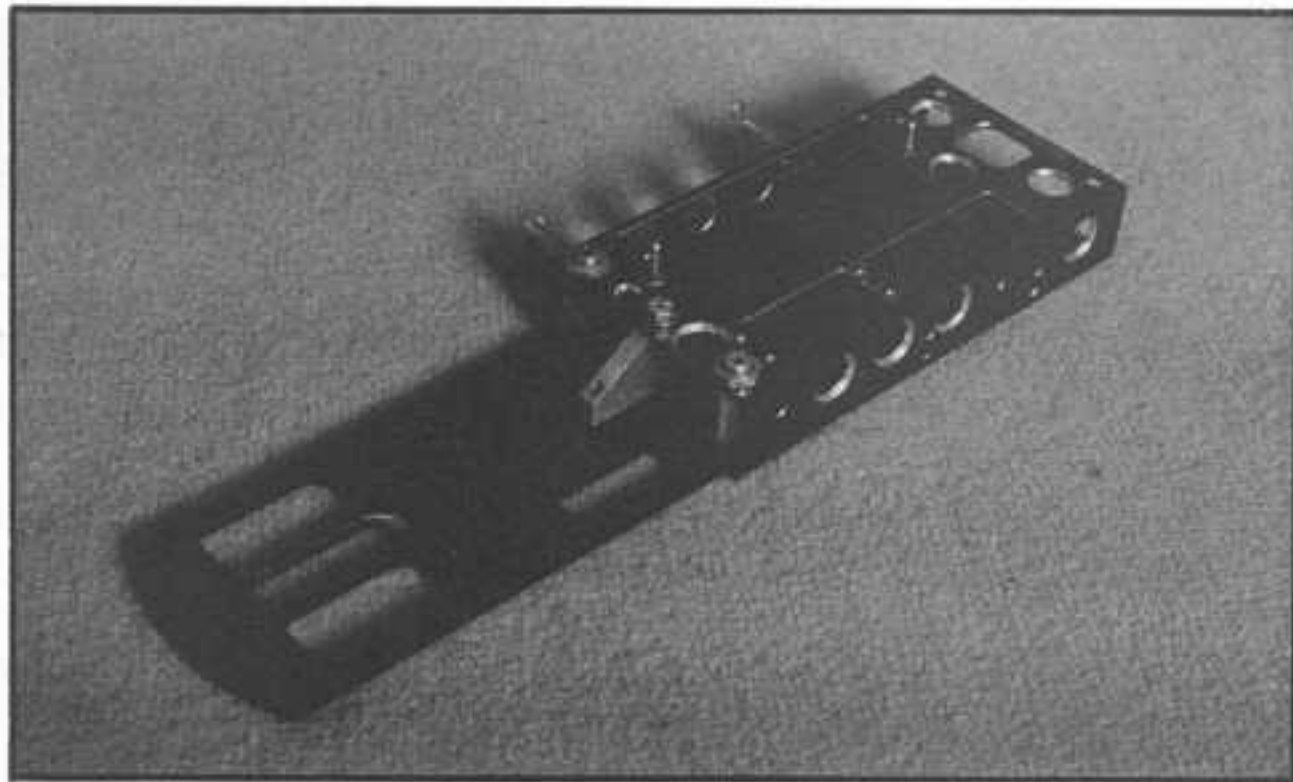




Vous avez tous vu quelque part cette publicité qui vous incite à penser à un dessert que vous aura préparé votre mamie préférée, aussi l'ai-je utilisée en guise de titre pour vous parler un peu de la Nova de chez P.B.

Denis Sallé.

