

THE FOX OF COURSE



Texte : FAUCQUEUR Regis
Photo : FAUCQUEUR Yves

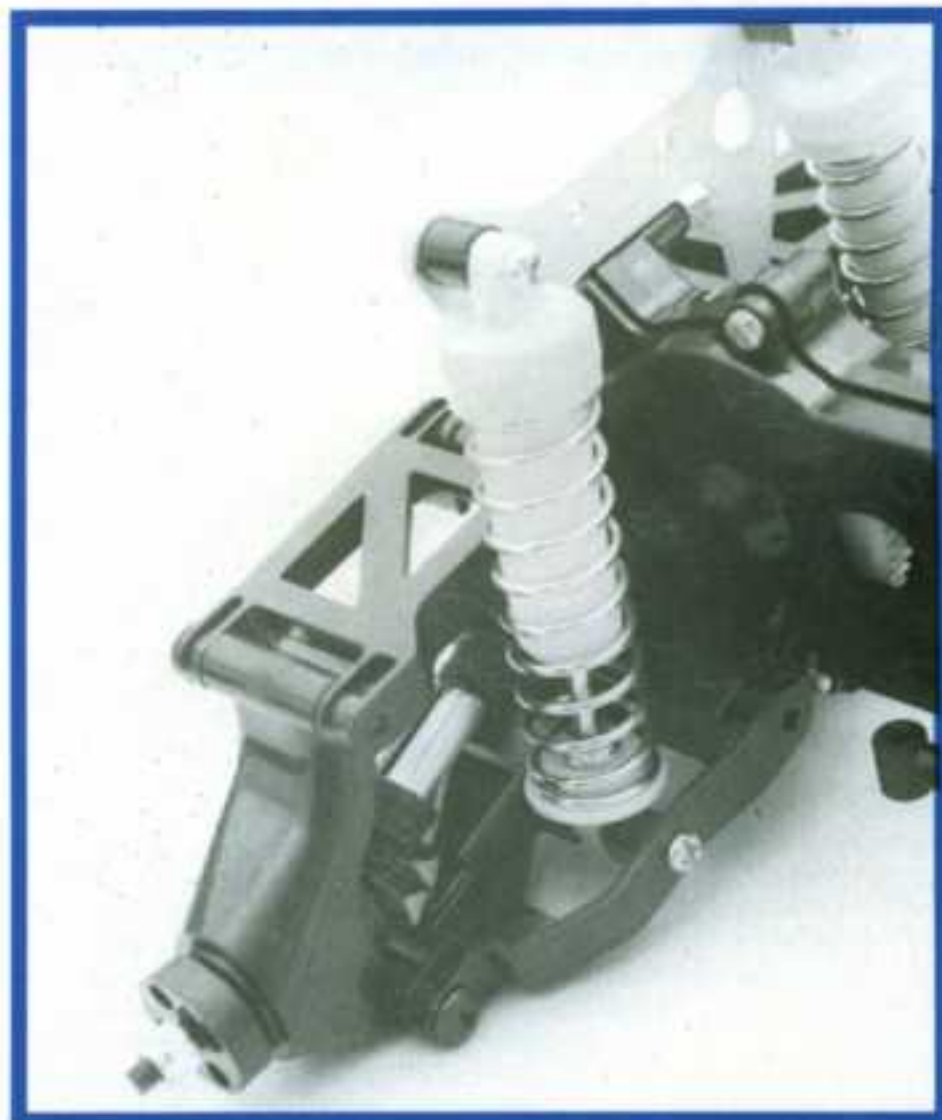
Présentation :

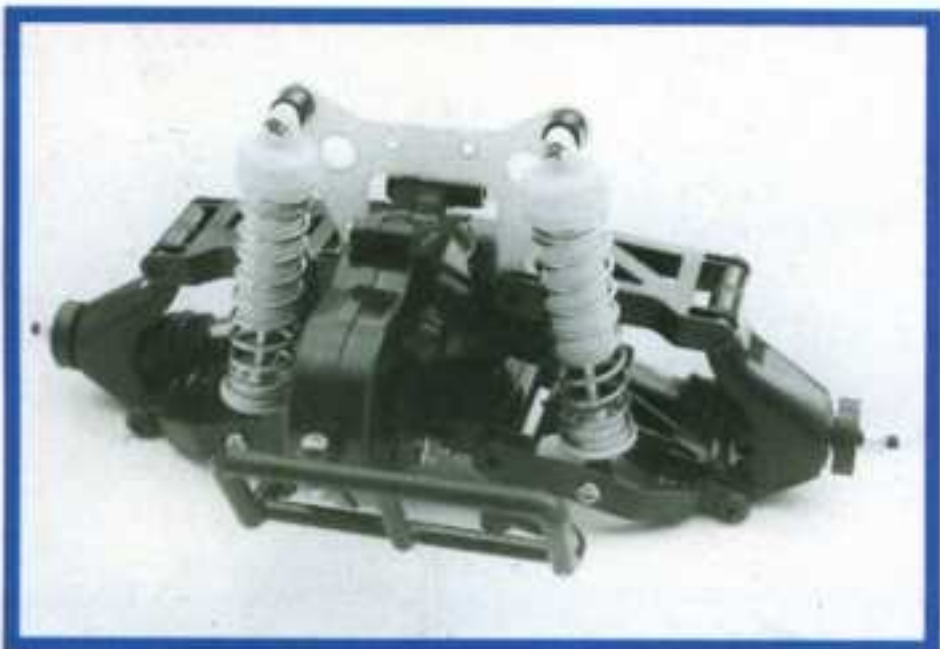
La dernière fois, nous vous avons montré le montage du FOX. Aujourd'hui, nous allons préparer ce renard à la compétition pour la catégorie modifiée. Toutes les modifications ne comporteront que les pièces TAMIYA d'origine ou très légèrement modifiées. Toutes ces modifs ont été testées et essayées en compétition, et nous ont donné entièrement satisfaction sur le comportement et la fiabilité de la voiture. Nous avons pris le Fox car c'est une voiture très fiable d'origine. Les modifs principales porteront surtout sur les suspensions avant et arrière ainsi que sur la transmission secondaire. Dans les différents paragraphes de chaque modification, nous vous donnerons la liste des différentes pièces concernées, pour exécuter celle-ci. Commençons et bonne bidouille.

