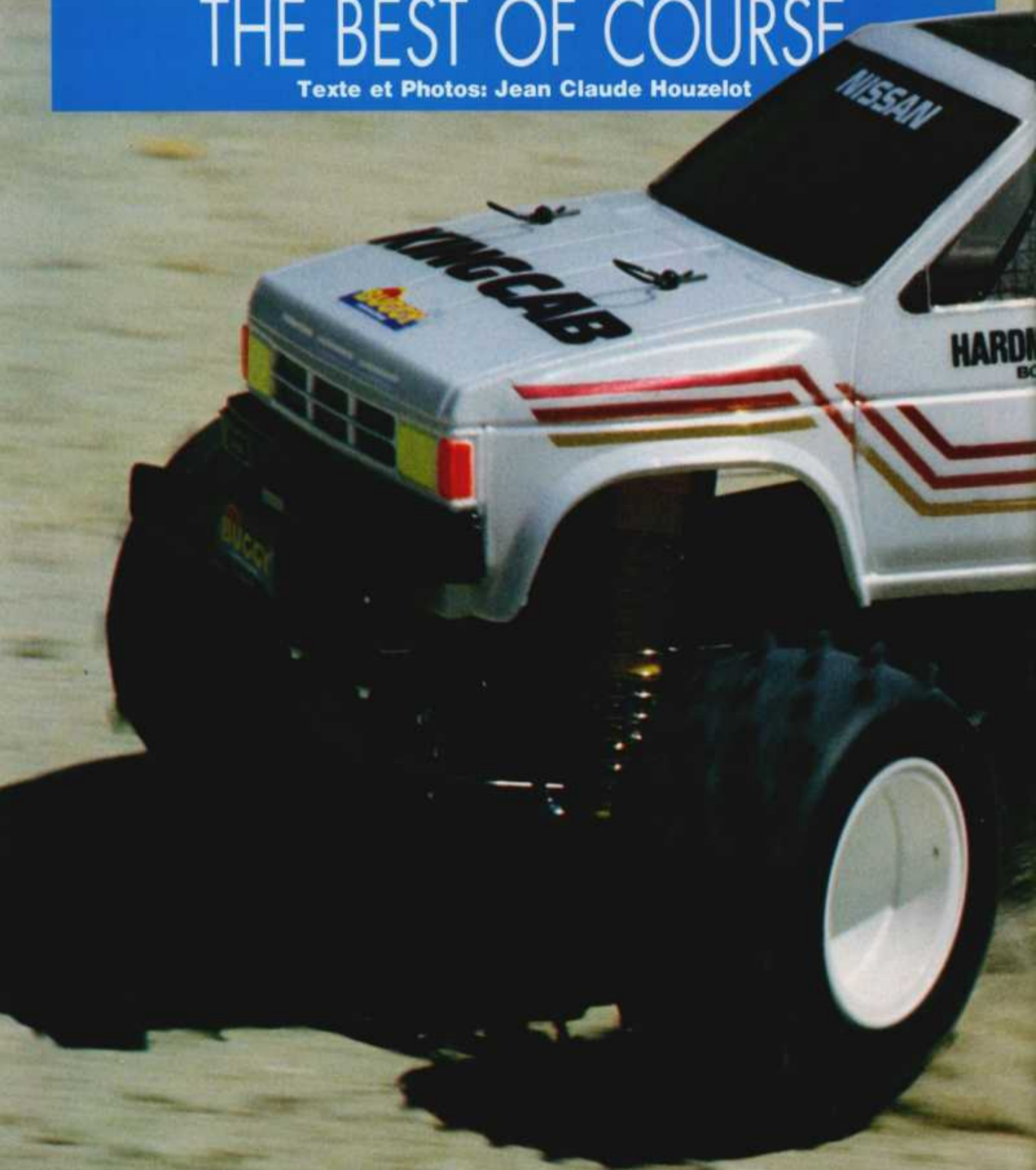


KINGCAB

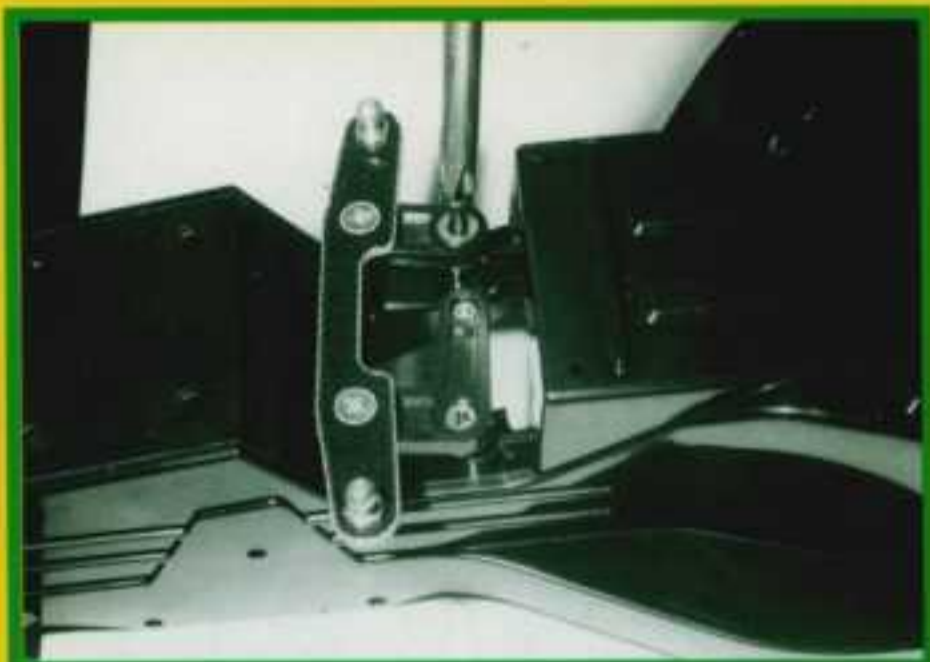
THE BEST OF COURSE

Texte et Photos: Jean Claude Houzelot



Depuis quelque temps les BIG FOOT sont à la une, et TAMIYA s'est encore imposé en nous fabriquant ce magnifique Nissan 4x2 qui est en fait un concept de la fameuse Astute Compétition. Vous pourrez améliorer ce dernier en lui ajoutant les options Hop Up. D'ailleurs je ne manquerais pas de vous présenter les options sur le King Cab dans le Buggy Mag de Septembre, et équipé d'un moteur modifié. Il va falloir sortir les extincteurs car ça va cracher des flammes!

