur Drastic, car de toutes façons, si vous la montez comme l'indique la notice, lorsque vous monterez le moteur et l'embrayage, il vous faudra tout redémonter, car tout sera décalé, alors autant faire correctement le montage du premier coup. Confectionnez une biellette de liaison de 19 mm et deux biellettes de direction de 40 mm. Ensuite, pour l'assemblage du sauve-servo, fixez le renvol et l'attache de tringlerie sur le bras du sauve servo ; serrez à l'aide d'un écrou nylstop et desserrez le ensuite de manière que l'ensemble puisse pivoter en toute liberté. Graissez les axes de support de save servo avant d'y introduire ceux-ci. Montez le disque de frein sur le corps du diff le décolletage tourné vers la couronne. Serrez l'ensemble, le levier de frein viendra prendre sa place dans la came de frein en le faisant dépasser de 3 mm, puis serrez la vis sans tête.



### Installation de la radio

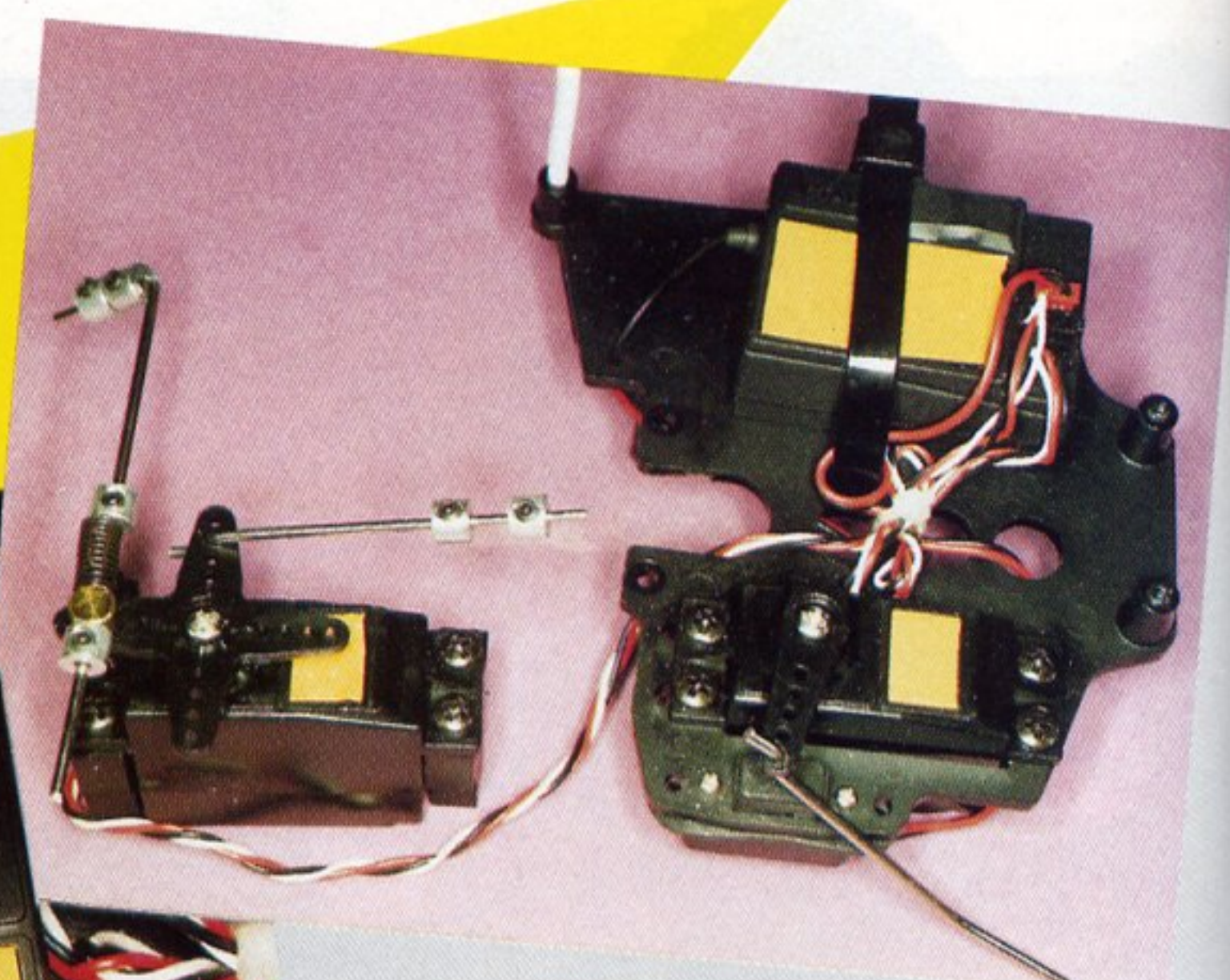
Pour l'installation, utilisez les servos et le récepteur que vous trouverez avec votre radio. Détachez les contreplaques qui se trouvent dans les logements prévus pour les servos. Ebavurez à l'aide d'un cutter afin que les servos ne forcent pas sur la platine radio. L'interrupteur viendra se placer sous la platine afin que vous puissiez allumer et éteindre facilement le récepteur. Passez les cordons des servos dans les trous et fixez les lorsque vous aurez bien mis les éléments en place. Faites tout d'abord un montage à blanc (c'est à dire sans rien fixer), puis, lorsque vous serez satisfaits de votre montage, vous pouvez maintenir vos câbles qui dépassent de la platine à l'aide de collier nylon indémontable. Enveloppez le récepteur et le bloc d'accus dans des ballons en plastique afin de protéger ceux-ci des projections dues à une évolution dans un terrain gras. Fixez ensuite l'ensemble réception et accu à l'aide d'un collier nylon démontable, puis passez le fil d'antenne du récepteur dans l'embase du tube, puis dans celui-ci. Enfoncez enfin, et même collez le tube dans son embase. Toutes ces parties montées séparément pourront maintenant être fixées sur le châssis.

