

LES OPTIONS DU MUGEN 4X2 SPORT

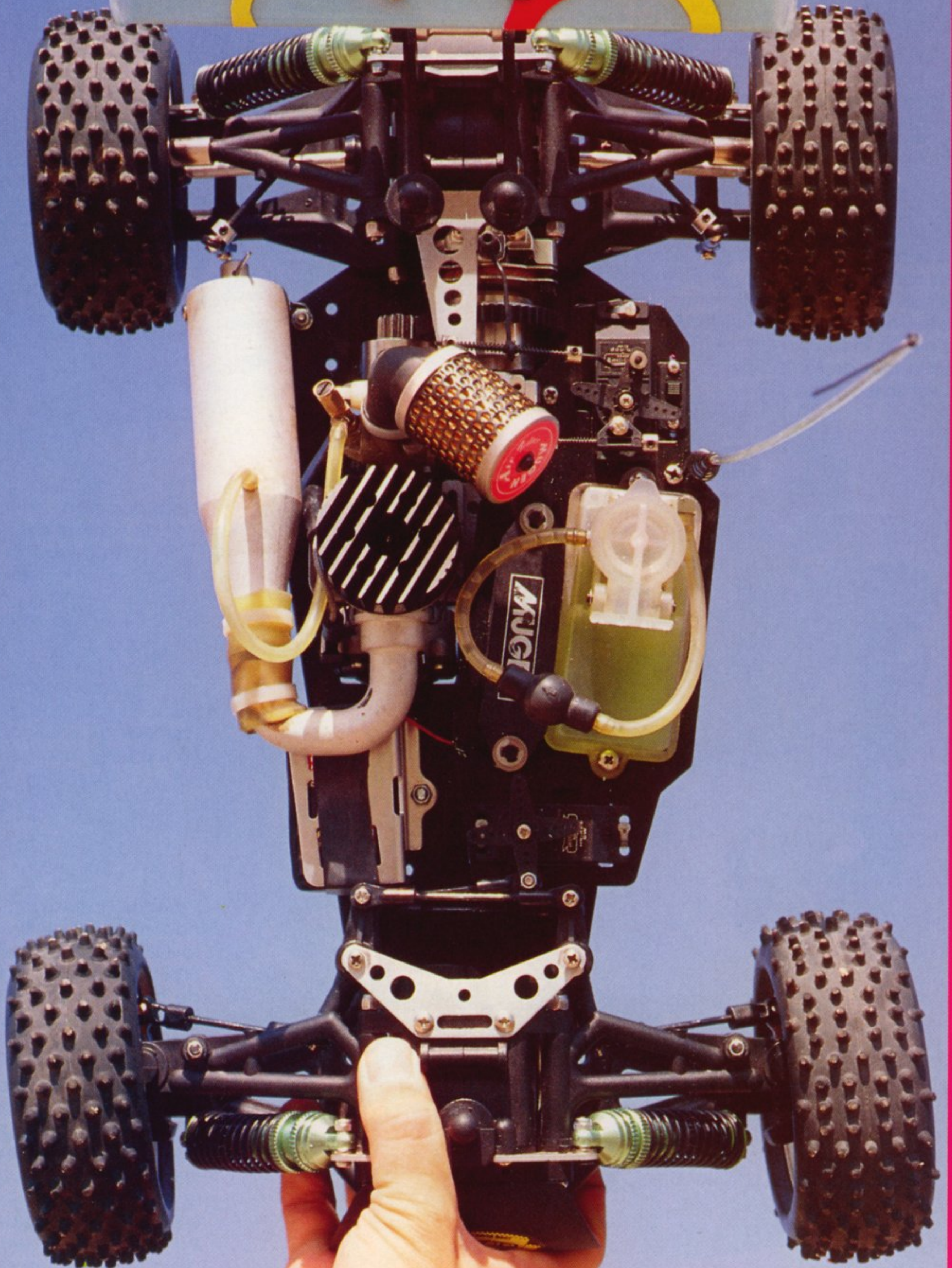
ÇA MON POTE,
C'EST DU TOP!

par Sten

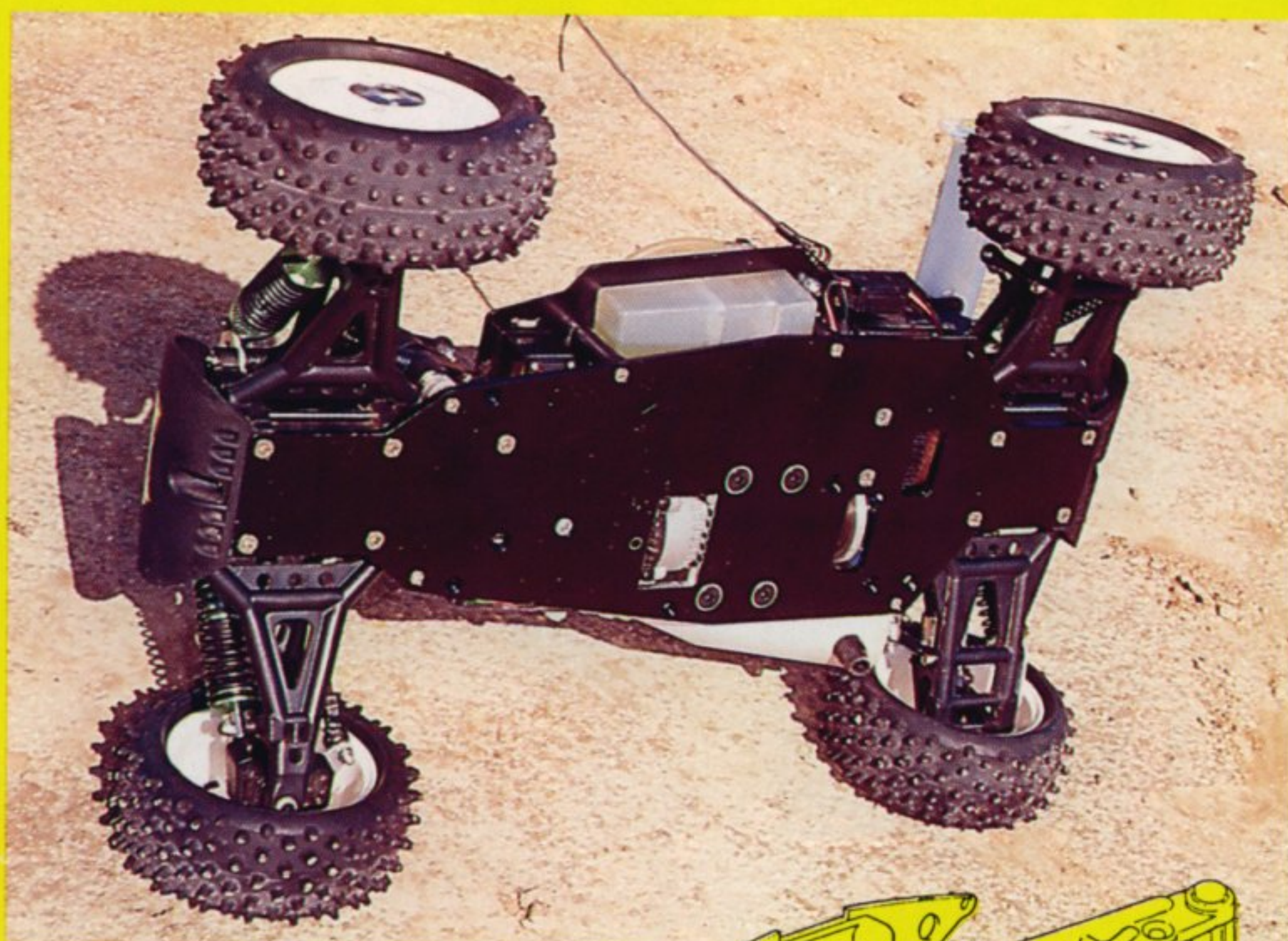
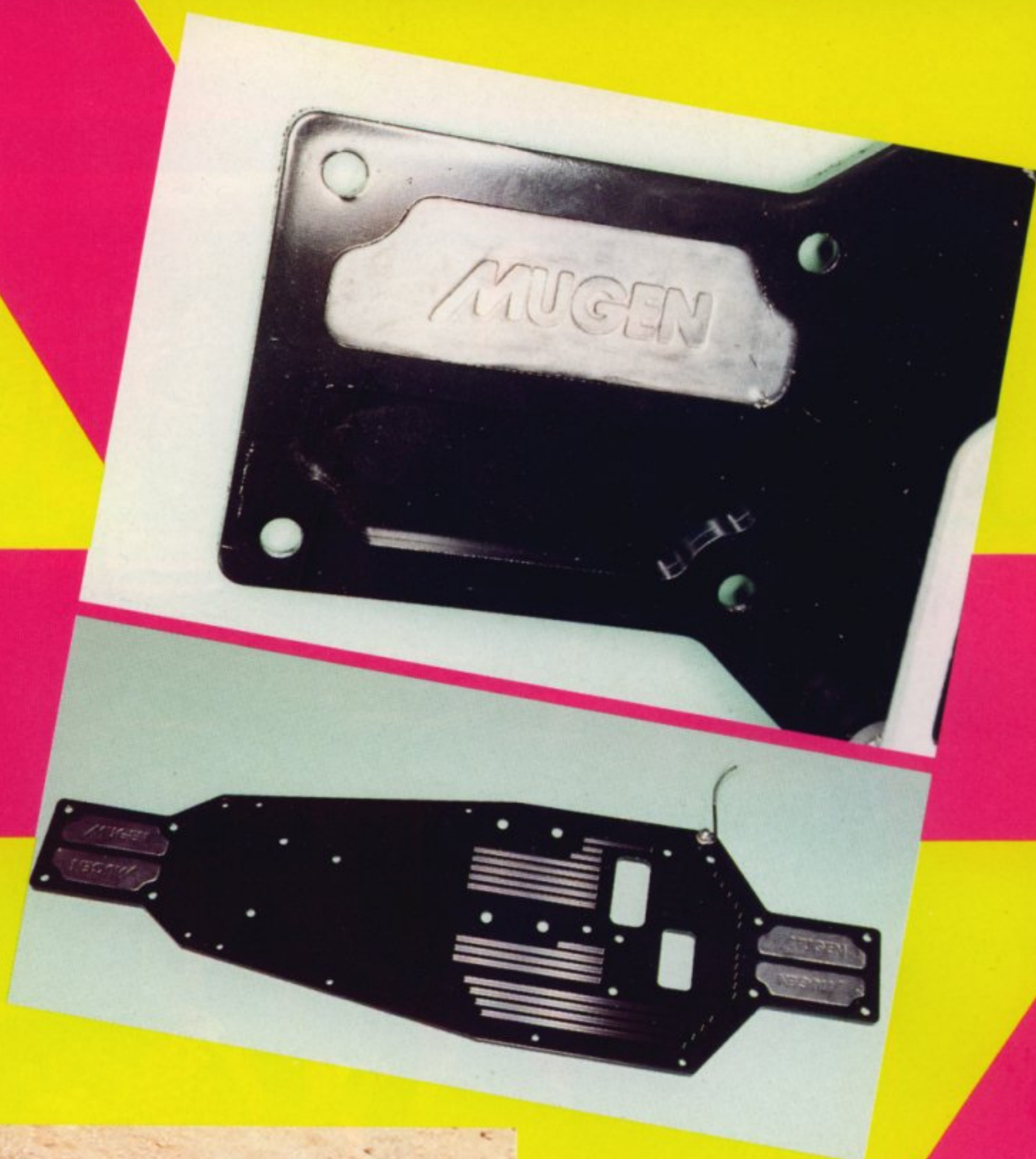
Il y a quelques mois, le Rédac'chef de votre magazine préféré vous a présenté l'essai complet de ce Mugen 4x2 Sport avec son moteur Brat à démarrage à tirette. Voulant encore améliorer les performances de ce buggy 1/8, nous vous présentons aujourd'hui les options disponibles qui feront de votre Mugen Sport 4x2 une machine infernale qui pourrait vous propulser sur les plus hautes marches des podiums...



