

l'Alien contre attaque



Texte et photos : D2R2

Après le rock n'city, le rock en Vega et le Zerda, produits qui à leur époque avaient une bonne longueur d'avance sur les autres modèles, voilà venue, des profondeurs de l'espace, l'Alien Mid 4, parée d'une carrosserie révolutionnaire aux formes aéro-dynamiques inspirée des films de science fiction les plus fous.



«La saga hirobo continue»



Fans de la BD attachez vos ceintures !!! Votre rêve devient réalité, allongés confortablement devant le tableau de bord, prêts aux pires situations et à toutes catastrophes, sur cette petite planète bleue inaccueillante pour notre magnifique tout-terrain de l'an 2002.

Check list avant le départ :

- *contrôle énergie*..... OK
- *réservoir ionique*..... OK
- *servo contrôleur*..... OK
- *rétro frein magnétique*... OK
- *pression d'huile moteur*.. OK
- *transmission puissance*.. OK
- *transmetteur*..... OK
- *récepteur*..... OK

STOP ! Revenez sur terre, si la technologie extra-terrestre ne vous fait pas peur, dans quelques heures, vous pourrez reprendre votre rêve là où nous l'avons laissé, en attendant suivez le guide.

L'Alien fait partie des 4 x 4 les plus faciles à monter.

La notice de montage par images est la formule la plus appréciée par les



débutants. Toutes les pièces détachées sont dans des petits sachets numérotés.

Agréable surprise, toutes les pièces en rotation sont montées sur roulements à billes (12 au total, il n'en faut pas plus) avantage non négligeable. Nous retrouvons comme sur le Zerda la grande courroie, reliant les 2 cellules, bien guidée par 2 tendeurs montés sur roulements, surdimensionnés pour leur utilisation, mais cela améliore considérablement l'autonomie.

Par contre la courroie de transmission arrière partant du différentiel est supprimée, remplacée par une cascade de pignons qui apportent un surplus de liberté à la transmission. De ce fait, le moteur est devant l'essieu arrière fixé sur un support en aluminium de forte épaisseur jouant le rôle de radiateur.



La position centrale du moteur et de la batterie donne une excellente tenue de route et favorise la motricité lors des transferts de masse à l'accélération.

Les amortisseurs hydrauliques de très bonne qualité absorbent parfaitement les dénivélations.

L'épure de suspension, bien pensée, permet tous les réglages pour un tout-terrain dit de compétition.

Seule la direction est un peu dure, il aurait été souhaitable de faire plus simple, mais après quelques pacs d'accus, cela est vite oublié.

