



ASTUTE HOP UP OPTIONS

Texte et Photos: Régis FAUCQUEUR
Photos d'action: Marc HURIAUX

Il y a deux mois, nous vous présentions l'ASTUTE tout droit sorti de boîte. Aujourd'hui nous faisons l'essai de cette voiture toutes options, ce qui devrait en faire une bête de compétition.



Les options :

Dans ce paragraphe nous allons vous énumérer toutes les options HOP UP qui sont, en fait, peu nombreuses puisque la voiture est déjà très performante à l'origine.

Il vous faut déjà les quatre superbes amortisseurs à volume constant. Ils font partie des meilleurs du marché, et sont livrés, avec une série de pistons comportant différents percages. Tout l'amortisseur est livré démonté sauf le corps où les joints sont déjà mis. Le seul regret est qu'aucun petit flacon d'huile n'est livré avec le kit. Le montage de ceux-ci est aisé grâce à la notice livrée. Il suffit juste de monter le piston de votre choix avec les petits circlips (le piston numéro 2 est le réglage standard en hydraulique). Mettre l'ensemble dans le corps, remplir d'huile, mettre le petit capuchon en caoutchouc servant à la compensation du volume d'huile. Ce petit capuchon évite la présence d'air dans celui-ci, ce qui émulsionnerait l'huile (mélange air-huile) et donc, amortirait moins bien. Une huile de type silicone a été mise pour éviter le changement d'amortissement avec les différences de température (l'huile devient plus fluide en s'échauffant). Visser le bouchon et la chape. Il ne reste plus qu'à mettre le ressort et le tour est joué. Avec ces amortisseurs, sont aussi livrées de petites entretoises se mettant avant le piston. En jouant avec celles du kit avant et arrière, il est possible d'avoir plusieurs longueurs d'amortisseurs jouant ainsi sur la garde au sol de la voiture.



Il vous faut aussi huit roulements pour les roues avant et les fusées arrière puisque tous les autres roulements étaient livrés d'origine. Ne manqueront plus maintenant que les quatre petits roulements remplaçant avantageusement les bagues bronze dans les renvois de direction.



DYNATECH ★★
TAMIYA
HOP-UP OPTIONS OPT1 DYNATECH OIR MOTOR
3-077-0091E-2- (1/10) 2800001

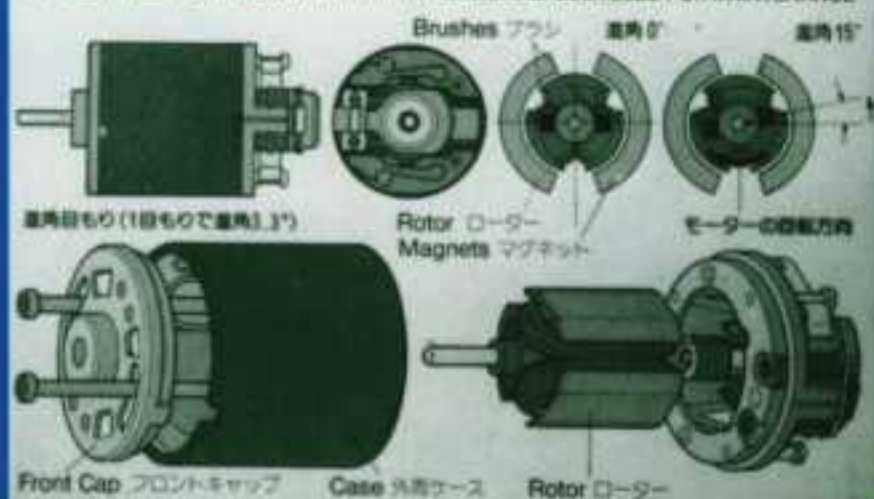


Et pour finir, mettre sur votre ASTUTE le fameux moteur DYNATECH qu'il vous faudra roder et caler. Mais les réglages feront l'objet du prochain paragraphe. Ce moteur a la particularité d'avoir une conception proche de son frère le TECHNIGOLD. La pression des charbons est effectuée par un même et unique ressort (pression égale sur chaque charbon). Il est entièrement démontable car j'ai oublié de vous dire que c'est un moteur modifié. Il a aussi un autre avantage, c'est que l'on peut démonter la tête avant, permettant un nettoyage plus sérieux. Le DYNATECH II est sorti, mais il n'était pas disponi-

ble à la période de notre essai. Il paraît que ce moteur a des performances époustouflantes. Il a une cage entièrement fraisée pour un meilleur refroidissement. TAMIYA se lance de plus en plus sur des évolutions techniques révolutionnaires. Mais nous vous le présenterons certainement très prochainement.

DYNATECH OR MOTOR

• HIGH PERFORMANCE ELECTRIC MOTOR FOR R/C RACING APPLICATIONS
• ACCEPTS 6.0V-8.4V • ADJUSTABLE TIMING • EASILY DISASSEMBLED FOR MAINTENANCE



Sur la piste :

La radio allumée, les accus chargés et la voiture étant sur les réglages de base, nous pouvons partir. A propos des réglages de base, nous avons mis un léger carrossage et pincement sur les roues avant et arrière et des amortisseurs légèrement souples. Première accélération et la voiture part bien en cap. Il faut avouer que les terrains sont particulièrement glissants en cette période de début mai, permettant ainsi de déceler le moindre défaut de la voiture. La première courbe arrive et l'ASTUTE se comporte d'une façon neutre avec un léger dérapage donnant un contrôle de celle-ci à chaque instant. Sur les sauts, un léger coup d'accélération en haut de la bosse permettra de sauter bien à plat. La voiture prend très peu de roulis en courbe ce qui est bien appréciable sur les terrains gras. Le moteur est lui impressionnant par sa vivacité et surtout par son autonomie. Après être passée entre plusieurs mains, l'avis est unanime. Il faudra compter sur elle pour les premières places en finale car sa conception, ses réglages et sa tenue de route sont vraiment étonnantes. TAMIYA a vraiment fait très fort avec cet astucieux ASTUTE. Donc à bientôt sur les pistes, et bon amusement.



Les réglages :

Ceux-ci concernent surtout les personnes voulant faire de la compétition, ce qui est le but de notre Astute. Selon les différents réglages de carrossage ou de pincement, la voiture aura plusieurs façons différentes de se comporter. Mais une liste donnant les multiples réactions de la voiture sera beaucoup plus explicative.

- Les roues avant pincées: stabilité en ligne droite.
- Les roues avant ouvertes: vivacité en courbe.
- Carrossage sur les roues avant: stabilité accrue du train avant mais perte du rayon de braquage.
- Carrossage sur les roues arrière: Stabilité du train arrière sur terrain glissant, limite les risques de glissades.
- Carrossage sur les roues arrière: stabilité au freinage.
- Pour les amortisseurs, plus ils seront souples à l'avant, plus la voiture sera vive. Plus ils seront durs à l'arrière et plus la voiture glissera et sera instable. En ce qui concerne votre moteur, il faudra le roder sur une batterie de deux volts. Le démonter, bien le nettoyer et le caler soit sur un ampèremètre ou un "motor checker" de 2.5 à 3 ampères. Je pense que les réglages étant maintenant dégrossis, nous pouvons passer à l'essai de cette bête de course.