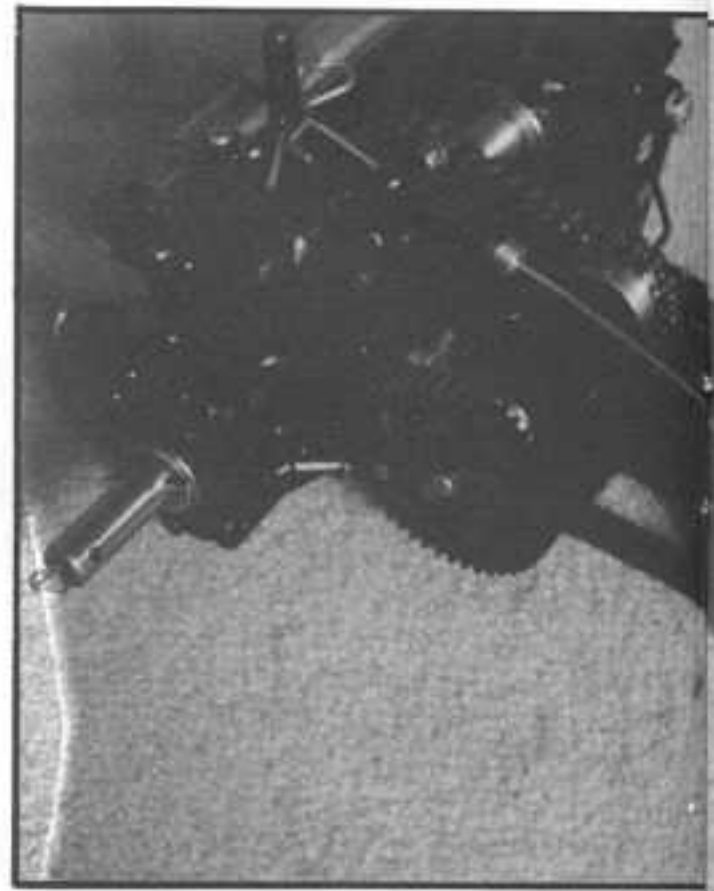


Il est possible d'alléger le châssis de la Nova... Notez la plaque moteur légèrement meulée vers le passage de chaîne.

La seule voiture de piste qui ait changé cette année, on n'en a pas tellement parlé dans votre revue adorée ! Bien sûr, l'essai a été fait dans le numéro spécial d'Auto-RCM (toujours disponible, d'ailleurs), mais Jean-Paul Calandreau s'est contenté de vous présenter l'auto et son montage, ne s'étendant pas sur les réglages et les

éventuelles améliorations, le temps froid et pluvieux à l'époque, l'ayant empêché d'en faire l'essai complet sur la piste. Pour combler cette lacune, je vous propose donc de nous repencher sur cette auto qui s'est bien défendue dans les courses de Championnat de France cette année.

Par rapport à l'Alpha que nous avons



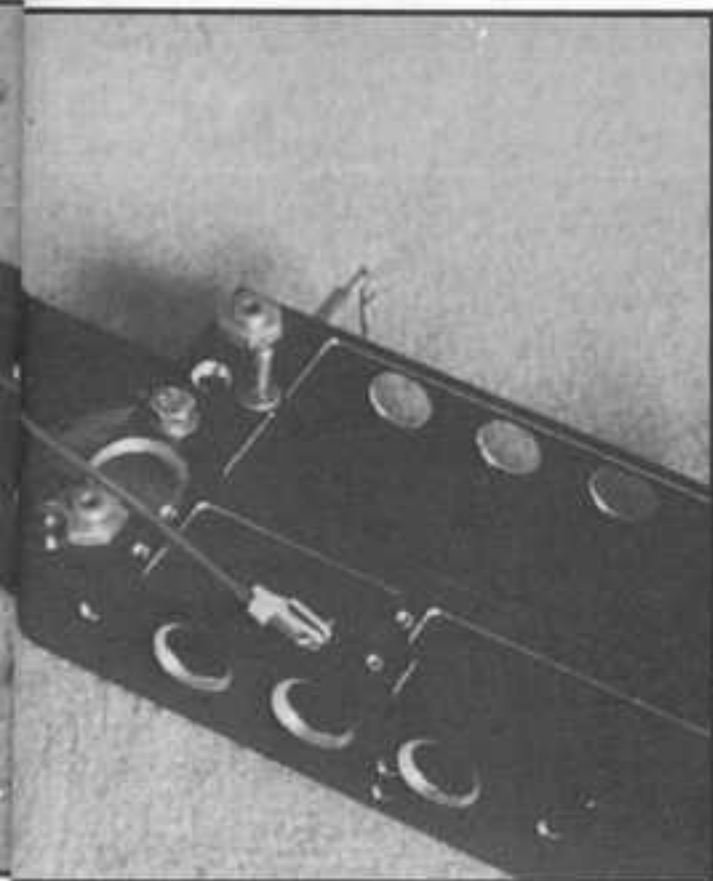
connue précédemment, la modification qui passe pour la plus importante est l'apparition d'un « caisson » à la place du traditionnel châssis. Beaucoup ont pensé tout de suite que l'auto serait plus rigide (c'est vrai) et plus solide (c'est faux). En effet, le fait d'avoir une grande rigidité du « châssis » rend les autres parties plus vulnérables en cas de choc. Il faut bien que quelque chose se torde, et comme ce n'est pas le caisson (bien qu'il puisse se vriller, mais cela se ramène très bien), c'est bien souvent la plaque arrière qui fait les frais de l'opération.

