

CORALLY SP10

STAR DUE



**AUTO8**

ESSAI

# LE MINOR



Le 1/10 piste, c'est la grande mode ! Tous les fabricants américains proposent un, voire deux modèles, dans cette catégorie. Il faut dire que celle-ci leur convient parfaitement. Raffolant de piste 1/12 sur circuits en extérieur, mais pas vraiment passionnés par le 1/8 thermique — que seule l'échelle sauve — il leur fallait trouver une catégorie réunissant les avantages des deux précédentes. D'autant plus que la catégorie reine se trouve être le 1/10 tout-terrain, qui est à la même échelle.

Peu de constructeurs, outre océans, ont suivi l'exemple américain. Le Japon, grâce, entre autres, à Tamiya, propose quelques belles réalisations, depuis longtemps déjà. La Grande-Bretagne, avec PB principalement (d'autres vont suivre) possède également ses modèles et enfin, chez nous en France, MRC a sorti sa Pro-Racing. That's all ! Jusqu'à présent, puisqu'aux Pays-Bas on annonçait deux voitures : la Corally et la Serpent. La plus rapide à voir le jour est donc la Corally SP 10 qui arrive ces jours-ci en France dans quelques magasins spécialisés.

## Une voiture toute montée !

C'est la nouvelle philosophie chez Corally : proposer des voitures 1/10 et 1/12 entièrement montées. Dans notre cas, il suffit de rajouter une carrosserie au choix (les plots sont ajustables), un sauve-servo, et l'équipement habituel : radio, variateur, moteur, accus. Tout le reste est livré : pneus rodés très performants, pignons moteur, amortisseur rempli, diff réglé, etc.



Les oscillations du train arrière sont contrôlées par un amortissement à friction, aidé en cela par une graisse épaisse.

## Fiche technique

Type : 4 x 2 propulsion, échelle 1/10 piste.

Matériaux : Corail, Carbone, nylon.

Longueur : 344 mm - Largeur : 211 mm - Empattement : 260 mm.

Voie AV : 182 mm - Voie AR : 161 mm.

Suspension AV par barre rigide assistée par des ressorts.

Suspension AR par té flottant, plus amortisseur à graisse multidirectionnel.

Aucun réglage de vrillage nécessaire. Dureté du train AR réglable par rondelles.

Garde au sol ajustable AV et AR. Voie AV réglable.

Chasse ajustable. Pincement ajustable.

Équipement de la voiture d'essai : carrosserie TOJ - servo Contest HC - variateur Novak T1 - moteur Reedy 21 t double - radio Exerd - accus Sanyo SCE.

Diamètre des pneus AV : 63 mm (rodés d'origine) après deux packs.

Diamètre des pneus AR : 65 mm (rodés d'origine) après deux packs.

Largeur pneus AV : 28 mm.

Largeur pneus AR : 50 mm.