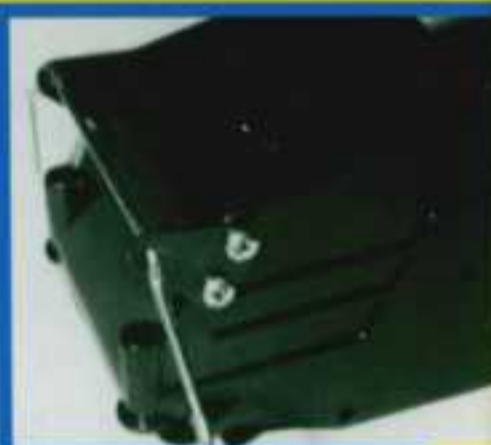




Montez la direction sur le chassis avec les deux entretoises en alu de diamètre 5x4 en n'oubliant pas de les graisser. Fixez le tout avec les vis BB3 de diamètre 3x15mm et des rondelles de 3mm.

Présentation de la boîte.

Comme par tradition Tamiya a toujours bien présenté ses boîtes en enfermant les pièces maîtresses de la voiture sous plastique rigide, avec une carrosserie ou les ailes sont prédécoupées. Côté pièces détachées tout est sous blister référencé et les grappes sont numérotées. Une clé Allen ainsi que la fameuse croix pour les écrous vous est fournie dans la boîte. Le kit est livré avec une notice en 4 langues, dont le français naturellement, où tout est détaillé pour vous permettre un parfait montage sans problème.



Montez ensuite les barres antiroulis, sur l'avant du chassis avec les deux supports métalliques noirs, avec des vis de diamètre 3x10.



Montage de la direction.

Tout d'abord il vous faudra réunir les pièces nécessaires pour la direction, ensuite bien les ébavurer. Graissez les entretoises hexagonales avant le montage. Une fois cette opération faite, montez les entretoises sur les pièces E1 et E2 et vissez le tout avec des vis à tête fraisée de diamètre 2x8 sur la plaquette de direction qui est en époxy, s'il vous plaît! Montez ensuite les boules de chapes BH5 de diamètre 5x5 et vissez celles-ci avec les écrous BC3 de 3mm.



Montage des triangles avant.

Choisissez d'abord les pièces C2 qui sont prévues pour l'avant. Ebavurez les bien et présentez les sur leur support en y glissant

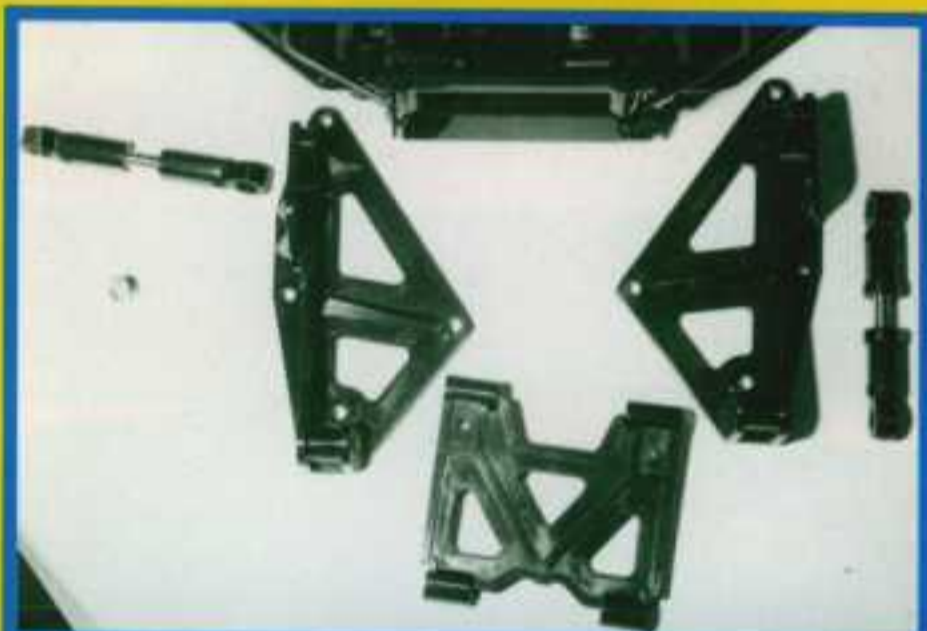




deux axes articulations BL6 de diamètre 3x55mm, en les graissant d'abord. Bloquez les ensuite avec des clips de 2 mm (ref BC6). Montez ensuite les écrous à rotules de 5mm dans le réglage du milieu comme vous l'indique le dessin, et serrez avec une vis BA5 de diamètre 3x15 mm



Il sera nécessaire de mettre une goutte de frein filet sur toutes les vis métal contre métal car la notice ne vous l'indique pas. Montez ensuite le train avant sur le châssis à l'aide de 4 vis à tête fraisée de diamètre 3x15mm et serrez le tout avec des écrous de 3mm, 2 vis autotaraudeuses se fixeront à l'arrière du pont de diamètre 3x10mm. Confectionnez ensuite avec 2 tiges filetées de 3x42mm et 4 chapes à rotules de 5 mm des tringleries qui serviront pour la direction. Elles devront être d'une longueur de 28mm entre les deux chapes. Montez ensuite les supports de barre avec 4 vis autotaraudeuses de diamètre 3x10mm. Les tringles de direction sont à emboîter avec une pince.



La deuxième étape consistera à les monter sur les supports D5 et D6 en graissant les inserts en laiton BV1. La fixation se fera à l'aide de vis de 3x25 mm et d'écrous à flasque de 3mm. Le montage des supports sur le châssis se fera à l'aide de 6 vis de 3x10 et d'écrous de 3mm. La fixation supérieure sera bloquée à l'aide de 4 vis autotaraudeuses de 3x10mm.