### Le bloc arrière

Ajustez la longueur du tirant après avoir fixé son pivot sur le châssis. Afin de limiter le jeu dans le cardan, vous pourrez mettre les joints caoutchouc contenus dans la pochette renfermant la notice.

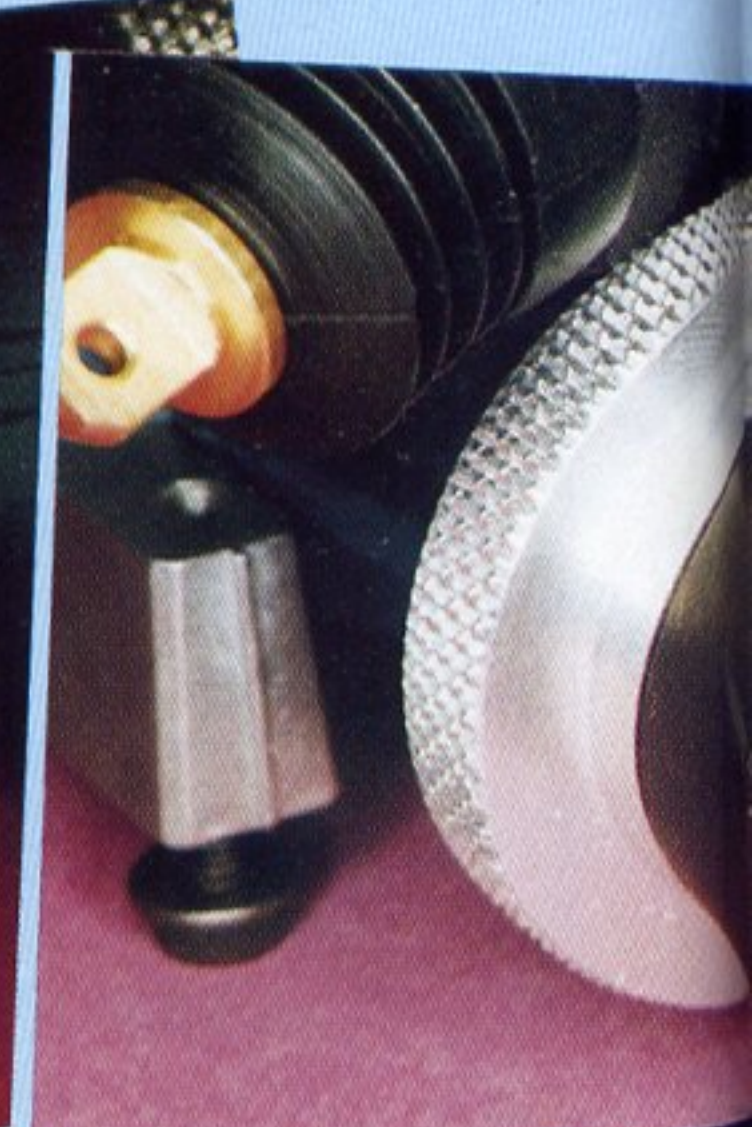
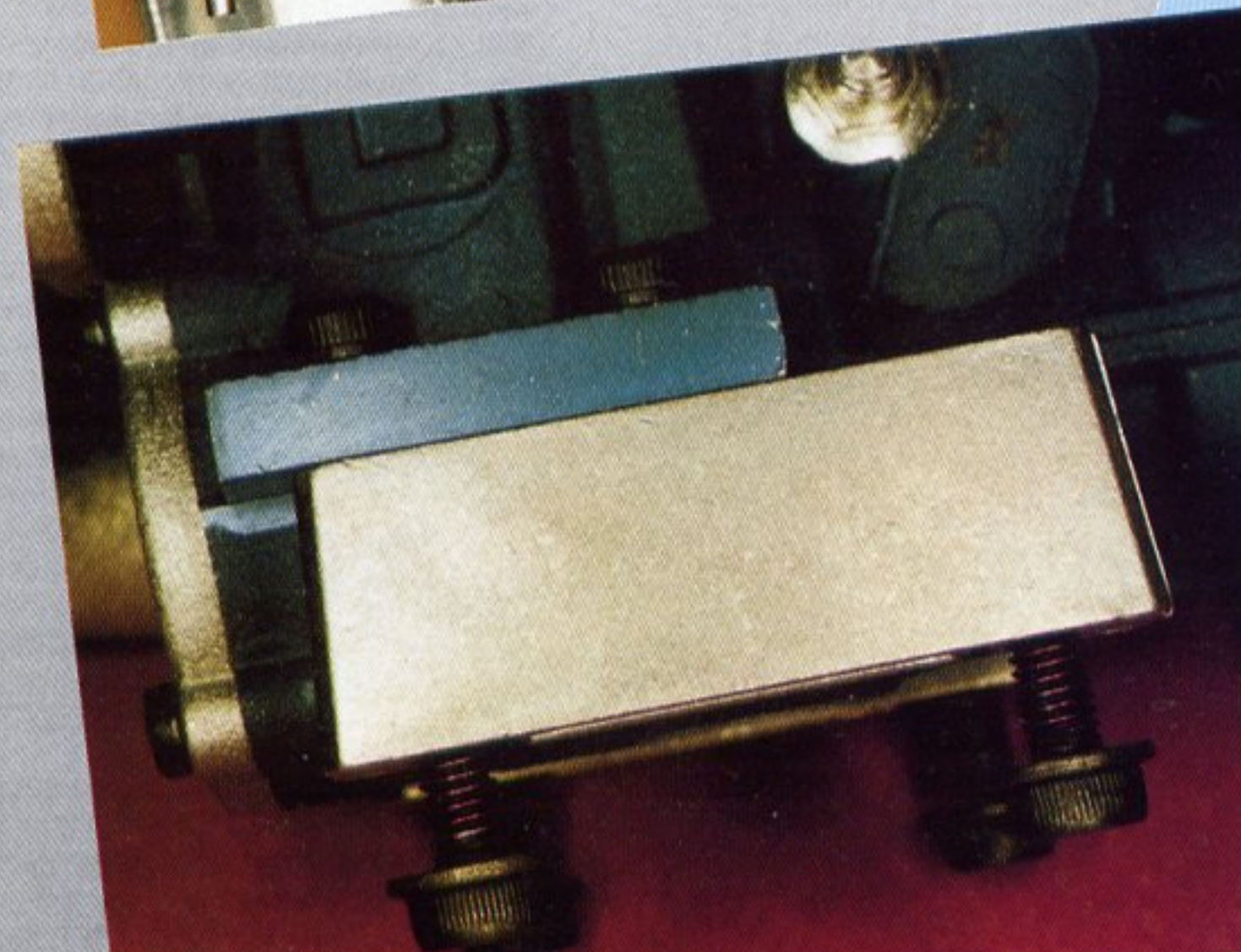
### Le bloc avant