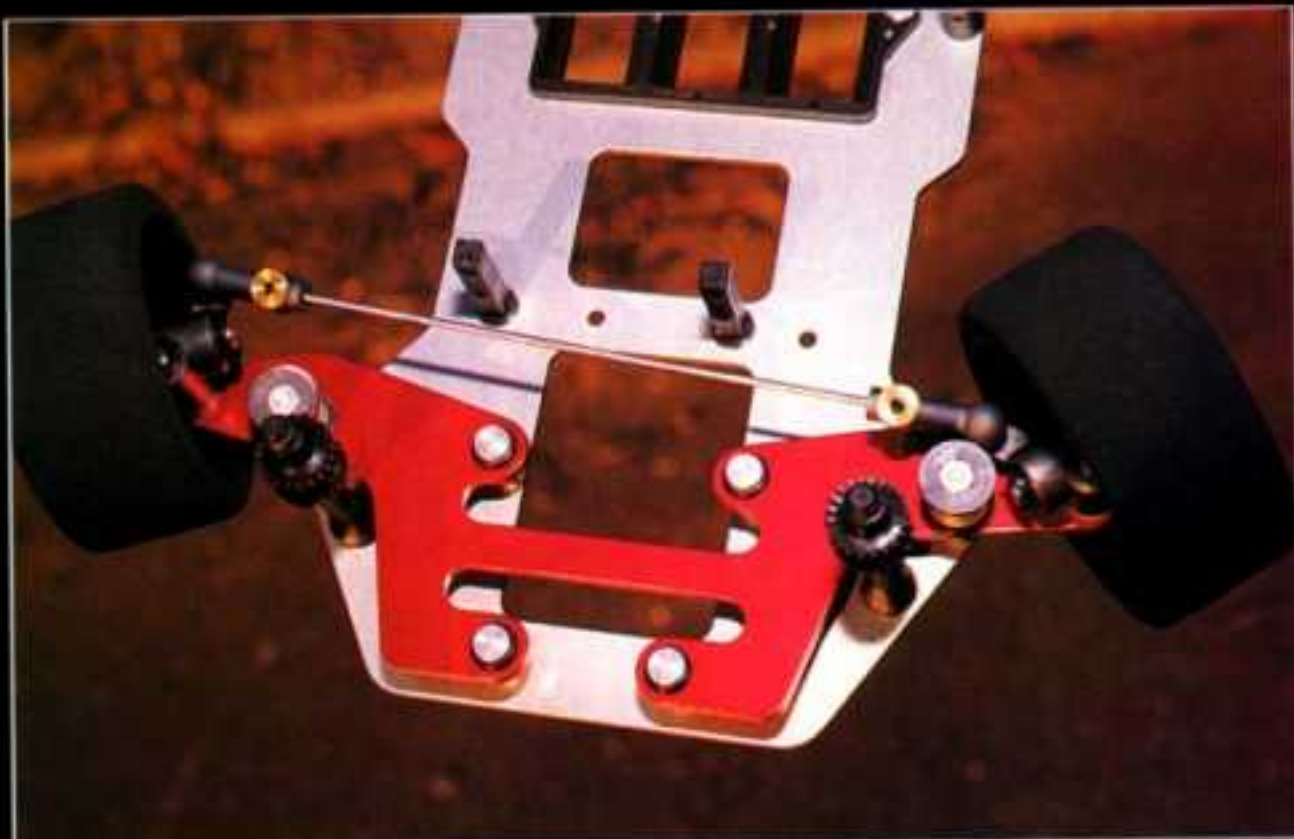
Tous rapports possibles. Rapport livré 21 dents.

Couronne module 0,5. Couronne livrée 86 dents.

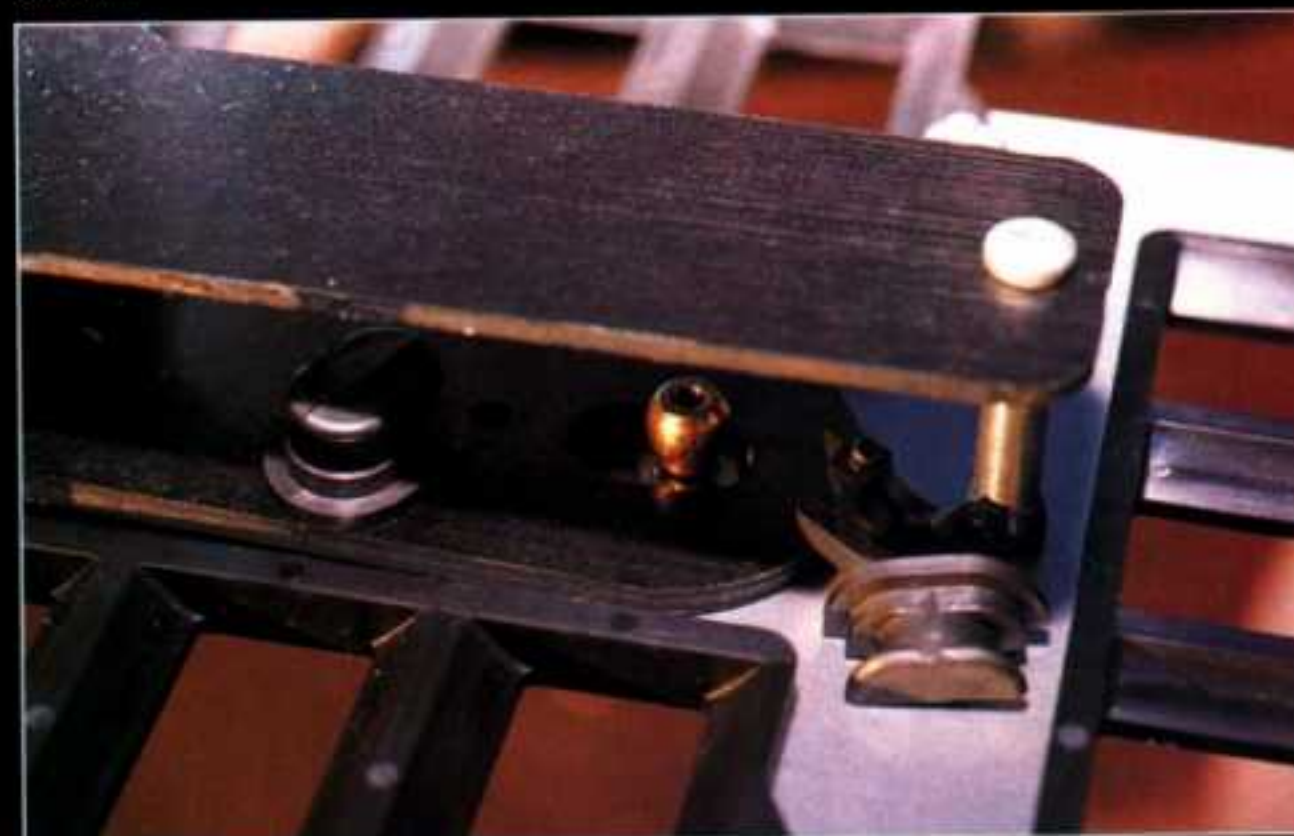
Différentiel à billes, ajustable.

