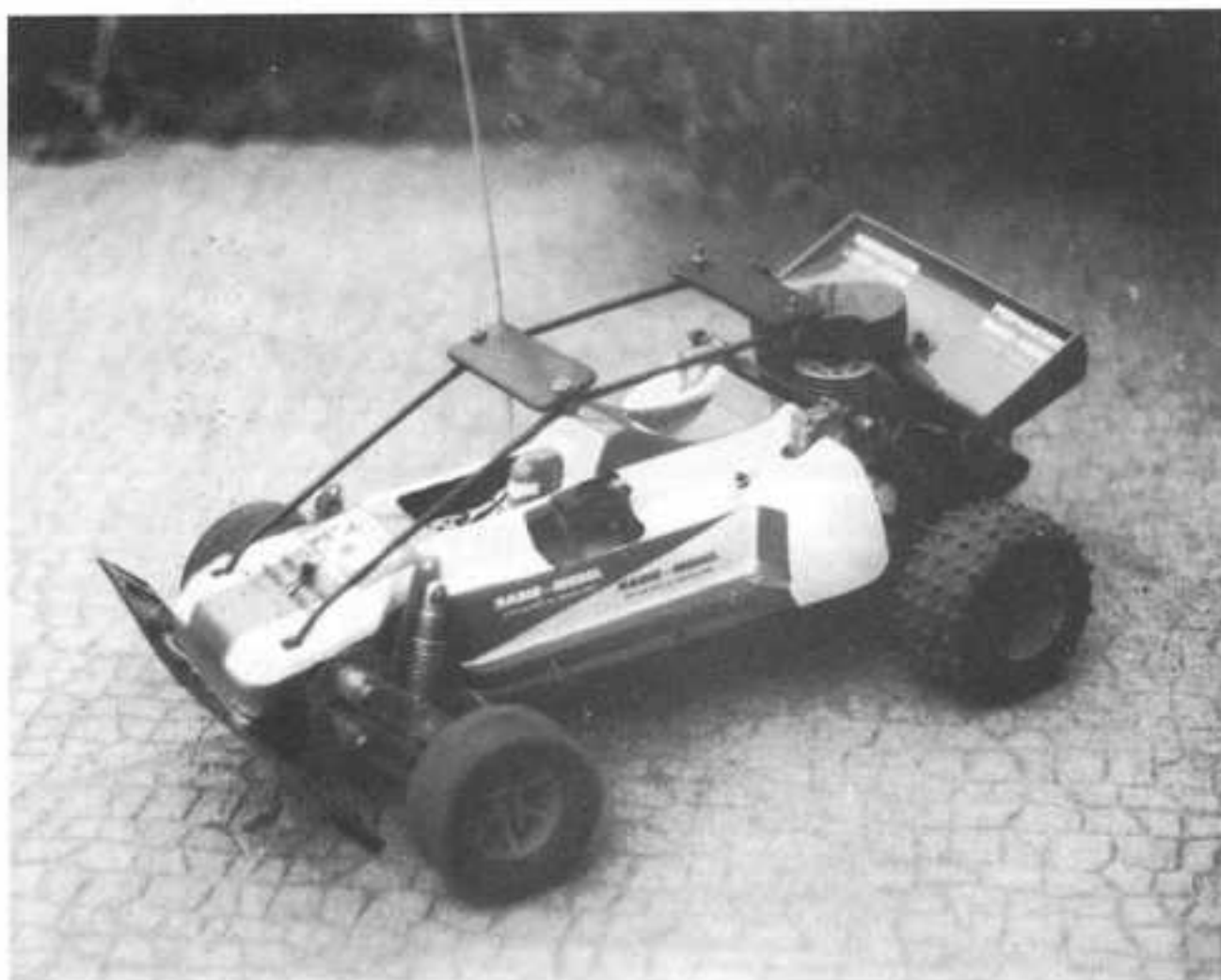


CELUI-LÀ NE FAIT PAS QUE LE BONHEUR DES DAMES LE MACHO 4X2

Déjà sacré champion de France 4x2 avec Jean-Marie BAILLY en 1984, le Macho n'a plus rien à prouver et, bien préparé, ce buggy peut vous permettre d'obtenir d'excellents résultats lors de vos sorties dominicales.