En règle générale, il vaut mieux éviter les chocs (c'est valable aussi pour les autres modèles) et d'après David Lecat une plaque arrière dans une matière plus résistante devrait faire bientôt son apparition, pour remplacer celle qui se tord et qui rend votre auto impilotable.

Beaucoup, disais-je, ont surtout vu le caisson, mais les grosses modifications sont la réduction de l'empattement (distance qui sépare les roues arrière des roues avant, l'apparition de ressorts hélicoïdaux à la place des traditionnelles barres de torsion, et l'utilisation d'un amortisseur rendant les roues interdépendantes à l'arrière.

L'empattement

C'est surtout lui qui a profondément modifié le comportement de la voiture, la rendant beaucoup plus directive, plus maniable, moins sous-vireuse que la « défunte » Alpha. L'auto est plus courte de presque un centimètre, mais reste plus longue que la SG d'environ deux millimètres, il peut arriver qu'elle sous-vire à peine, mais le pilotage de la voiture reste des plus agréables. L'inconvénient est le manque de place lors de l'installation d'un résonateur un peu long (genre OPS) le pneu avant ayant tendance à toucher le pot lorsque vous braquez à gauche.



Le train arrière monté : Notez les fixations de la biellette de rigidification sur la cellule arrière et sur le caisson.

Le train avant

Il paraît complètement changé, bien que les triangles et les fusées soient rigoureusement les mêmes, grâce notamment à l'utilisation du bloc plastique qui poursuit le caisson jusqu'à l'avant de la voiture et à l'apparition d'un système de suspension complètement différent.

Le bloc avant

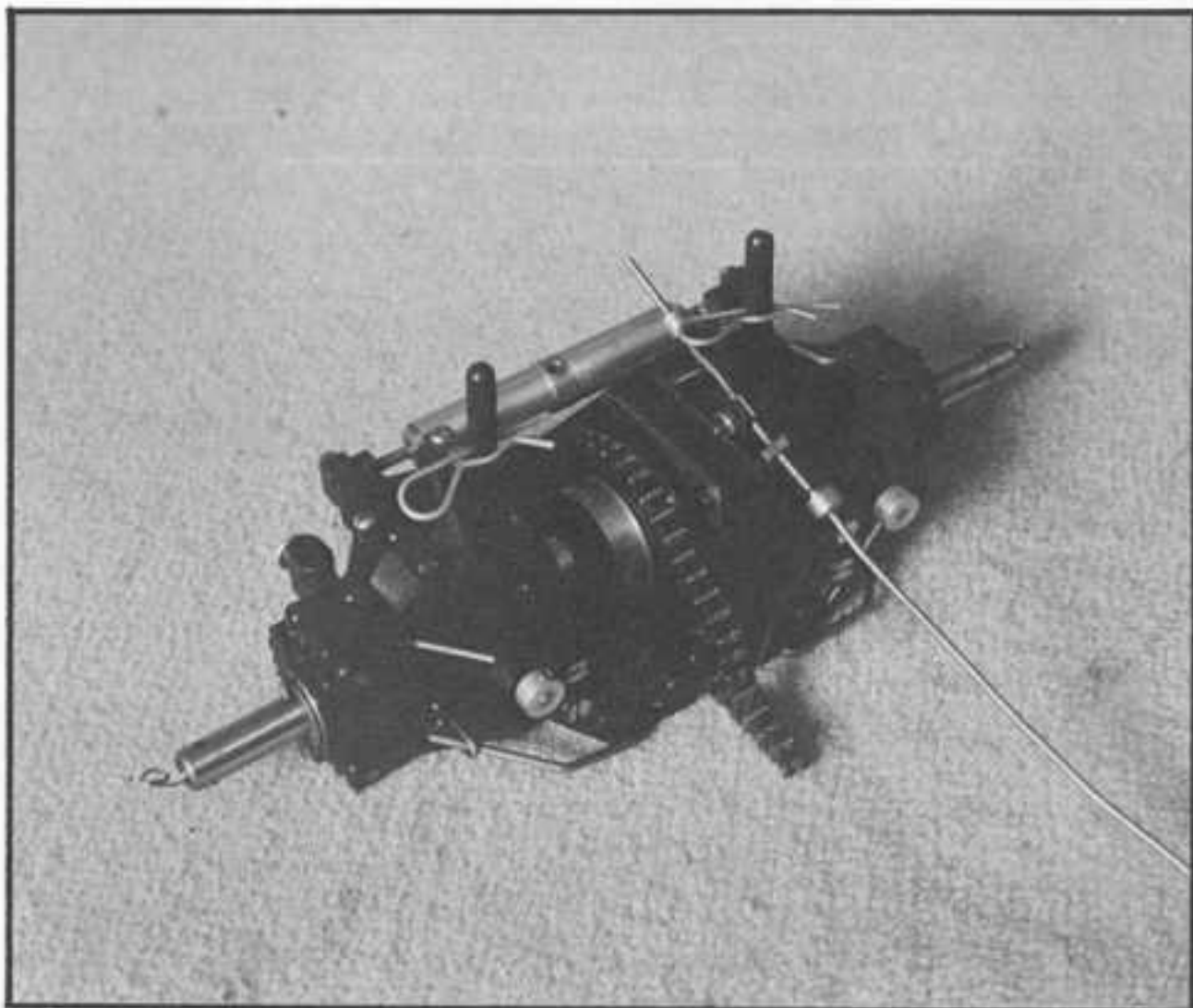
Il contribue à la rigidité du caisson en s'enboitant à l'intérieur et intègre parfaitement le pare-choc améliorant ainsi la garde au sol de la voiture. Le démontage du train avant complet est très rapide et aisé. Ce bloc qui peut s'avérer fragile l'hiver résiste parfaitement aux chocs quand la température est plus douce.

