

NUREMBERG 86

Le fin des années folles

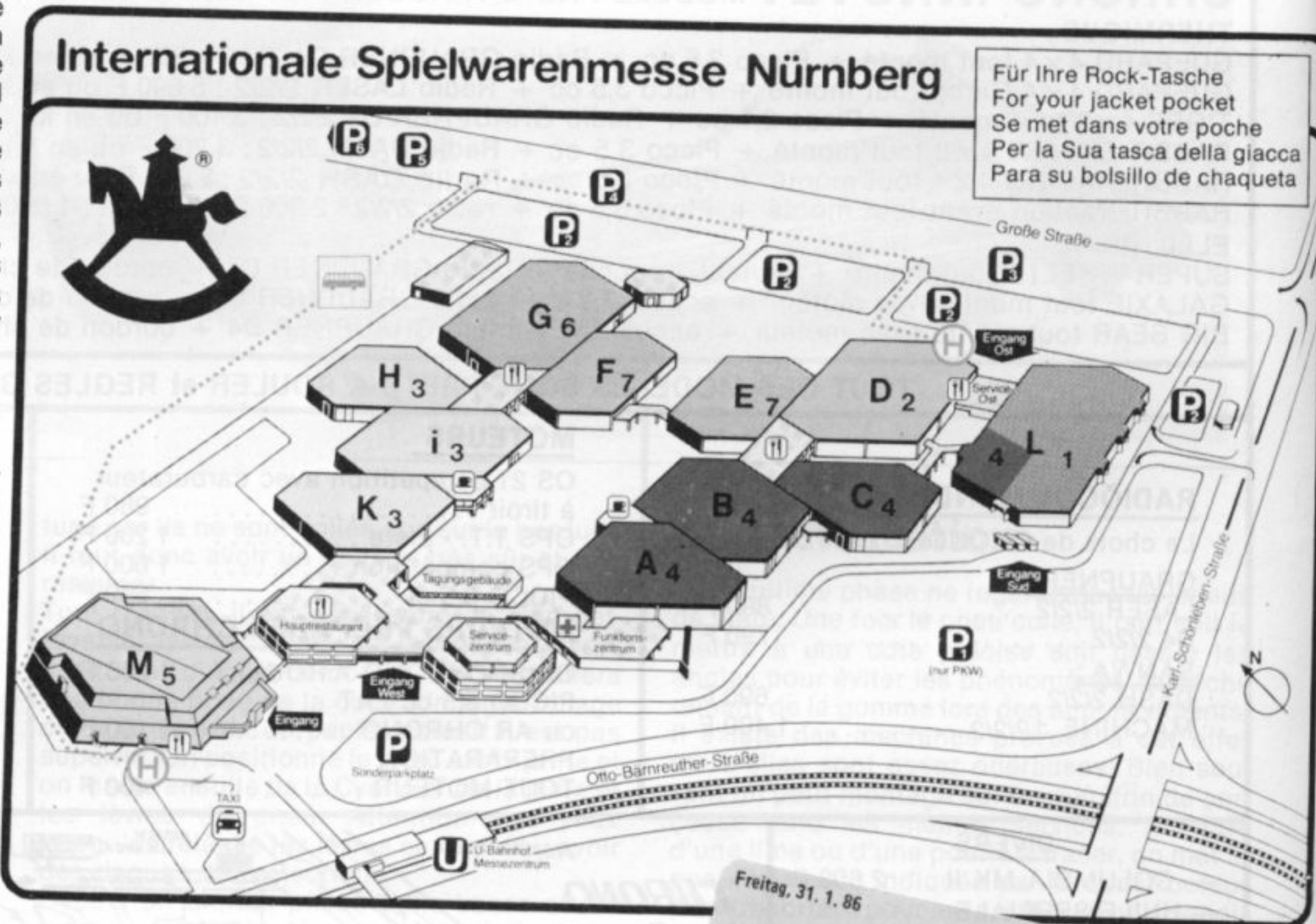
Les années se suivent mais ne se ressemblent pas ! Toutes ces dernières années, ce salon mondial nous avait donné l'habitude d'y découvrir des avant-premières d'importance qui devaient marquer d'« une pierre blanche » l'évolution de la voiture radio-commandée. Cette année, point de nouveauté révolutionnaire, point de nouvelle tendance si ce n'est la vulgarisation des tractions avants. Ce millésime 86 rompt définitivement avec cette tradition bien établie.

26 Sans encore parler d'essoufflement, on ne peut que constater qu'un sérieux coup de frein au niveau de l'innovation et de la recherche de nouvelles techniques. De toutes manières, il est de plus en plus difficile de faire preuve de génie créatif (ce n'est pas Mantua qui me contredira !) car nos voitures sont arrivées techniquement à un sommet qu'il est de plus en plus difficile de progresser. Néanmoins, Nuremberg méritait le déplacement car nous avons eu le plaisir de voir quelques évolutions qui méritaient à elles seules la balade au cœur de la Bavière.

Carnet de route ?

Départ de fort bonne heure à l'aéroport d'Orly pour un vol direct en direction de Nuremberg. Nous rencontrons nos confrères de RCM qui semblent aussi bien réveillés que nous-même. Pensant nous faire plaisir, la compagnie aérienne nous invite dans un Airbus au 1/8^e à savoir un minuscule Fokker à hélices qui accueille une cinquantaine de personnes. Si la météo est mauvaise, nous allons être pas mal secoués. Par chance tout se passe bien et au bout de deux heures nous atterrissons sur le sol allemand revêtu pour l'occasion d'un blanc manteau de neige. Il faut dire que la ville de Nuremberg se situe très à l'est de l'Allemagne près de la frontière tchèque. Grâce à l'organisation allemande, nous sommes aux portes du salon en moins d'un quart d'heure. Avant d'approfondir les secrets de chaque stand, un petit tour général dans le hall L pour sentir l'atmosphère et voir si tout le monde est présent à l'appel. Pour cette première journée d'ouverture, les allées sont peu fréquentées et on peut examiner à loisirs les nouveautés de l'année. Je n'ai pas établi d'ordre particulier pour organiser ma visite car toutes les firmes distribuant de la voiture R.C. sont réunies sur trois allées et il est impossible de laisser échapper une quelconque découverte. En fait, malgré le gigantisme de la spiele-messe, le petit monde de la voiture radio-commandée se

Internationale Spielwarenmesse Nürnberg



retrouve facilement et les rencontres avec les « personnalités de la voiture RC » se font facilement et fréquemment dans les allées. A dire vrai, le salon de Nuremberg est surtout un immense « souk » de négociation entre les fabricants et les importateurs. Bien entendu, ces allées sont favorables aux bruits de couloir qui circulent à grande vitesse. Mais notre but n'est pas de ramener des pseudo informations mais plutôt des vraies nouveautés. Alors commençons la visite en débutant par les fabricants puis par les importateurs présents à ce salon 86.





En haut, Picco annonce son retour en force avec un tout nouveau 3,5 cm³ avec 5 transferts.

Le PB Mustang devient en 86 le premier TT qui puisse recevoir un boîte de vitesse à deux rapports.

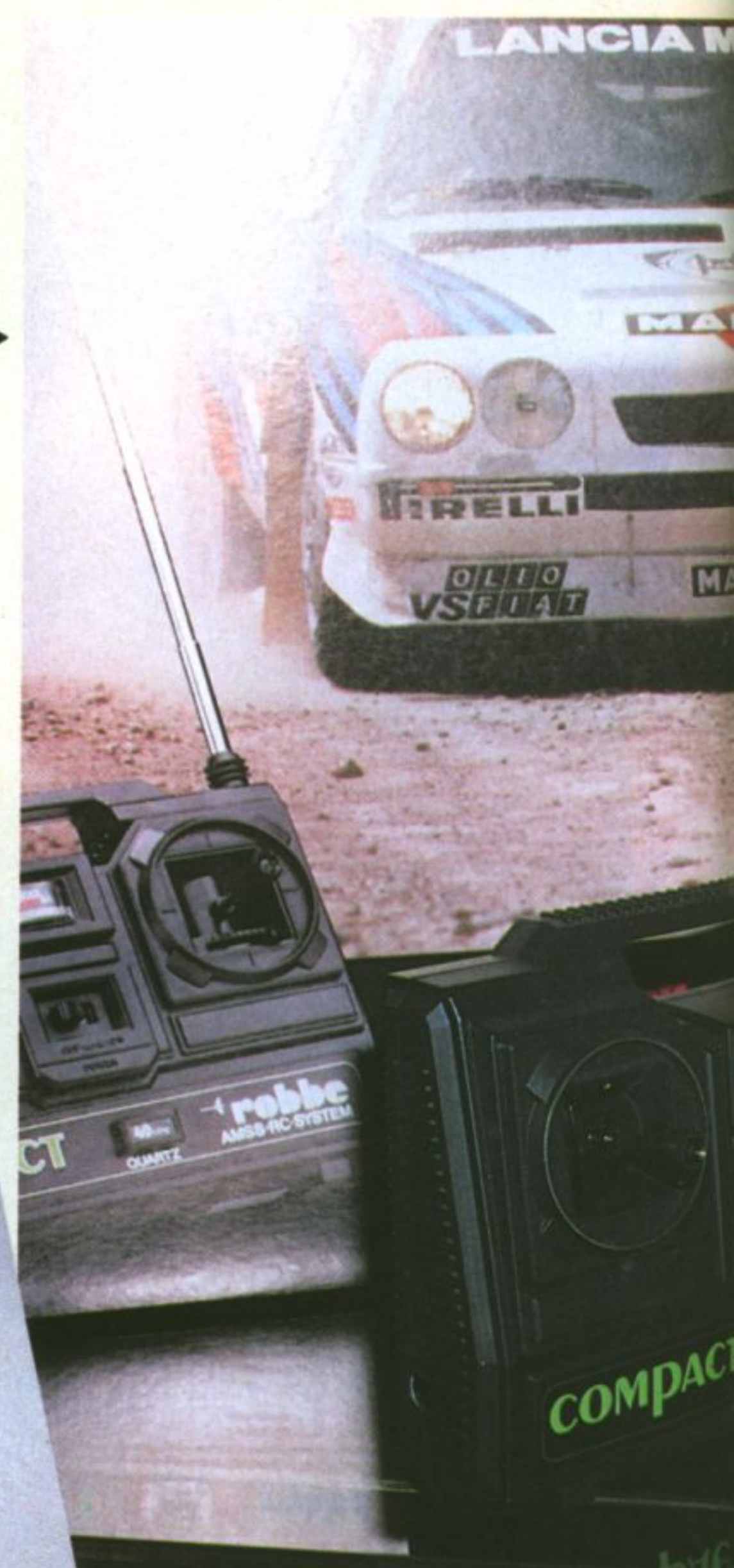
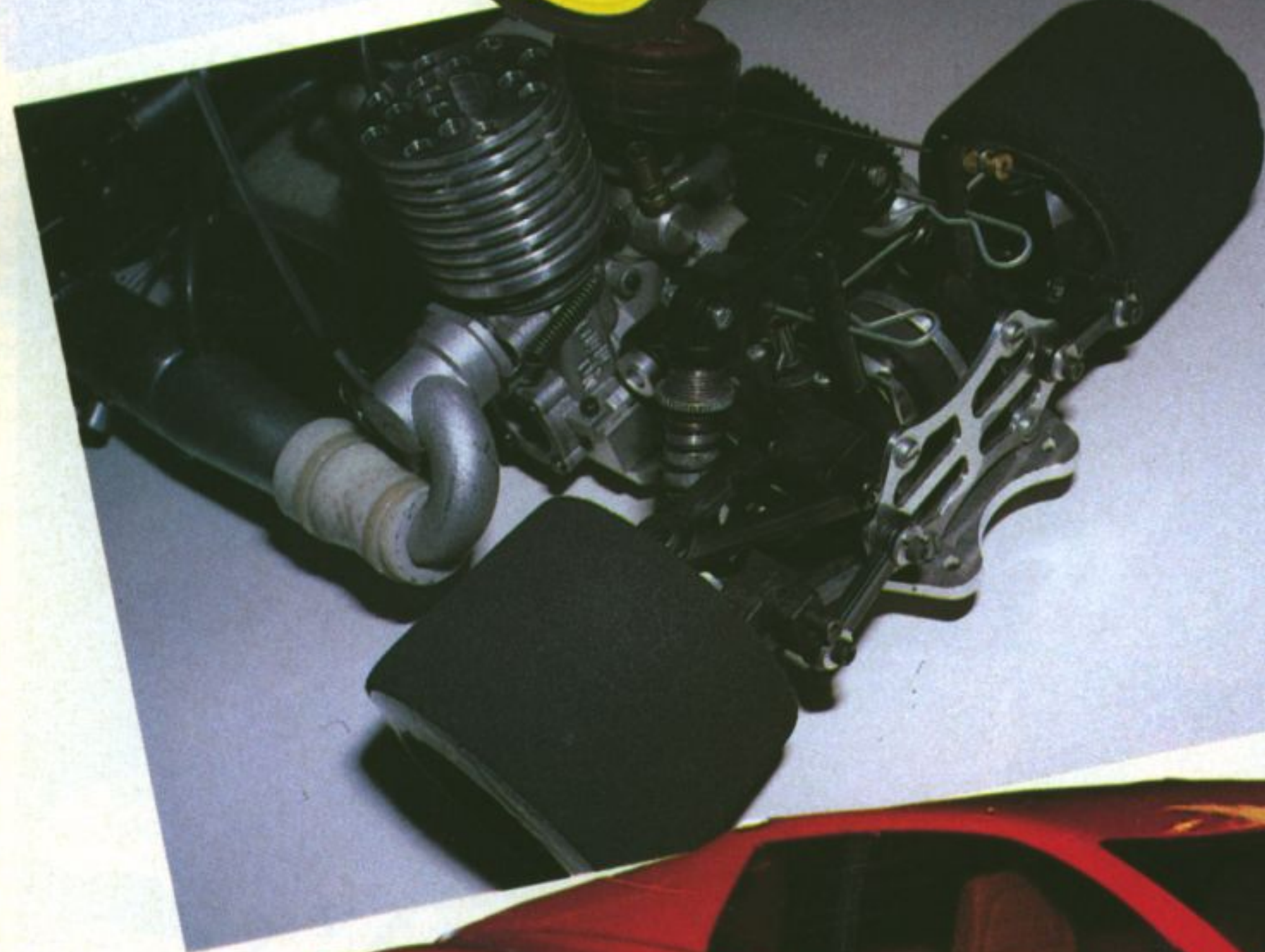
En bas, le Garbo TA qui suit la mode des tractions avants.