Textes : Didier MARSAUD. Préparation : Jean MONTANE

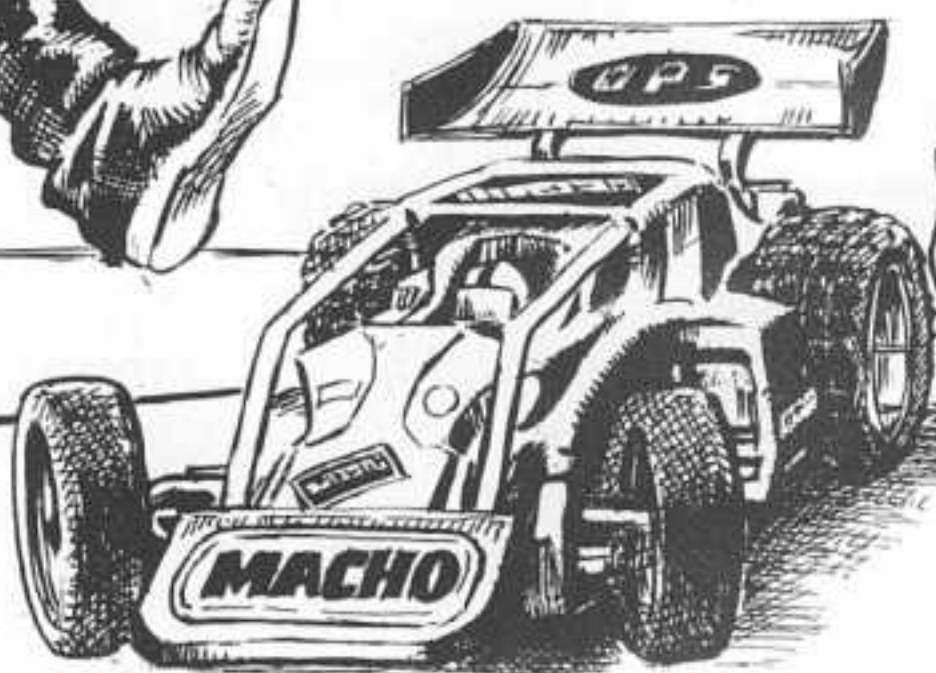


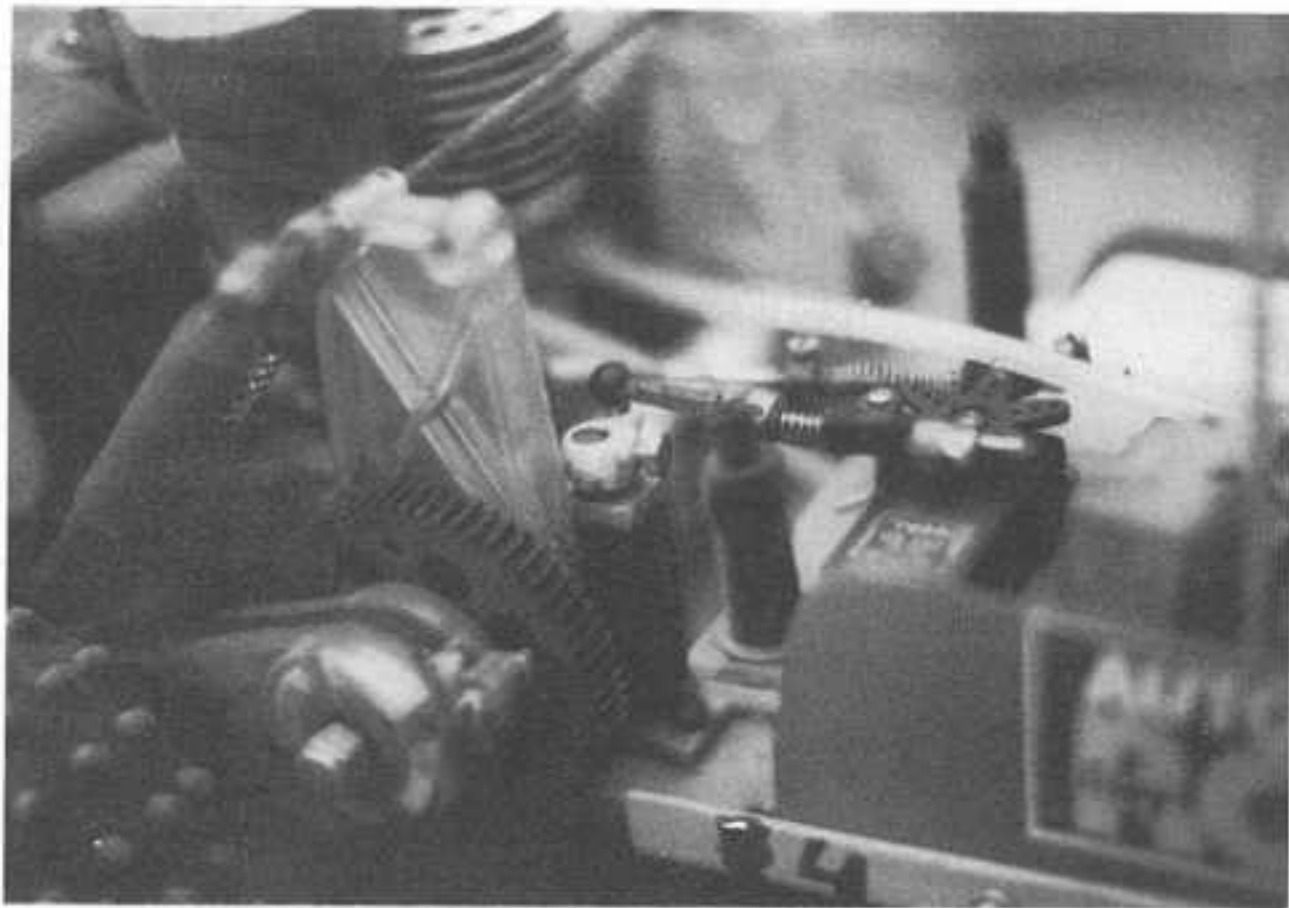
Le Macho est distribué actuellement en plusieurs versions, de l'Enduro 3,5 qui constitue la version de base, au Sprint qui est le modèle de haute compétition, en passant par le Top-Racing et le Solara. Ces différentes versions ne diffèrent qu'au niveau des équipements et ceci permet au débutant de démarrer avec un modèle bas de gamme à un prix réduit, puis au fur et à mesure des anniversaires et autres occasions (dis mamy, tu me payes un dif...) d'ajouter les kits qui le transformeront en une véritable voiture de course. Comme vous pouvez le voir, il y en a pour tous les goûts et pour toutes les bourses.

Malheureusement, il ne suffit pas pour gagner une course de disposer de la voiture de J.-M. Bailly, encore faut-il la préparer très soigneusement. Et pour cela, ne vous inquiétez pas, AUTO-RCM est là. Cette préparation ayant pour but la compétition, nous prendrons comme base le Macho Sprint qui est la version équipée du différentiel, de 6 amortisseurs hydrauliques, entièrement sur roulements, avec les bras avant et arrière en Lexan.

Tiens, au fait, tant que nous parlons du Lexan, je vous rappelle qu'il est formellement déconseillé de nettoyer les pièces en Lexan avec du trichloréthylène, car il

LA GLASSE!
VOUS NE
TROUVEZ PAS?!!





Les nouveaux paliers de différentiel en lexan sont très solides.

se produit alors une réaction chimique qui détruit les pièces en question. De même, il ne faut jamais utiliser de freine-filet sur des pièces en Lexan.