Son principal inconvénient est de ne pas rendre facile le réglage de la chasse, le démontage d'un triangle peut également poser des problèmes, mais en principe il est assez solide.

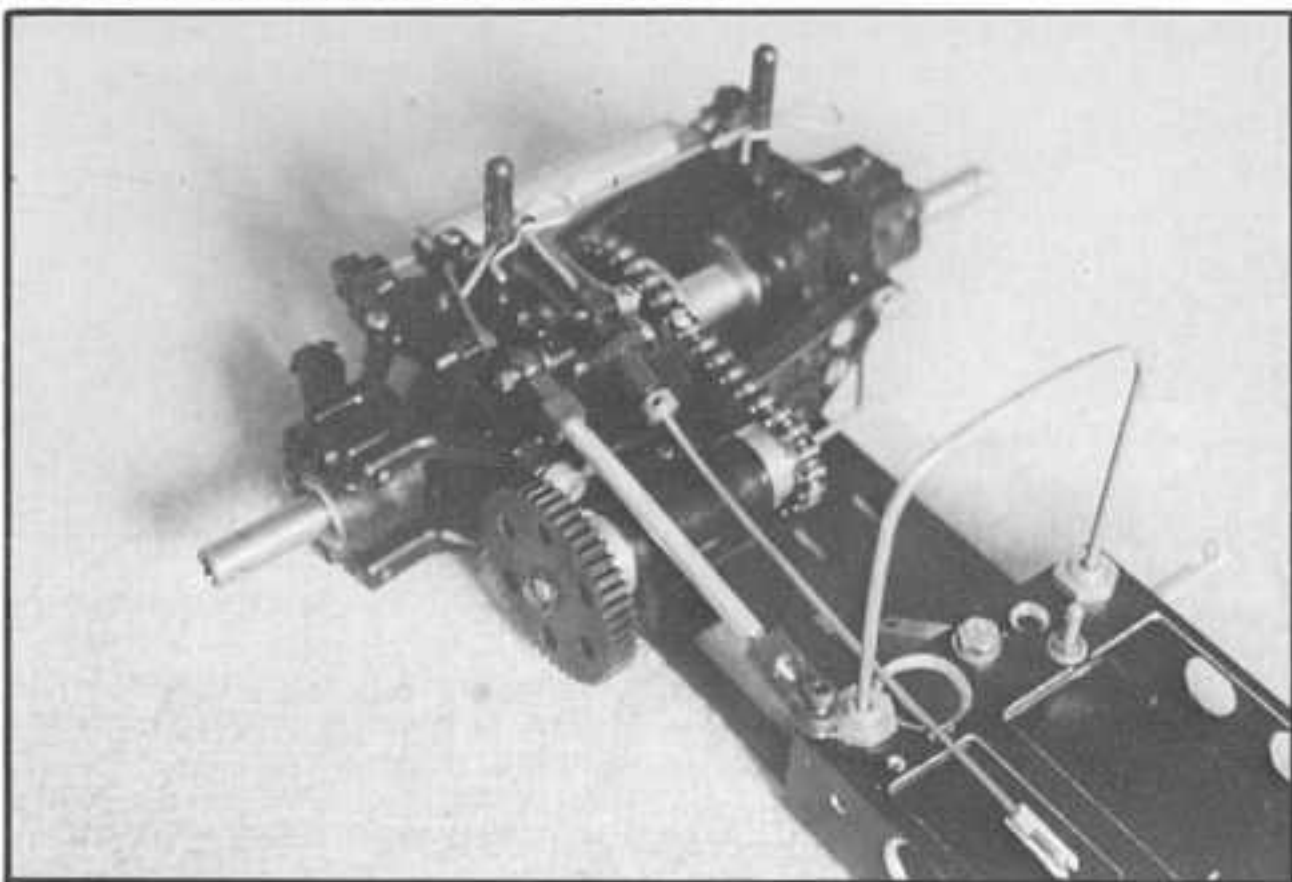
Suspension avant

Sur les photos cela paraît parfait. Petites molettes, extra ! Sur le terrain ce n'est pas évident dans la mesure où les molettes ne tournent qu'avec une pince. L'autre problème, toujours dans les chocs (en général on a moins de problème lorsque la voiture reste dans le placard), est la fragilité de ces tiges qui servent à régler la suspension et qui se tordent (et se détordent) facilement.

Surveillez donc ce point qui peut être la cause d'un mauvais comportement de votre auto et montez correctement l'amortisseur qui, s'il touche le bloc en appui, peut les tordre.



