

Yankee
Racing



Malgré la mise au point du Cross Control, Yankee n'a en rien négligé le TT 1/8 thermique. Pour preuve, le nouveau titre de champion d'Europe conquis par Philippe Boerl avec la dernière production des usines Yankee : j'ai nommé l'Europa Racing.

AUTO8
ESSAI

**LE CHANGEMENT
DANS**

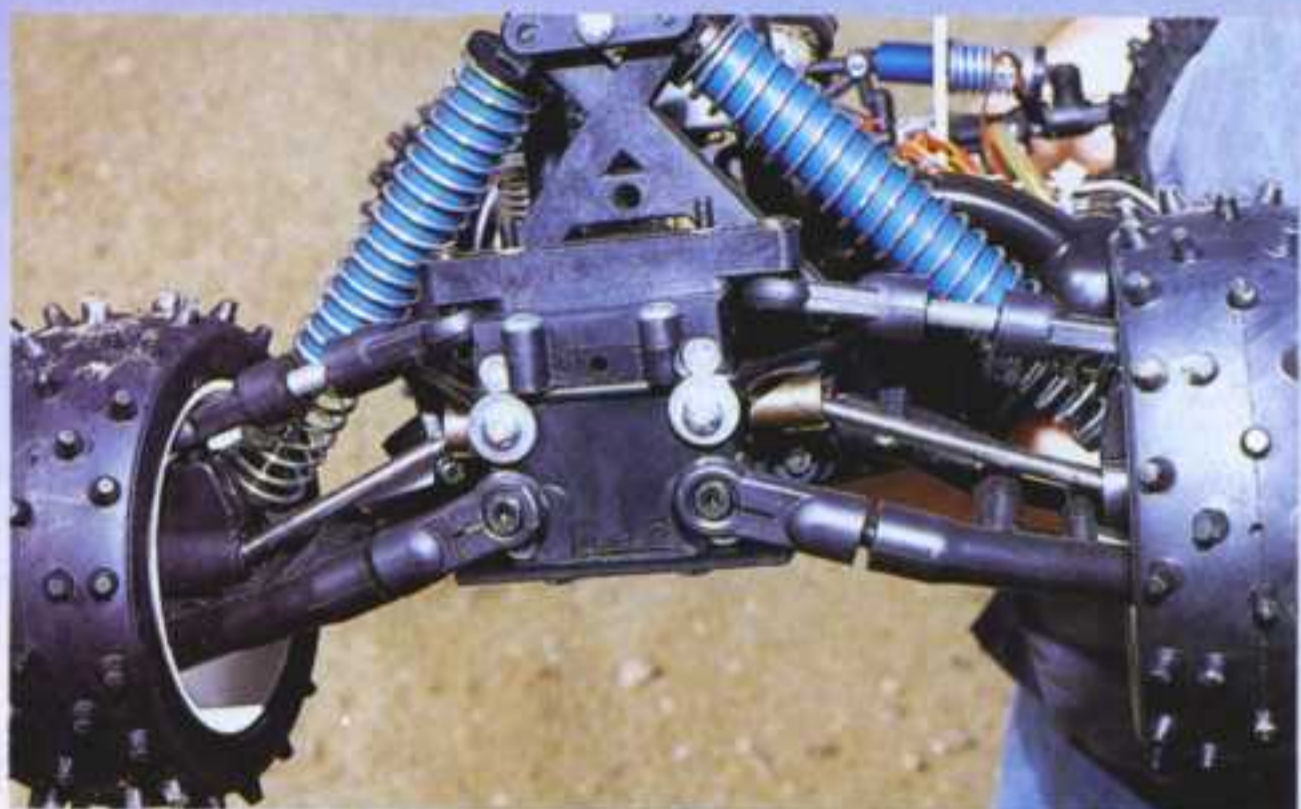


LA CONTINUITE

L'Europa Racing reste fidèle à l'esprit Yankee qui sans grosse révolution sait faire évoluer ses engins dans le seul but d'en augmenter les performances et la fiabilité. La voiture qui nous a été confiée, bénéficie donc de toutes les améliorations apportées par Claude Lachat au cours de la saison dernière.

La transmission subsiste

Tout d'abord, commençons par le train avant entièrement revu si on excepte l'intérieur de la cellule. Les triangles inférieurs sacrifient à la mode des rotules tandis que les supérieurs conservent un axe en guise de pivot. Les fusées sont également nouvelles et ont semble-t-il encore



Le train arrière du Racing est devenu pratiquement indestructible. Les amortisseurs à gros volume, sont d'excellente facture.



Une réhausse sur le train avant incline davantage les amortisseurs. Les triangles inférieurs sont montés sur rotules, les supérieurs sur des axes.

gagné en solidité. Les amortisseurs ne changent pas et restent toujours ancrés sur le triangle supérieur. Par contre, côté cellule, une réhausse est fixée sur celle-ci permettant un montage plus vertical de ces derniers. La transmission ne souffre aucune critique à ce niveau, la qualité étant au rendez-vous avec un couple conique en acier, un différentiel entièrement métallique et d'excellents cardans articulés.