Le châssis

Depuis toujours, le point faible du Macho a été son châssis qui avait une fâcheuse tendance à se plier lors des rencontres imprévues avec des obstacles qui n'auraient jamais dûs se trouver devant votre voiture (classique, l'excuse ?). Vous disposez alors de deux solutions : soit vous renforcez l'ancien châssis à l'aide de longerons qui seront fixés sur les bords intérieurs du châssis (des barres carrées de 5 mm de côté conviennent parfaitement), soit, deuxième solution, vous vous offrez le nouveau châssis du Macho 4x4. Ce nouveau châssis est renforcé par une nervure centrale et ne devrait pas normalement se plier. De plus, celui-ci est anodisé couleur or et donnera un super-look à votre bolide. La solution idéale est de monter le nouveau châssis et de le renforcer comme sur les photos. Le Macho ne dispose pas de platine-radio et il n'est donc pas possible de démonter rapidement l'installation radio pour le nettoyage. Vous trouverez sur la page suivante le gabarit d'une platine radio, à réaliser en époxy, qui résoudra ce problème. Tant que vous y êtes, vous pourrez remplacer le réservoir d'origine par un réservoir S.G., ou mieux un réservoir en métal, qui sont beaucoup plus étanches et plus pratiques pour les remplissages rapides.

Le train avant

De type bras tirés, ce train demande très peu de préparation. Simplement, il est recommandé de percer les étriers et les axes de fixation qui s'emboîtent dans les bras et de les goupiller avec une goupille

méca nindus au niveau de l'étrier. Vous éviterez ainsi les déboîtements intempestifs des étriers.

Le Macho est livré, dans la version qui nous intéresse, avec deux amortisseurs hydrauliques non réglables à l'avant. Si vous désirez pouvoir régler l'amortissement du train avant, il vous suffit de remplacer les amortisseurs Siccom par des amortisseurs de Romax ou de Presto, qui présentent l'avantage d'être réglables très rapidement. Vous pourrez ainsi régler l'amortissement de votre bolide en fonction des pistes et éviter les excès de sur ou de sous-virage. Pour monter ces amortisseurs, il vous suffira d'élargir légèrement le train avant avec quelques rondelles placées sur les axes, entre les bras et les pattes de fixation (voir photos).



De même, pour un usage en compétition, il est obligatoire de remplacer les biellettes en corde à piano par de véritables biellettes montées avec des rotules. Ceci vous permettra d'obtenir des réglages beaucoup plus précis et plus fiables.