Poids : 1 200 kg (toute équipée).

Prix : environ 1 750 F.



Châssis et train avant sont en corail. La suspension avant se fait par torsion du matériau. Vous noterez les rotules (la tringlerie est factice) qui permettent les réglages de pincement en deux secondes.



L'articulation du té est complètement libre. Il pivote sur des rotules, le tout étant parfaitement guidé par des demi-coquilles en plastique.



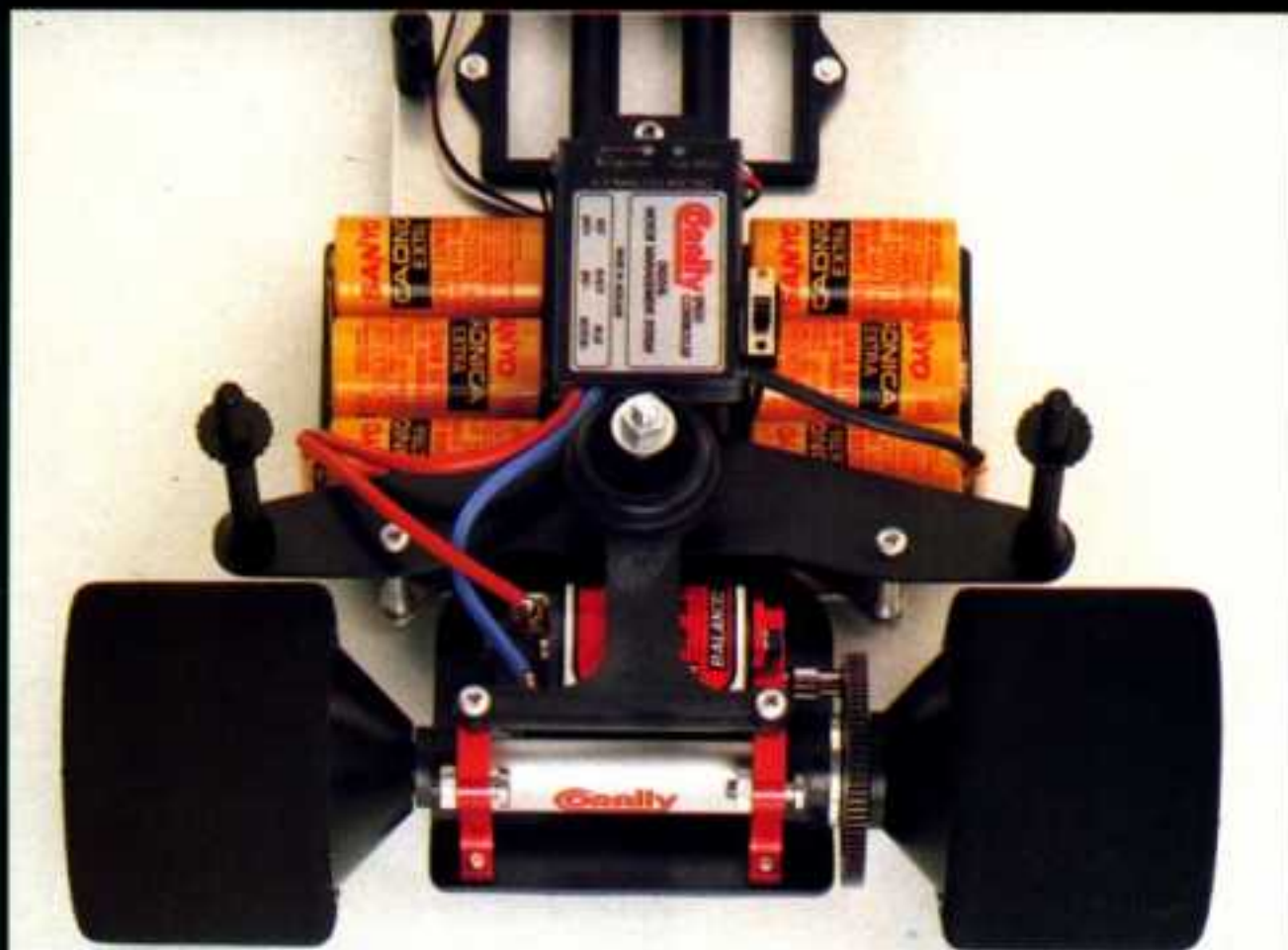
Le différentiel à billes est un vrai bijou. Les flasques internes chers à Corally guident les jantes on ne peut mieux.