Pas grand chose à en dire, sinon qu'il faut impérativement monter simultanément le pare-chocs, et le train avant, l'ensemble étant fixé au châssis à l'aide de quatre vis, dont deux à têtes fraisées.



### L'embrayage

Pas de piège à ce niveau, faites quand même attention au sens de rotation du moteur pour le montage des masselottes (sens contraire des aiguilles d'une montre) N'oubliez pas de graisser votre cage à aiguilles qui supportera la cloche. Le filtre à air devra être collé à la colle néoprène, afin d'éviter que celui-ci ne se défasse avec les vibrations, ce qui pourrait être fatal à votre moteur.



## Moteur et servo gaz frein

Lorsque vous monterez votre moteur sur le châssis, vérifiez bien que les cotés des bâtis arrondis sont vers l'avant. Puis, vérifiez l'entre-dents entre le pignon moteur et la couronne. Lorsque ceci est fait, serrez les quatre vis et ajustez petit à petit votre montage.

Installez ensuite le réservoir en vous assurant que le tube d'alimentation descende bien au fond du réservoir. Il faudra donc tordre celui-ci légèrement afin de le couder pour une meilleure alimentation. Si vous utilisez des servos standard, il n'y aura aucun problème pour la mise en place de celui-ci.

## Installation de la platine radio

Après avoir allumé votre radio, réglez les servos au neutre. Fixez le bras de servo dans la meilleure position neutre, ce bras est fourni dans l'ensemble radio. Puis, coudez la tringlerie du sauve-servo en fonction de la hauteur de votre bras de servo.

## Commande de carbu- rateur

Montez celui-ci de façon que la course soit la plus rectiligne possible. Placez un disque de sauve-servo livré avec la radio. Puis fixez la tringlerie en plaçant le ressort de rappel à l'opposé du carburateur. Puis, coupez la matière excédentaire de la tringlerie. Ajustez le frein avec la décélération, le frein doit être libre au neutre, avant la phase d'accélération. Et voilà, la partie mécanique de votre Burns 4x2 est terminée, rien ne vous empêche d'affiner les réglages, mais monté de cette façon, ça marche très bien.