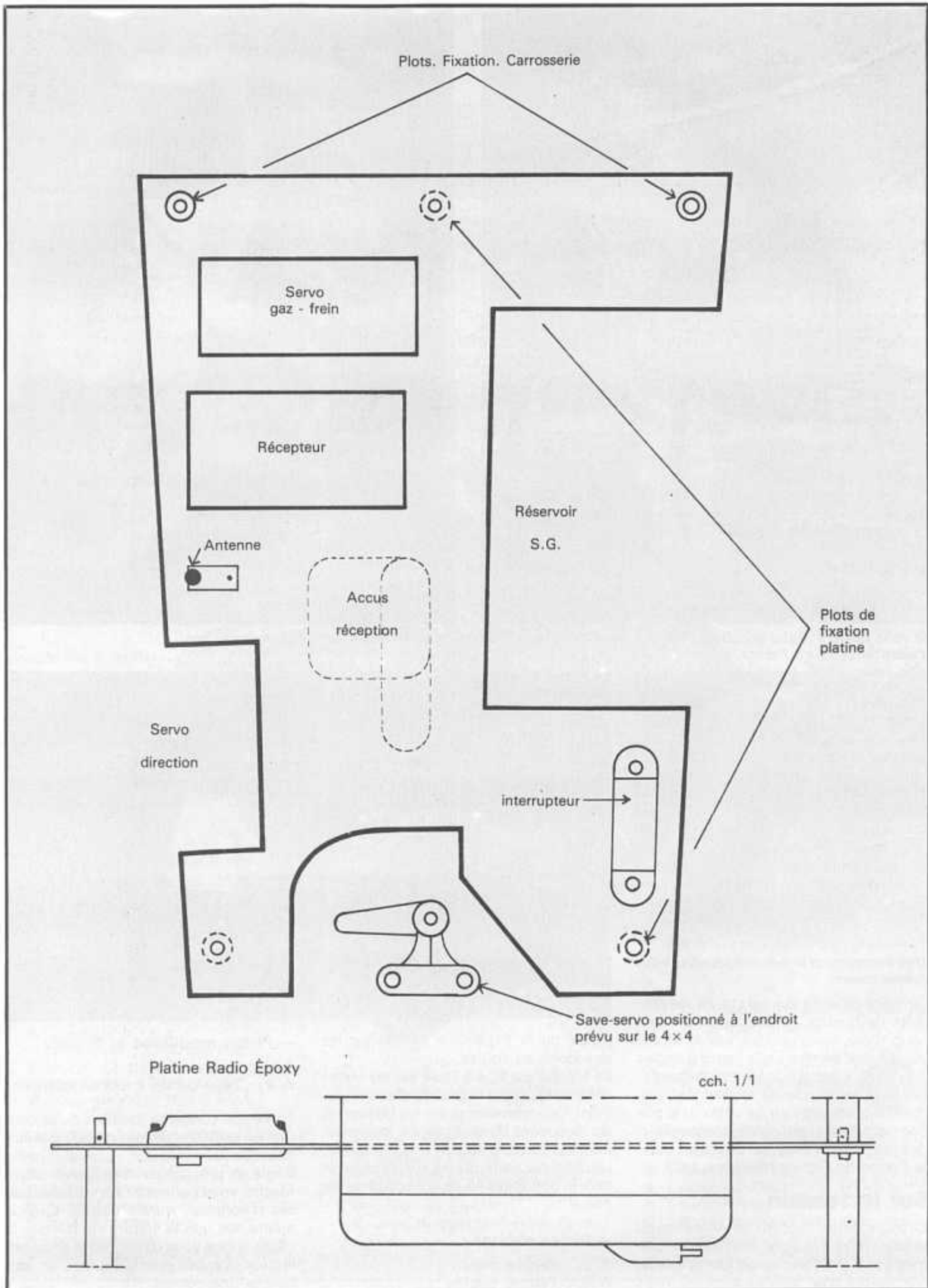
Le train arrière

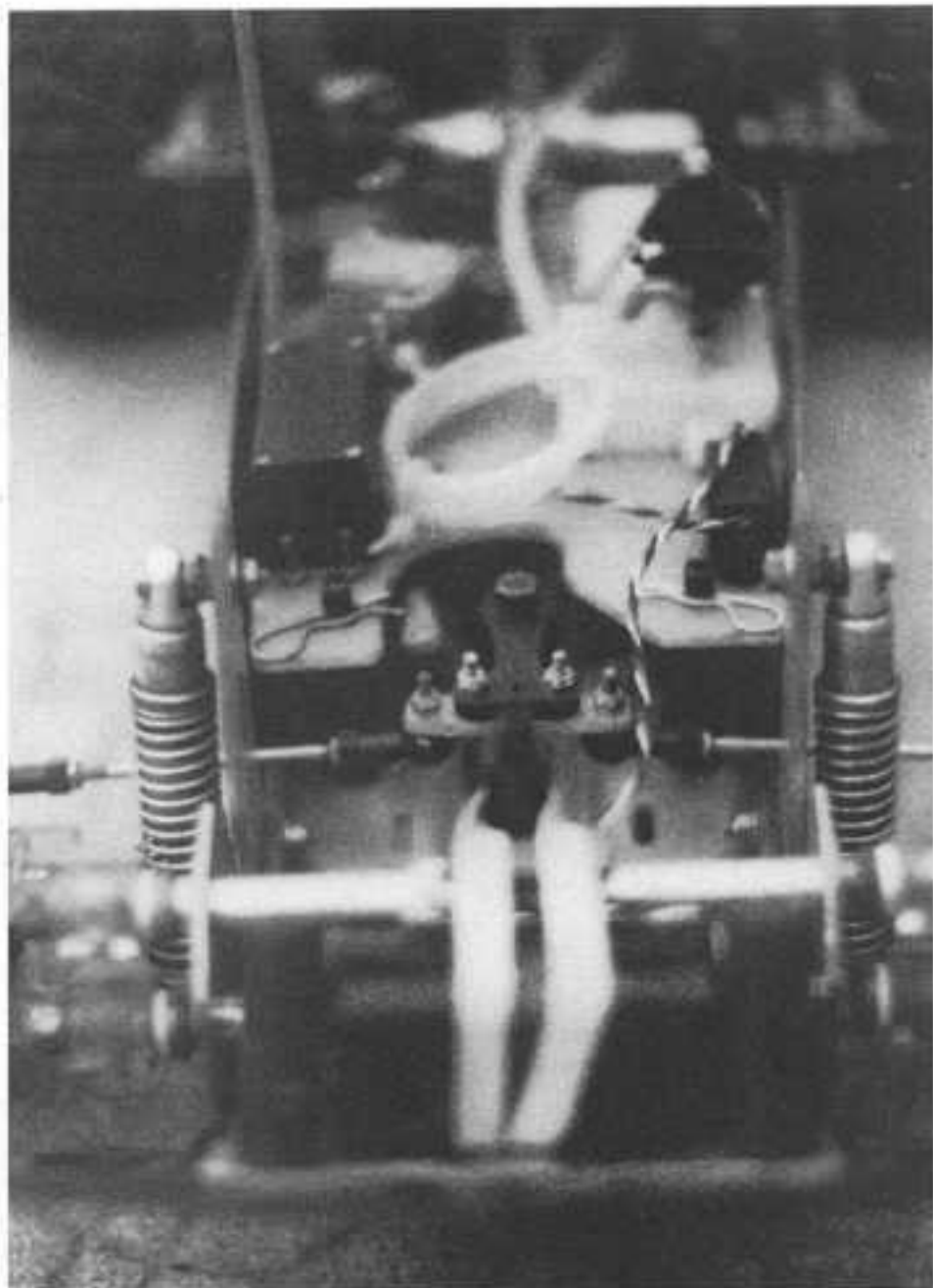
Dans le cas où vous aurez choisi de monter le châssis du 4x4, je vous conseille de monter de même les paliers de différentiel en Lexan du 4x4 qui sont très solides, les anciens ayant une fâcheuse tendance à se casser au ras de la colonne de support des amortisseurs. Pour monter ces paliers, vous devrez élargir les trous de fixation du palier opposé au côté couronne de 3 mm vers l'extérieur. Attention à ne pas se tromper de côté.

La partie la plus délicate consiste à préparer le différentiel. Ceux-ci sont en effet très fragiles et posent pas mal de problèmes au niveau du serrage des pignons. Vous devrez donc démonter entièrement le différentiel puis le dégraisser très soigneusement au trichlore. Ensuite, avec une clé B.T.R. neuve (pour ne pas abîmer les vis très fragiles), vous devrez desserrer chaque pignon puis le resserrer avec un freine-filet fort (loctite rouge par exemple). L'idéal serait bien entendu de mater ces vis, mais il s'agit d'une solution irréversible qui ne permettra plus de démontage de ces pignons. A vous de juger. Il suffira ensuite de remonter le différentiel avec une graisse assez épaisse (Castrol...)