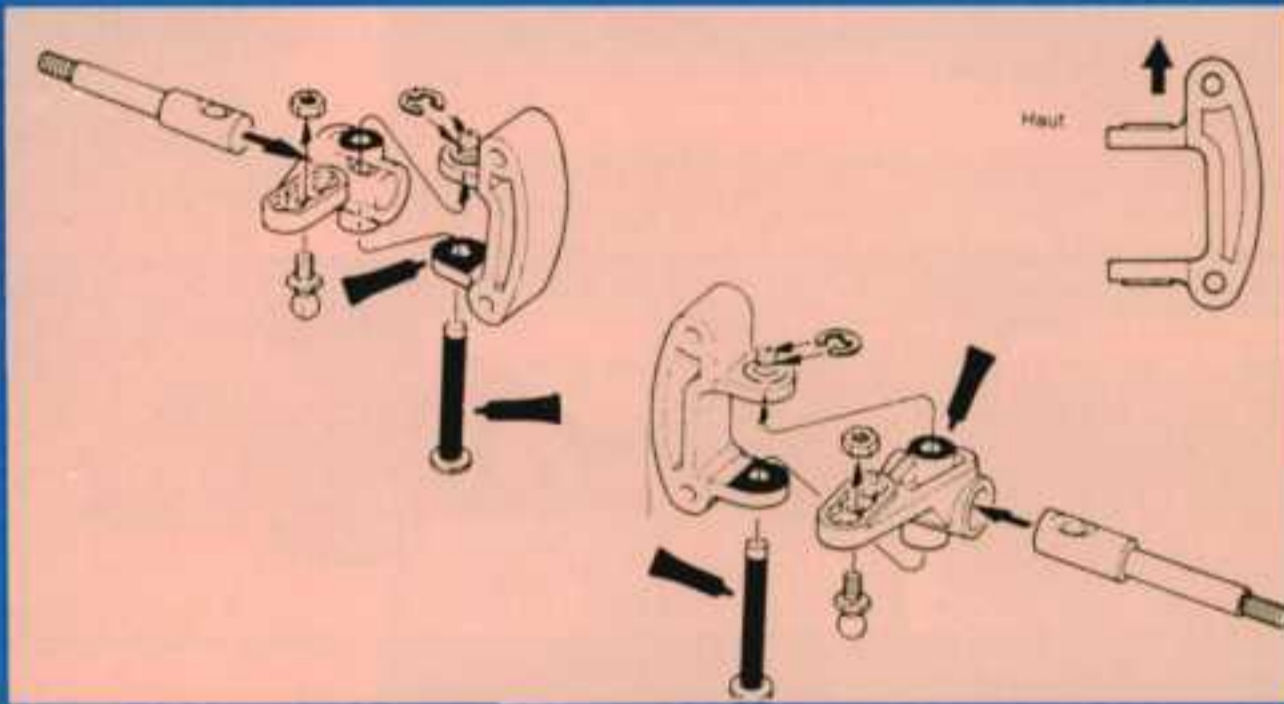
Montage des supports d'amortisseurs.

Les axes d'articulation seront confectionnés à l'aide de 2 tiges filetées de diamètre 4x30 mm et de 4 chapes à boule. Le réglage entre chape sera de 8mm.



Montage des fusées et porte fusées.

Vous avez 4 points de graissage dans cette étape de montage. Le dessin de la notice vous montre le sens que doit avoir la pièce F5. Dans celle-ci glissez les porte fusées D1 et D4 en n'oubliant pas les arbres avant. Graissez ensuite les axes d'articulation de diamètre 4x26mm et bloquez les avec des clips de 3mm.



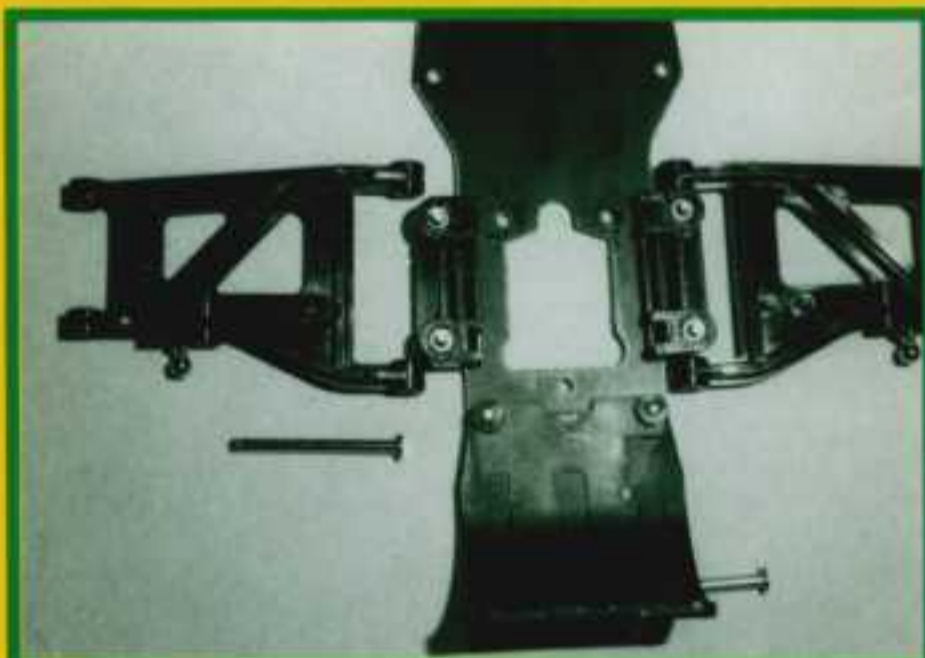
Montage sur le train avant.

Fixez les porte fusées sur les triangles avec des axes d'articulation de diamètre 3x27 mm et des clips de 3mm. Montez ensuite les tirants de roues en les vissant avec un support d'amortisseur court que vous aurez préalablement graissé, une vis de 3x25mm et un écrou à flasque de 3mm. Les mêmes opérations seront à faire pour l'autre côté.