Le train arrière, rigoureusement identique à celui de l'Alpha, mis à part le système de fixation rapide des jantes et l'amortisseur.



La biellette montée qui ne gêne ni le démontage de la couronne, ni celui du moteur.

Comment régler la suspension à l'avant

Si vous suivez la notice de montage et suivez les réglages d'origine, vous risquez d'avoir une voiture qui louvoie légèrement, les ressorts de suspension n'étant pas assez durs.

Pour éviter ce phénomène, j'ai noté l'apparition de ressorts un peu plus longs et David Lecat ainsi que Daniel Simard utilisaient une cale qui vient entre la molette et le ressort, permettant de le durcir un peu plus. J'ai, par ailleurs, utilisé des ressorts dénichés par M. Torrès de Mont-

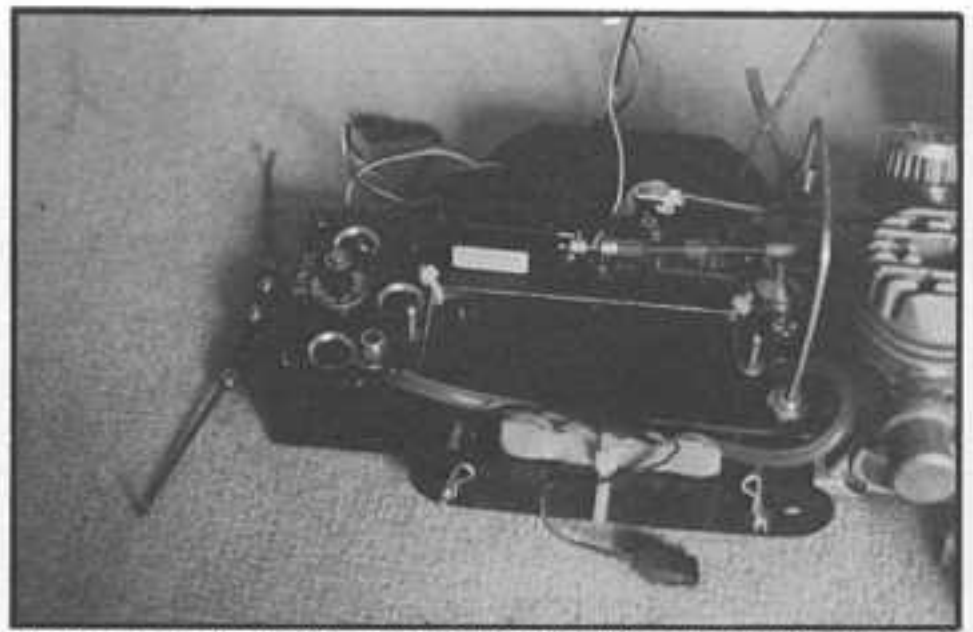
pellier (si, si, c'est un noble) beaucoup plus résistants en compression, qui confèrent à l'auto un comportement tout à fait sain (j'ai pas dit sein !).