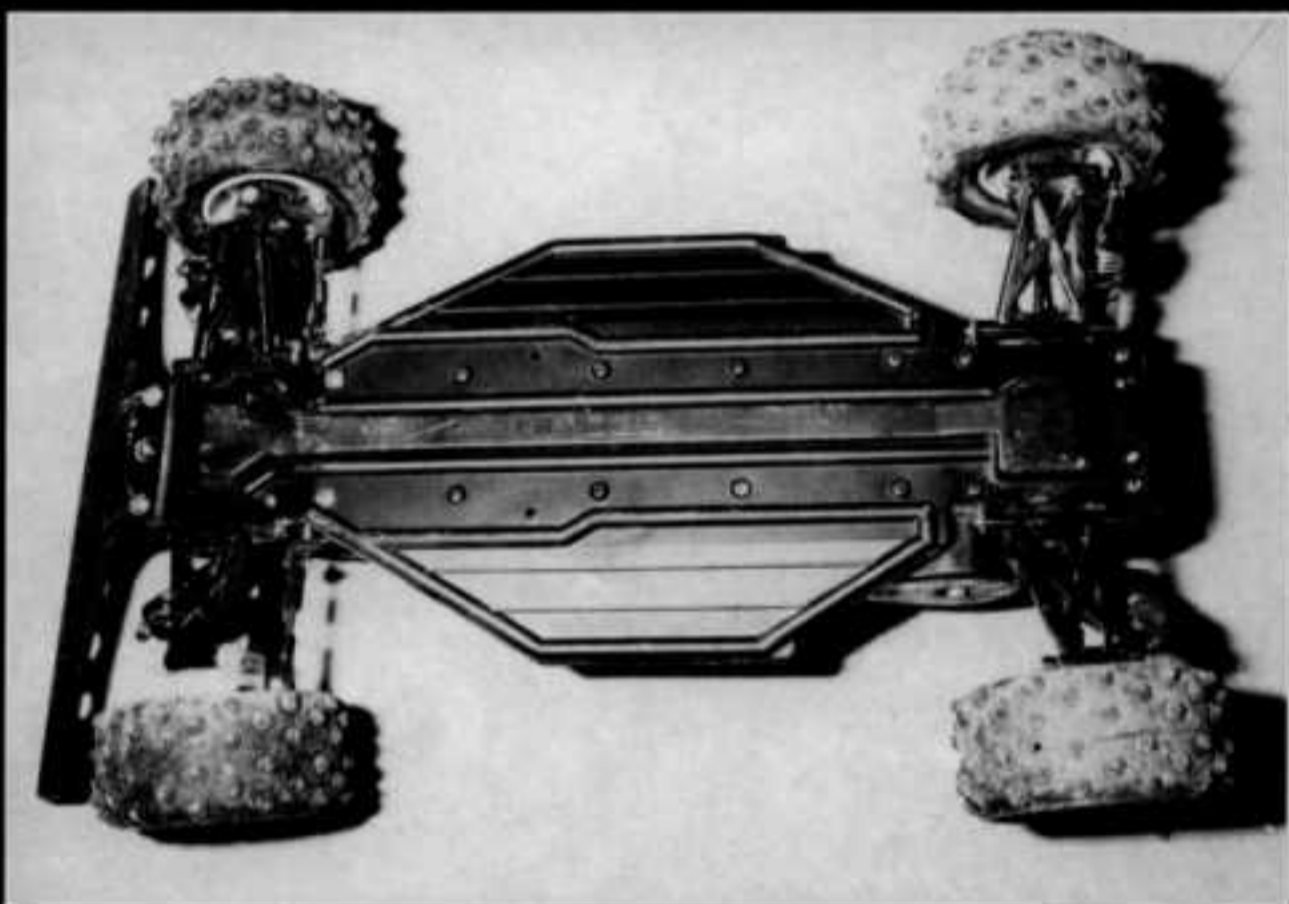
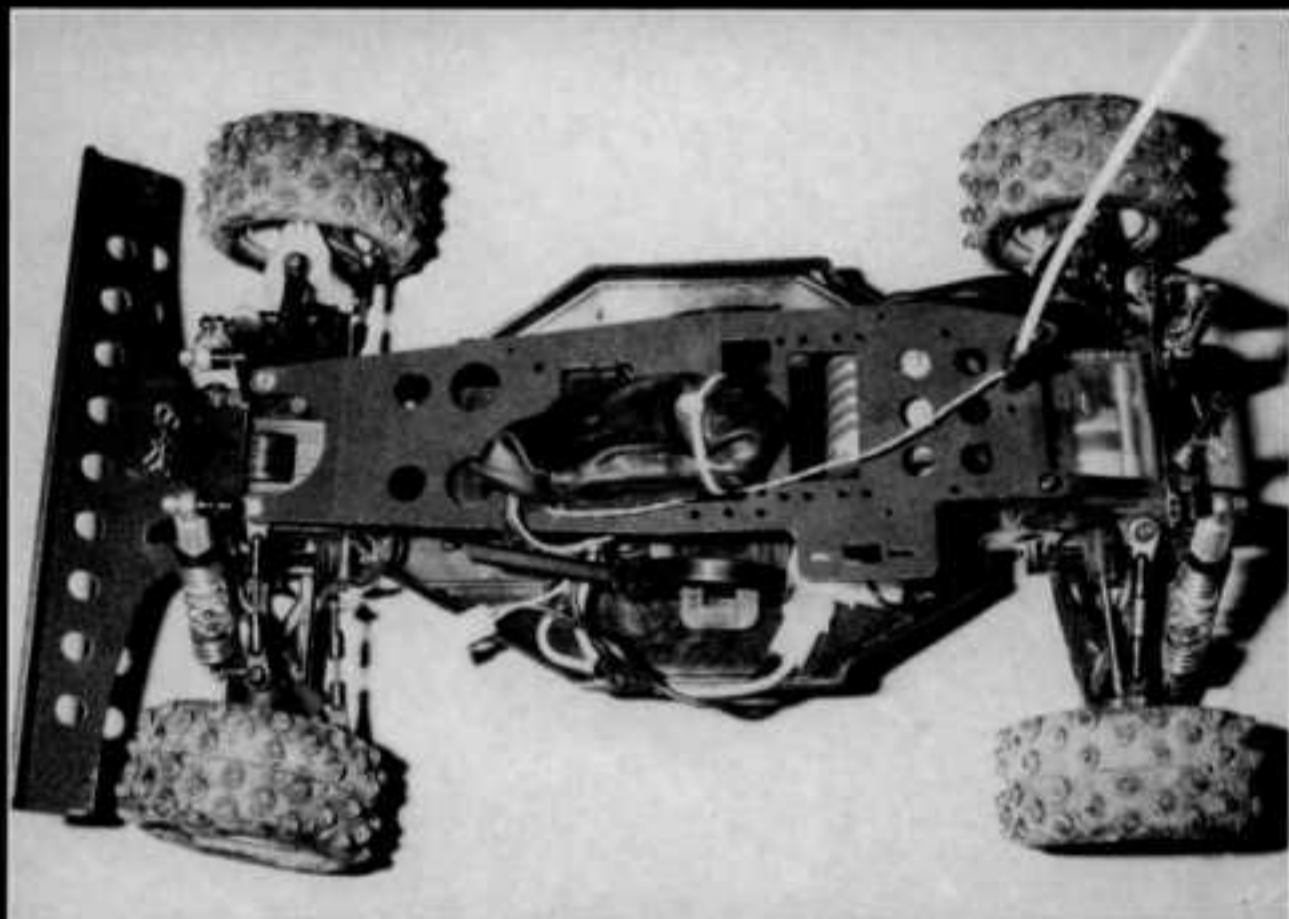
En ce qui concerne le variateur de vitesse, rien d'extraordinaire, mais là on a l'habitude du traditionnel circuit imprimé avec 2 résistances pour la vitesse progressive. Par contre pour les fans de la compétition, un variateur électronique est conseillé.