Le train arrière :

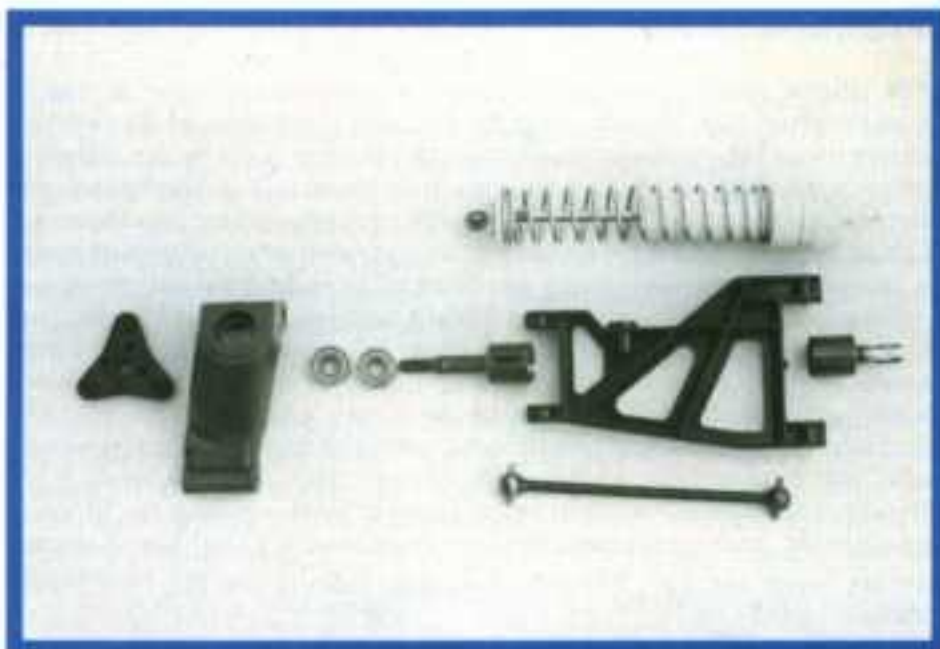
Pour commencer, il vous faudra un minimum de matériel. A savoir, les tournevis adéquats, votre meilleure lime, cutter, scie et, à la limite, une mini perceuse. Il faudra aussi un minimum de pièces TAMIYA dont nous allons vous donner la liste.

- 1) les cardans et noix arrière côté diff. et carter du BOOMERANG.
 - 2) les deux triangles inférieurs et amortisseurs arrière de BOOMERANG.
 - 3) les jantes et adaptateurs du BOOMERANG.
 - 4) les deux porte-fusées arrière de cette même voiture avec quatre biellettes (rotules + tige filetée de 3 mm de diamètre).
- Allons-y, pour la transmission. C'est sur les noix côté différentiel qu'il faudra travailler le plus. En fait, vous devrez faire deux plats sur ces noix comme sur celles d'origine. Pas besoin d'être fraiseur,