NUREMBERG 86

Le fin des années folles

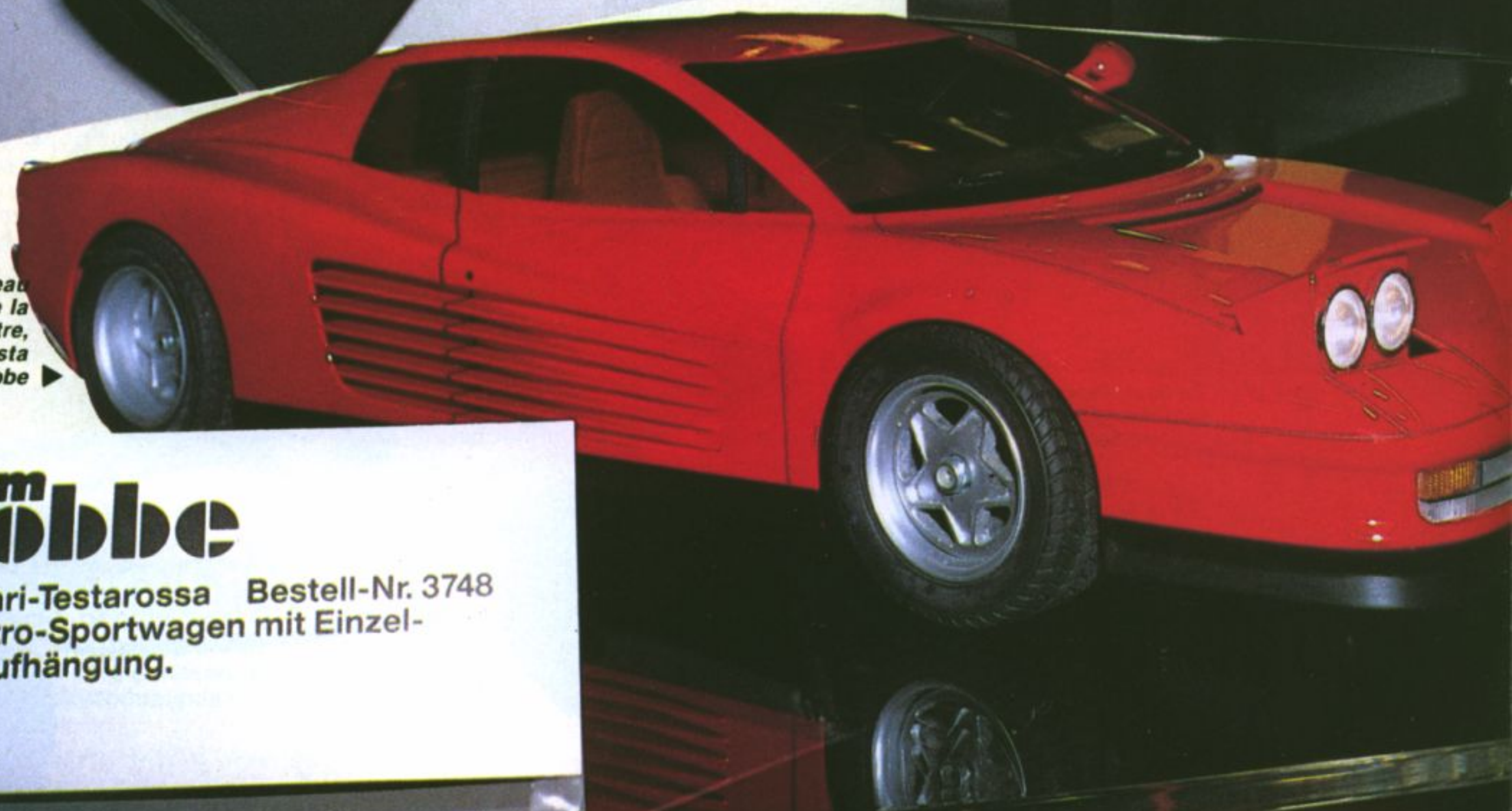


◀ Le Cobra « M » comme modulaire avec, enfin des jantes grand diamètre. Robby s'agrandit avec la LANCIA SA ▶



28

▲ Ci-dessus, le nouveau train arrière de la NOVA X5. Ci-contre, une superbe Testa Rossa signée Robbe ▶



system
← **robbe**

Ferrari-Testarossa Bestell-Nr. 3748
Elektro-Sportwagen mit Einzelradaufhängung.



- Einfache Endmontage
...schnell fahrbereit
- Mit Funkfernsteuerung 40 MHz
Reichweite bis 1 km - gleichzeitiger Betrieb
mehrerer Modelle (Wettbewerb)
- Einsetzbar auch für Flug- und
Schiffsmodelle
- Leistungsstarker Elektromotor
- Geschwindigkeitsregelung
- Einzelradaufhängung mit Federbein
- Ausbaufähig:
Akku für höchste Fahrleistung.

1986 1. 1986
RALLYE MONTE-CARLO
'robbby LANCIA DELTA S4

robbby
Apparatursystem mit 40 Kanälen
...erkaut montiert...
...mit 40 MHz Reichweite 1 km...
...gleichzeitiger Betrieb mehrerer Modelle...
...Einsetzbar auch für Flug- und Schiffsmodelle...
...Leistungsstarker Elektromotor...
...Geschwindigkeitsregelung...
...Einzelradaufhängung mit Federbein...
...Ausbaufähig: Akku für höchste Fahrleistung.

robbby
Robby Lancia Delta S4
Kompletter Bausatz mit
Fernbedienung, Akku, 4x AA
Batterien, 4x AA-Formung für
Halterung

NUREMBERG 86

La fin des années folles



En haut à gauche,
le Pantherce.
A droite, quelques
modifications et
une décoration très
libertine pour le
Coyote S6.

Serpent :

la firme hollandaise Berton bv est, comme à son habitude, installée chez son importateur allemand. De belles vitrines avec au milieu des voitures, la coupe du champion du monde piste. P. Bervœets, toujours très BCBG, est présent et vous accueille avec le sourire. Néanmoins il est relativement scandalisé par sa découverte faite sur le stand Mantua, découverte dont nous parlerons plus tard.

Quattro 4wd :

La championne du monde ne présentait aucune révolution notable. Vu les performances remarquables de cette voiture, il serait difficile de modifier de fond en comble la conception de cette voiture. Aussi Serpent se contente de peaufiner quelques détails afin d'améliorer la fiabilité et la résistance de certains organes. En premier lieu, le châssis est usiné dans une matière aux caractéristiques proches de l'ergal. A la fois plus léger et plus résistant, ce nouveau châssis devrait offrir une longévité supérieure par rapport à son prédécesseur. Deuxième point : le save-sarvo. Longtemps, les critiques des possesseurs de Serpent portaient sur cet accessoire. Elles feront dorénavant partie du passé ! Un vrai save-servo digne de ce nom vient de faire son apparition. Il s'inspire largement de celui de la Columbia Mk4 avec un système de ressort dont la dureté peut être ajustée. Ainsi les pignons des servos de direction devraient garder plus longtemps leur précieuse denture. Toujours dans le domaine des améliorations, une nouvelle couronne de différentiel pour le GTQ (transmission par cascade de pignon) apparaît au catalogue 86. Normalement, le guidage est meilleur et les petites « quenottes » de la cascade resteront à leur place. Bref, des petites retouches pour finir sans problèmes les finales.

La boîte de vitesse, arme indispensable sur les 4x4 modernes, augmente son rapport de démultiplication en adoptant des couronnes 46-50 au lieu de l'habituel couple 43-47. A la clef, des accélérations encore plus franches lors de la sortie des virages.

Cobra « M » 4 x 4

AUTO 8 a déjà eu le plaisir de vous présenter en exclusivité un banc d'essai complet de ce modèle lors des deux derniers numéros. Rappelons brièvement pour les étourdis (qui auraient oublié d'acheter Auto 8) les grandes lignes de la version 86 du Cobra. Le châssis et la platine radio sont modulaires — d'où l'appellation « M » — en trois parties. Fini les séances épuisantes de démontage avec un nombre incalculable de vis à défaire. L'accessibilité mécanique en est facilitée. Deuxième trait de caractère du « M », l'augmentation des voies avant et arrière par l'allongement de 9 mm des triangles. Par conséquent, le débattement des suspensions augmente de 25 % pour atteindre une course de 41 mm. Une combinaison d'anciens triangles supérieurs avec les nouveaux inférieurs permet même d'obtenir différentes valeurs de carrossage. Les jantes grand diamètre font partie du lifting 86 du Cobra. Elles utilisent des nouveaux pneus « taille basse » et un voile externe et interne évite l'encrassement et les projections de cailloux. Les amortisseurs restent identiques mais peuvent recevoir des ressorts à spires progressives (1,5 mm de diamètre). La transmission reste inchangée avec les deux différentiels à bille réglables. La répartition



NUREMBERG 86

Le fin des années folles

entre l'avant et l'arrière diffère toujours de 4 %. Par contre, le système de marche arrière de la Trial Jeep peut être installé à condition de prendre la platine et le châssis modulaire de cette dernière. Bien entendu, le « M » reçoit (en option) la carrosserie Javelin.

Cobra FWD :

Serpent s'engage à son tour sur la trace de Yankee en proposant une version traction avant du Cobra. En fait ce n'est pas un nouveau modèle mais plutôt une adaptation à la traction de la version « M » du Cobra. Même système de châssis modulaire, même conception générale. Il s'agit d'une version relativement dépouillée puisque les amortisseurs hydrauliques ont été supprimés dans la version de base. Seules des pièces en plastique simulant des amortisseurs assurent le guidage des ressorts hélicoïdaux. Toutefois, le différentiel avant est conservé. La platine radio est nouvelle de manière à avancer les masses vers l'essieu avant pour favoriser la motricité. Le poids se répartit entre 62 % pour l'avant et 38 % pour l'arrière. Le moteur est monté en position inversée pour offrir un meilleur refroidissement. Avec un prix relativement abordable, il sera possible de compléter l'équipement du Cobra FWD afin d'aboutir au Cobra « M » 4x4.

Jeep Trial :

Pas de nouveautés, c'est la même version que l'année dernière.