En moins d'une heure vous êtes prêts à rouler.

Notre voiture étant de pré-série, nous n'avons pas eu droit à une boîte. Par contre, la notice était présente et s'est avérée très complète. Elle vante les mérites de la SP 10, en expliquant le choix des matériaux, du type de suspension, des réglages possibles, etc.

## Suspension

Si l'avant reste classique, l'arrière est inédit, par rapport à toutes les voitures américaines. Je m'explique. Bien que réalisé de manière différente — barre en corail flexible (qui sert donc de barre anti-roulis), aidé par un ressort de chaque côté — le train AV reste très rigide (moins de roulis) comme c'est le cas pour les autres 1/10. En revanche, l'arrière est complètement flottant, ce qui assure une superbe stabilité à la voiture, tout en évitant d'avoir à compenser un quelconque vrillage : châssis faussé, pneus de diamètre différent, la voiture aura toujours le même comportement. Ceci est réalisé grâce à un té en carbone, sur lequel se fixe le pod AR en corail, pivotant librement autour d'une rotule en métal, la liaison se faisant par inserts en plastique (style RC 10 L). En ajoutant des rondelles alu sous ces rotules, on peut ajuster la liberté du té, ainsi que son inclinaison, afin de rendre la voiture plus vive sur des pistes de petites dimensions et accrocheuses. Les oscillations du train AR sont annulées par un amortisseur constitué d'une plaque



La voie arrière est moins importante que sur les autres voitures de cette catégorie. D'où la grande agilité de cette SP 10, même sur des circuits très serrés.



Les démontages des jantes, des fusées se fait en un tour de main grâce aux clips en plastique démontables. Dans les fusées, les roulements sont conservés pour les axes de roues mais disparaissent des pivots.

frottant entre deux rondelles poussées par des ressorts. Le tout baigne dans une graisse silicone épaisse et se trouve protégé de la poussière par un manchon en caoutchouc. Simple et efficace, sans entretien.

### Tout le reste à la hauteur

Les deux trains sont montés, comme il se doit, sur un châssis en corail ultra-résis-

## AU TOP DE LA PERFORMANCE

# PINK 1900

### PERFORMANCE

### BATTERY

DISTRIBUÉ PAR 3 PYLÔNES,  
GRIGNY, FRANCE.



Avec les packs d'accus PINK, vous êtes sûrs d'obtenir en toutes circonstances les meilleures performances. L'autonomie record du PINK 1900 vous garantit des fins de course sans problème. La puissance du PINK 1600 SCR vous offre des accélérations exceptionnelles. Quant au PINK 1500, son rapport qualité/prix imbattable en fait l'accu de référence pour le loisir et la compétition.