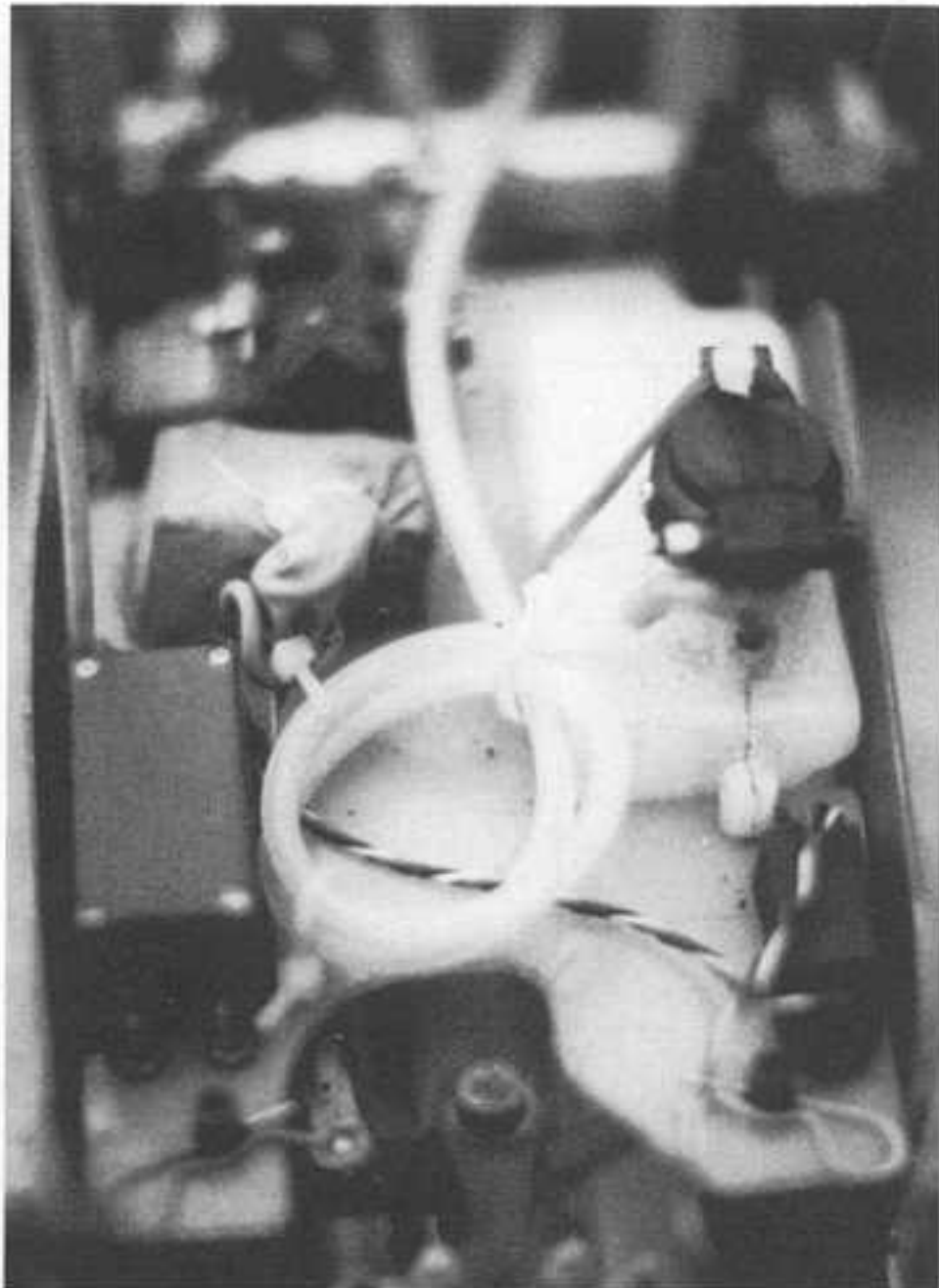
Et le reste

Pour terminer, encore quelques trucs. Lorsque votre voiture est entièrement montée, vous pouvez mettre sur toutes les vis du châssis, une petite goutte de vernis à ongles (en haut à droite dans





Si vous tenez à régler vos amortisseurs avant, il est possible d'adapter ceux du Presto.



Installation de la radio sur la platine.