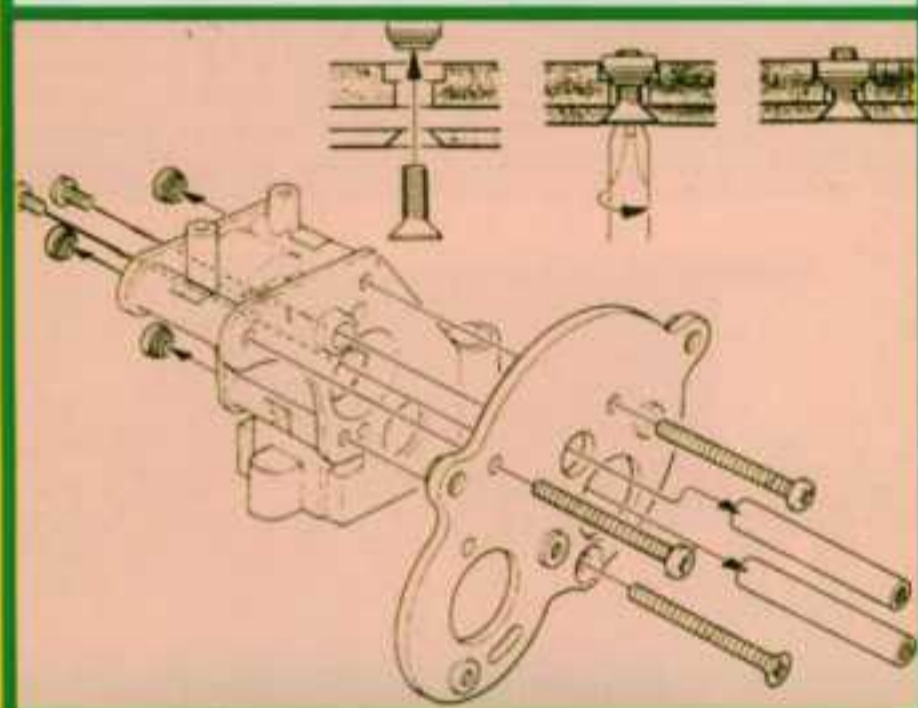
Montage des triangles arrière.

L'avant étant provisoirement terminé nous attachons l'arrière. Vous remarquerez comme moi que Tamiya n'a pas chipoté sur la qualité en nous offrant pour le King ce superbe châssis en époxy noir.



Les triangles seront mis en place avec deux axes de 3x55 mm et des clips de 3mm.





Montage du pont arrière.

Fixez le réducteur en alu sur le bloc A4 avec des vis de 3x30 et des écrous à pression de 3 mm, les deux inserts en alu seront fixés avec 2 vis de 3x6mm.

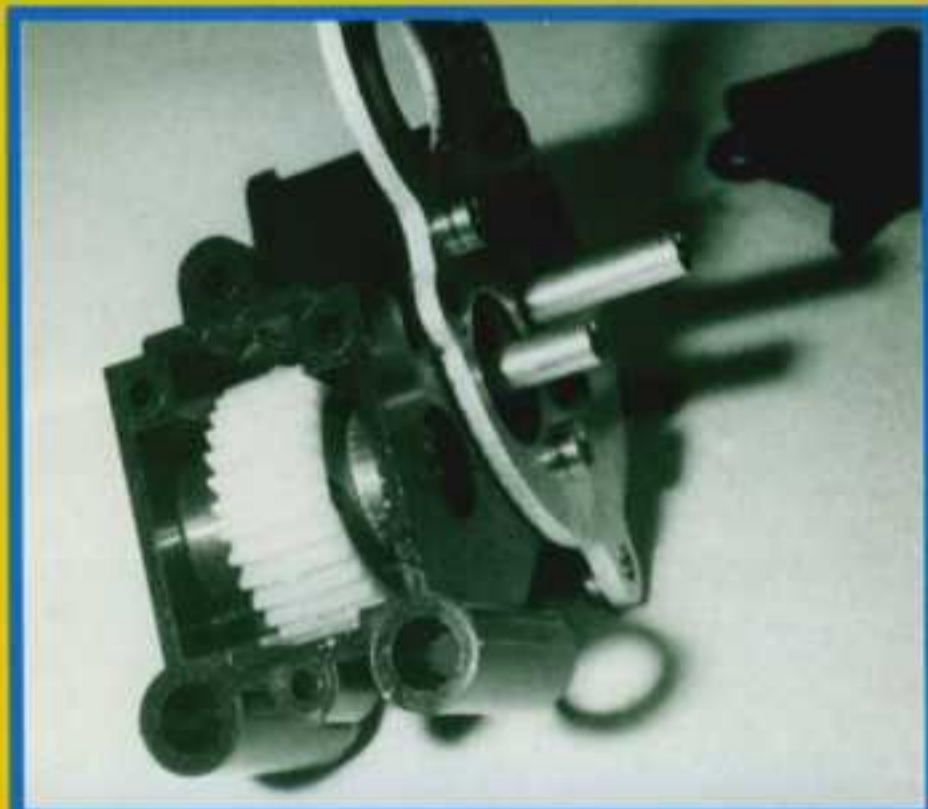
Assemblage du différentiel à bille.

Vous pourrez régler la dureté du différentiel en y ajoutant des rondelles de 0,05mm. La première étape consistera à repérer les pièces puis à les assembler dans l'ordre suivant: tout d'abord vous commencerez par emboîter la pièce SA6 sur l'accouplement de pont gauche, ensuite vous glissez une rondelle de pression de 0,05, une rondelle belleville en vérifiant le sens, puis une rondelle de butée. Il faudra graisser celle-ci ainsi que la butée à billes et la rondelle de pression. Le montage se terminera par le moyeu de disque SE5. La même opération sera à faire pour l'accouplement du pont droit.

Cette étape étant finie, placez les billes en les graissant dans la couronne de différentiel puis assemblez les accouplements droit et gauche et vissez les trois vis BTR de 2x8mm dans les emplacements qui leur sont prévus. Il serait bon de contrôler son fonctionnement une fois monté.