Voilà, dur, dur, dur !

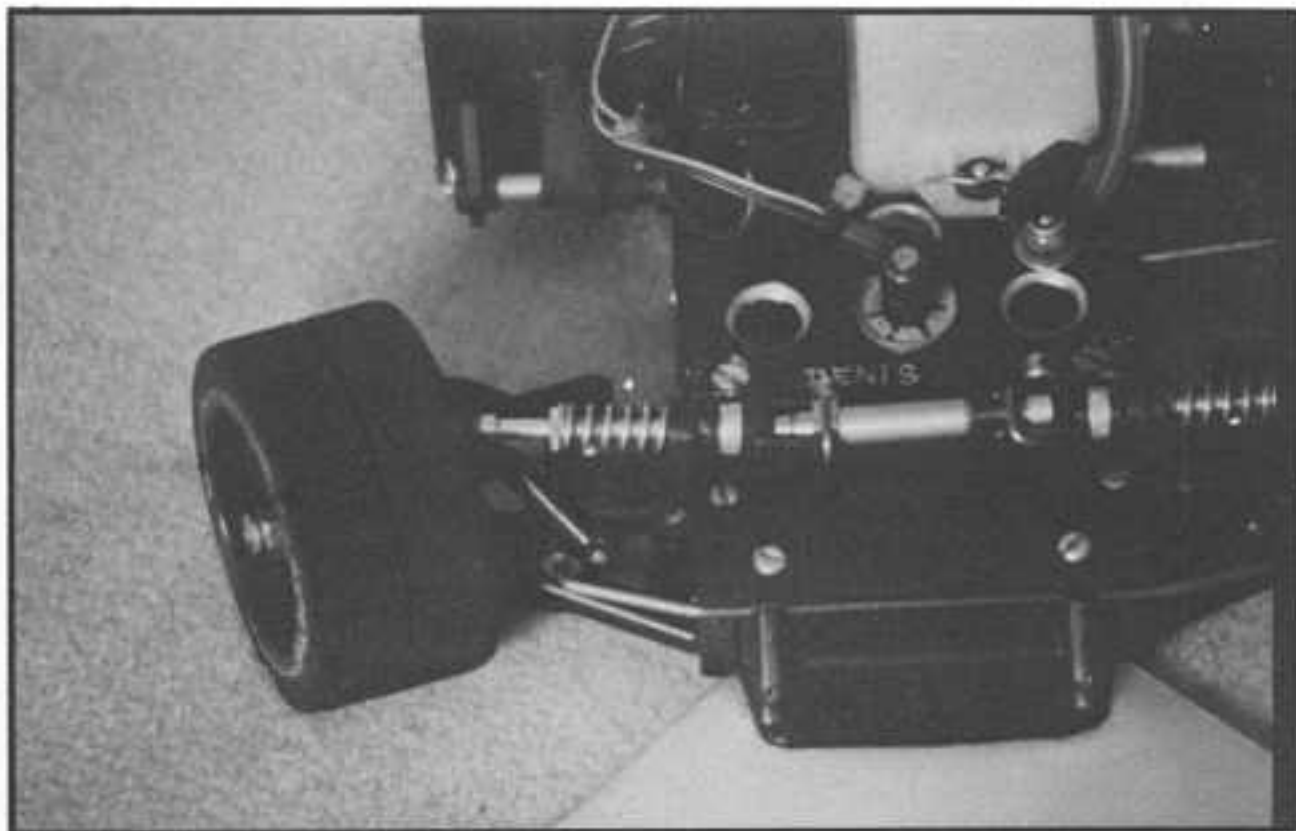
Pour le pincement, comme d'habitude, ni trop, ni trop peu, comme sur l'Alpha. Pour résumer, votre souci sera de durcir les ressorts de suspension, pour la garde au sol, vous jouerez sur la molette comprimant le petit ressort en fonction du diamètre de vos pneus et vous devrez faire attention à l'état de vos biellettes d'amortisseurs.