S.G. Racing Car

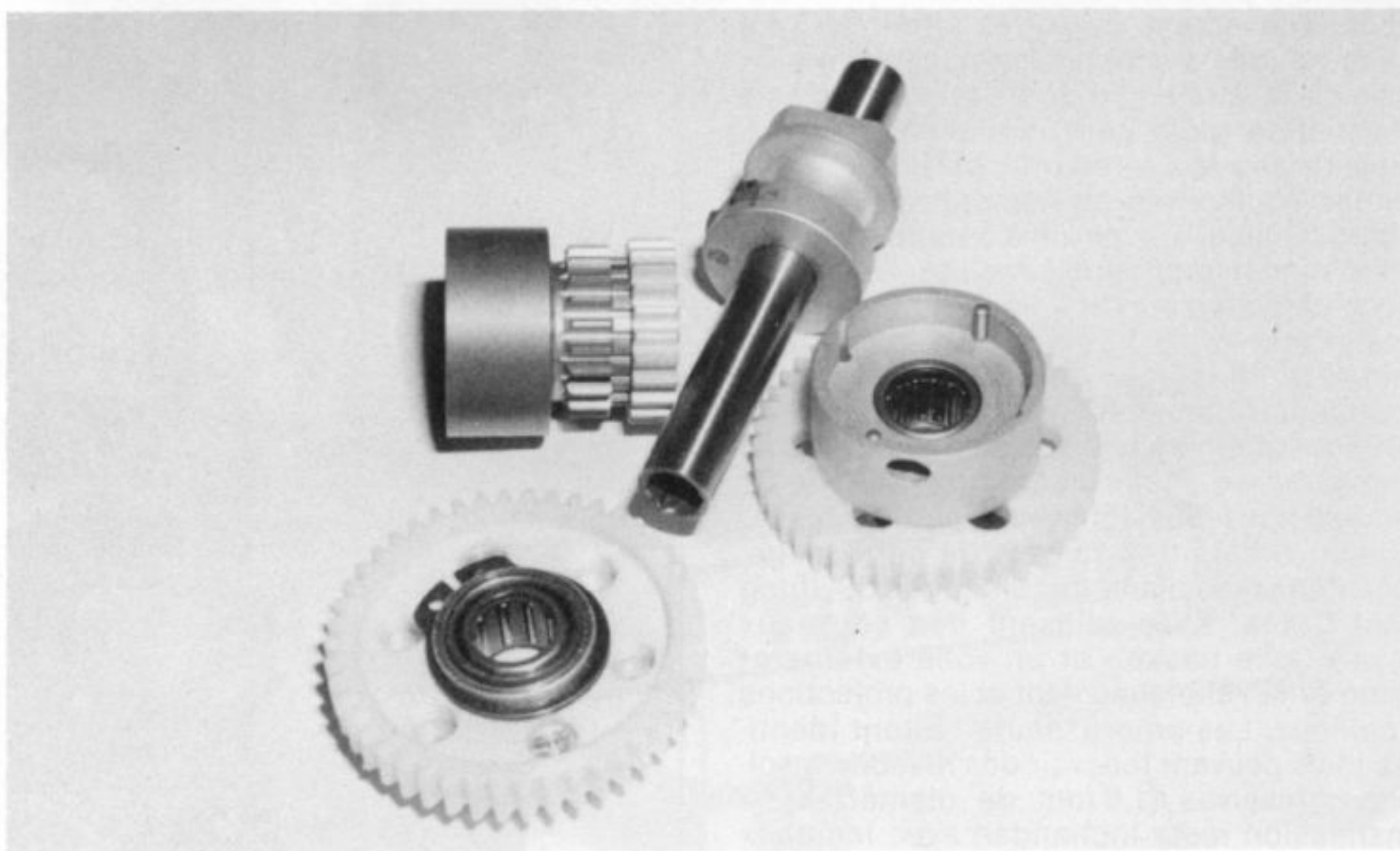
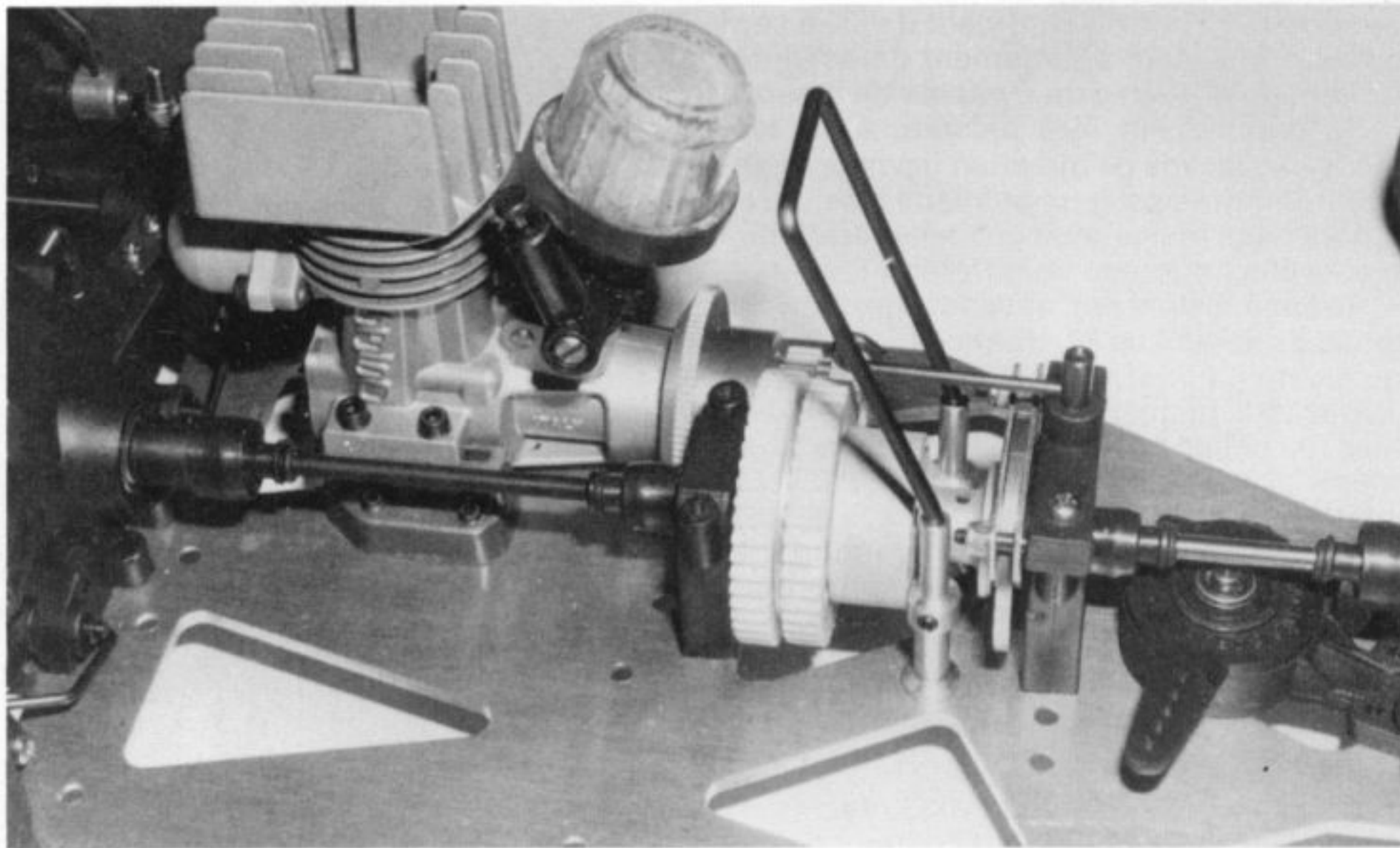
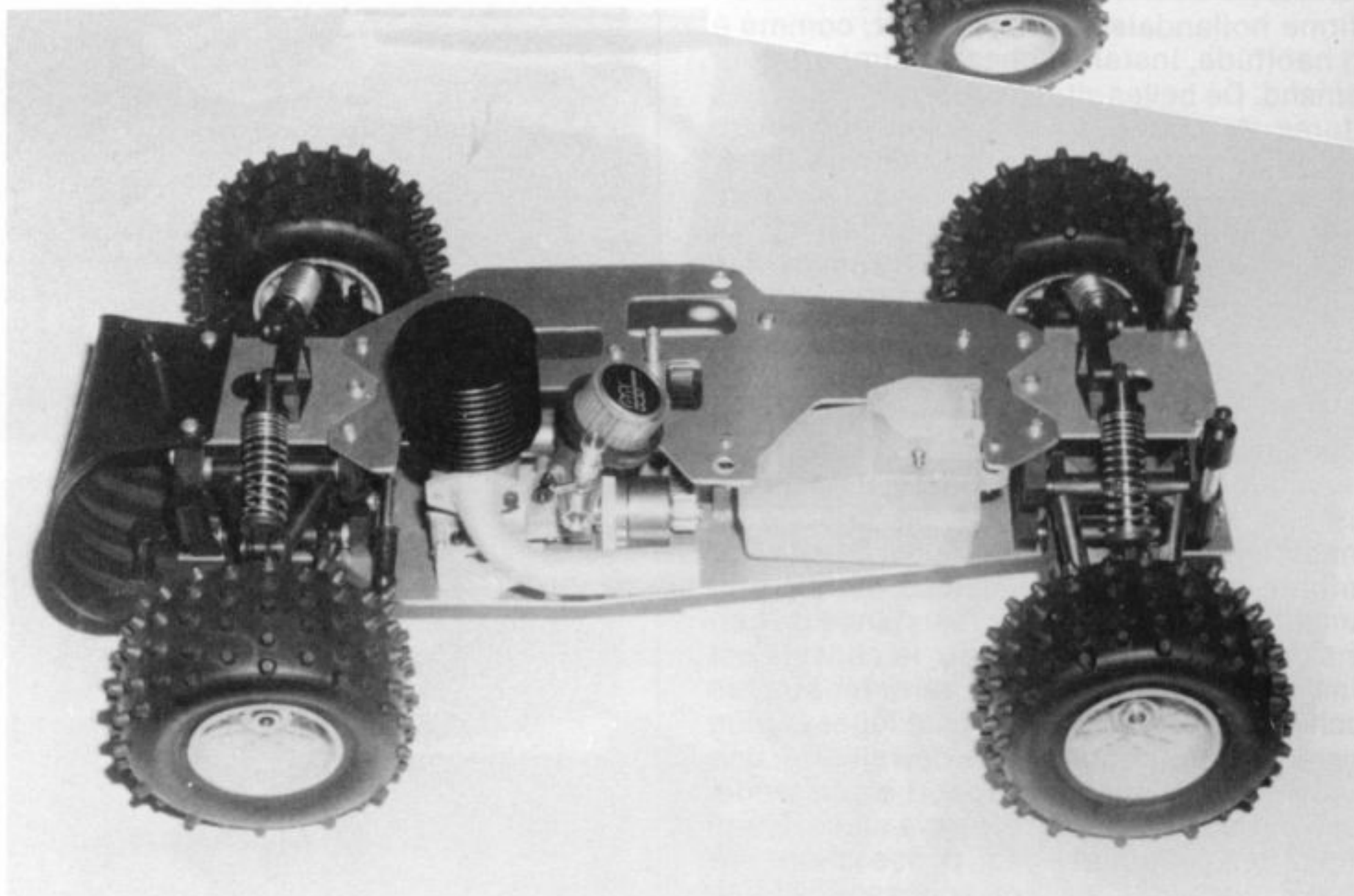
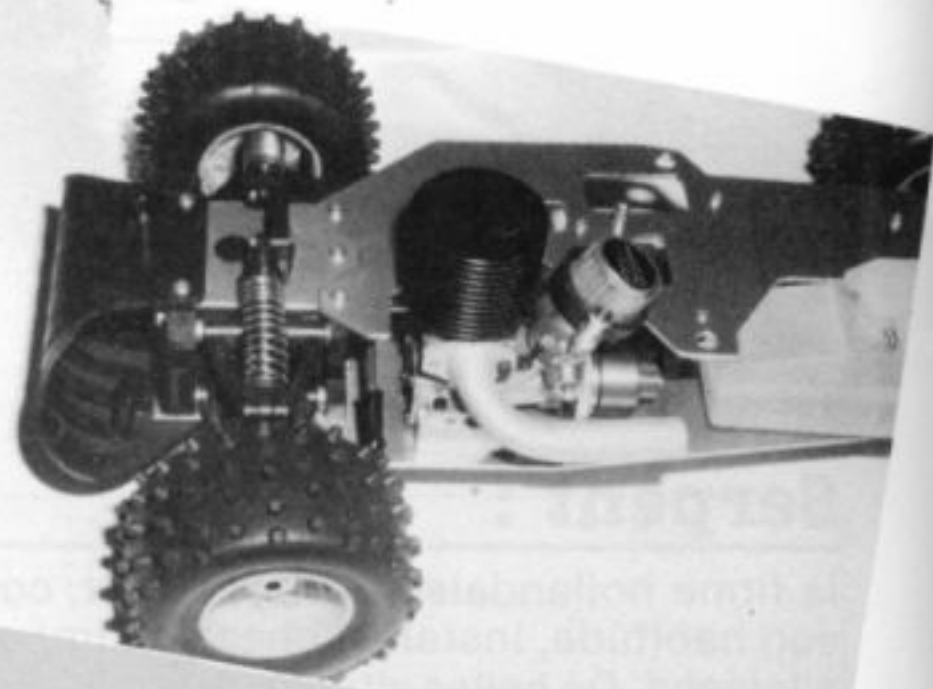
Le stand, tout blanc et décoré de logo SG, est placé au coin d'une allée. Toutes les voitures sont disposées dans des vitrines agrémentées de belles décorations de carrosseries. D'ailleurs nous avons remarqué des dessins quelque peu grivois sur des carrosseries de Coyote.