Justement, en parlant de compétition, pour ses premiers tours de roue, l'Alien du magasin Speedrive est monté à Paris au salon du modélisme pour faire valoir ses possibilités à la course des marques organisée par RCM auto.

Trois voitures étant exigées, Scientific France, importateur officielle Hirobo, avait donc monter 2 Alien de plus au cours du salon.

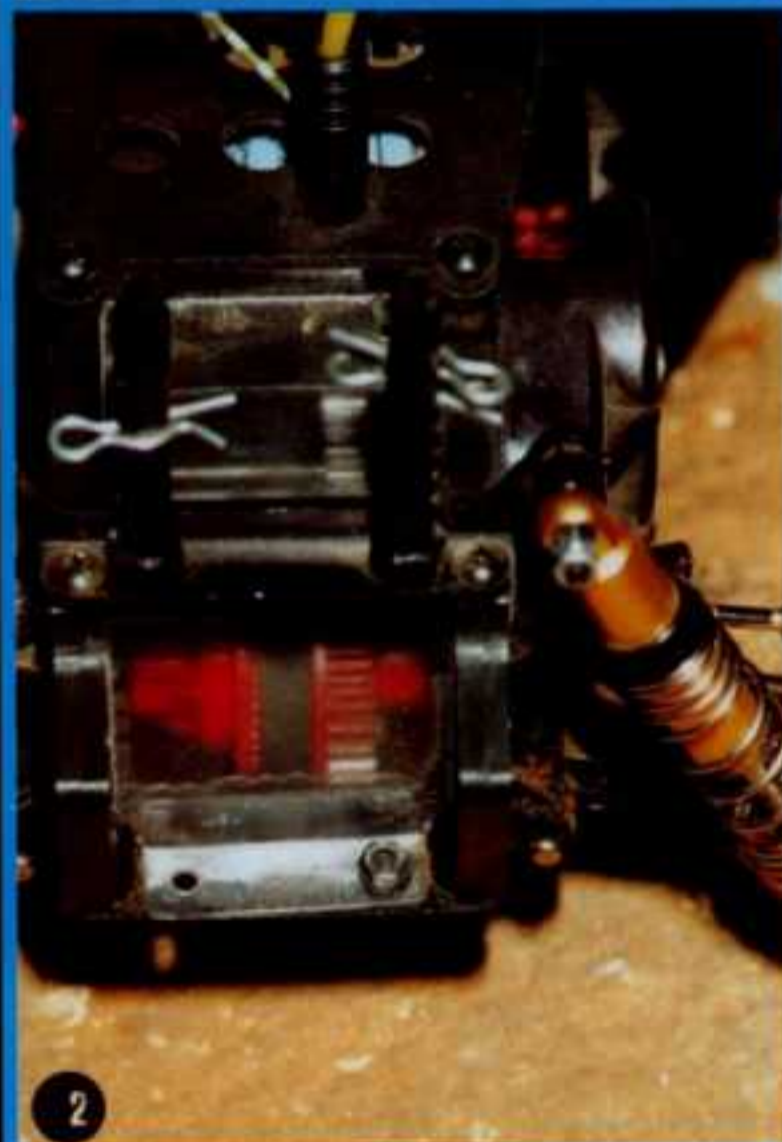
NO PROBLÈME ! On en parle le matin et le soir elles sont prêtes. Ce qui m'a fait dire que l'Alien est le 4 x 4 le plus rapide à monter.

Après les traditionnelles manches de «qualif» nos 3 Aliens sont toujours en course. La première qualifiée pour la finale A, les deux autres pour la finale B. Lors de la finale A, 5



minutes de course acharnée entre l'Optima, le Cat schumacher, le mini Mustang, le Ninja et Tamiya. La victoire est pour José Rosas, pilote Kyosho, dont on ne vantera les mérites étant donné le nombre de courses qu'il a gagné, mais, oh surprise ! L'Alien d'Olivier, pilote Scientific France, se trouve être à la deuxième place. Très belle performance pour une première sortie. L'Alien déjà champion du Japon, laisse penser que tout est possible en France si des pilotes de haut niveau se penchent sur cette nouvelle venue. Quant à la finale B, l'Alien se contentera de prendre la première et la troisième place.

Pas mal ! Pour notre petit rêve de l'an 2002.



❶ On voit ici clairement la crémaillère de direction. Un peu dure au montage, celle-ci se libère très vite.

❷ A travers le carter en lexan, on aperçoit le différentiel arrière qui porte la courroie crantée de transmission centrale.

❸ A l'avant, le carrossage est réglable grâce

à la biellette qui remplace le triangle supérieur.

❹ Le moteur est désormais central, avec une cascade de pignons à la place de la courroie crantée du Zerda.

❺ Le train arrière est aussi réglable en carrossage, avec le même système qu'à l'avant.