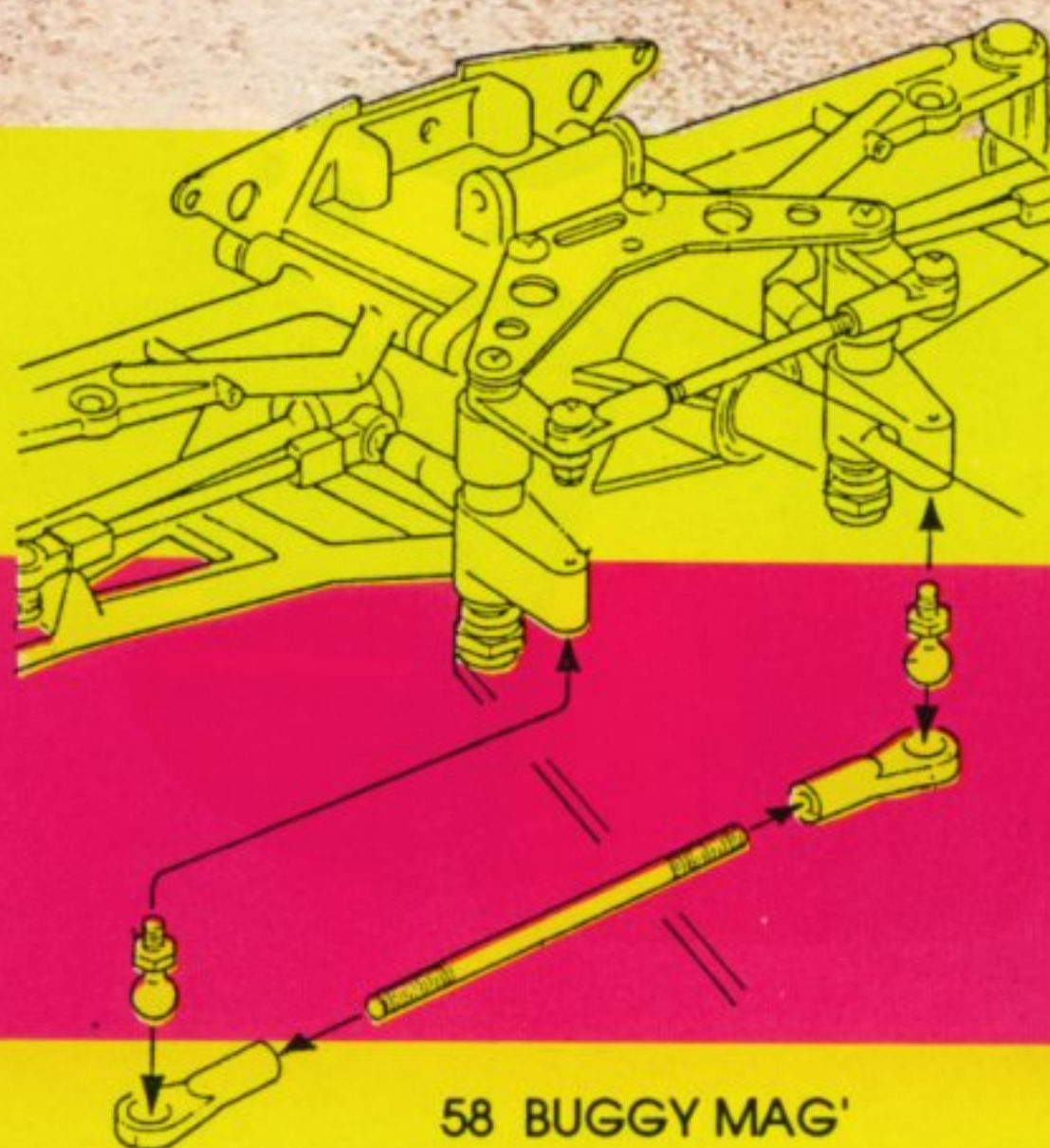
2WD
SPORT



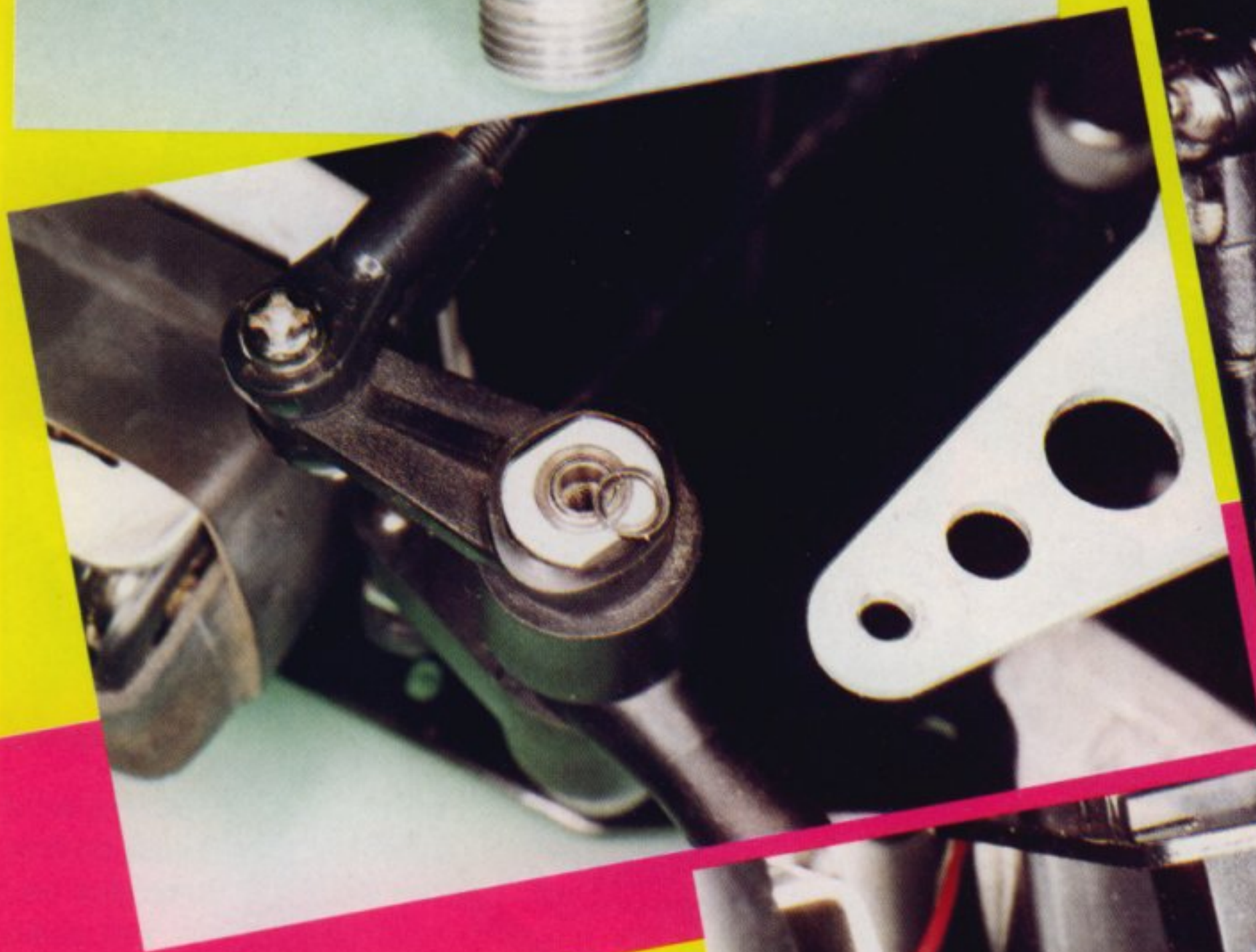
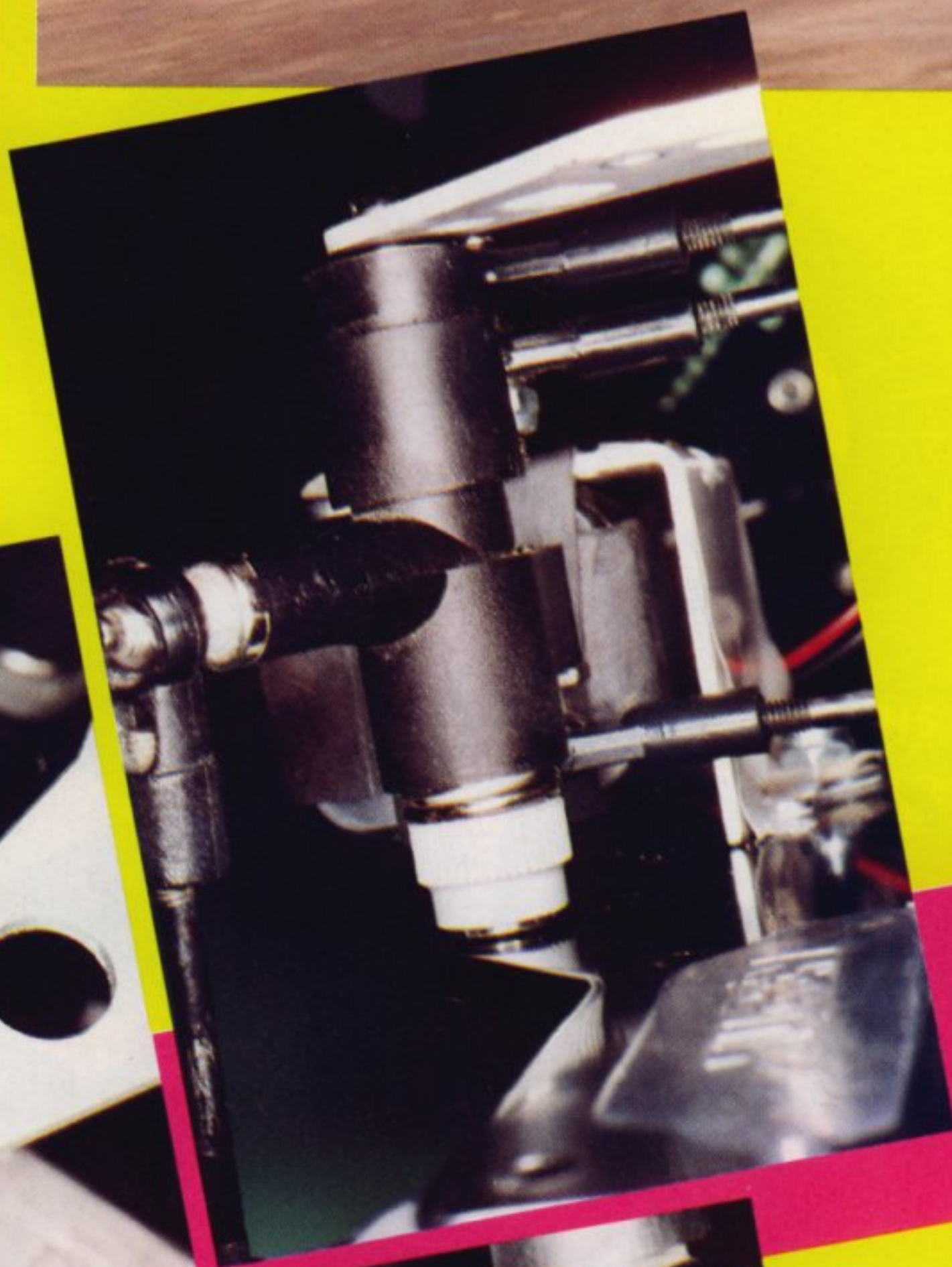
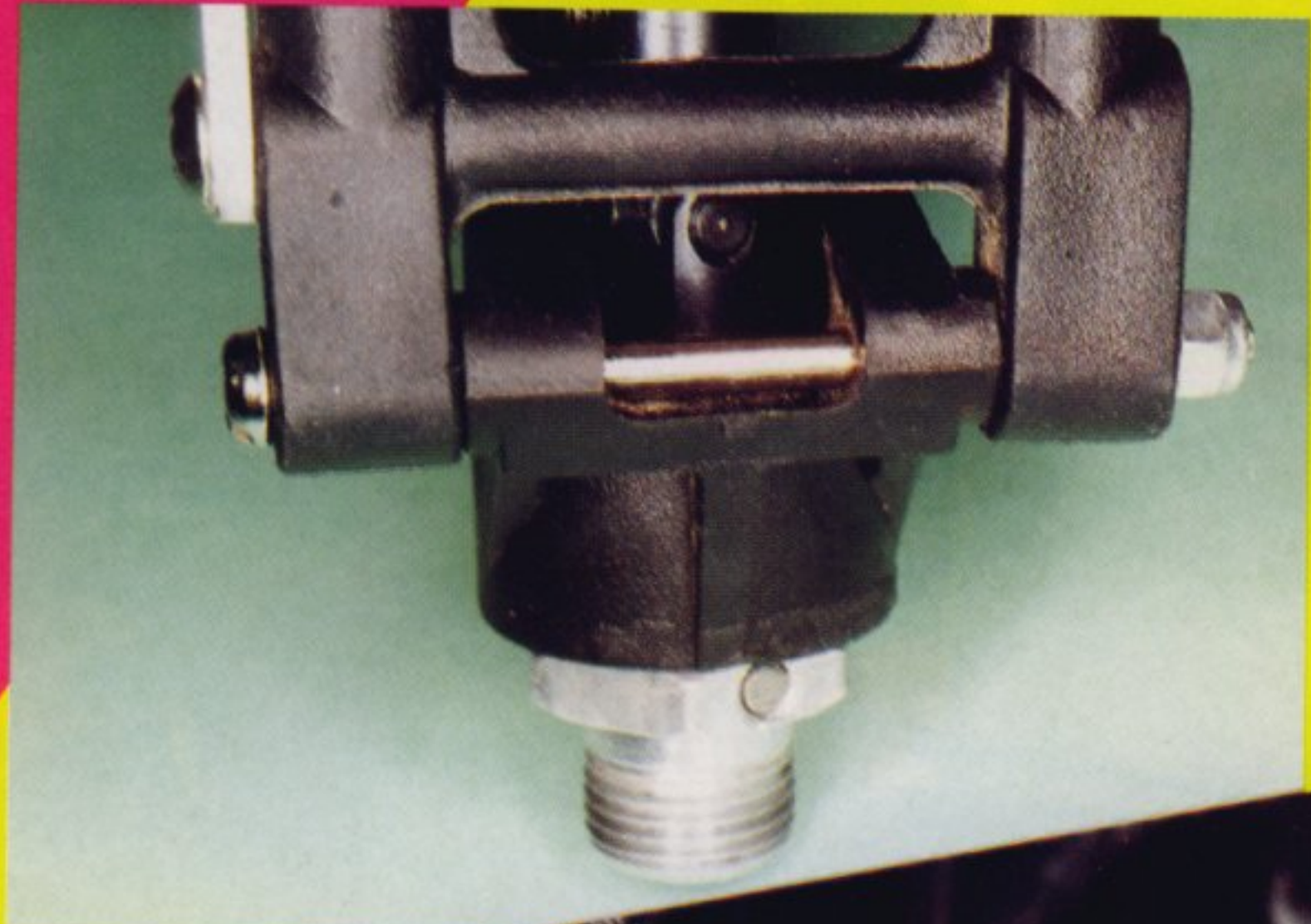
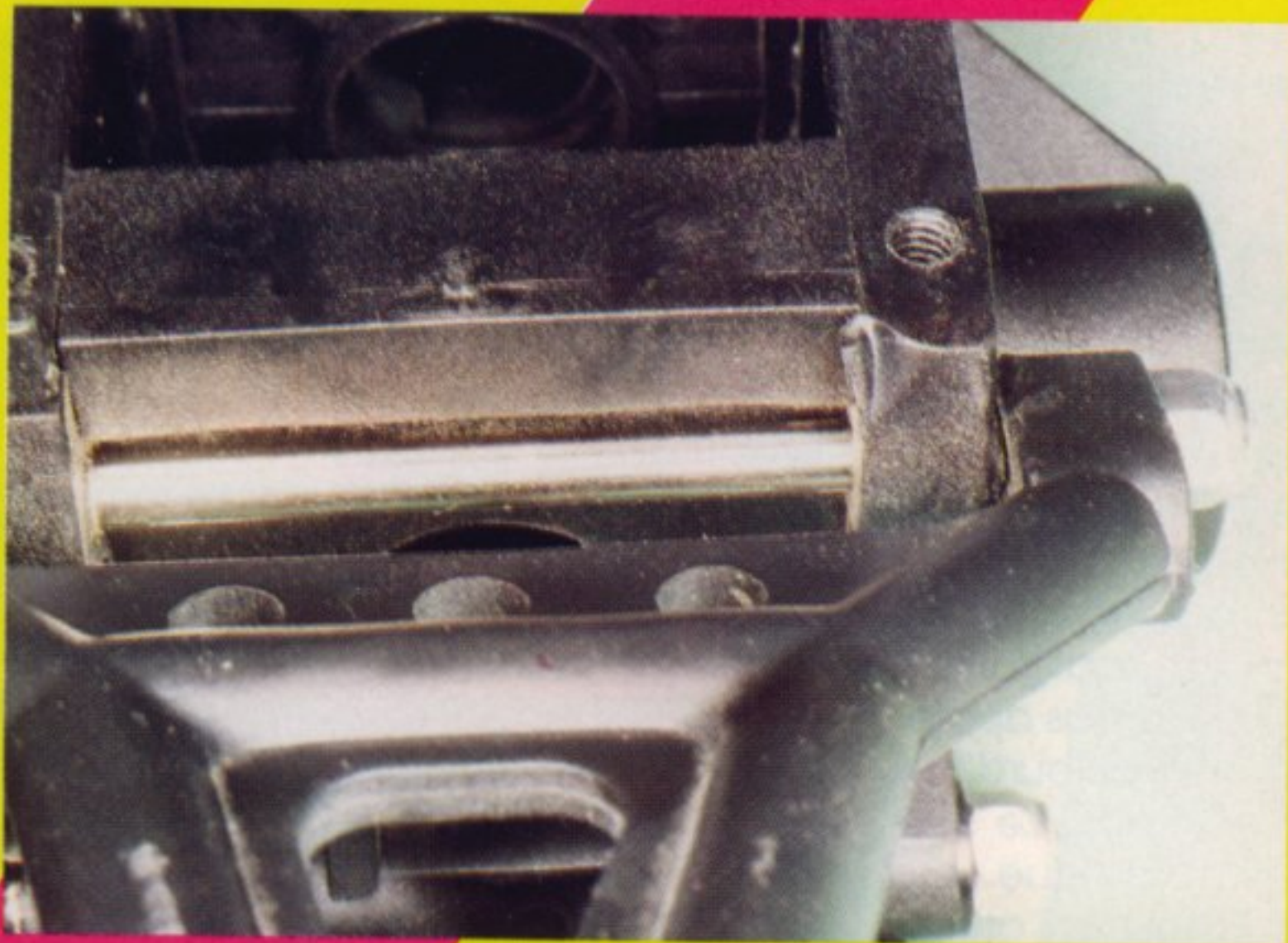
Cette transformation sera des plus efficaces, donc bien évidemment, le châssis d'origine sera remplacé par un châssis en aluminium anodisé noir sur lequel le seul travail à faire sera de percer le logement du lanceur du cap brat à tirette. Pour ceci, après avoir démonté les deux cellules de votre Mugen ainsi que la platine radio, vous vous servirez du vieux châssis comme d'une ébauche. A l'aide d'une pointe, vous suivrez simplement le bord de la cavité. Ensuite, si vous n'avez pas la chance d'avoir un copain fraiseur, il vous faudra jouer de la perceuse, mais avec de la patience vous arriverez sans problème au même résultat. Et puis après tout nous sommes modélistes non !!! Cette opération est d'ailleurs la seule qui demande beaucoup plus de temps, parce qu'après c'est un jeu d'enfant.