**Avec les accus PINK, partez et surtout finissez gagnant.**

Les accus Pink sont disponibles en pack de 7,2 v ou 8,4 v et en éléments séparés.

*Beau, n'est-ce pas ? Et terriblement efficace en plus. On peut dépasser les 6 éléments à l'alimentation ou en placer certains au centre pour des pistes spécifiques (ovale par exemple).*

libre. Seul petit défaut, à notre avis, il manque une entretoise entre un roulement et une rondelle dans ce différentiel, oubli probablement dû à un exemplaire de pré-production. Le module est du 0.5, tous les rapports sont disponibles.

Enfin, la fixation (option) de l'aile, que PK annonce comme très bien conçue, ne nous a pas emballés, car pas très fiable.

### Agréables détails

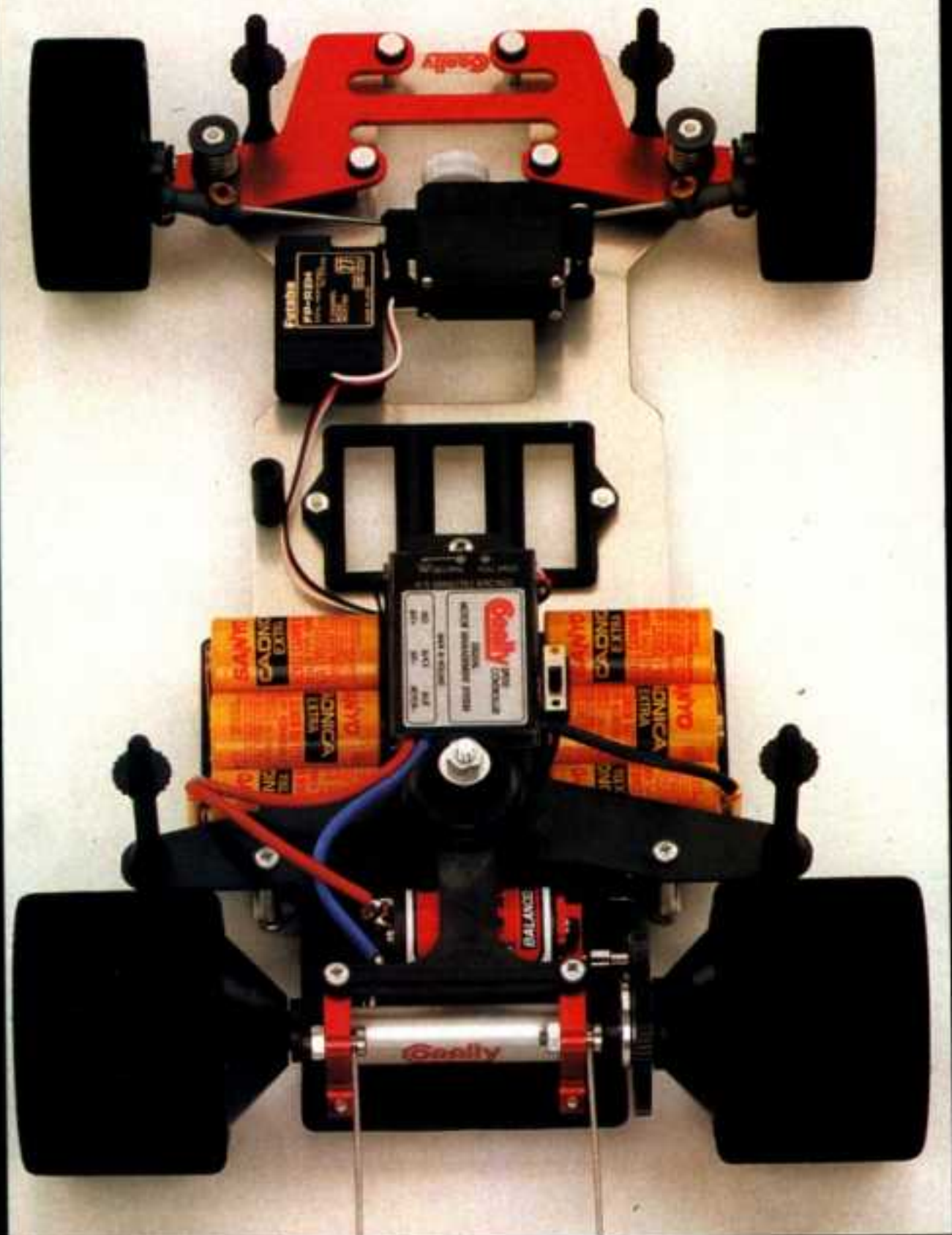
La finition est une chose que semblent apprécier les Hollandais. Tout se monte sans aucun problème, il n'y a aucune bavure, aucun point dur, nulle part. De nombreux détails montrent que la SP 10 n'est pas simplement une SP 12 qui a grandi. Par exemple, les excentriques qui viennent se loger les roulements AR sont plus profonds, de manière à ne pas prendre de jeu. Les plots de carrosserie qui existent en trois tailles, possèdent un insert métallique, afin de ne pas avoir un filetage susceptible d'être endommagé. Il ne faut pas oublier qu'en 1/10 piste, les vitesses et les masses sont nettement plus élevées qu'en 1/12. Enfin, détail qui a son importance, beaucoup de pièces sont communes avec la version 1/12, dans notre cas la SP 12. C'est très utile pour minimiser les stocks de pièces détachées.