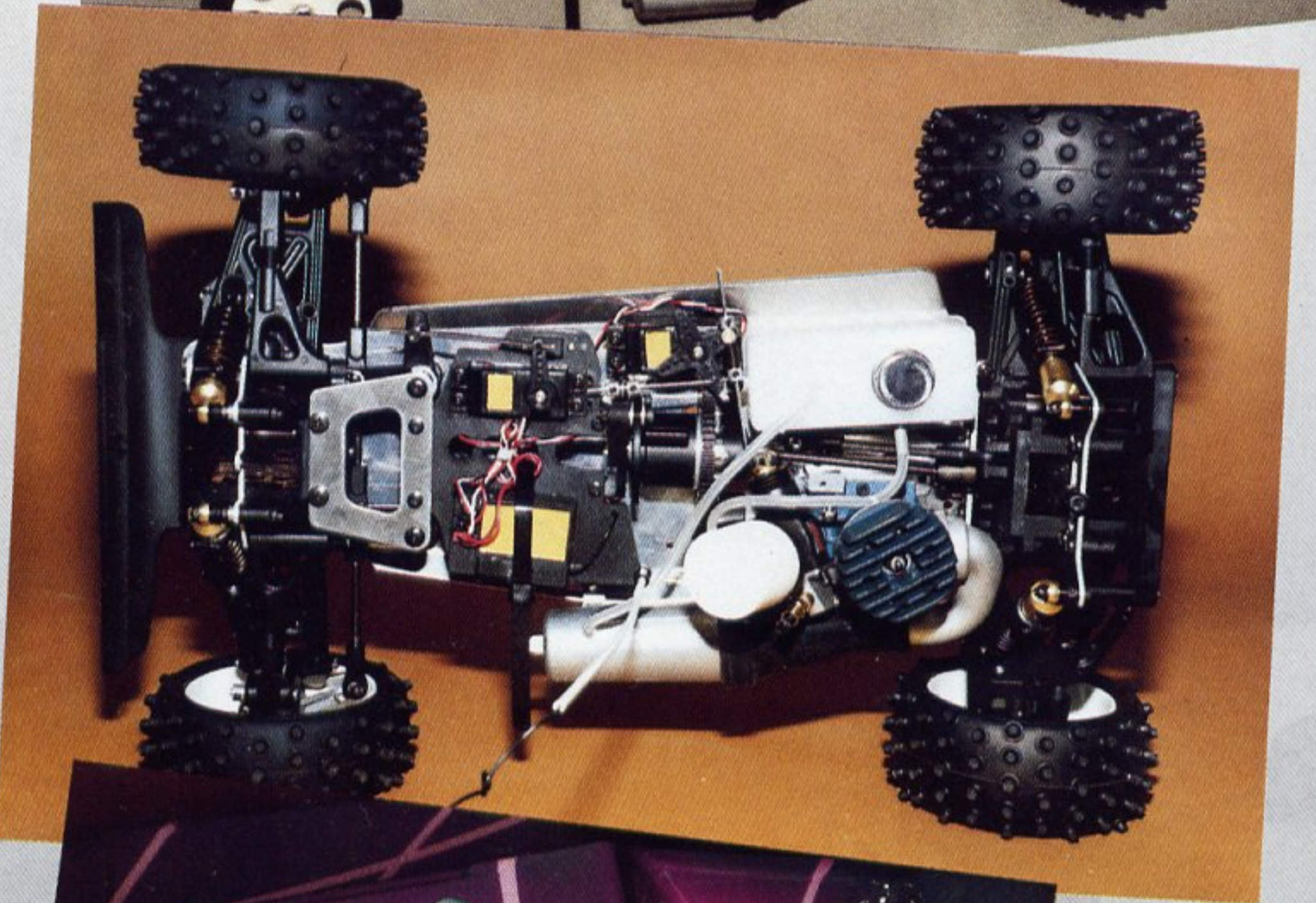
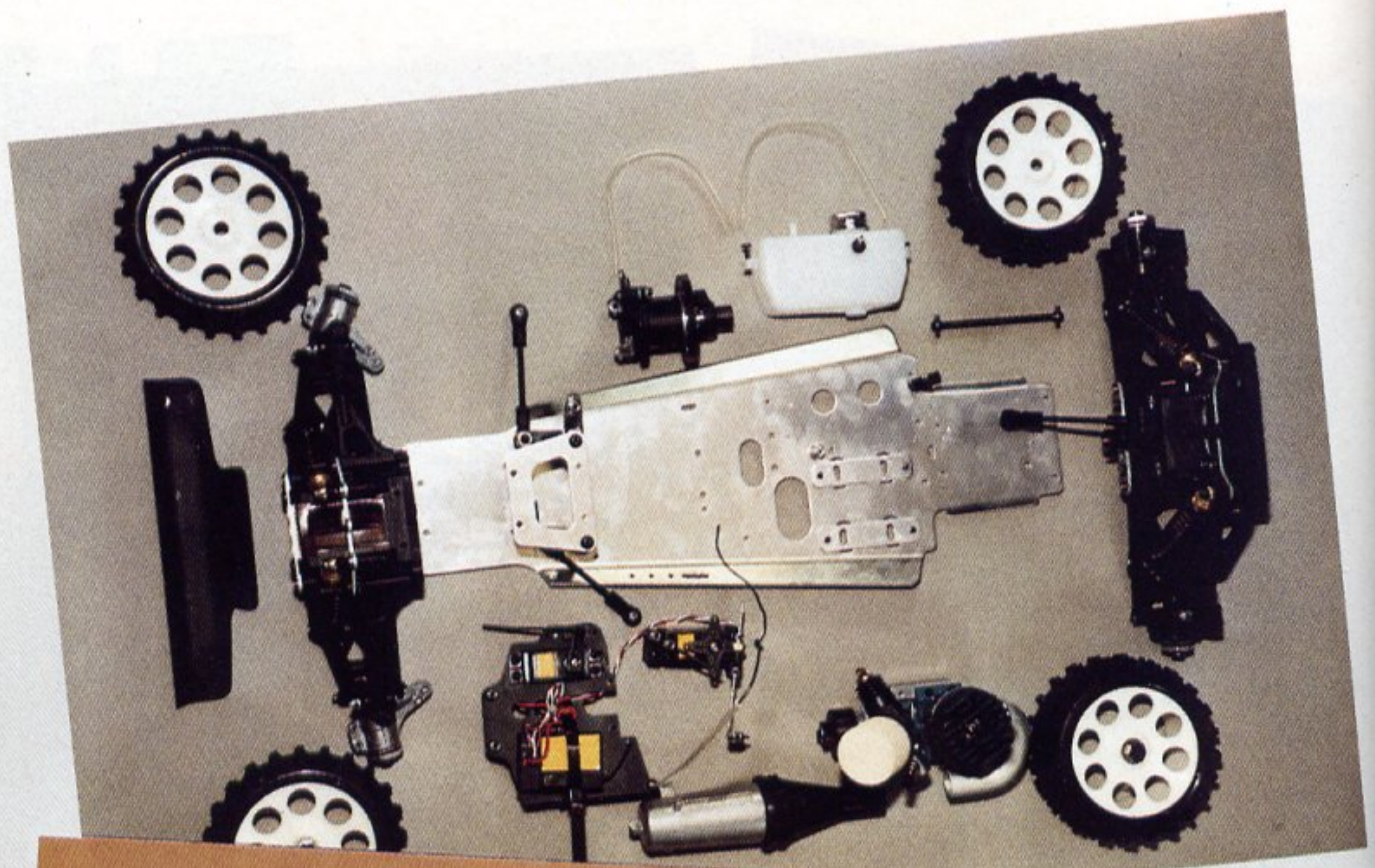
Pour que votre Burns DX 4X2 soit vraiment efficace, il faudra toutefois monter les pneus sur les jantes et les coller, afin d'éviter de déjanter à chaque accélération. De plus, devant la p'tite copine, ça fait pas pro !!!