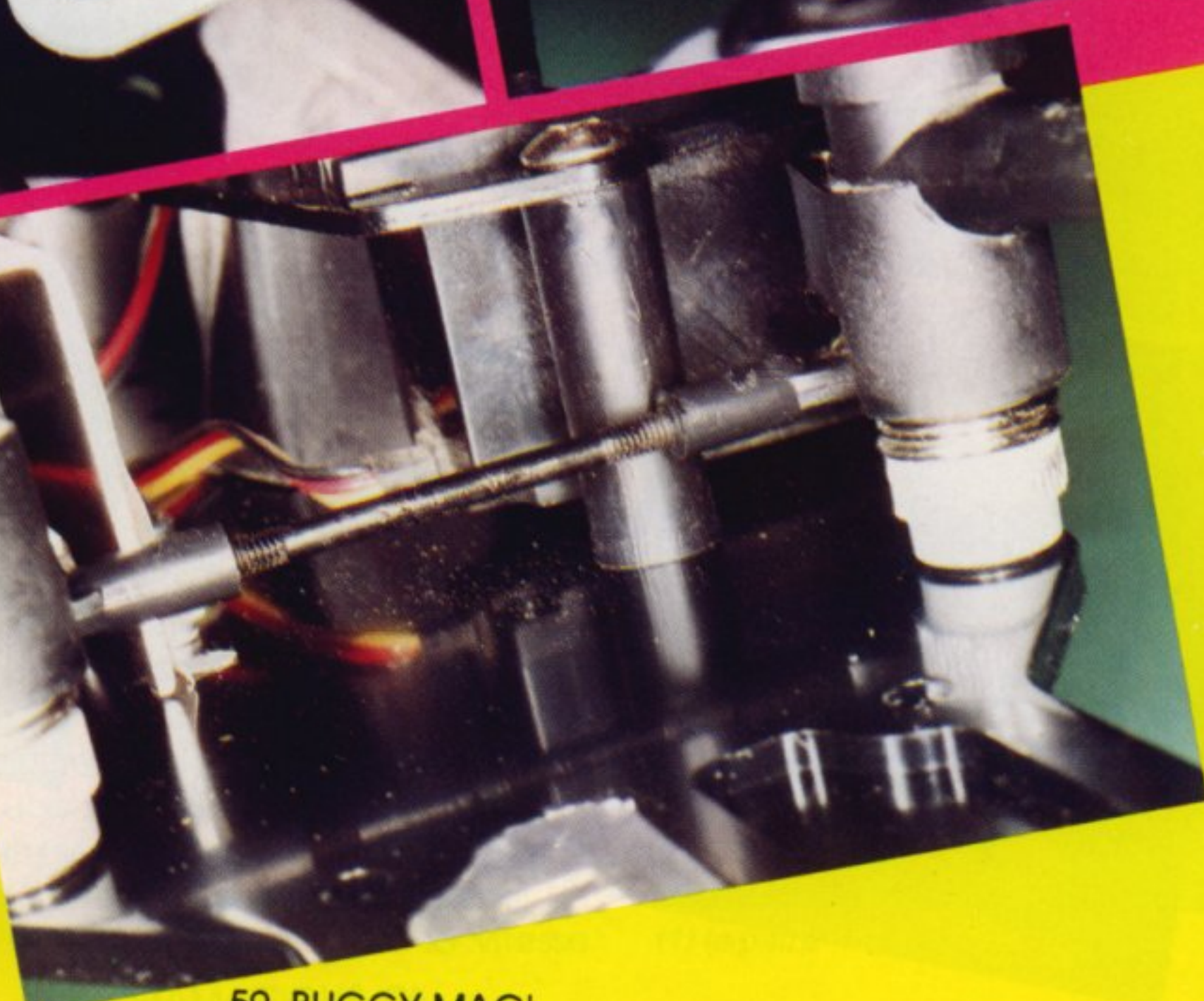
Nous passerons donc au train avant. Afin de fiabiliser celui-ci, on remplacera les axes de fixation de triangles qui risquent avec le temps de se desserrer, étant donné qu'ils étaient vissés dans la matière directement. Ce sont donc de nouvelles tiges en métal qui maintiendront les triangles à l'aide d'écrous nylostop. Des roulements à bille viendront remplacer les bagues bronze sur les axes de roues avant, inutile de vous préciser pourquoi !!