### Sur la piste

Après les premiers tours de roues effectués à Lyon, nous avons fait un nouvel essai lors de la manche du championnat de France 1/12 courue à Toulouse-Blagnac. Traitement des pneus comme en 1/12 (AV à moitié, AR complet) et c'est parti. Comme moteur, nous avons choisi un 211 double, moteur d'entraînement pour le 1/12. La vivacité est étonnante, tout comme la stabilité, ce qui est rare. Chose à peine croyable, lorsque l'on connaît le 1/12, la SP 10 va plus vite ! Les chronos au tour tombent petit à petit, c'est vraiment un regal. En revanche, la couronne perd rapidement quelques dents, mais ce n'est pas un problème, le matériau sera changé sur les voitures de production. C'est d'ailleurs une des causes du retard pris dans les livraisons de SP 10. L'autonomie est bonne, puisque nous avons eu les 7'20", ce qui, là encore, est absolument excellent. Depuis, le temps peu élevé ne nous a pas permis de faire un essai sur une piste exténeure, mais les performances devraient être excellentes. Un train AV plutôt rigide et un train AR flottant ne peuvent que favoriser une bonne accroche arrière. Pour la directivité, il faudra de traiter progressivement les pneus AV et d'ajouter du débattement suivant le rayon des virages à négocier. De plus, un grand choix de pneus est proposé, tous montés et rodés sur jantes.

En conclusion, la Corally SP 10 nous a énormément plu, par sa facilité de pilotage, son entretien minime, et la qualité des matériaux employés. A vous de jouer à ses commandes.

Denis Blandin



tant, ou peuvent se loger (dans des bacs) jusqu'à huit éléments, par groupes de trois. La place pour les accessoires radio est plus que suffisante, sur le châssis ou la plaque radio en carbone. Le servo est solidement fixé. Le système de direction reprend l'idée du point unique (plus efficace, selon Corally) et le pincement est ajustable rapidement, sans avoir à démonter les solides chapes à boules. La garde au sol est réglable à l'AV par des rondelles et à l'AR par un excentrique. La chassé est également réglable.

Tout est monté sur roulements. Les quatre roues sont à démontage rapide par clips s'enlevant d'un tour de main. Les parties ne sont pas interchangeableables avec d'autres modèles de voitures. Les voies AV et surtout AR sont, comme l'empâtement sur les voitures américaines, ce qui nous a amenés à poser la question à PK. Ré-

ponse : nos tests ont prouvé qu'il s'agit d'un excellent compromis ! Apparemment, ils ne se trompaient pas (voir notre essai sur la piste). Le diff à billes est superbement réalisé, comme son homologue en 1/12. Même sorti à fond, il reste hyper-

### Auto 8 « plus » :

- Superbe qualité de réalisation.
- Performances.
- Voiture montée.
- Pratiquement sans entretien.
- Prix attractif.

### Auto 8 « moins » :

- Fixation aileron.
- Couronne fragile.