Mais à vrai dire, la véritable nouveauté de ce train avant réside dans la complète modification des épures de suspensions avec l'apparition de déport sur les axes de fusée. Ceci devrait permettre d'améliorer l'efficacité du train avant et d'en améliorer la directivité de la voiture. D'ailleurs une barre anti-roulis vient d'origine prendre place sur ce train avant. Quand je vous aurai dit que chasse, pincement et carrossage sont facilement réglables, vous en saurez tout autant que moi sur le train avant d'un Europa Racing.

Voyons le train arrière

Tout comme à l'avant il n'y a guère que la transmission qui ne change pas. Pour

le reste, que du nouveau, à commencer par la cellule elle-même qui supporte maintenant les rotules d'articulation des triangles. A vrai dire, il n'existe sur ce train arrière que deux véritables triangles. Très larges et très rigides, ils sont reliés par l'intermédiaire d'un axe aux fusées, de bonne facture également. Le triangle supérieur se résume à une simple biellette réglable, une technique largement éprouvée en TT 1/10. Cette triangulation très longue nous offre une garde au sol impressionnante, de l'ordre de 60 mm. Côté fiabilité, peu de craintes à entretenir puisque certaines rotules proviennent directement du Cross-Control, un sérieux gage de sécurité, non !

Auto 8 « plus »

- Performances
- Qualité générale des pièces
- Amortisseurs arrière
- Alleron

Auto 8 « moins »

- Freinage
- Présentation



Les cardans sont articulés à l'avant. Les pneus d'origine s'avèrent très performants.

Les amortisseurs sont tout aussi colossaux, par leur volume d'abord mais également par leur longueur proche des 15 cm. Montés à 45° environ, ils restent accrochés aux extrémités des triangles et sur un support hautement fixé sur la cellule. Comme à l'avant, une barre anti-roulis de fort diamètre est prévue d'origine. De même, carrossage et pincement sont facilement réglables à l'aide des multiples rotules qui composent ce superbe train arrière.

Entre ces trains complètement remaniés, la partie centrale fait quelque peu figure de parent pauvre puisque rien ne change. On retrouve le classique différentiel central avec l'unique frein à disque. dommage que sur un haut de gamme comme cet Europa Racing, Yankee n'est pas prévu d'origine un frein sur l'avant, proposé heureusement en option. Ce frein d'origine me semble d'ailleurs « faiblard » sur une telle voiture, l'étrier en plastique n'offre pas une rigidité suffisante alors que le disque dans la même matière me laisse sceptique quant à sa fiabilité.

Mais après cette présentation de laquelle l'Europa Racing se sort avec les honneurs, il est temps de jeter un coup d'oeil à la boîte et de s'occuper du montage.



Le Yankee Racing nous a offert de bons moments lors de l'essai sur piste.

Yankee Racing in the box

A première vue, la boîte très classe, blanche, belle photo nous donne bonne impression. Malheureusement dès l'ouverture, cela se gâte puisque l'on retrouve les éternels sacs plastique chers aux Européens bourrés de pièces et de visseries. Frustrant également l'absence totale de tringleries et autres petits accessoires bien pratiques. Par contre, embrayage et support moteur prévus pour l'OS sont présents ainsi que le fabuleux

aileron injecté et la carrosserie. Le réservoir avec un bouchon du type SG n'est pas d'une étanchéité à toute épreuve et je vous conseille d'y rajouter un élastique (ou autre artifice) autour du bouchon pour l'améliorer. Notons tout de même l'excellente qualité des pneumatiques et en général de l'ensemble des pièces contenues dans le kit.

La notice dessinée n'est pas toujours parfaitement explicite, mais rassurez-vous, n'importe quel modéliste ayant déjà monté une voiture parviendra au bout du montage sans difficulté. Celui-ci commence par la cellule avant qui ne présente