Passons ensuite au save servo qui cédera sa place à un save servo sur roulement, permettant ainsi d'obtenir une direction plus souple, plus précise, ce qui ne fera pas de mal à votre servo de direction qui souffrira nettement moins. Sur les bras de ce save servo, on pourra également disposer sous la première biellette de direction, une seconde biellette qui renforcera la précédente. Pour le montage et le réglage de cette seconde biellette, prenez les mêmes cotes que la dernière citée (environ 34 mm entre les chapes). A noter que ce save servo sur roulement sera également réglable afin d'assouplir ou de durcir la direction.



Revenons un instant sur le châssis, vous pouvez vous apercevoir que celui-ci possède quatre usinages, deux à l'avant et deux à l'arrière, usinages qui pourront recevoir des lestés afin de lester votre Mugen suivant l'état de la piste. Personnellement je me contenterais d'en mettre seulement sur l'arrière afin d'améliorer la motricité de ce 4x2 Sport.



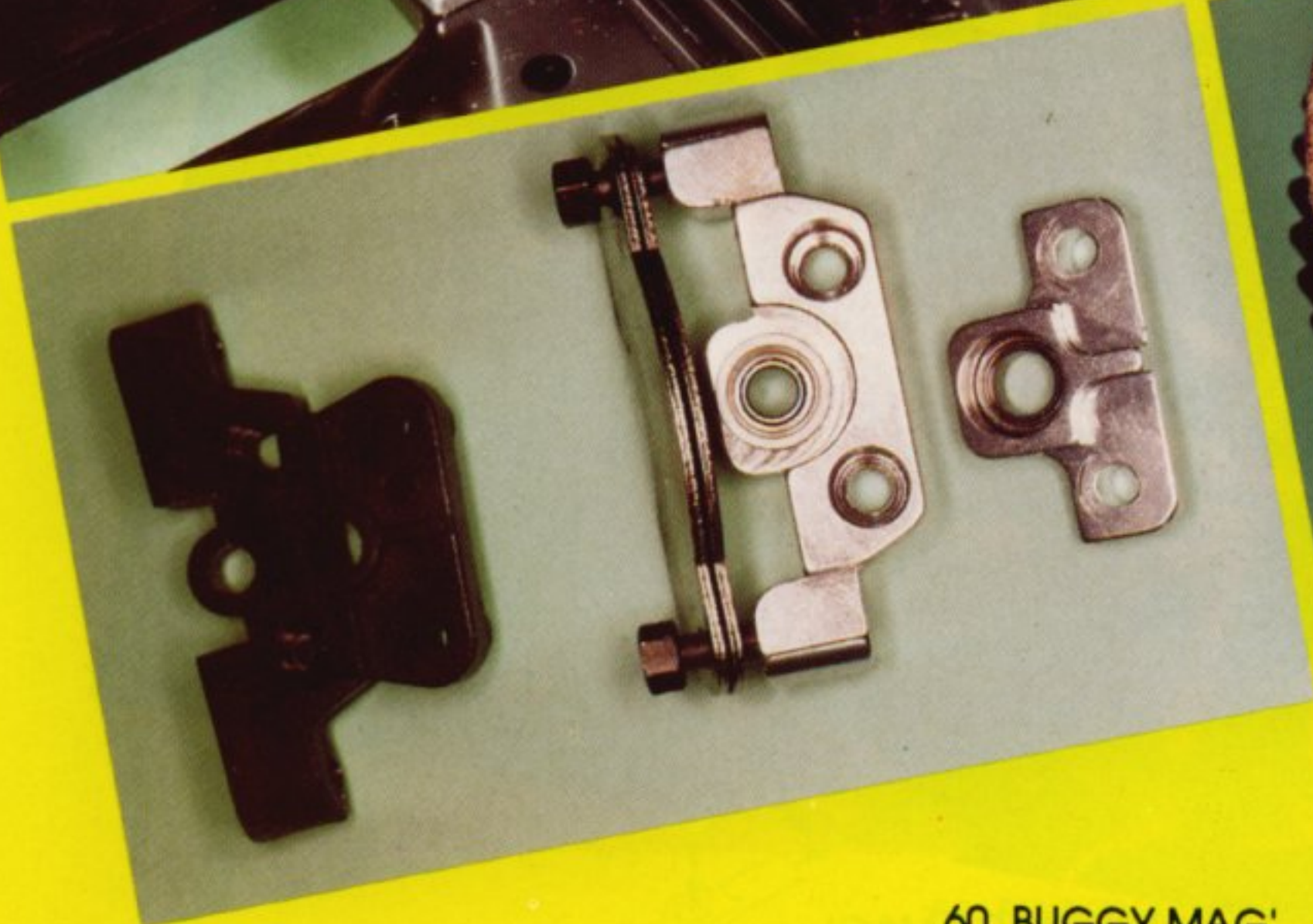
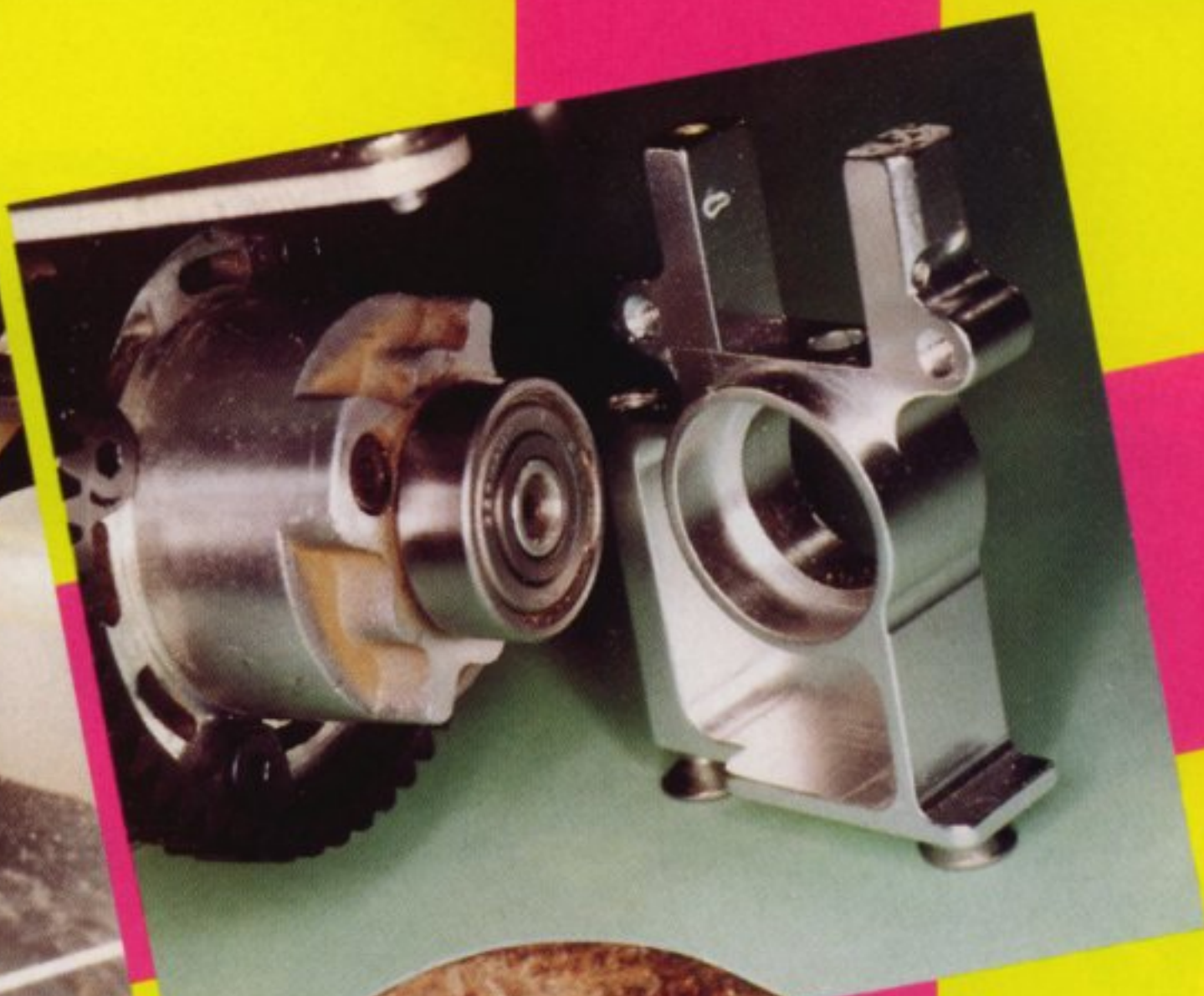
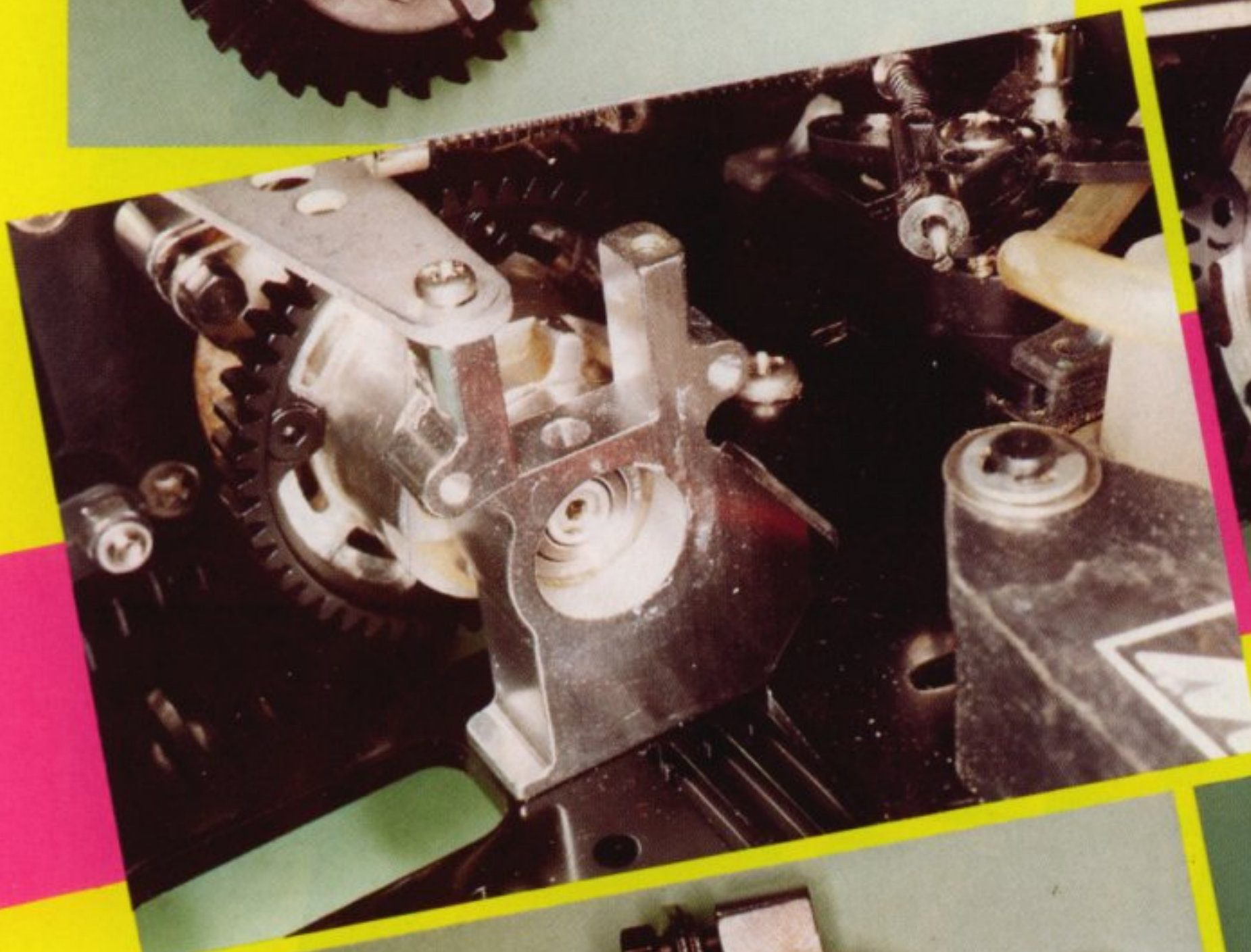
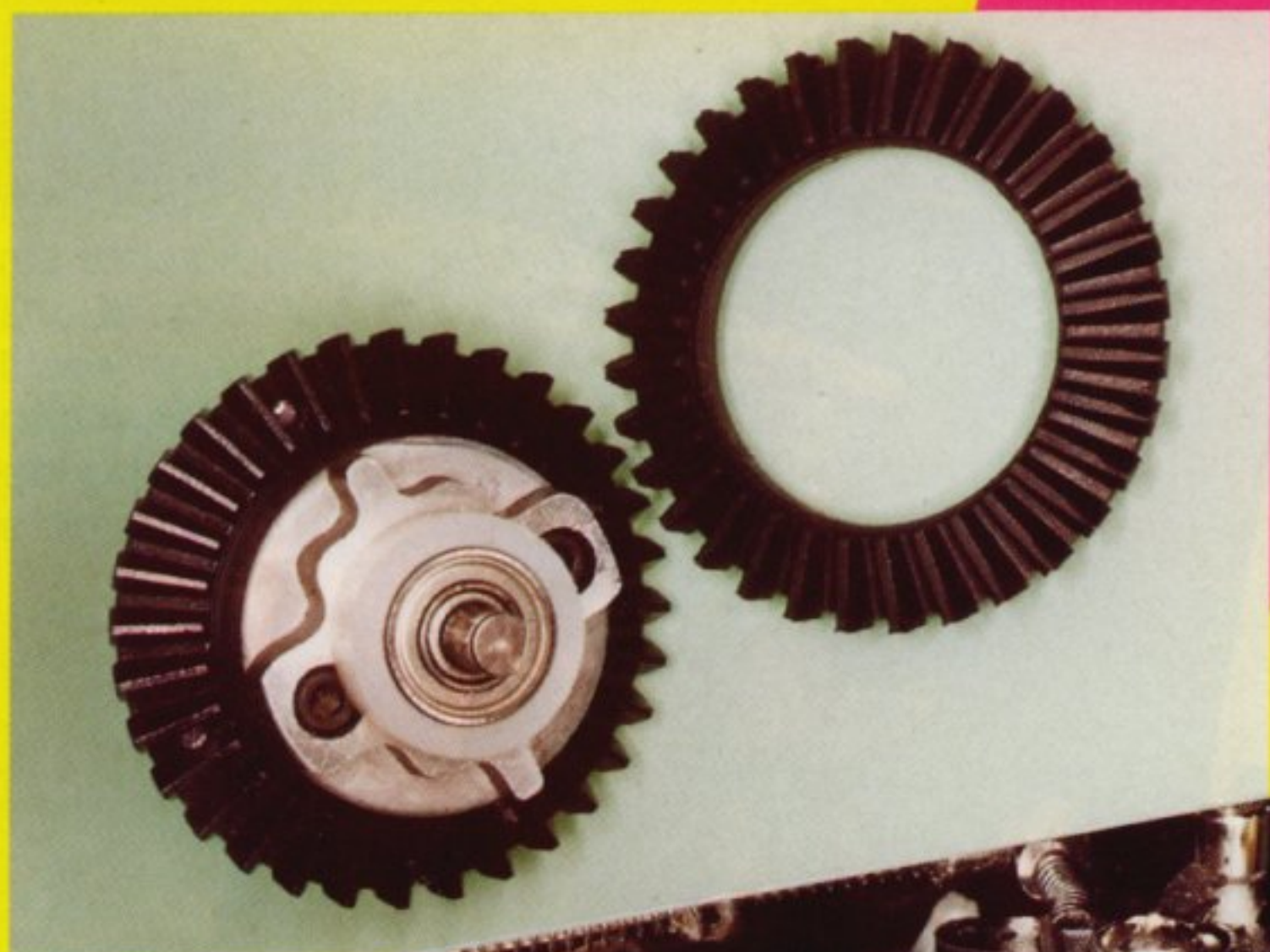