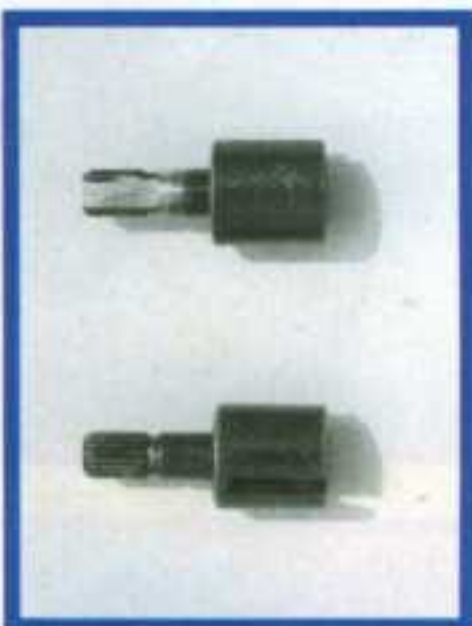




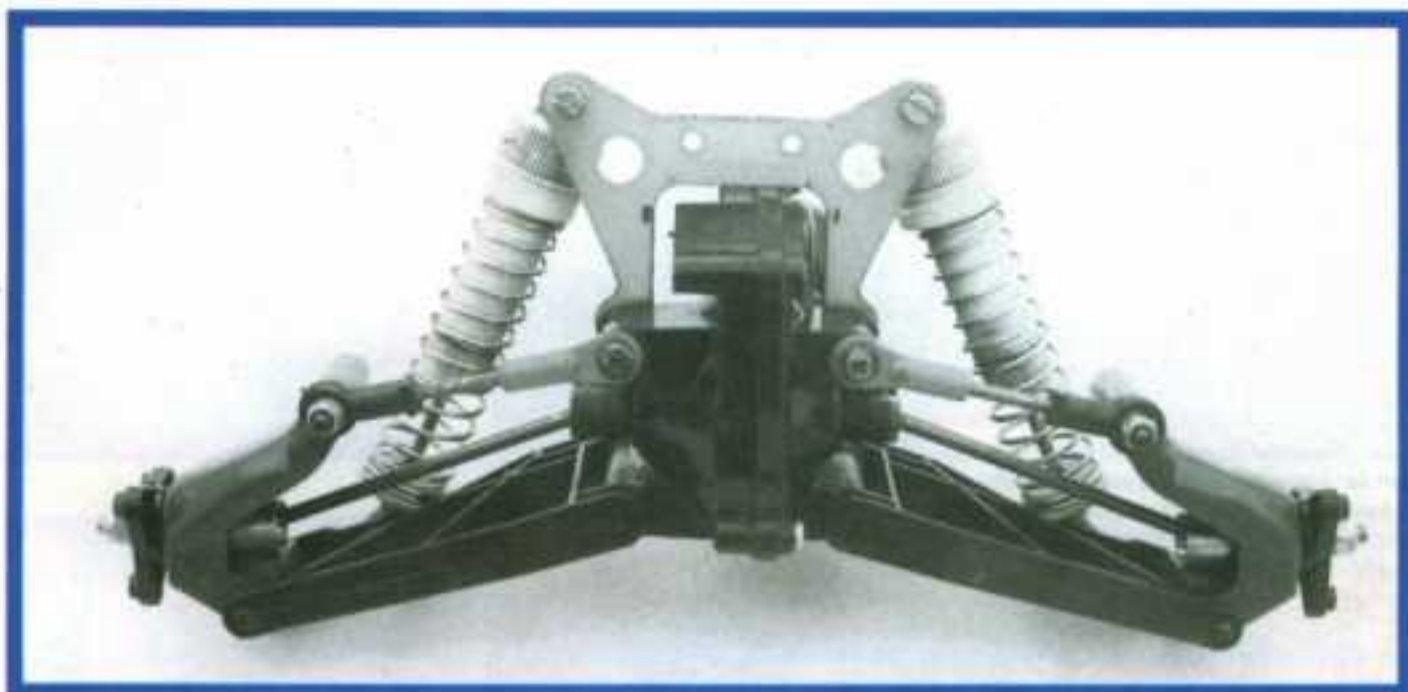
Vues du train arrière d'origine



Pour le «New» train arrière du Fox; il vous faut toutes ces pièces d'origine Boomerang: Adaptateurs de roues, supports fusées (bleu), noix de cardan côté roues, triangles arrière inférieurs, noix de cardans côté diff (faire méplat), cardans et amortisseurs arrière.



En bas, la noix de cardan côté diff d'origine avec ses cannelures, en haut, sa petite sœur sur laquelle ont été effectués 2 méplats à la lime (un de chaque côté).



Train arrière vu de devant monté avec les nouvelles pièces Boomerang et les tirants de carrossage réglables.



Ça y est, le Fox a reçu son nouveau train «compét»!