Les pneus collés, il faudra monter les jantes sur les fusées. Le montage est identique à l'avant et à l'arrière. Enfoncez la goupille dans la fusée, positionnez l'entraîneur hexagonal, et placez dans la gorge le joint torique. Puis, montez la roue et vissez dans la fusée au travers de la jante.

## La carrosserie

Vos p'tits nerfs ont déjà été fortement éprouvés par le montage de votre nouvelle voiture, mais ce qui suit devrait avoir raison du plus fort, bien que rien ne soit très compliqué (c'est d'ailleurs pour cela qu'il faut faire attention, car si cette partie du montage paraît bien souvent anodine, c'est le succès assuré si vous vous transcendez.

La carrosserie de ce modèle a été moulée dans du polycarbonate transparent et devra donc être peinte par l'intérieur. Mais, avant cela, il vous faudra découper celui-ci, en suivant la ligne de découpe avec un ciseau à lexan ou un cutter, en n'oubliant pas les ouvertures pour le moteur, le filtre à air et pour les plots de maintien. Ensuite, lorsque tout ceci est fait, poncez les bords avec un papier abrasif fin 300.



## La décoration

En premier lieu, dégraissez soigneusement votre carrosserie avec du liquide vaisselle, mais le mieux serait avec un chiffon imbibé de trichlo. Dans ce cas, frottez partout, mais sans insister sinon le trichlo ferait fondre le lexan. Passons maintenant à la peinture. Prenez de préférence une peinture (polycarbonate). N'oubliez cependant pas de masquer les vitres et, au cas où vous voudriez faire une finition multicolore, pensez à toujours commencer par les couleurs sombres. Peignez votre carrosserie dans un endroit aéré et démuné de poussière si cela vous est possible, naturellement.

Après un temps plus ou moins long de séchage, vous pourrez enfin admirer votre Burns DX 4x2. Tout juste après, l'envie de faire "péter" le moteur va vous envahir. Pour cela, il vous faudra :

- un démarreur muni d'une roue de démarrage
- un accu de 2 volts
- un socket de bougie ou chauffe-bougie

- du carburant avec du nitrométhane à 5%. Le 5% étant conseillé pour un moteur neuf. Vous pourrez ensuite augmenter le pourcentage (10% 15% 20% 25%).



## LES OPTIONS

Chassis fraisé/anodisé	327 F
barres anti-roulis	151 F
Aileron lexan	86 F
Support aileron	143 F
Jantes Av fluo (1)	99 F
Jantes Arr fluo (1)	99 F
Amortisseurs gd volume Av	407 F
Amortisseurs gd volume Arr	407 F
Moteur Drastic Buggy	1520 F

(1) la paire

## LE PRIX DE LA CASSE

Jante av ou arr (3)	92 F
pneus origine (3)	143 F
couronne	49,50 F
triangles inférieurs (1)	121 F
triangles supérieurs (1)	99 F
couple conique (2)	253 F