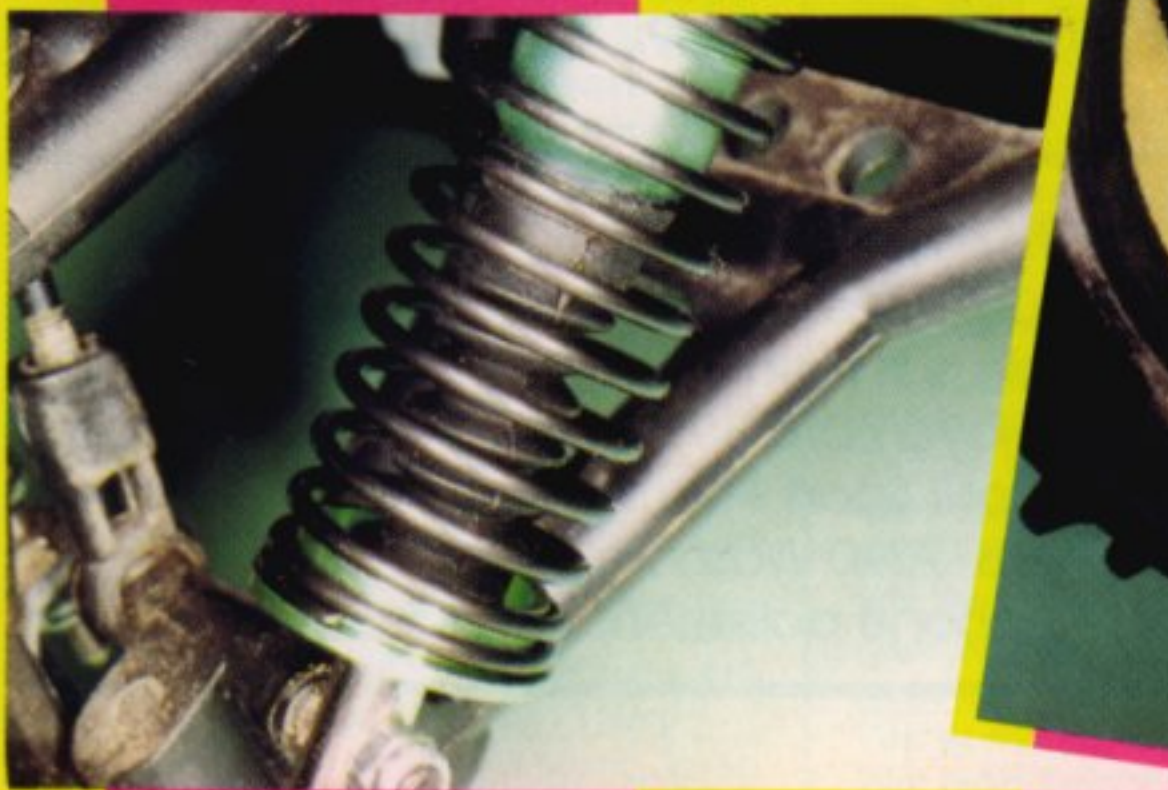
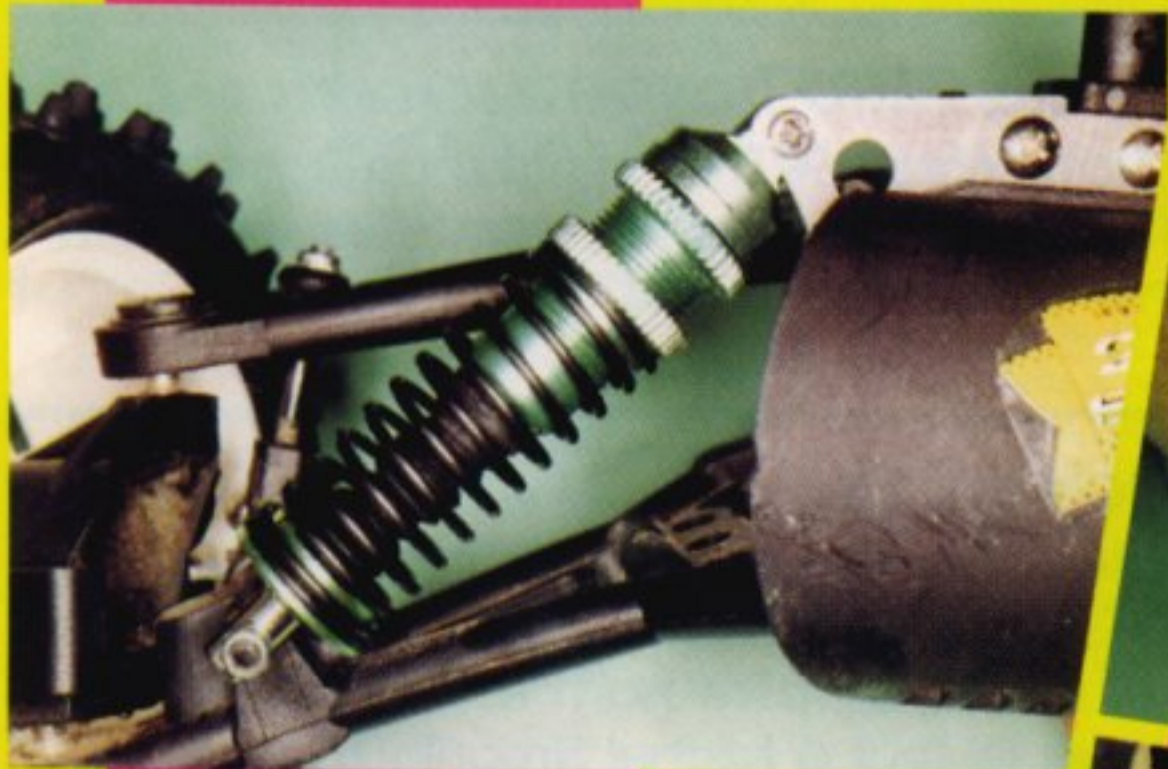
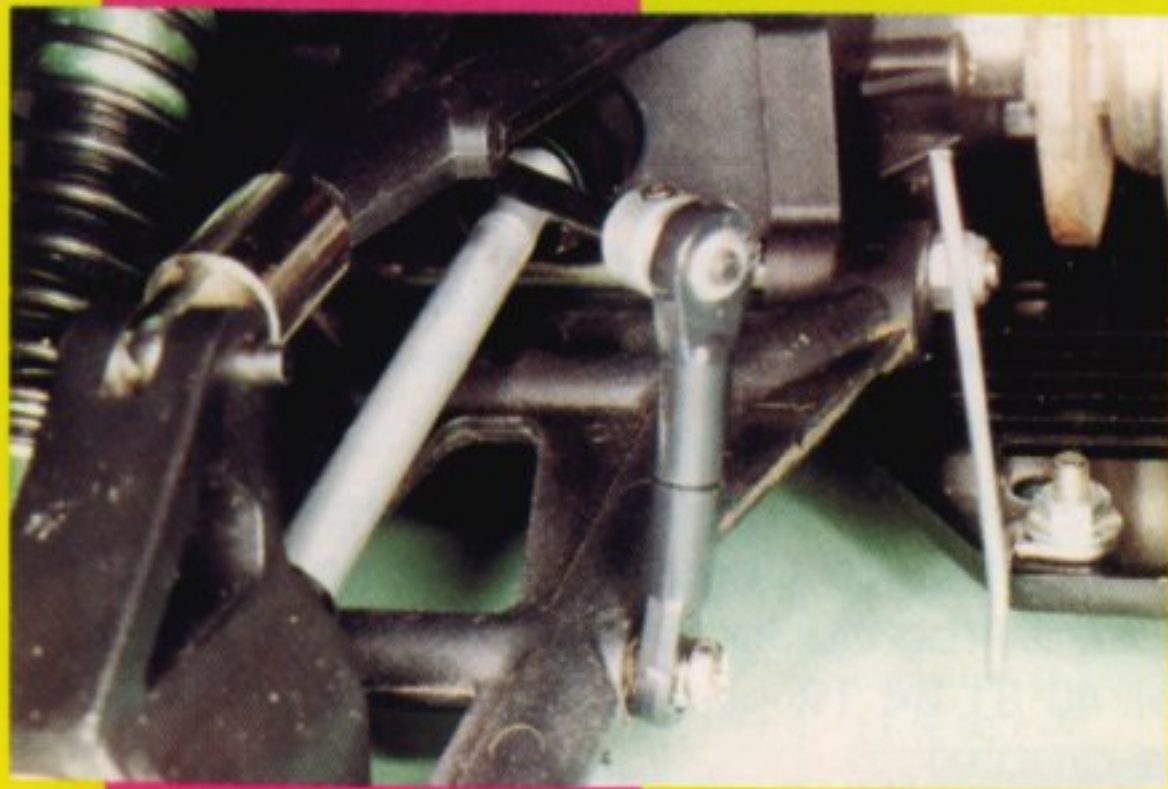
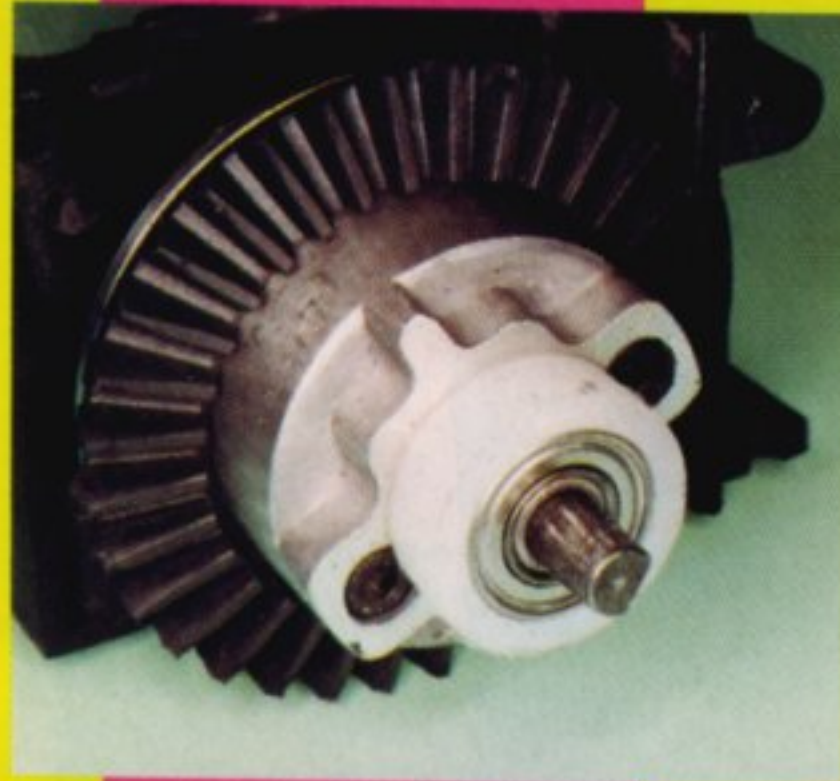
Le train arrière sera également démonté afin de recevoir également des nouveaux axes pour les triangles arrière.