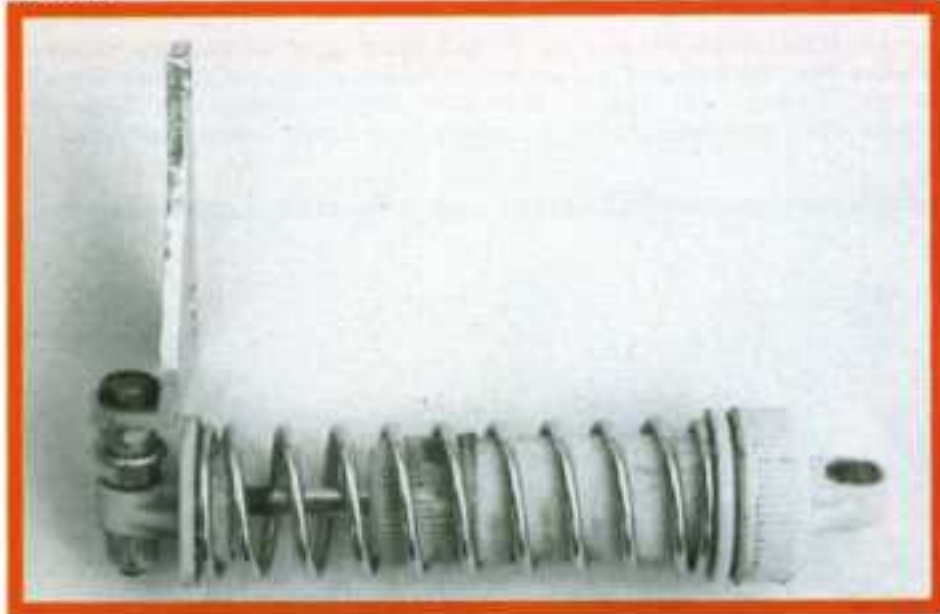
voire meilleur lime vous suffira. Il ne restera plus qu'à monter vos noix goupillées dans le carter de transmission comme à l'origine. N'oubliez pas le petit circlips qui se trouve juste derrière le roulement. Mettez ensuite les quatre roulements dans les fusées. Fixez-les aux triangles avec la vis axe d'origine. Insérez la noix côté roue (noix filetée) dans les roulements et, montez le triangle sur le carter. Il faut maintenant couper 2 morceaux de tige filetée pour confectionner les biellettes de réglage de carrosserie. Leur longueur sera de 25 mm. Pour la fixation de celles-ci, prenez 2 vis de 37 mm et 2 de 39 mm. Il ne reste plus qu'à monter les amortisseurs pour obtenir le super train arrière «compét». Il ne pourra vous donner qu'entière satisfaction, puisqu'il augmentera les débattements de suspension en évitant les coups de raquette, stabilisera le train arrière grâce au réglage de carrossage, et vous permettra d'avoir une transmission encore plus fiable encaissant des puissances moteur plus grandes. Mais nous ferons plus bas un paragraphe concernant les réglages de la voiture.



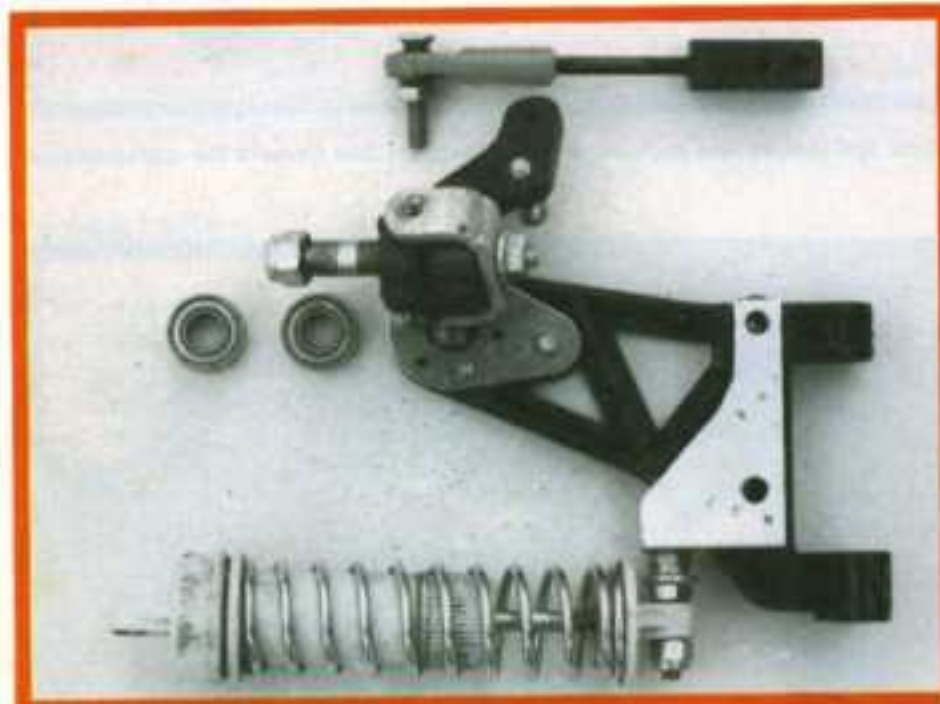
Le train avant :

Le train avant ou les trains avant. Et oui ! Nous nous sommes permis d'en créer deux. Le premier conçu fut fabriqué à la façon YANKEE avec les amortisseurs fixés sur les triangles. Le deuxième lui fut créé avec les amortisseurs en position verticale et un réglage de carrossage. Les deux trains modifiés comportaient la barre anti-roulis qui est disponible chez TAMIYA. Pour mettre en œuvre ces modifs, il faudra faire certaines petites pièces en dural et en époxy, qui n'ont rien de très compliqué. De plus, il vous faudra aussi une paire d'amortisseurs TAMIYA du type BOOMERANG avant.

Commençons par le train avant avec amortisseurs couchés sur les triangles. Pliez et percez une tôle d'aluminium pour former un U et découpez votre support d'amortos dans un morceau d'époxy. N'ayez pas peur, car les plans fournis sont cotés. Maintenant fixez le U à la place de la grosse vis tête fraisée, puis montez la plaque support avec les vis, écrous et contre-écrous de 20 mm (voir photo).