mini bolides

TOUTES LES STARS au 46.20.10.11



+ DE VERITABLES PROMOTIONS



CREDIT CETELM

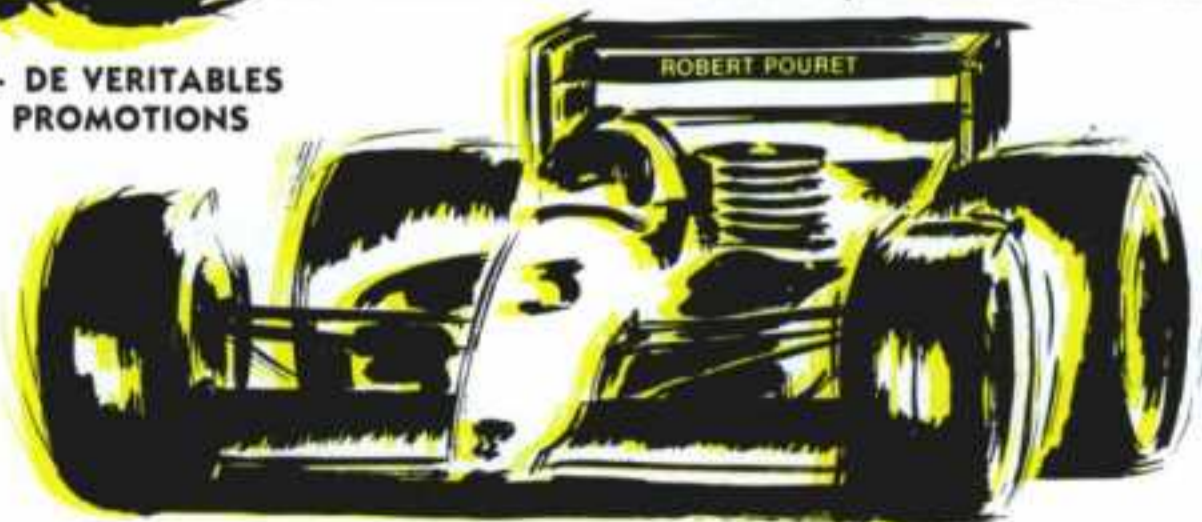
CREDIT CREG

AGENT OFFICIEL FUTABA

OVER CRAFT sur coussin d'air
NEW « BB DOC éch. 1/2 »
sensations garanties

21, avenue du Général Leclerc
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT
Métro : Billancourt, Marcel Sembat
☎ (1) 46.20.10.11

VENTE PAR CORRESPONDANCE TOUTES DESTINATIONS



YANKEE : Point de vente
Gamme Europe Racing 89 et Cross Control
carrosserie R 21

KYOSHO : Toute la gamme.

SERPENT : Sprint pour la piste
Spirit pour le tout-terrain

JAC RABBIT : Super Buggy au 1/4
(démarrage par lanceur)

SG : SPACE 4x4 89 - modèle et prix révolutionnaires.





Dans la configuration OS à échappement latéral, le montage moteur ne pose aucun problème.



Le frein d'origine nous a quelque peu laissé sur notre faim.

Fiche Technique

Transmission : 4 roues motrices, 3 différentiels.

Suspensions AV et AR : triangles superposés, combinés ressort amortisseur réglables, chasse, pincement et carrossage réglables.

Freinage : simple disque central.

Châssis : Zycral 3 mm bords pliés + barre de renfort.

Empattement : 315 mm.

Voie : 300 mm.

Débattement : 60 mm.

Poids en ordre de marche (sans carburant) : 3,370 kg.

arrière vous obligera à modifier les plots de fixation de la carrosserie. J'ai donc utilisé un OS à sortie latérale associé au pot d'origine Yankee dont je vous conseille de soigner la fixation.

Rien d'autre à rajouter sur le montage qui comme je le répète ne présente guère de grosses difficultés. Mais il est temps de changer de sujet car l'Europa Racing tout comme nous, réclame de l'action. Alors en piste !

Efficacité au rendez-vous

Une nouvelle fois, c'est sur la piste du TTMC que nous nous rendons. Et miracle, pour une fois, il ne pleut pas et le soleil est au rendez-vous. La piste n'est pas très défoncée, mais glisse énormément. Les réglages ainsi que l'huile des amortisseurs sont ceux préconisés par Yankee sur sa notice. Il est temps de démarrer le moteur. L'OS craque sans difficulté et nous effectuons les premiers tours de roue. Une nouvelle fois, je suis surpris par le rendement de l'Europa Racing et ce sans aucune préparation notable. D'ailleurs, je vous avouerais que nous n'avons même pas cherché à modifier les réglages, le rédacteur trouvant l'auto parfaitement saine. Bref, vous l'avez compris, le Yankee reste fidèle à son mot d'ordre : efficacité. Seul point noir, mais de taille, le freinage. Les remarques émises plus haut, se révèlent exac-

tes, celui-ci manquant de mordant et surtout d'endurance. La solution pour avoir un freinage d'enfer : double frein, étriers alu et disques en époxy.

Excepté ce problème, le reste est vraiment parfait. Même les pneus d'origine conviennent à la piste glissante du TTMC. Côté suspensions l'ensemble du train arrière est en formidables progrès et les gros amortisseurs permettent de passer très vite les parties bosselées tout en contrôlant parfaitement la voiture. Bref, Yankee, comme d'habitude, a réalisé du bon travail.

Pour conclure, je crois qu'il est important de dire que l'Europa Racing reste une valeur sûre du marché des 4 x 4 de compétition. Avec une légère préparation, il vous permettra d'accéder aux plus hautes marches des podiums. A condition que vos doigts suivent, bien sûr !

————— Bernard Guidonnet

aucun problème. Il vous faudra uniquement soigner l'entredent du couple conique tout comme à l'arrière, les rondelles de calage étant fournies dans le kit. Attention lors du perçage des trous de fixation de la barre anti-roulis car il ne faut pas que celle-ci gêne le bon débattement des suspensions. De même, la barre de liaison entre le renvoi et le sauve-servo sera intelligemment pliée de façon à ne pas brider la direction. A part cela, le reste de la mécanique ne présente pas de difficulté. La platine accueille sans problème les servos de taille standard, il vous faudra simplement réaliser les tringleries. Pour le moteur, si vous optez pour un OS à sortie latérale, no problem, tout ira bien. Par contre, le montage d'un moteur à sortie