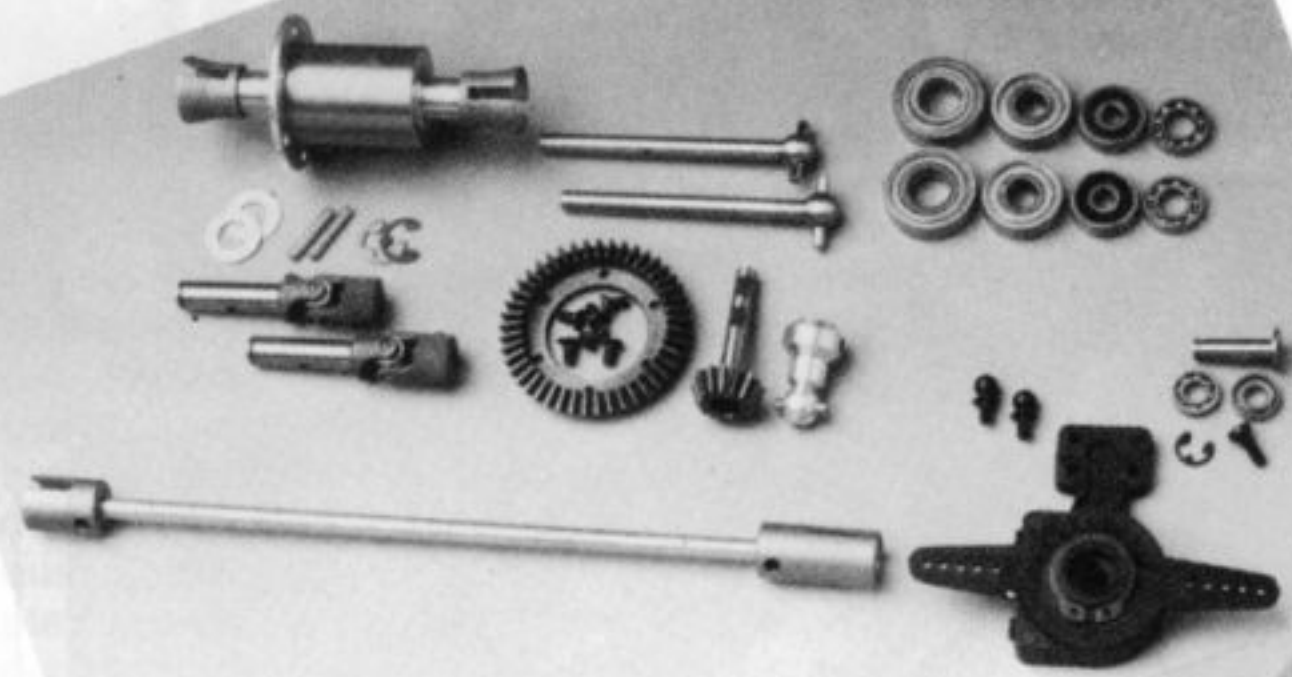
Columbia Mk4 « Custom » :

La Custom est en fait une évolution de la Mk4, une évolution basée sur l'expérience acquise au cours de la saison 85. Roues libres sur les fusées avants, transmission avant avec un répartiteur de couple, suspensions modifiées à l'arrière, nouvelle platine radio, etc. Vous trouverez un essai complet de cette voiture dans ce même numéro. Inutile donc de décrire en long et en large une nouvelle fois la version Custom. Par contre, une nouvelle boîte de vitesse est proposée afin d'optimiser les performances de la Custom. La réalisation est parfaite et les matériaux utilisés sont légers (Alu). Un choix de trois cloches (19-21, 20-22 et 21-23) sont disponibles. SG a abandonné, pour le moment, l'idée de proposer un kit d'adaptation 4x4 pour la Columbia Mk2.

Tiger :

Le nouveau tout-terrain SG n'est plus à proprement parlé une nouveauté puisque nous avons déjà eu la possibilité de faire le banc d'essai de la version deux roues motrices. Par contre, le kit de transformation en 4x4 est présenté. Il comporte un second différentiel, un jeu de pignons pour le couple conique, une paire de cardans homocinétiques (des vrais cardans) et un save-servo différent. Pas de trace de renfort de châssis. Le Tiger peut être équipé d'un kit d'aileron et de cardans arrières en Ergal.



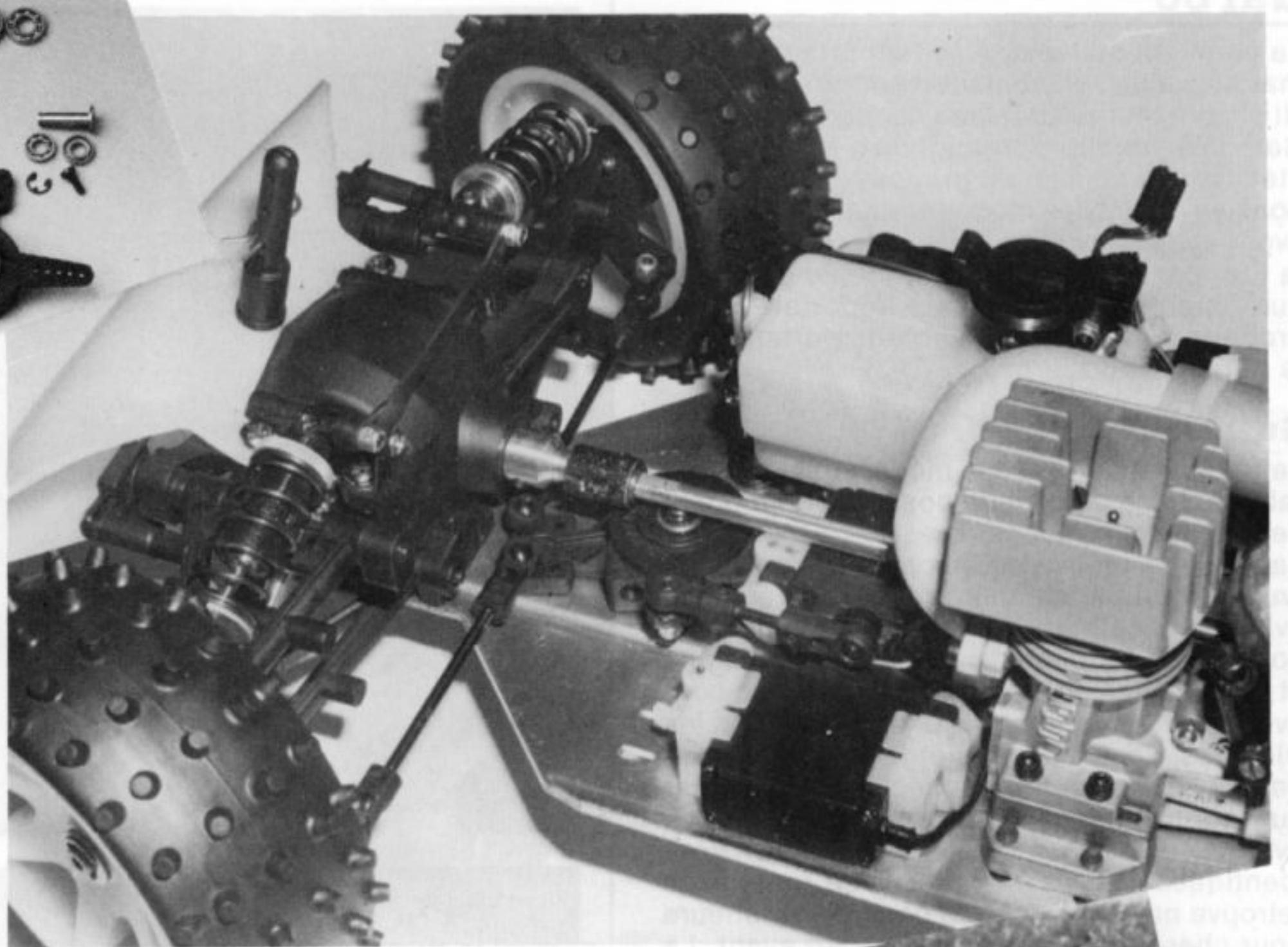


Art. 5320 - Kit trasformazione 4 x 4

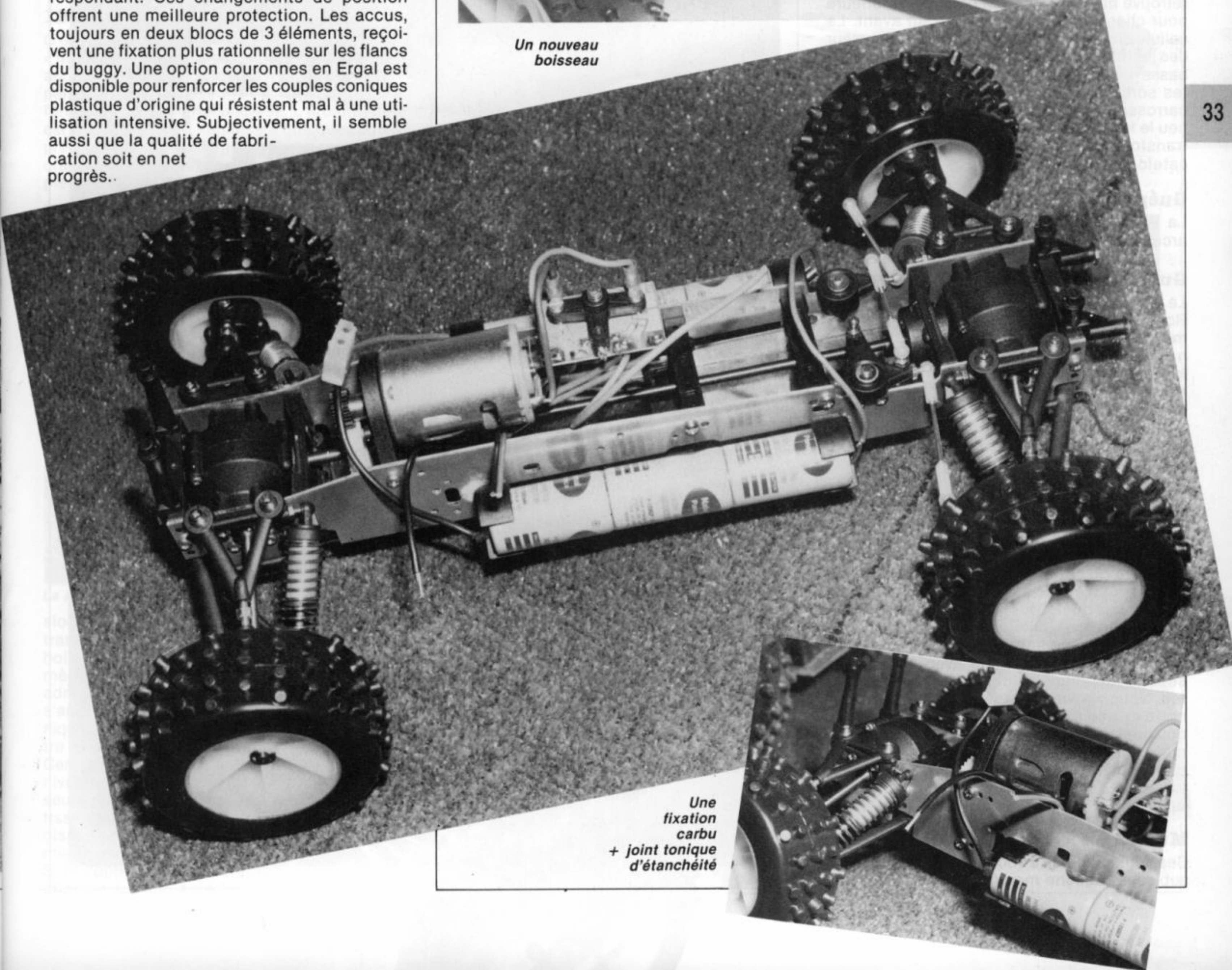
Le Tiger et ses kits sont commercialisés en France par la société T2M.

Coyote :

Le premier tout-terrain de la firme italienne a reçu quelques modifications pour résoudre les problèmes rencontrés sur la première version. Tout d'abord, les combinés ressort-amortisseur changent de place. Ceux de l'avant passent à l'arrière de l'essieu et ceux de l'arrière passent à l'avant de l'essieu correspondant. Ces changements de position offrent une meilleure protection. Les accus, toujours en deux blocs de 3 éléments, reçoivent une fixation plus rationnelle sur les flancs du buggy. Une option couronnes en Ergal est disponible pour renforcer les couples coniques plastique d'origine qui résistent mal à une utilisation intensive. Subjectivement, il semble aussi que la qualité de fabrication soit en net progrès.



Un nouveau boisseau



Une fixation carbu + joint tonique d'étanchéité

NUREMBERG 86

Le fin des années folles

Garbo

La première nouveauté se rapportant à cette marque vient de l'emplacement de son stand. Ni plus ni moins au milieu du stand Mantua ! Garbo, la marque championne d'Europe TT, a été intégrée au sein du groupe Mantua. C'est donc au milieu des modèles Mantua que nous avons pu découvrir les nouveautés Garbo. Pour la France, la situation reste inchangée puisque Scientific France reste importateur des produits Mantua et Graupner importateur de la gamme Garbo.

Guépard I TA :

La traction avant est à la mode, aussi tous les fabricants se doivent de posséder un modèle de ce type dans leur gamme. Garbo n'échappe pas à cette règle. Le Guépard I TA est donc un tout-terrain traction avant. La base est bien évidemment celle du guépard 4x4 déjà bien connu des modélistes auto. Les suspensions et la transmission reprennent les cellules-pont avec des articulations sur rotules pour les triangles. Seules la géométrie et la voie avant ont été légèrement retouchées pour s'adapter aux contraintes spécifiques d'une traction avant. Les combinés ressort-amortisseur sont identiques à la version 4x4. Le moteur se retrouve naturellement en position antérieure pour charger au maximum le train avant. La cellule arrière est allégée. Garbo, le précurseur des jantes grand diamètre et des pneus « taille-basse », conserve cet équipement mais les jantes sont maintenant de couleur blanche. La carrosserie est d'un nouveau dessin qui a un peu le look des TT 1/10^e électriques. Un kit de transformation du TA en 4x4 est prévu au catalogue.