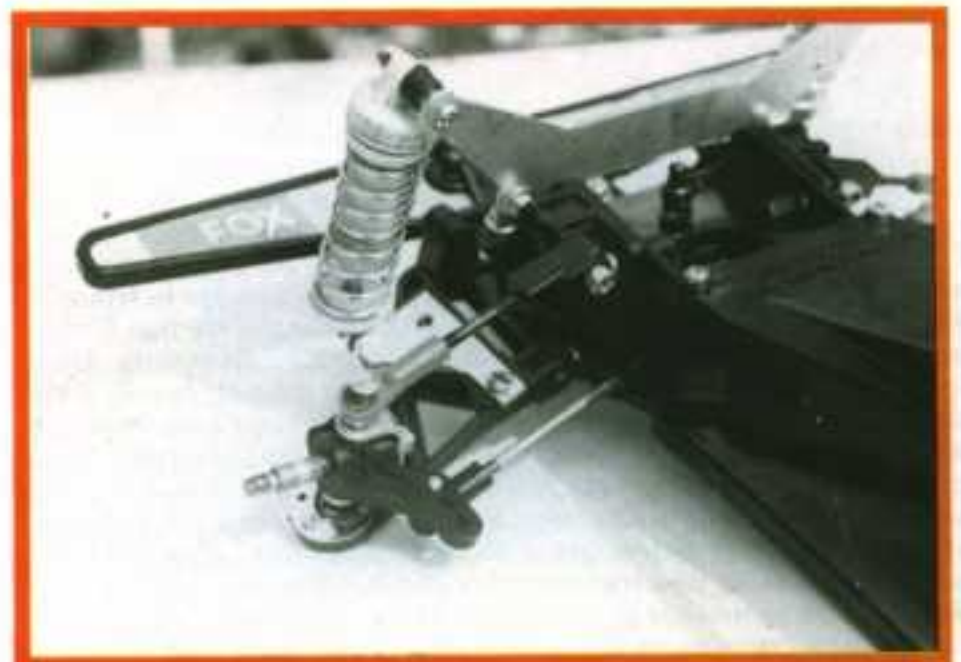
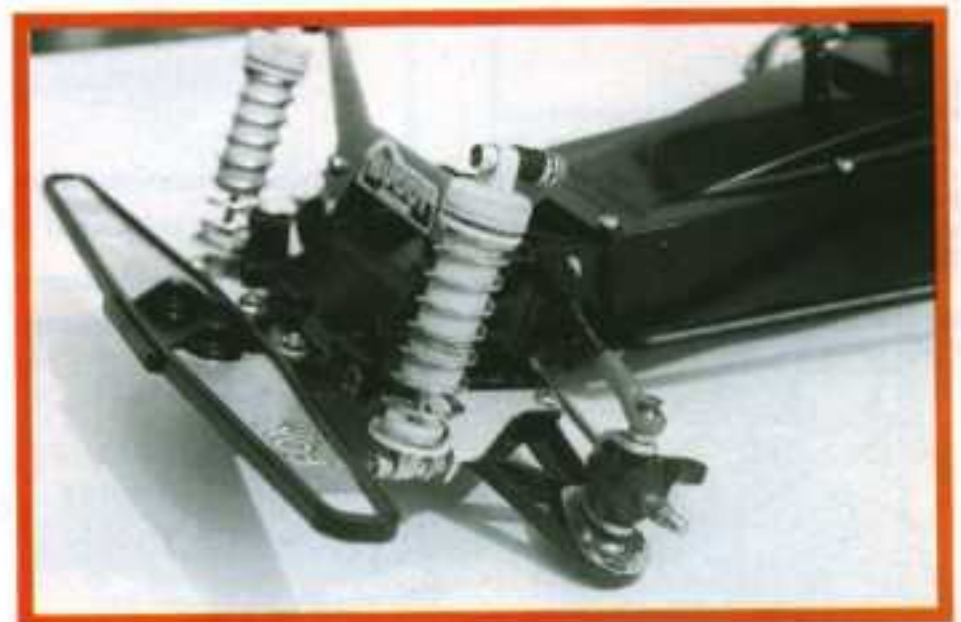
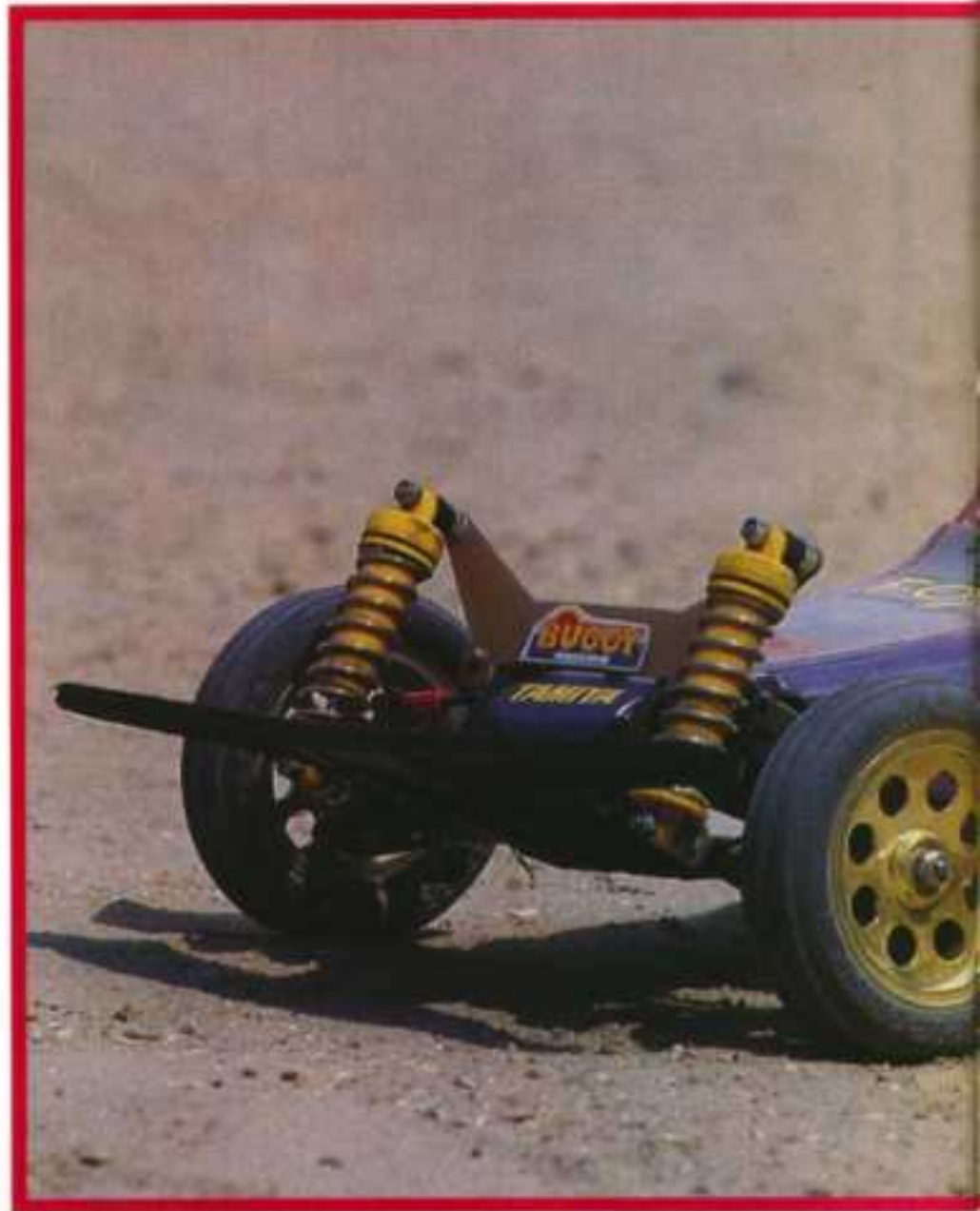
Pour monter les 2 amortisseurs sur le train avant, il faut confectionner le support inférieur dans de la cornière d'aluminium (voir plan ci-joint). Si vous ne voulez pas acheter des amortisseurs de Boomerang pour l'avant, vous pouvez comme sur notre photo, réutiliser les amortisseurs arrière de votre Fox.