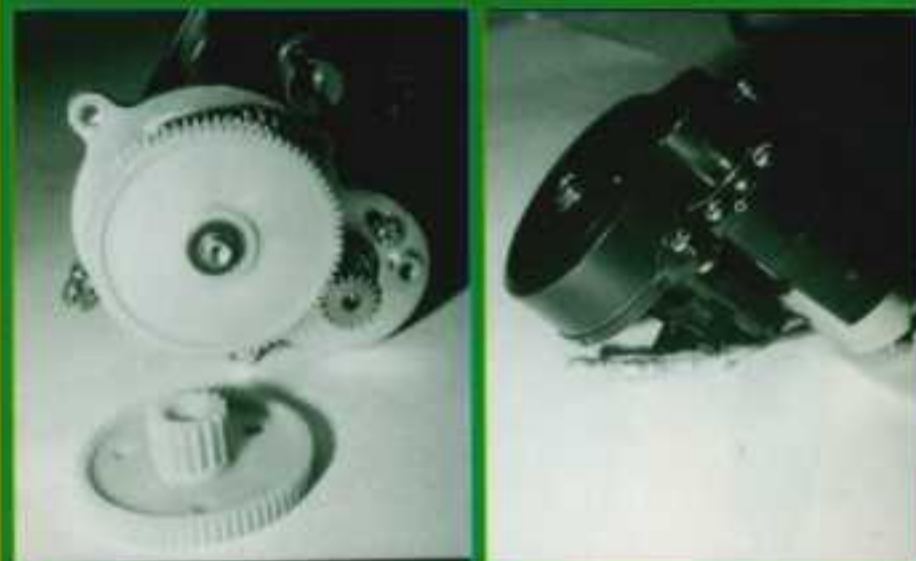


Emboîtez les deux roulements SA1 sur la couronne du différentiel en retirant les accouplements du pont puis les roulements SA2 et SA3 dans le pignon intermédiaire.



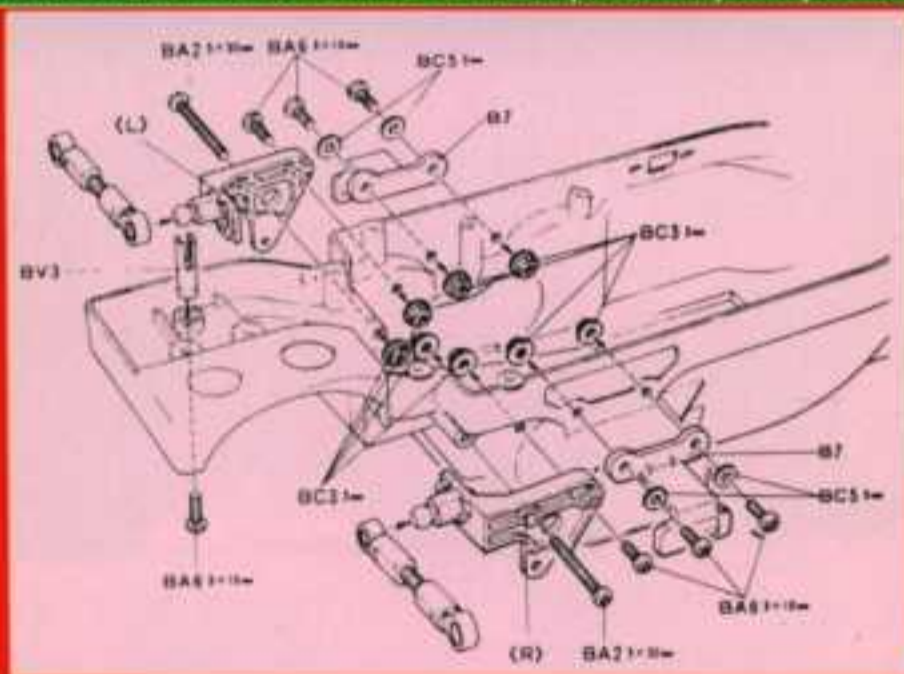
Placez le différentiel dans son emplacement et graissez celui-ci avant de l'enfermer avec la pièce A2 qui sera vissée avec 3 vis autotaraudeuses de 3x10mm. Glissez ensuite le pignon intermédiaire sur l'insert en alu, graissez celui-ci puis placez la pièce A1 qui sera vissée avec deux vis de 3x6mm.





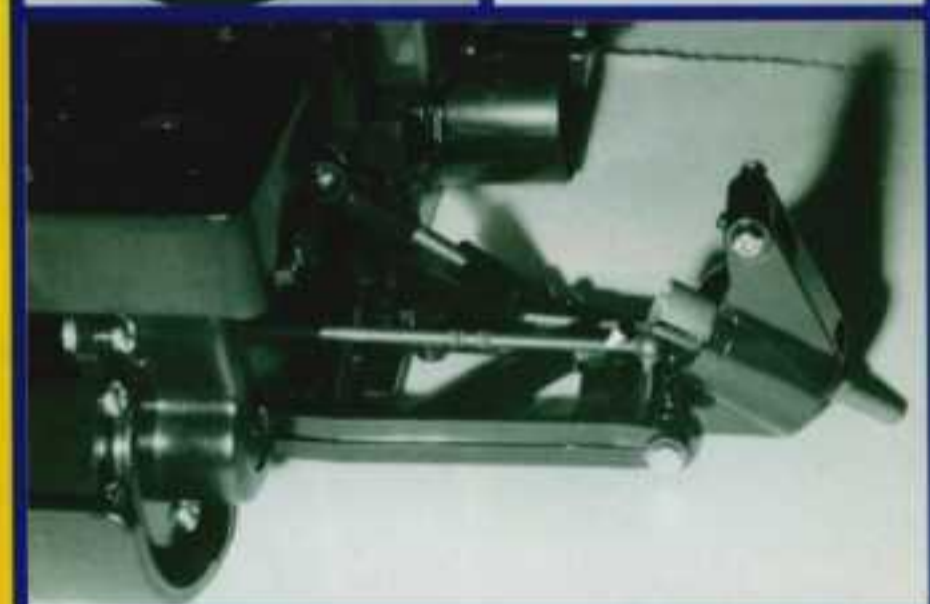
Fixation du moteur sur le pont.