Guépard III :

La version classique du Guépard avec son arceau ne reçoit aucune modification.

Guépard III Master :

Le Master pourrait s'appeler European Off-Road Championship Replica car Garbo commercialise la voiture qui a gagné le championnat d'Europe en 1985. Tout y est ! Châssis long, carrossage négatif, triangles arrière avec réglage du pincement, renfort supérieur en Ergal des cellules-pont, cardans homocinétiques à l'avant, barre anti-roulis, 2 save-servos montés sur roulement avec barre de renfort, support de réservoir anti-vibration, etc. L'arceau cage est supprimé au profit d'un « roll-bar » et d'une carrosserie très agressive en lexan.

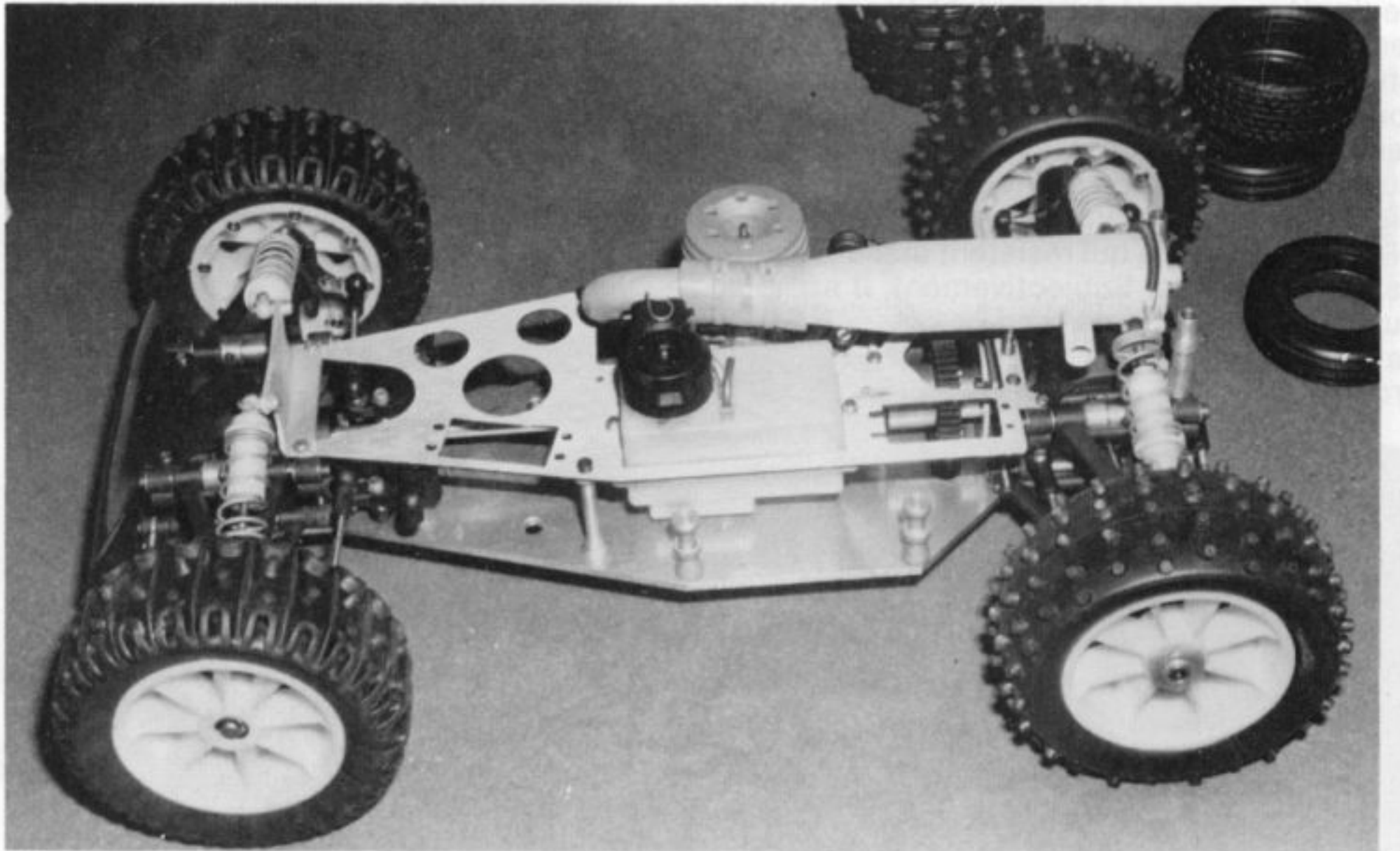
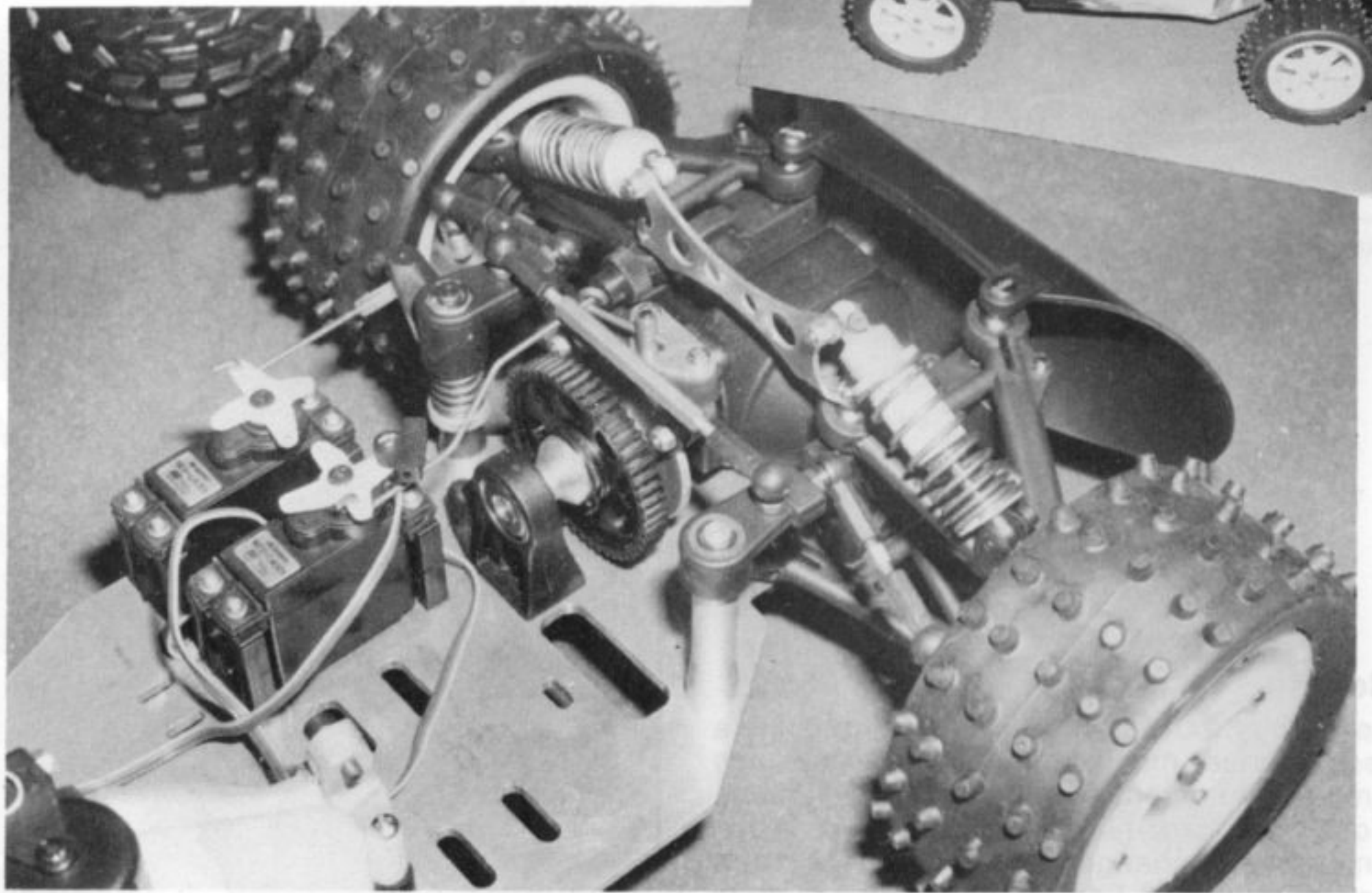
Guépard « proto » :

Au cours de notre visite sur le stand Mantua-Garbo, nous avons eu la chance d'apercevoir et de faire quelques clichés d'un engin qui était caché sous un bureau. A priori, ce TT ressemble énormément au Guépard III dans sa conception générale mais avec une platine supérieure reliant les cellules avants et arrière. Nous n'avons pas pu aller plus loin dans notre examen car M. Guersoni s'est empressé de soustraire le proto de notre vue. Probablement que nous reverrons l'engin lors des prochains championnats d'Europe en Italie (organisé dans le fief de Mantua) et du Monde à Grenoble.

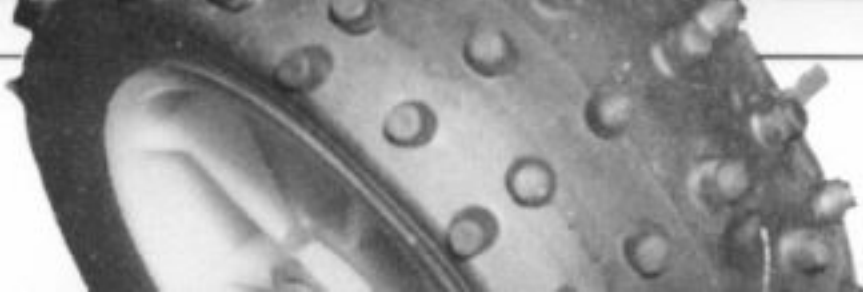
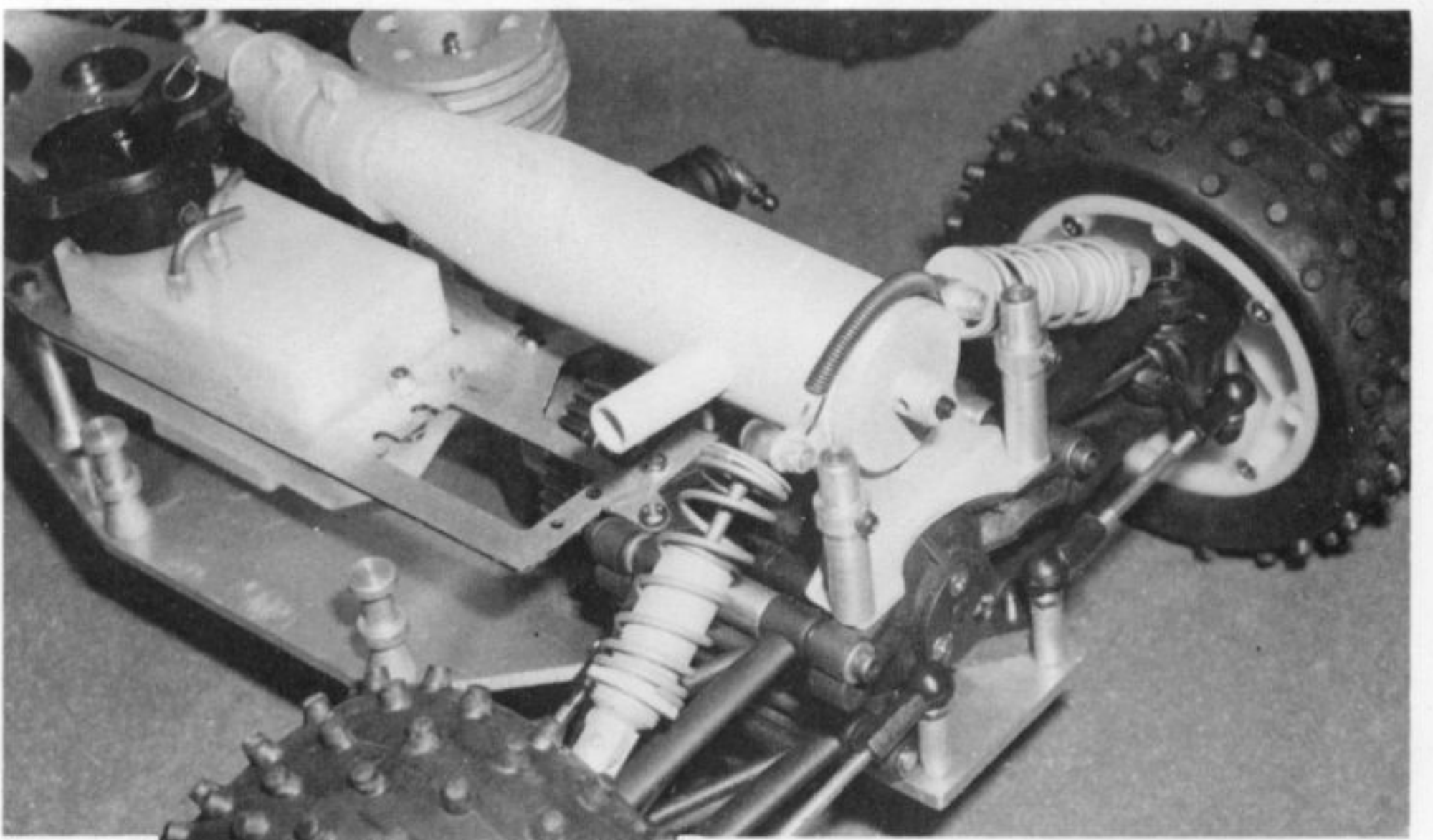
Mustang 4x4 et Eco 4x4 :

Ces deux modèles à vocation économique ne subissent aucune modification notable.