Il faut réutiliser le triangle inférieur et la fusée d'origine complète. Il suffit de fixer la pièce en aluminium avec son amortisseur à la place de la butée d'origine (en aluminium). Le triangle supérieur sera remplacé par le tirant réglable, confectionné avec une biellette, de la tige filetée et un des supports servo qui vous reste du kit d'origine.



Pièce de support supérieure réalisée dans de l'époxy (voir schéma) toujours pour les amortisseurs verticaux.



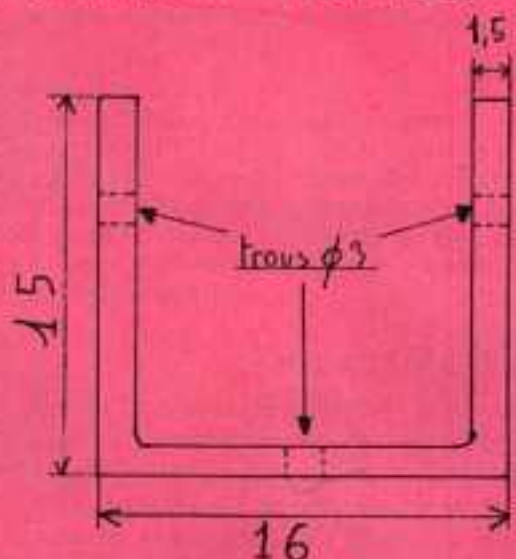


Il ne vous reste plus qu'à installer l'amortisseur entre le support et le U. Vous voyez, c'est loin d'être compliqué.