Pour la transmission, le couple conique recevra une nouvelle couronne en acier, qui sera certes plus solide que celle d'origine qui était en plastique. Pour ce montage, on intercalera une cale entre le couple conique et cette nouvelle couronne... La cloche d'embrayage pourra être changée ainsi que le roulement à aiguilles. Cette modification ne sera pas apportée sur le Mugen présenté aujourd'hui. Mais si le cœur vous en dit... Le support de différentiel en plastique sera remplacé par un support en alumi-

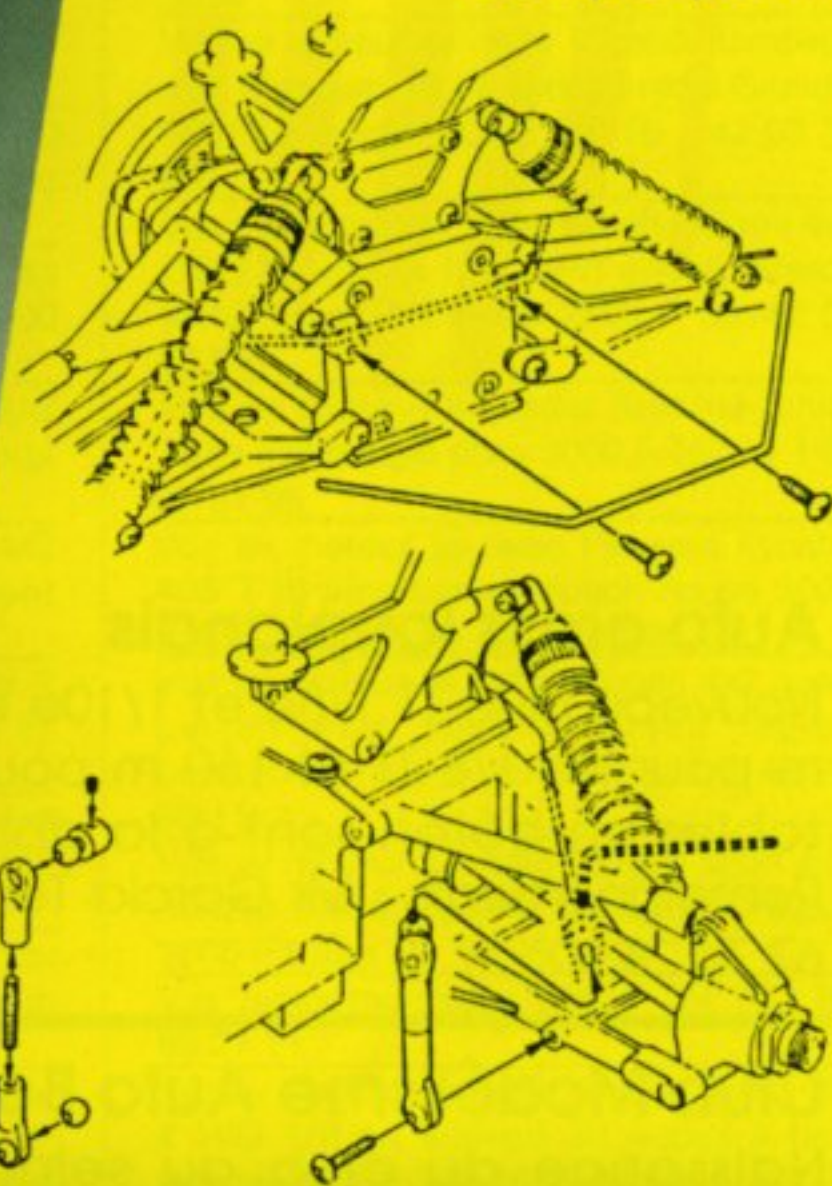
nium, superbement usiné (c'est presque un bijou !!!), ce qui apportera en plus de la rigidité à cette pièce, un look d'enfer. Même chose pour les supports de frein en plastique. Tout beau, tout neuf, le magnifique support en alu fraisé dans la masse est micro-billé. La commande de frein sera sur roulement s'il vous plaît ! Les disques de frein sont disponibles pour remplacer le disque en époxy d'origine, soit un disque en ferodo, ou le top, un disque en carbone ajouré pour le refroidissement, qu'il vous faudra coller à la cyanolite, chose facile à réaliser puisque ce disque est livré avec trois vis et écrous qui vous permettront de maintenir ce disque pendant le collage, mais n'oubliez pas de retirer celles-ci pour le montage.

Avant de remonter le pont arrière vous pourrez, si vous le désirez, remplacer les gros roulements à bille de transmission par des roulements moins lourds, certes plus petits en diamètre, mais qui se logeront dans des cales en plastique faisant office d'entretoises. Gain de poids, qui pourra faire la différence.





accumulée dans la ligne droite, j'arrive bien trop vite... Pas de problème, un petit coup de frein, les plaquettes mordent le carbone, le Mugen se tasse sur ses suspensions, on remet les gaz, un petit survirage compensé par un léger contrebraquage et hop de nouveau une ligne droite. Un peu plus, on aurait l'impression de s'appeler Olivier Danière III. Toute blague mise à part, les options améliorent réellement le Mugen, il devient plus facile à piloter, donc forcément plus performant et encore plus beau ! Bien sur il est plus cher, mais quand on aime, on compte pas !!!



LE PRIX DES OPTIONS

palier de diff fraisé	330 F
barres anti-roulis Arr	108 F
couronne acier	200 F
couronne conique acier	286 F
8 roulements fusée	300 F
kit frein sur roulements	297 F
jantes spéciales (1)	99 F
disque frein ferodo	148 F
cardans à croisillons (1)	345 F
visserie aluminium	176 F
roulements/entretoises	192 F
cloche 15 dents ventilée	154 F
save-servo sur roulements	187 F
amortisseurs Racing Jack	450 F Av
amortisseurs Racing Jack	490 F Arr
chassis allégé	994 F
lests (4)	110 F

Mise en place également d'une barre anti-roulis sur le train arrière.

Les suspensions aussi seront remplacées par des corps d'amortisseur de belle facture de couleur verte, d'une plus grande contenance, à volume constant, ce qui apportera plus de souplesse à votre Mugen. Sur les tiges d'amortisseur, on mettra également des protections en caoutchouc afin d'éviter que la boue et la poussière vienne se déposer sur celles-ci, usant les joints prématurément...

On ne peut terminer cette modification sans parler des nouvelles jantes à six branches, ainsi que des mousses de deux tailles différentes, la plus petite en diamètre se mettra au centre de la

jante et la plus grande à l'intérieur du pneu. La première pourra être collée, ce qui aura pour effet d'avoir une usure moins importante du pneu et un meilleur maintien dans les courbes.

Toutes ces options mises en place, nous remontons donc la voiture, et allons pouvoir essayer et ainsi voir les résultats de ces modifications.

Alors, suivez-moi sur le terrain, nous, on a pas été déçus !!! Démarrage toujours aussi aisé du Brat, on pose notre "optionné" sur la piste et en avant pour une démo ! La ligne droite est avalée plein pot, avec une aisance et une stabilité "qu'on" croirait piloter un 4x4 ! Première courbe, avec la vitesse

(1) la paire