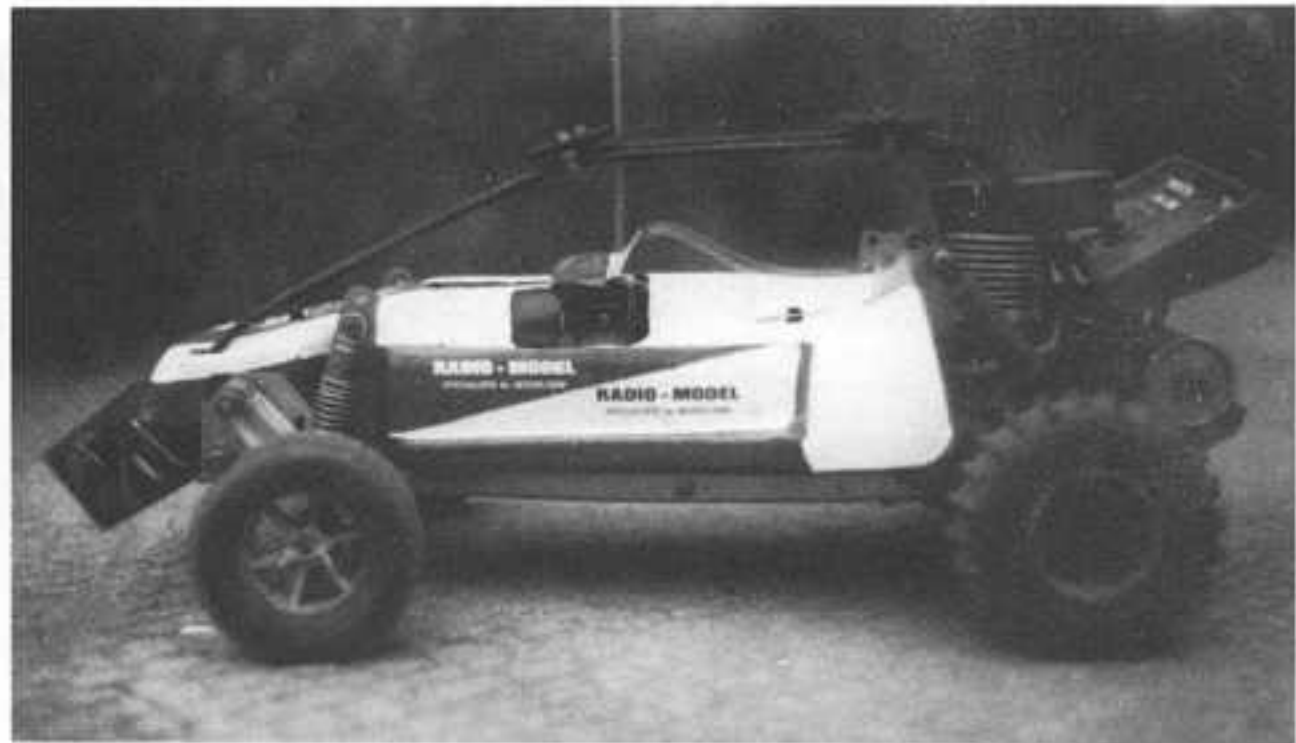


Une astuce pour le démontage rapide des jantes avant.

l'armoire où votre femme stocke ses produits de beauté...). Ensuite, d'un seul coup d'œil, vous pourrez voir si toutes vos vis sont serrées : si le vernis à ongles est cassé, c'est que la vis est desserrée. De plus, vous pouvez réaliser des plaques de protection sur les côtés de la platine (voir photo) qui protégeront celle-ci des projections de boue (rappelez-vous la Coupe de France Millésime 1983...).

Sur le terrain

Cette préparation, comme vous avez pu vous en rendre compte, n'a pas pour premier but d'améliorer les performances du Macho qui sont déjà excellentes, mais



plutôt de le fiabiliser afin d'éviter les abandons en course.

Le Macho est très à l'aise sur les pistes défoncées où ses capacités d'amortissement font merveille et sur les bosses où les réceptions de sauts sont excellentes. Pour les pistes plates et poussiéreuses, vous devrez assouplir les suspensions et faire le bon choix en ce qui concerne les pneus :

— Pistes sèches ;

A.V. : Yankee mou
A.R. : Techno-Racing

— Pistes mouillées et herbes :

A.V. : Yankee dur
A.R. : Type Garbo à tétines inclinées.

En ce qui concerne le choix de la couronne, la plus intéressante semble être la 64 dents.

Réglé et préparé de telle façon, votre Macho vous permettra de viser les places d'honneur, mais n'oubliez tout de même pas que la voiture ne fait pas le pilote et que vous devrez vous entraîner le plus possible pour peut-être un jour gagner une course.