Puisque nous y sommes, voyons le deuxième train avant. Pour celui-ci il faudra être plus courageux, car il comporte plus de détails. En effet, il aura le réglage de carrossage qui est très utile en compétition. Commençons par celui-ci. Pour pouvoir exécuter ce montage, vous prendrez deux morceaux de tige filetée de trois, deux biellettes avec des rotules ayant aussi un tige de trois et deux supports servo de Fox. Commencez par monter les chapes et les supports servo sur la tige filetée puis percez le support servo à trois mm (voir photo). Et pour conclure cette partie, montez la boule sur la fusée et fixez la tige au châssis avec une vis de 38 mm. Ne serrez pas trop car cela briderait la suspension. Venons maintenant au montage des amortisseurs. Fabriquez votre support dans de l'alu (voir Fig. 1). Assemblez ensuite cela aux triangles et au châssis (voir photo) et pour finir montez les amortisseurs. Voilà vous avez deux modèles de trains avant, alors à vous de choisir.

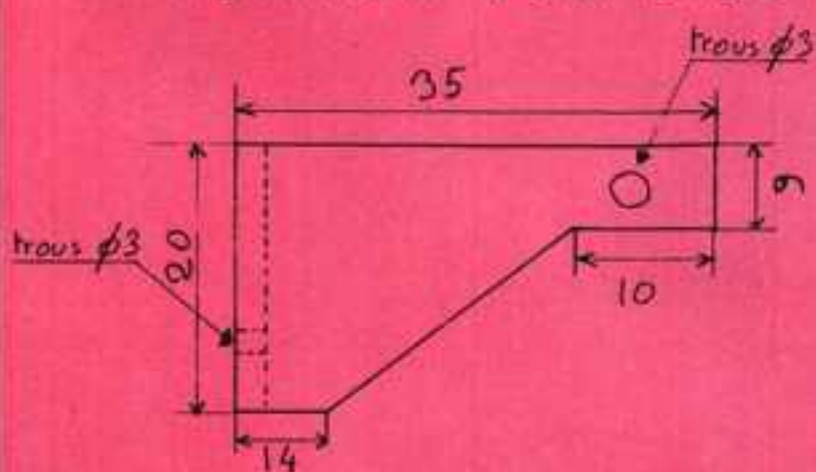


POSITION HORIZONTALE

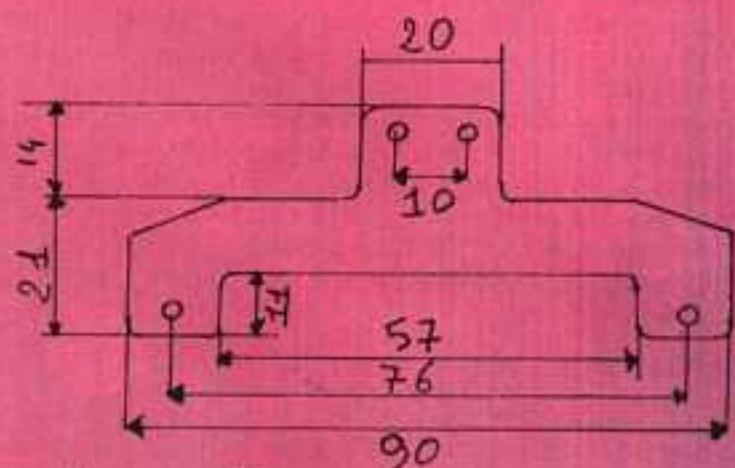


Echelle : 4 Lg pièce : 15 matière : ALUMINIUM

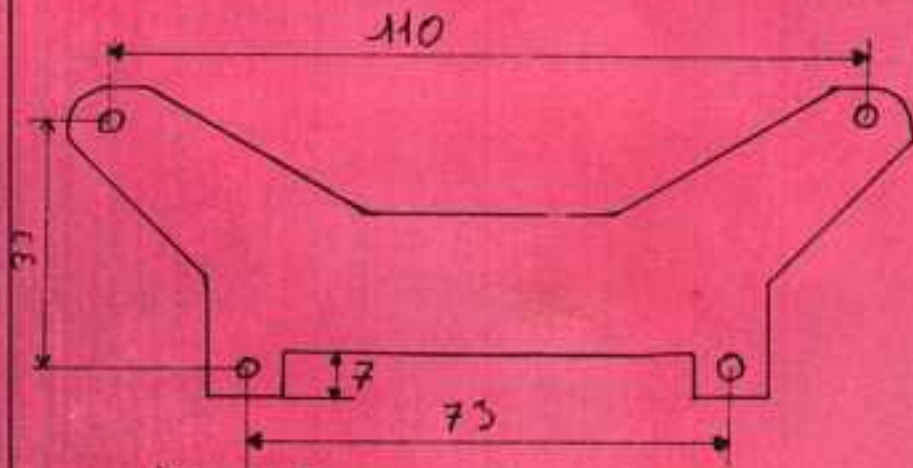
POSITION VERTICALE



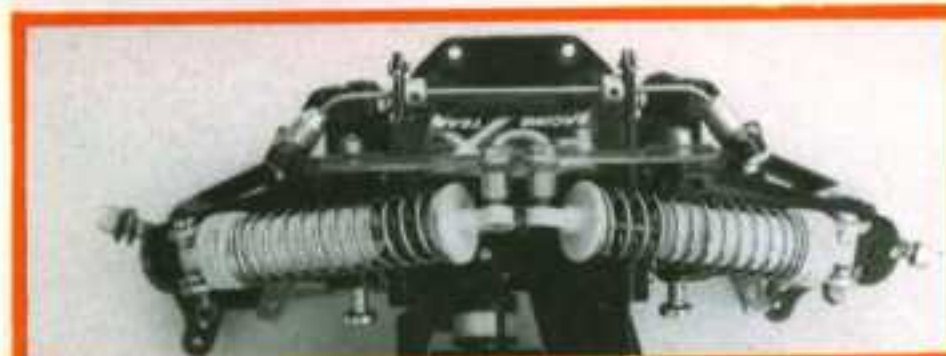
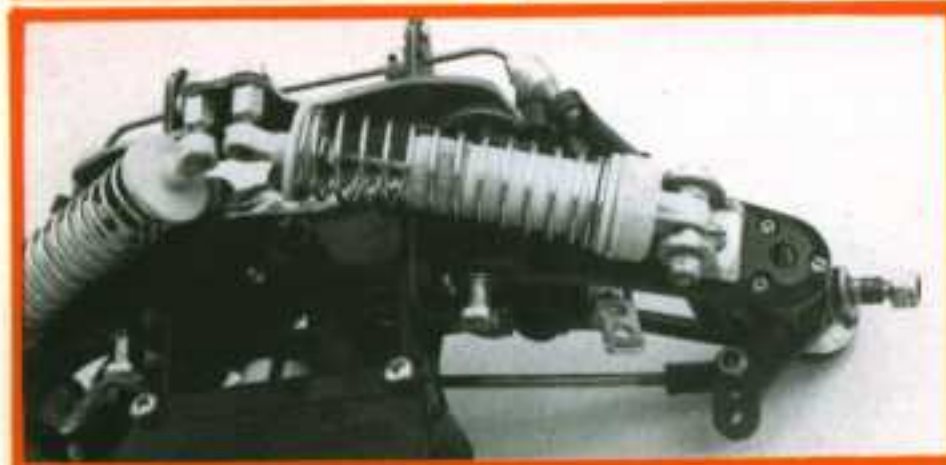
Echelle : 2 matière : ALUMINIUM



matière : Epoxy



matière : Epoxy



Vue de dessus. Remarquez la fixation des amortisseurs, ils sont maintenus par des rotules, que vous récupérerez dans le kit d'amortisseurs AR de Boomerang.



Un super moteur, le Technigold; que vous pouvez utiliser, décalé de 5 graduations par rapport au neutre, avec un pignon de 14 dents.

- 1 Pour mettre les amortisseurs, couchés sur le dessus des triangles; il faudra réaliser d'autres pièces. Tout d'abord le petit étrier en alu plié (voir schéma). Il est simplement fixé à l'aide d'une vis sur le triangle supérieur.