Le sauve-servo. Notez la tringle très simple qui le relie au servo.



Tout est monté sauf la cellule avant : la tringlerie reliée au servo de direction sans le moindre serre-câble, l'accu est côté échappement, la durite maintenue sous la platine.



Les ressorts plus fermes de M. Torrès.

Le train arrière

C'est exactement le même que celui de l'Alpha et mon premier souci fut de vérifier que le pincement soit bien indispensable. L'empattement plus court de la voiture aurait pu permettre de le supprimer. Après avoir essayé de l'enlever, de le remettre (le même jour et sur la même piste), j'ai trouvé que la voiture est beaucoup plus stable avec, et d'ailleurs tout le monde l'a conservé.

L'amortisseur

Extrêmement efficace et très fiable dans le temps. Malgré le fait qu'il soit plus lourd que les deux anciens réunis, il est nettement mieux car son fonctionnement reste très constant dans le temps, et aucune fuite n'est à signaler.

Et la tige ?

Comment utiliser la petite tige qui permet, lorsqu'on l'utilise, d'avoir un fonctionnement traditionnel, c'est-à-dire chacune des roues amortie indépendamment et qui, lorsqu'on la supprime, permet d'avoir une interdépendance entre

les deux roues venant en contre-effet de la barre antiroulis ?

Quand votre train arrière tient énormément, lorsque la voiture sous-vire trop à votre goût, ou lorsque vous frisez le tonneau, il vaut mieux la mettre.

Quand l'arrière vous paraît instable, il vaut mieux la supprimer. En fait, ne cherchez pas à savoir si Pierre, Paul ou Jacques l'utilisent, car tout dépend des pneus que vous montez. David Lecat ne la met pas, Bernard l'utilise et tous deux vont très vite.

Pour en finir avec le train arrière, j'ai tenté de le rigidifier en le reliant par l'intermédiaire d'une biellette au caisson. Ceci demande que la biellette soit parfaitement ajustée en longueur. La mienne était trop courte d'un millimètre et la plaque moteur après avoir chauffé s'est déformée toute seule.

Par contre, sur un très gros choc, elle m'a permis de ne pas tout plier comme cela aurait été le cas sans sa présence. A mon avis, ce peut être une bonne chose en attendant les plaques plus solides qui devraient apparaître.

Disposition radio

Accus à gauche, ou accus à droite, récepteur côté pot ou non ?

Au départ, la voiture est conçue de façon à ce que l'équilibre et la répartition des masses soient parfaits. Seulement deux choses m'ennuient sur cette auto.

Le fait que l'équilibre esthétique n'existe pas, puisque d'un côté on a le petit accus et de l'autre le récepteur plus gros et le pot complètement déporté, et le fait que le récepteur soit près du pot, soumis à des températures assez élevées.

Au début de l'utilisation de la Nova, beaucoup de ses possesseurs furent victimes de problèmes radio. Que ce soit à cause de la proximité du pot, n'a pas été formellement démontré, puisque certains ont conservé le montage d'origine sans problème, mais depuis que le récepteur est passé à droite du caisson ceux qui étaient ennuyés ne le sont plus.

Je préfère donc le monter à la place de l'accus et vice-versa, l'équilibre des masses n'étant pas changé, de plus l'équilibre esthétique est rétabli, le pot étant plus près du caisson et le récepteur disposé à plat.

Voilà, je pense avoir à peu près fait le tour de la voiture ou tout au moins de ce qui peut poser des problèmes. Ce dont je ne vous ai pas entretenu est similaire à ce qui se trouve sur l'Alpha. Dans l'ensemble, la voiture est beaucoup plus vive et directionnelle, ce qui peut surprendre au début, mais son comportement est fantastique sur la piste. Elle demande, par contre, un peu plus d'attention, dans la mesure où les réglages de la suspension, surtout à l'avant, modifient énormément les réactions de l'auto, vous permettant ainsi de l'adapter à vos pneus, au circuit, à l'adhérence, et mérite que vous jetiez un coup d'œil fréquent à l'état de vos tiges de suspension (toujours à l'avant) et à l'état de la plaque arrière qui ne doit pas être vrillée. Je vous l'ai dit, la voiture est très efficace, reste à utiliser tout son potentiel, mais là, c'est une autre histoire... qui ne dépend que de chacun de nous !