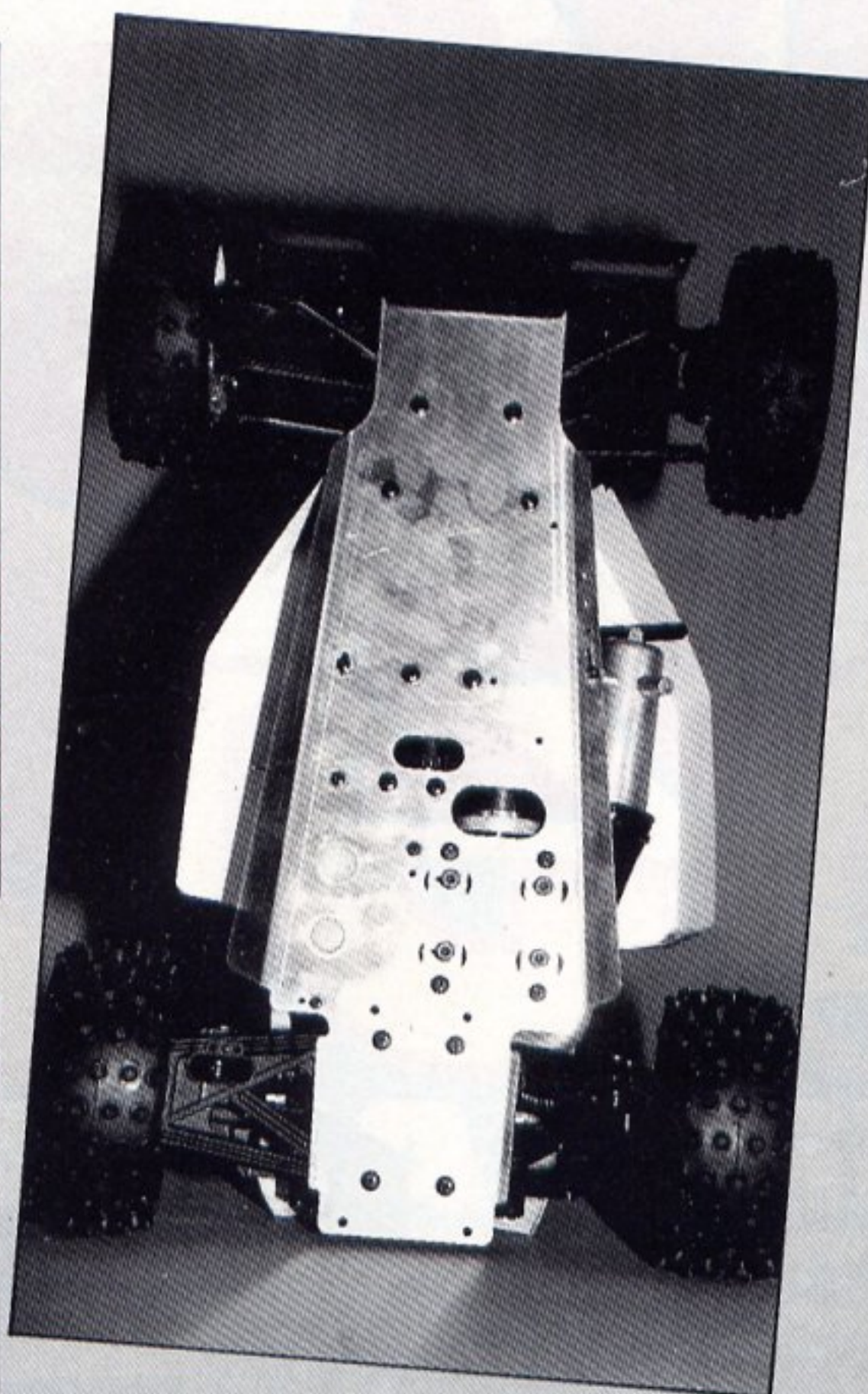
(1) les quatre

(2) couronne + pignon

(3) la paire

## LE PRIX DU NEUF

Burns 4X2 DX seul	env. 2750 f
Burns 4X2 DX avec moteur Drastic, radio Trendy et set de démarrage	env. 4380 f



Vous trouverez l'essai complet du Burns DX 2WD dans le numéro 115 d'Auto RCM, ainsi que tous ses réglages de base.

## LA CONCURRENCE

BYCMO	Terra 90 4x2	1400 f
BYCMO	Terra 90 4x2 monté	1760 f
GRAUPNER	Alfa Tiger 4x2	1440 f
GRAUPNER	Guepard II	1590 f
GP	Runner 4x2	1380 f
MRC	Rabbit 90 GTI	1400 f
YANKEE	4X2 Racing	3200 f
MUGEN	Sport 4X2	2600 f

Le Burns 4X2 DX est une machine évolutive qui permet un passage aisé en 4X4: voici la liste des pièces préconisées par Kyosho. De son côté l'importateur français Drastic s'efforce de créer un kit complet d'évolution qui coûterait environ 1000 F. Affaire à suivre...

## KIT 4X4

Roulements (3x)	107 F
couple conique	253 F
planétaires (2x)	64 F
satellite (2x)	64 F
noix de cardan	107 F
palier de diff	42 F
clips (10x)	42 F
visserie	209 F
cardan	338 F
noix de cardan	92 F
cardan central	137,50 F