Nouvelle
carrosserie
pour le Guepard T.A.



Peut-être le futur Guepard du Championnat du Monde



Dakota 4 x 4 :

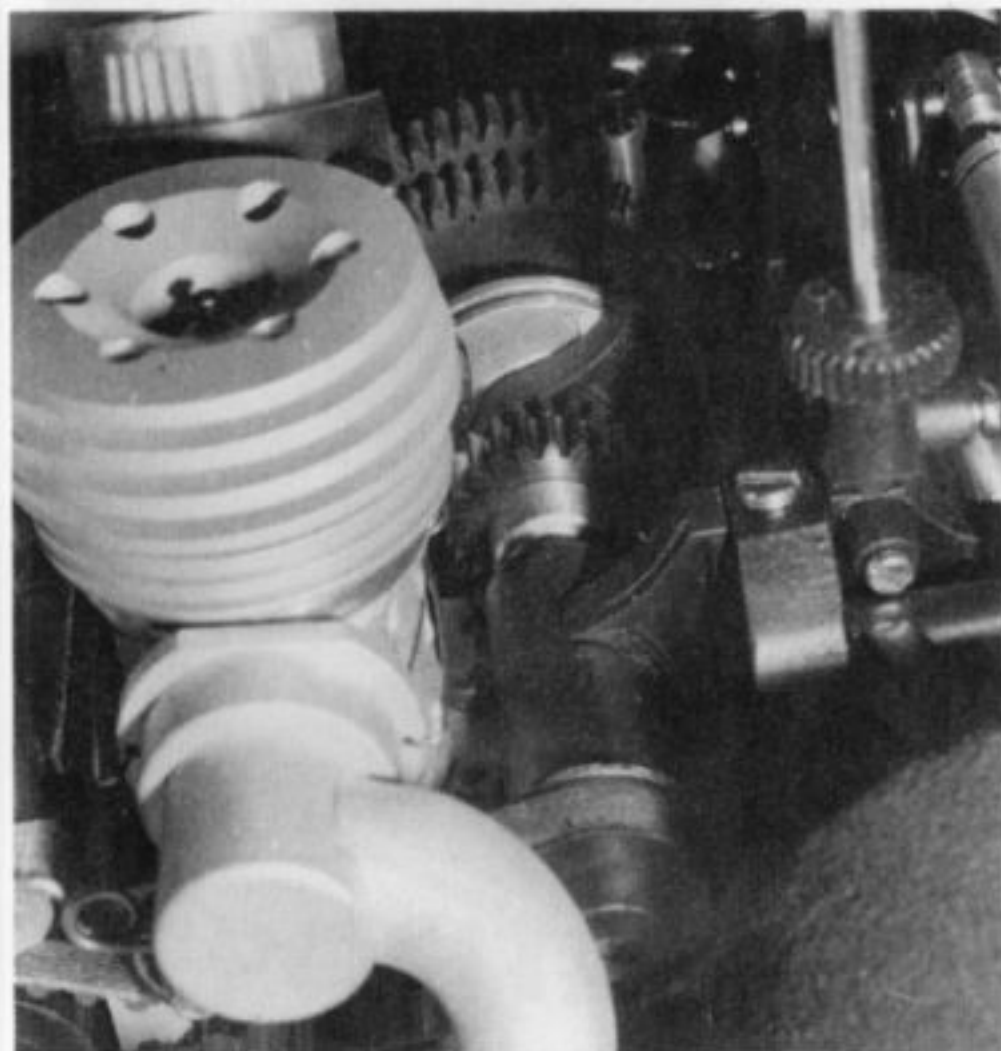
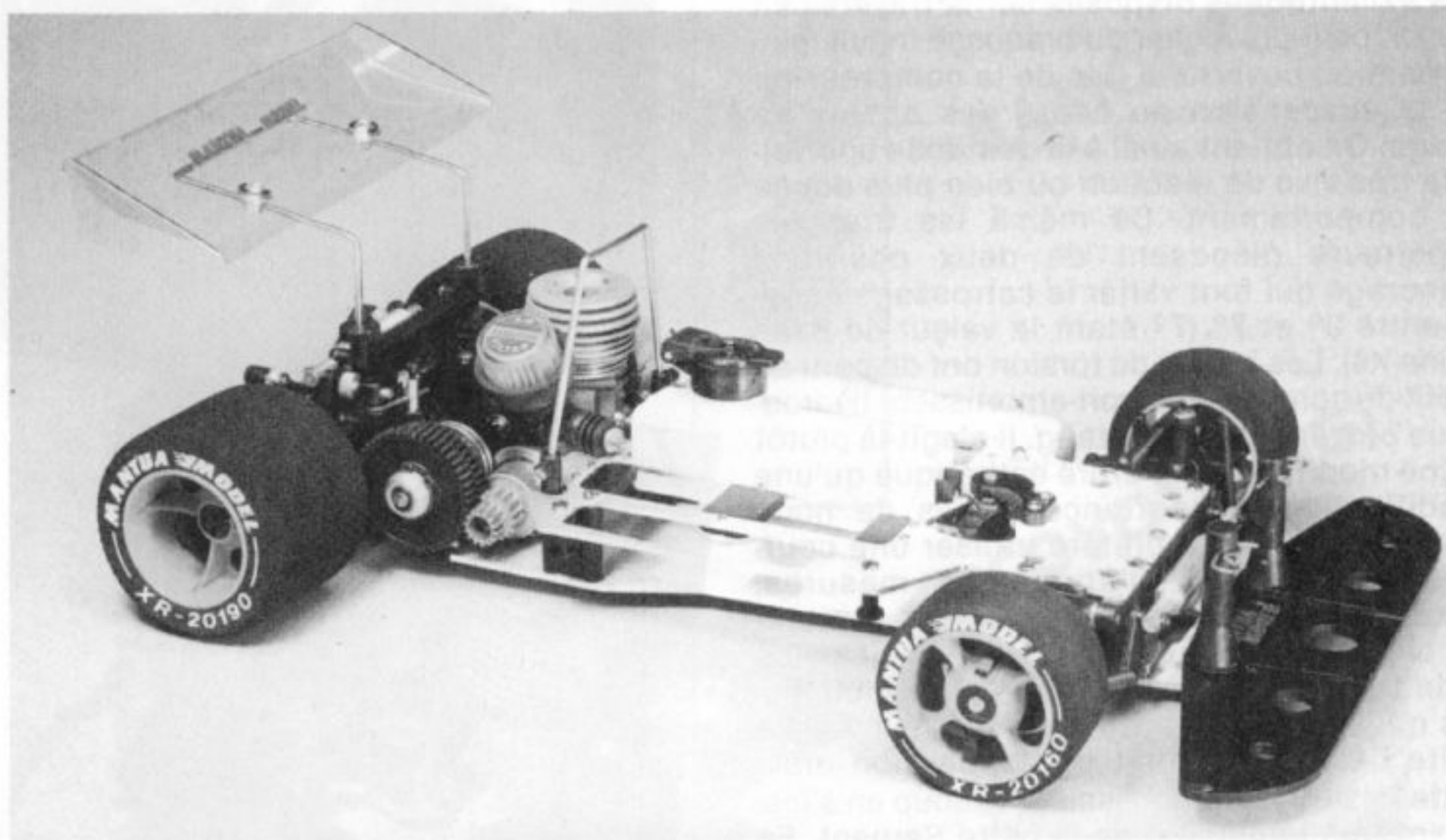
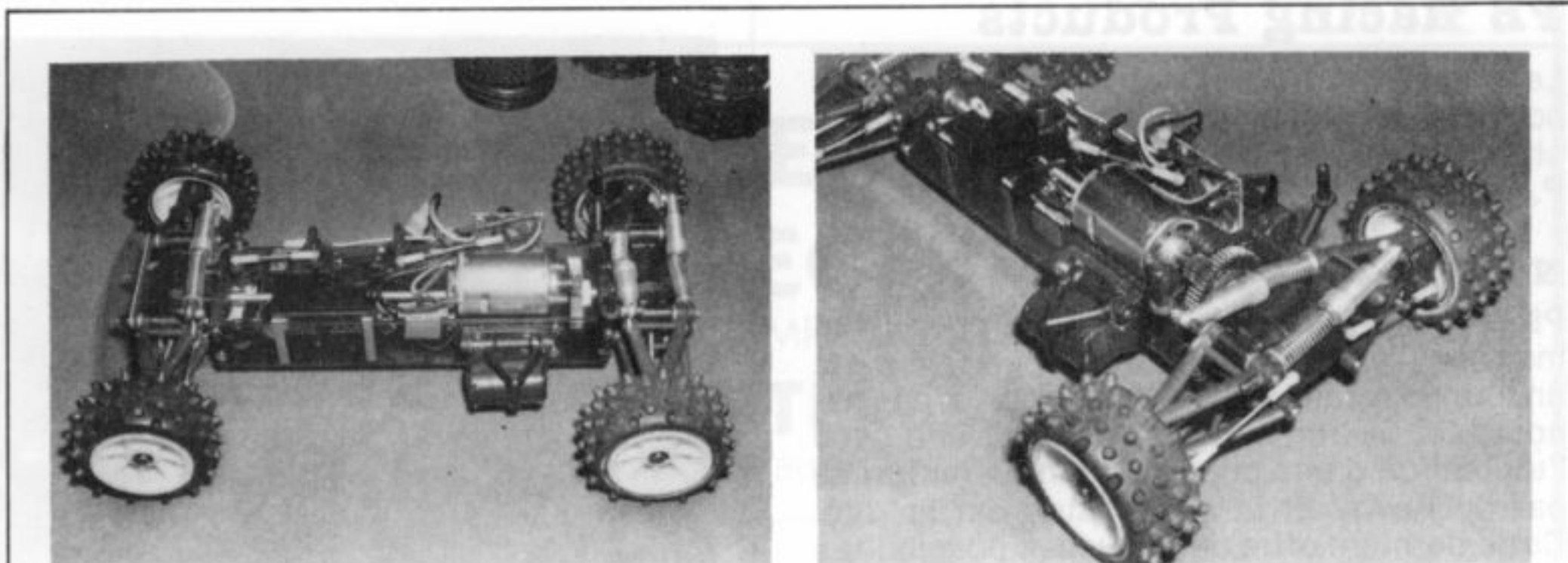
Le phénomène TT 1/10^e électrique touche aussi l'Italie et les constructeurs européens ne veulent pas être exclus de ce marché en pleine progression. Le Dakota est la réplique de Garbo aux modèles japonais. Dans l'ensemble, l'architecture du Dakota ressemble à celle du Coyote de SG avec des cellules hermétiques renfermant des transmissions par couples coniques. Le moteur est placé en avant du pont arrière dans une position surélevée. La transmission centrale est assurée par un arbre rigide mais muni d'un troisième différentiel réglable en dureté. Les suspensions sont plus originales avec un amortisseur monoshock à l'AV et deux combinés ressort-amortisseur séparés à l'AR. Ils sont actionnés par des basculeurs fixés sur les triangles supérieurs.

Mantua

Pas besoin de changer de stand pour découvrir les nouveautés Mantua. En fait, il n'y en a qu'une seule mais elle a su faire parler d'elle dans les allées du hall L. Pourtant elle ne fait pas preuve d'originalité !