Sortez le moteur de son blister et fixez celui-ci provisoirement sur la plaquette de réducteur sans oublier la plaquette moteur entre les deux, le moteur sera vissé avec des vis de 3mm et 1 rondelle de 3 mm côté réglage entredent. Montez ensuite le pignon SA10 qui sera fixé avec la vis pointeau de 3mm. Montez ensuite le pignon intermédiaire de 77 dents et les deux roulements SA2 et SA3 que vous aurez préalablement emboîté avant. Graissez le pignon moteur et la couronne et réglez l'entredent comme vous le montre la notice. Le capot moteur sera fixé avec 4 vis de 3x6mm et 2 vis de 3x24, qui fixeront la pièce A5 qui est en sorte une protection moteur. Le bloc moteur étant fini, fixez-le sur le châssis en époxy avec trois vis à tête fraisée de 3x10 mm et les deux pièces en plastique F3.



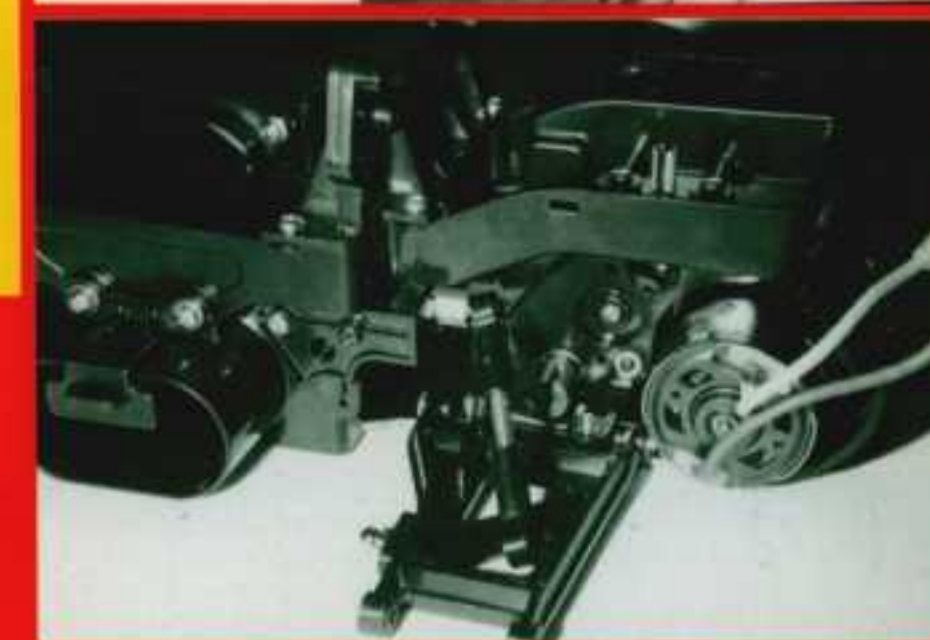
Montage du pont arrière sur le châssis.

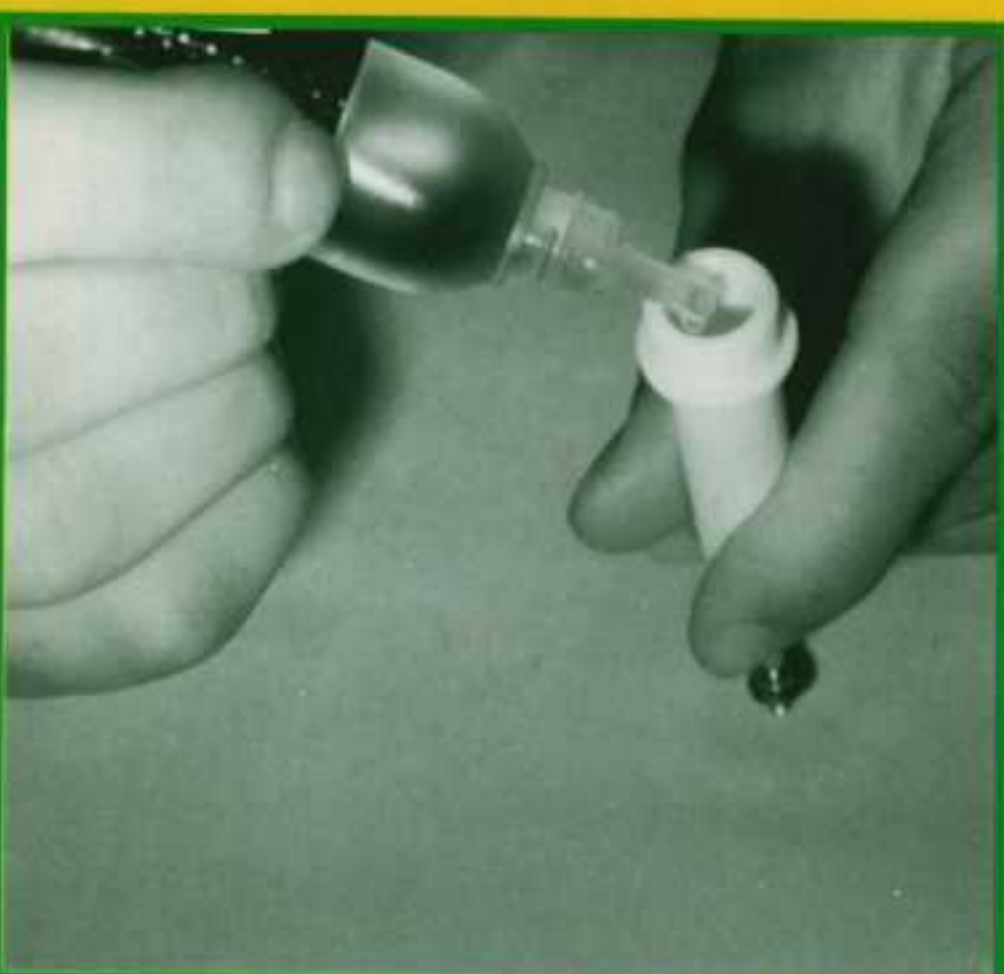
Une fois les tirants de chasse montés avec un réglage de 12mm et les écrous à rotule montés sur les pièces E4 et E5, montez les pièces B7 avec des vis de 3x10 qui serviront à caler l'accu. Le porte antenne en alu BV3 sera à monter à l'arrière avec une vis de 3x10 mm. Montez ensuite le bloc moteur sur le châssis qui sera vissé sur la partie inférieure avec 4 vis à tête fraisée de 3x8mm, et des écrous de 3mm aussi sur la partie supérieure du moteur, bloquez deux vis autotaraudeuses de 3x10mm. Montez ensuite le support d'amortisseur arrière avec 4 vis de 3x10mm.