- 2 La deuxième pièce à faire pour la position «couchée», est réalisée dans de l'époxy (voir schéma). Elle sera fixée au châssis par l'intermédiaire de vis de fixation des triangles supérieurs (vis de Ø 3 mm et écrous nylstop).

Les réglages et essais :

Pour essayer notre petit bolide, nous avons tourné sur la piste du MINI-PARIS-DAKAR qui est très technique et bosselée. En ce qui concerne les pneus, nous avons gardé ceux d'origine, ce qui limite la complexité des réglages. Pour le moteur, nous avons pris le terrible Technigold de TAMIYA qui pousse vraiment. Les amortisseurs ont été remplis avec de la MOTUL 2 TEMPS qui nous a donné d'excellents résultats. Pour le réglage de carrossage nous avons mis les biellettes avant à 51 mm, et les arrière à 50 mm. Les amortisseurs avant ne comportaient aucune bague de réglage. Par contre, les arrière avaient chacun une grosse bague. Le pack chargé, la radio branchée et c'est parti.

Première ligne droite et nous sommes surpris par la stabilité du «Renard». Aucun rebond et coup de raquette néfaste. Vient ensuite une superbe épingle passée en «grass track contrôle». Le train arrière part progressivement sans jamais vous surprendre. Mais le gros avantage est que la voiture ne tourne plus sur trois roues en courbe puisque la voiture ne prend plus du tout de roulis. Il faut pourtant dire que le Technigold y mettait du sien mais rien à faire, la voiture est collée au sol. Il faut ajouter qu'avec cette même voiture, les finales A 4x2 modifié n'étaient pas rares la saison dernière.

En conclusion :

Ces modifs ne concernent pas que la compétition, mais aussi le loisir car avoir une voiture plus fiable, plus stable peut augmenter le plaisir de jouer avec votre petit Fox. En espérant que cette préparation ne vous posera aucun problème. Je vous souhaite bon courage et à bientôt sur les pistes.