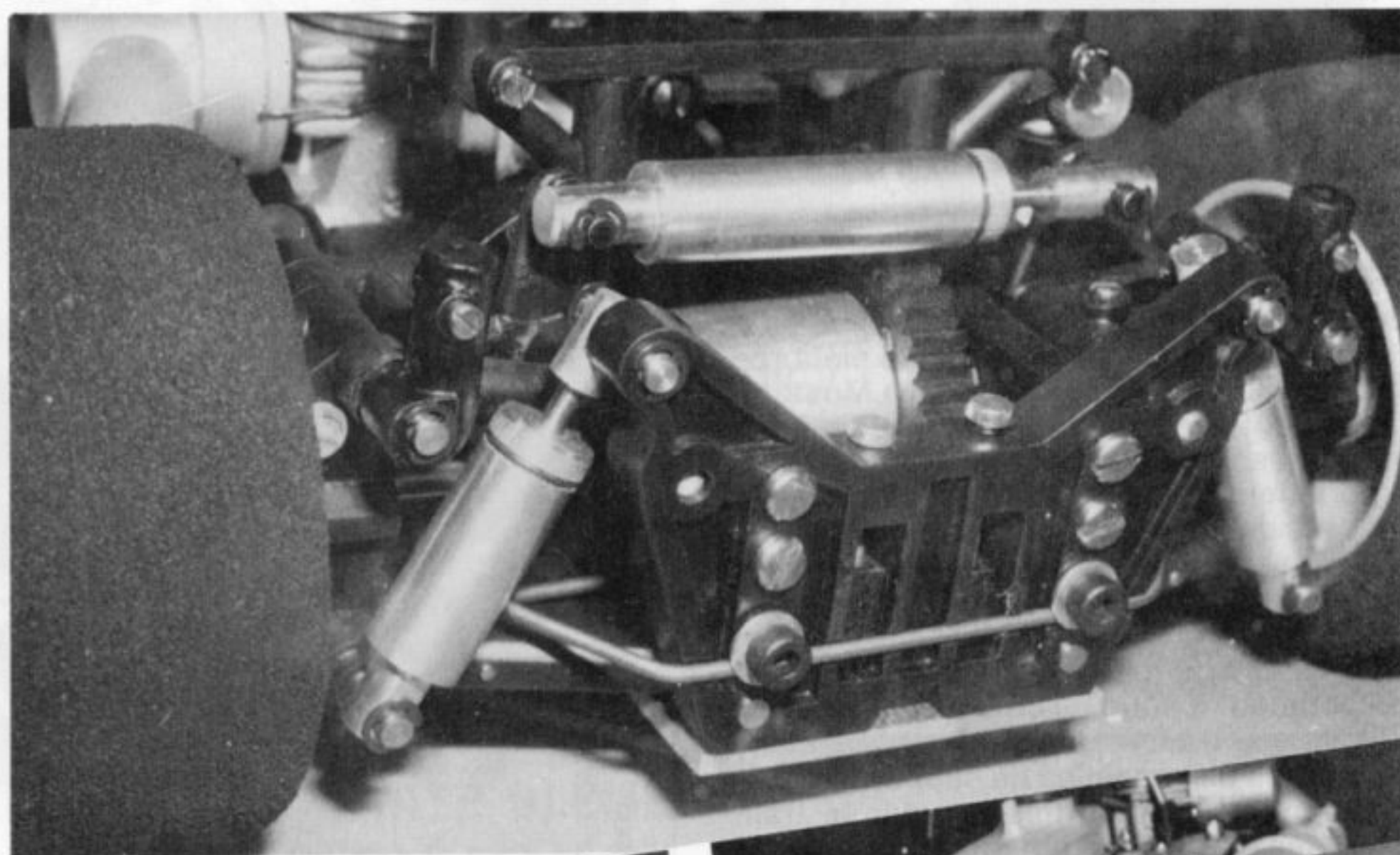
1986 4 x 4 WD :

C'est le nom un peu bizarre choisi pour cette « nouvelle » voiture de piste. En fait, Mantua aurait pu l'appeler Quattro 4WD... comme Serpent car la voiture est une copie presque conforme de la voiture hollandaise. L'architecture est rigoureusement similaire à quelques cotes près. Même type de transmission par courroie crantée (avec toutefois un répartiteur de couple entre l'avant et l'arrière), même transmis-

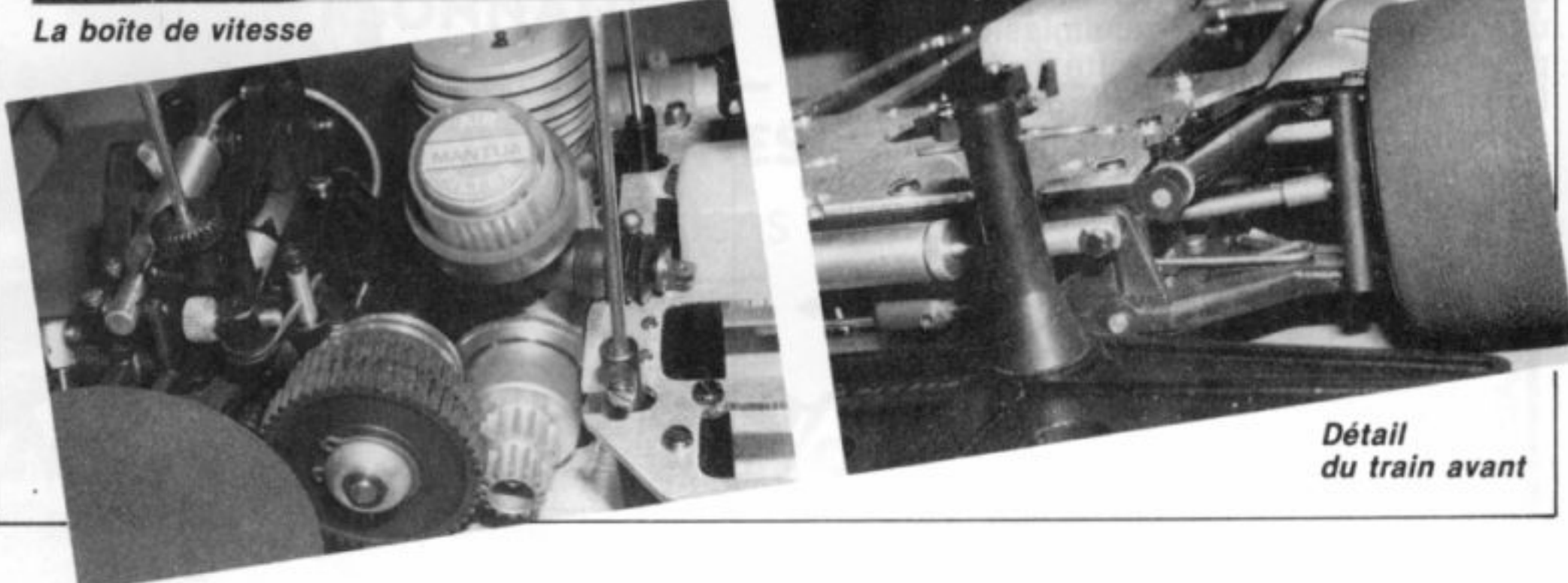


La rassade de pignon

sion arrière par cascade de pignon, même transmission avant par roues libres, même boîte de vitesse, même frein à double disque, même barre anti-roulis AV et AR. On peut admettre que la recherche de la performance s'accompagne de certaines similitudes techniques, mais Mantua a vraiment calqué sa quatre roues motrices sur le modèle hollandais. Certes il y a tout de même des différences au niveau du réglage de carrossage, des amortisseurs (mono amortisseur à l'avant et 3 amortisseurs sur les suspensions arrière) et de la disposition du servo de direction — bien mieux placé d'ailleurs que sur la Serpent —. Si la copie est bien conforme, on peut donc attendre la 1986 4 x 4 WD sur les podiums.



La boîte de vitesse



Détail du train avant

NUREMBERG 86

Le fin des années folles

PB Racing Products

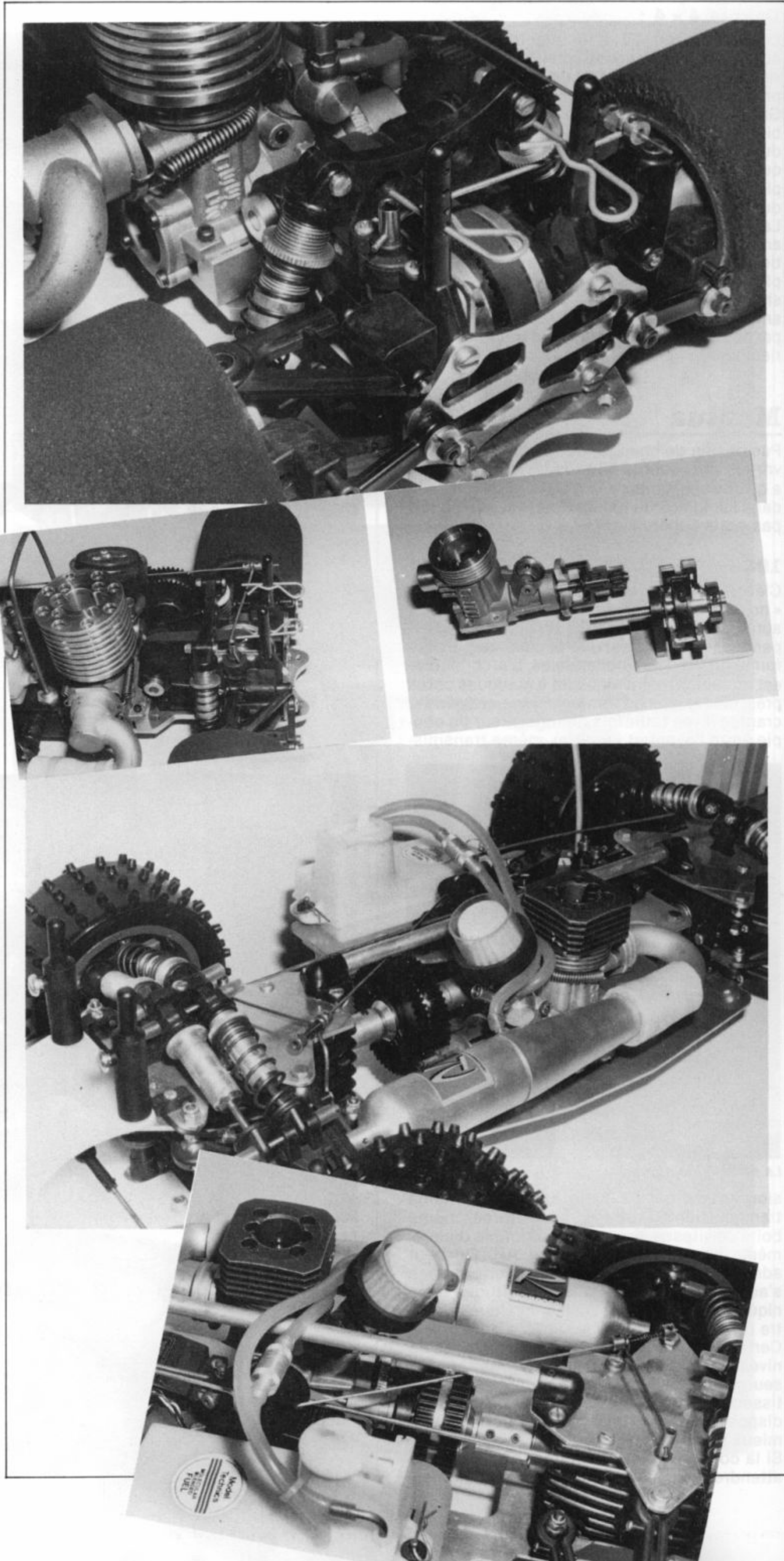
Le stand PB est du type ouvert et les voitures sont à la disposition des visiteurs. On peut toucher, palper et questionner K. Plested ou P. Pagdin.

Nova X5 :

PB présente une Nova retouchée principalement au niveau du train arrière. En fait, c'est un tout nouveau train arrière. Le power pod est nouveau, la transmission est nouvelle avec l'utilisation d'une courroie crantée renforcée par du Kevlar et la suspension est inédite. Cette dernière offre de nouvelles possibilités de réglage. En jouant sur les trois positions des excentriques disposés sur la traverse en alu, on peut provoquer du braquage induit (pincement ou ouverture) lors de la compression de la suspension au cours des appuis en virage. On obtient ainsi à la demande une voiture très vive de réaction ou bien plus douce de comportement. De même les triangles supérieurs disposent de deux positions d'ancrage qui font varier le carrossage négatif entre 3° et 7° (7° étant la valeur de base d'une X4). Les barres de torsion ont disparu au profit de combinés ressort-amortisseur hydraulique provenant du Mustang. Il s'agit-là plutôt d'une modification d'ordre esthétique qu'une modification d'importance. Après de nombreux essais, PB a préféré utiliser une courroie crantée qui, d'après ses mesures, « consomme moins d'énergie qu'une cascade de pignons ou qu'une chaîne ». Un kit de ce train arrière sera disponible pour les modélistes qui voudront mettre à niveau leur X4. La boîte de vitesse refait son apparition mais cette fois PB a préféré assurer le coup en s'inspirant très largement de la boîte Serpent. En jouant sur les couronnes et les cloches d'embrayage, douze rapports différents seront utilisables. Cette boîte de vitesse est adaptable sur la X4. Pour finir avec cette brève présentation de la X5, une nouvelle carrosserie proto Porsche remplacera la « trop connue » Lola.

Mustang Xi2 Super compétition :

Il ne s'agit pas à proprement parler d'un nouvel engin mais d'une version course élaborée à partir de kit de transformation. Le Mustang de base peut donc être personnalisé en fonction des besoins du pilote et des réserves de son porte-feuille. Tout d'abord, un kit d'allègement avec des billes en alu, plaques supérieures allégées et visserie d'alu. Puis un kit boîte de vitesse comprenant la boîte et un nouveau châssis qui permet d'avancer le moteur. L'avancement du moteur permet de disposer le résonnateur le long du châssis. Ensuite un kit de barre anti-roulis arrière. On trouve aussi de nouvelles pièces telles un support qui permet de monter 4 amortisseurs sur le train arrière, des entretoises pour l'anti-plongée et une roue libre sur la transmission centrale pour donner plus d'efficacité au frein arrière. Pour finir, une nouvelle carrosserie fait son apparition. Le look est peu flatteur mais le refroidissement du moteur est en progrès. On ne peut pas tout avoir !