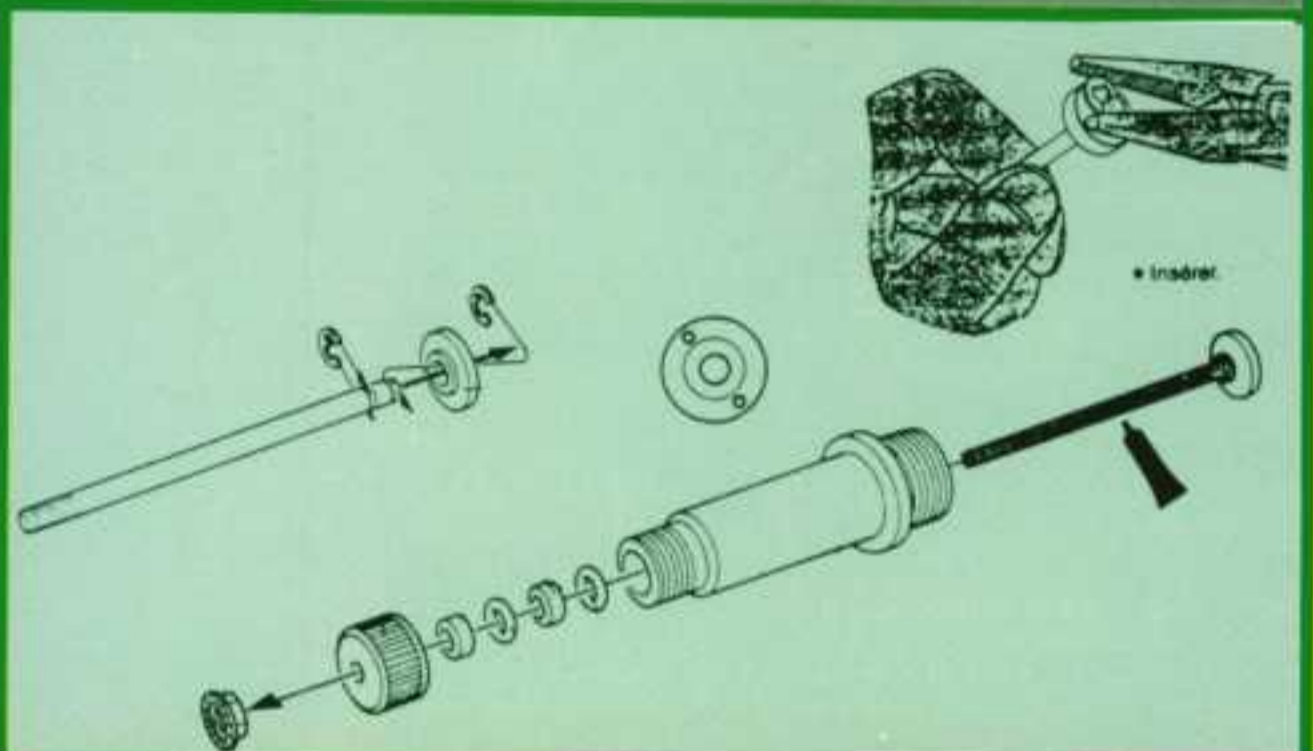
Montage des fusées arrière.

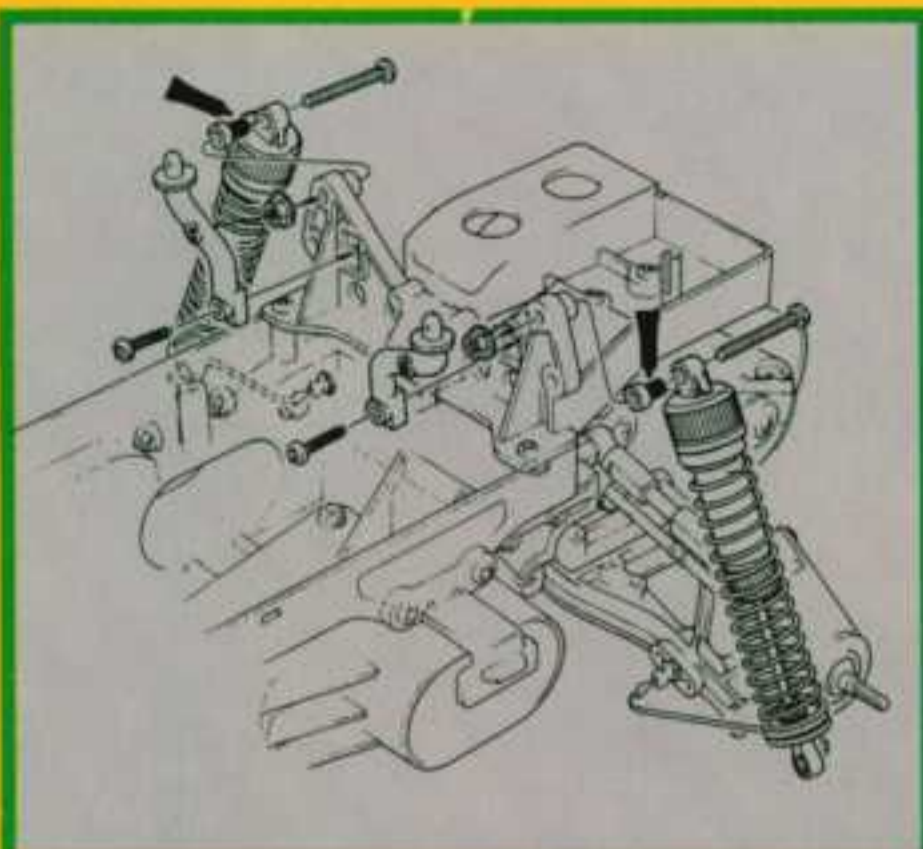
Assemblez tout d'abord les noix de cardans que vous aurez graissés avec les paliers en métal BT2 qui seront emboîtés dans les porte fusées. Un clips de 4 mm sera à mettre dans son emplacement sur l'axe de roue. Une fois les joints toriques SB1 graissés, insérez les à l'aide du cardan dans l'axe de roue. Montez ensuite les écrous de rotule BH2 sur la partie supérieure de F4 avec les vis de 3x20 mm avec du frein filet. Les porte fusées seront montés avec des axes d'articulation de 3x37 mm et des clips de 2 mm. Une fois la noix de cardan côté différentiel graissée, emboitez le cardan sans oublier le joint torique SB1 qui sera graissé aussi, emboitez ensuite l'écrou à rotule sur le tirant de chasse.





Assemblage des amortisseurs.
 Préparez tout d'abord 4 axes de piston SB3 avec des pistons à 2 trous que vous bloquez avec deux clips de 2 mm. Graissez ensuite les axes et enfoncez les dans les corps des amortisseurs. Dans l'autre extrémité emboîtez tout d'abord un joint torique et une entretoise, vissez ensuite la pièce U3. Un écrou sera vissé à l'envers sur l'axe du piston. Piston en bas de l'amortisseur, remplissez celui-ci avec l'huile qui vous est fournie dans la boîte, puis actionnez le piston de haut en bas pour chasser les bulles, repositionnez celui-ci et placez le joint torique. Serrez le capuchon de fermeture. Essuyez l'excédent d'huile avec un chiffon si besoin. Montez ensuite les ressorts avant qui sont plus courts avec des cales T4, serrez la pièce T1 en maintenant l'écrou avec une pince à bec long. La même opération sera à faire pour l'arrière.





Montage des amortisseurs

Montez les amortisseurs avec des supports longs BV2, des vis de 3x25 et un écrou de 3 mm aussi. Vous pouvez monter en même temps les supports de carrosserie B2 et B3 avec des vis M3x15mm. Le montage des amortisseurs arrière est identique à l'avant et les supports de carrosserie aussi.

Montage radio.

Du côté radio vous aurez deux possibilités de montage: soit avec un variateur mécanique (il vous faudra deux servos pour actionner le variateur), soit avec un variateur électronique. Pour notre gouverne, le King Cab nous a été livré pour l'essai avec une radio à volant et son récepteur variateur CPR P100F, ce qui donnera si vous le possédez un gain de temps et une simplicité lors du montage. Alors tout d'abord il vous faudra mettre le servo de direction au neutre puis démonter le palonnier avec son sauto servo. Celui-ci devra être perpendiculaire par rapport au servo, fixez ensuite les deux porte servos avec des vis de M3x10 mm avec deux rondelles de 3mm aussi. Confectionnez la tringle de direction avec une chape à rotule de 4mm. Le réglage sera de 53mm. Fixez ensuite le servo dans son emplacement avec 2 vis à tête fraisée de 3x10mm. Une fois le servo réglé au neutre les bras de direction doivent être bien parallèles entre eux, montez ensuite la platine radio où vous fixerez le variateur avec du double face. Connectez ensuite les fils au moteur, leur fixation sera assurée par des colliers nylon qui sont fournis dans la boîte. De là, la partie mécanique est terminée, il ne vous reste plus qu'à monter les pneus sur les jantes. Pour l'avant, insérez les paliers en métal dans les jantes et bloquez celles-ci avec des écrous nylon de 4 mm. Pour l'arrière insérez d'abord les moyeux de roue et l'écrou de 4 mm pour bloquer les roues.

Découpage de la carrosserie.

Découpez le contour de la carrosserie avec un ciseau à lexan. Les ailes sont prédecoupées, ce qui facilite la tâche et vous permet une parfaite découpe. L'arceau sera aussi à découper suivant le tracé. La partie découpage étant terminée, passez la carrosserie sous l'eau avec du détergent à vaisselle pour la dégraisser. Après séchage masquez les parties vitrées avec de l'adhésif. Pour la peinture il vous faudra une peinture spéciale pour le lexan que vous trouverez chez votre détaillant. Après séchage montez l'arceau avec du double face et collez les autocollants. Je crois que la voiture est définitivement terminée et nous allons passer à la phase de l'essai sur le terrain.



Essai sur le terrain.

D'une belle journée chaude et ensoleillée nous décidâmes d'aller faire faire ses premiers tours de roues à notre King Cab. Au fait, vous aurez deux possibilités au niveau du montage du pignon intermédiaire car dans la boîte il vous est livré deux pignons: un 70 dents et un 77 dents. Vous avez le choix suivant l'utilisation que vous ferez de votre voiture. Quant à nous, c'est le 77 dents que nous avons monté.

Accu chargé, nous branchons celui-ci, radio allumée et le démarrage est instantané, le King prend tout de suite sa trajectoire. Première grosse bosse (très violente) et notre King Cab nous fait un saut périlleux avant, retombe aussitôt sur ses roues et repart de plus belle. Stupéfiant, ce petit bolide! Avec ses longs bras de suspensions, le "camion" se joue de toutes les inégalités du terrain. La vitesse de pointe avec son moteur standard d'origine, ferait pâlir plus d'un buggy tournant en compétition! Ce "Grosses Roues" a plus d'un tour dans son sac, et possède de réelles qualités dignes d'un engin haut de gamme deux roues motrices. Il n'a plus grand chose à voir avec le comportement des autres BIG FOOT, il est très agile en virages et semble vraiment se promener sur des terrains très accidentés, là où même des engins très sophistiqués passent difficilement. Garde au sol importante oblige! Si le King Cab ne peut participer à des compétitions traditionnelles en 4X2, à cause de ses dimensions, il n'en reste pas moins performant et très amusant en loisir. Et pourquoi ne pas vous inscrire à des rencontres de Big Foot, si ça vous chante!

Prix moyen constaté au 15/05/90, environ: 2000F