NUREMBERG 86

La fin des années folles

Picco

D'habitude, Picco ne dispose pas de stand à Nuremberg. Cette année, le fabricant italien de moteur était là en chair et en os. Et dans ses valises, le nouveau 3,5 cm³ Car.

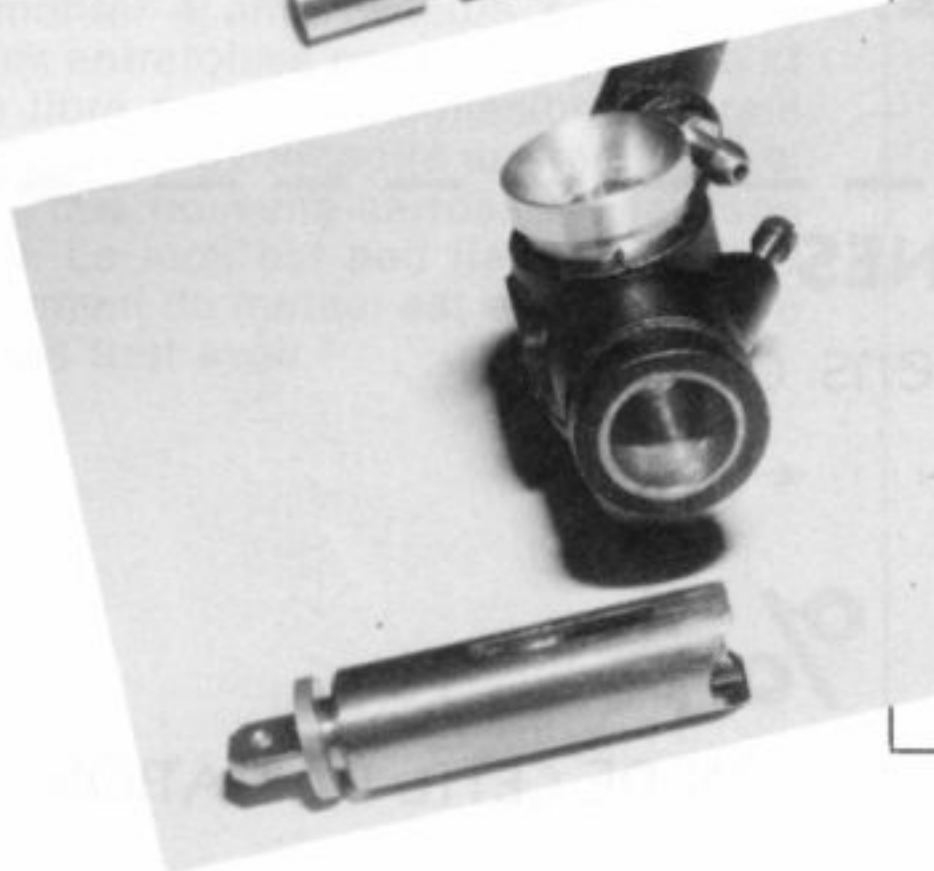
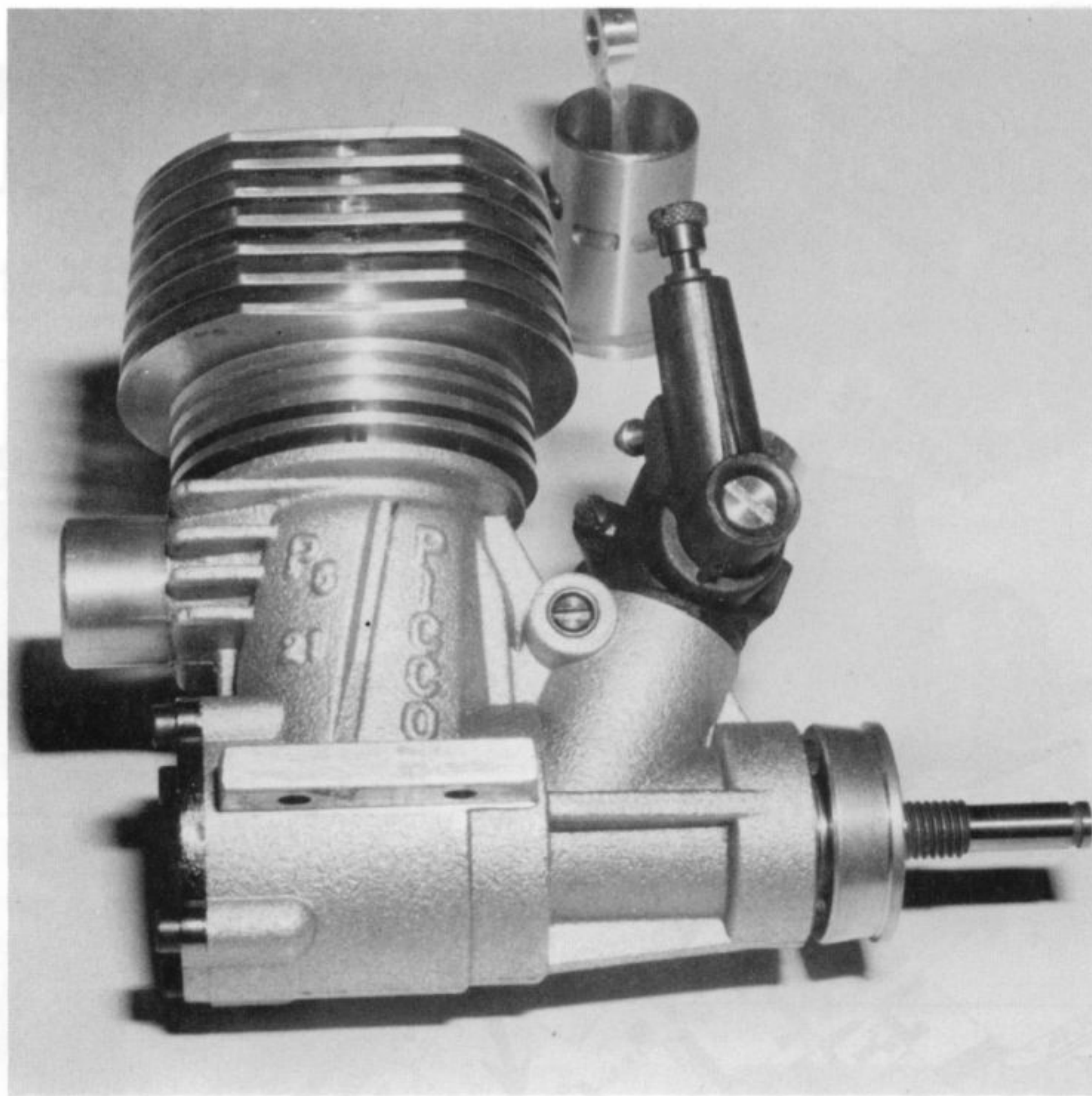
3,5 Compétition :

Depuis les championnats du monde au Japon, nous savions que Picco préparait son retour en force pour contrecarrer les moteurs de la « nouvelle génération ». Son voyage au pays du soleil levant lui avait d'ailleurs permis de visiter une des usines de moteur de la firme Honda. Difficile de dire si cette visite fut pleine d'enseignements mais le nouveau 3,5 réunit une conception ultra moderne et une qualité de fabrication qui fait honneur à Picco.

Un gros travail a été réalisé sur les transferts qui passent au nombre de cinq et qui présentent une forme courbe dans le carter. Ce dessin des transferts accélère la vitesse de remplissage des gaz dans la chambre de combustion. Dans le même souci, certaines lumières d'admission sont légèrement usinées. Retour à l'aluminium pour la bielle qui ressemble à s'y méprendre à celle du Nova-Rossi. Le piston reçoit deux lamages pour obtenir deux barrières d'huile qui renforcent l'étanchéité piston-chemise. Le vilebrequin augmente son diamètre intérieur en adoptant une forme conique. Le bouchon de carter abandonne le plastique pour revenir à l'aluminium, matière plus noble pour un moteur de haut de gamme.

Le carburateur est profondément remanié. Il s'agit plutôt d'un carburateur métallique recouvert d'une couche de plastique noir. Le boisseau coulisse bien mieux et sa forme permet enfin de régler la reprise sans modifier le régime de ralenti. Le joint torique d'étanchéité se place dans un lamage effectué sur la partie inférieure du carburateur. Les éventuelles prises d'air à ce niveau seront reléguées aux oubliettes.

Bref, du joli travail qui doit s'accompagner d'une remontée sensible des performances. Les autres moteurs de la gamme 3,5 cm³ ne changent pas.



Kyosho

La firme japonaise exposait pour la première fois à Nuremberg. Habituellement, elle est représentée par Graupner Allemagne. Un fort joli stand tout rouge avec une vidéo qui diffuse de très belles images d'engins en évolution. Dans l'ensemble peu de nouveautés par rapport à la gamme que nous connaissons déjà en France.

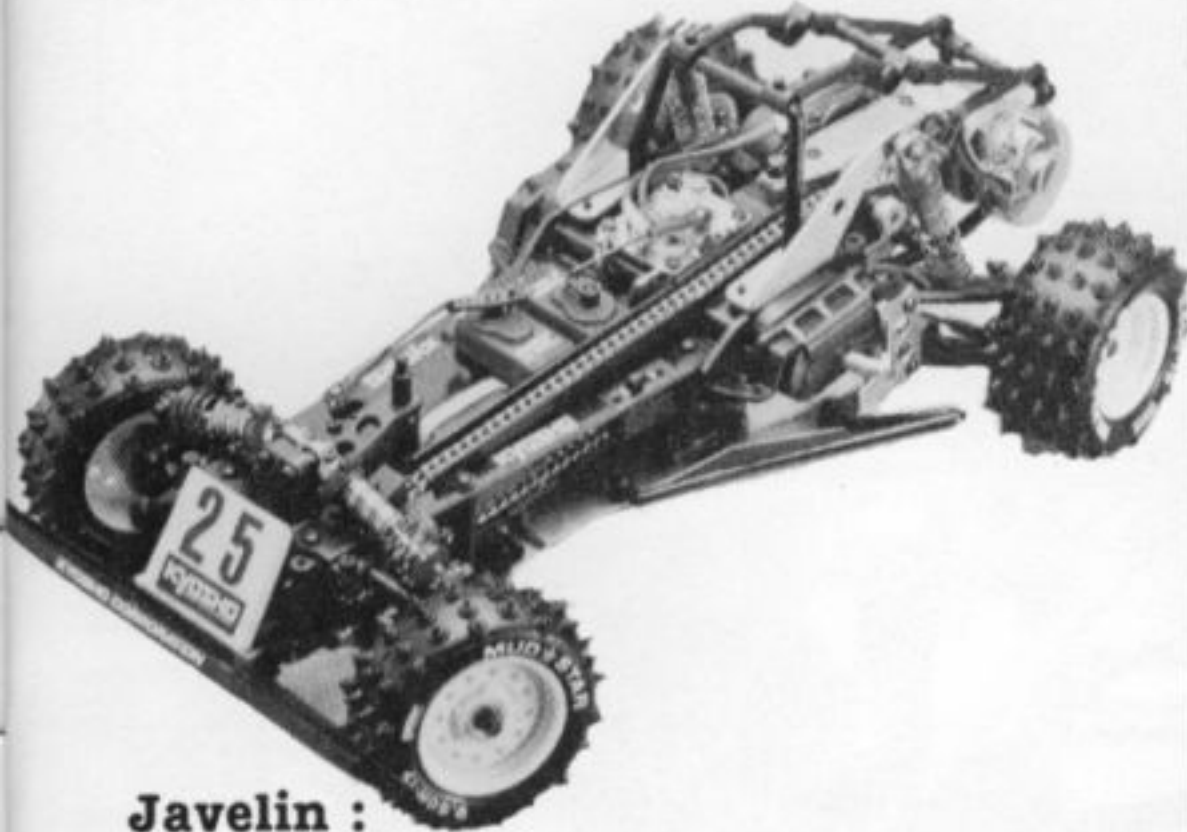
Icarus :

C'est une version plus sophistiquée du Pégasus. Un moteur plus puissant, le 360 ST, des vrais amortisseurs hydrauliques et une carrosserie légèrement différente recouverte d'un arceau. Pour ma part, je trouve la transformation de look peu réussie.



Gallop II :

Une nouvelle version de l'Hurricane 4 WDS. Toujours quatre roues motrices et directrices mais la disposition des amortisseurs avant change. Abandonnant le principe du monoshock, le Gallop II est équipé de deux amortisseurs hydrauliques couchés sur le train avant. Nul doute que l'efficacité de la suspension sera améliorée. La rigidité du châssis est renforcée par une platine radio plus rigide.



Javelin :

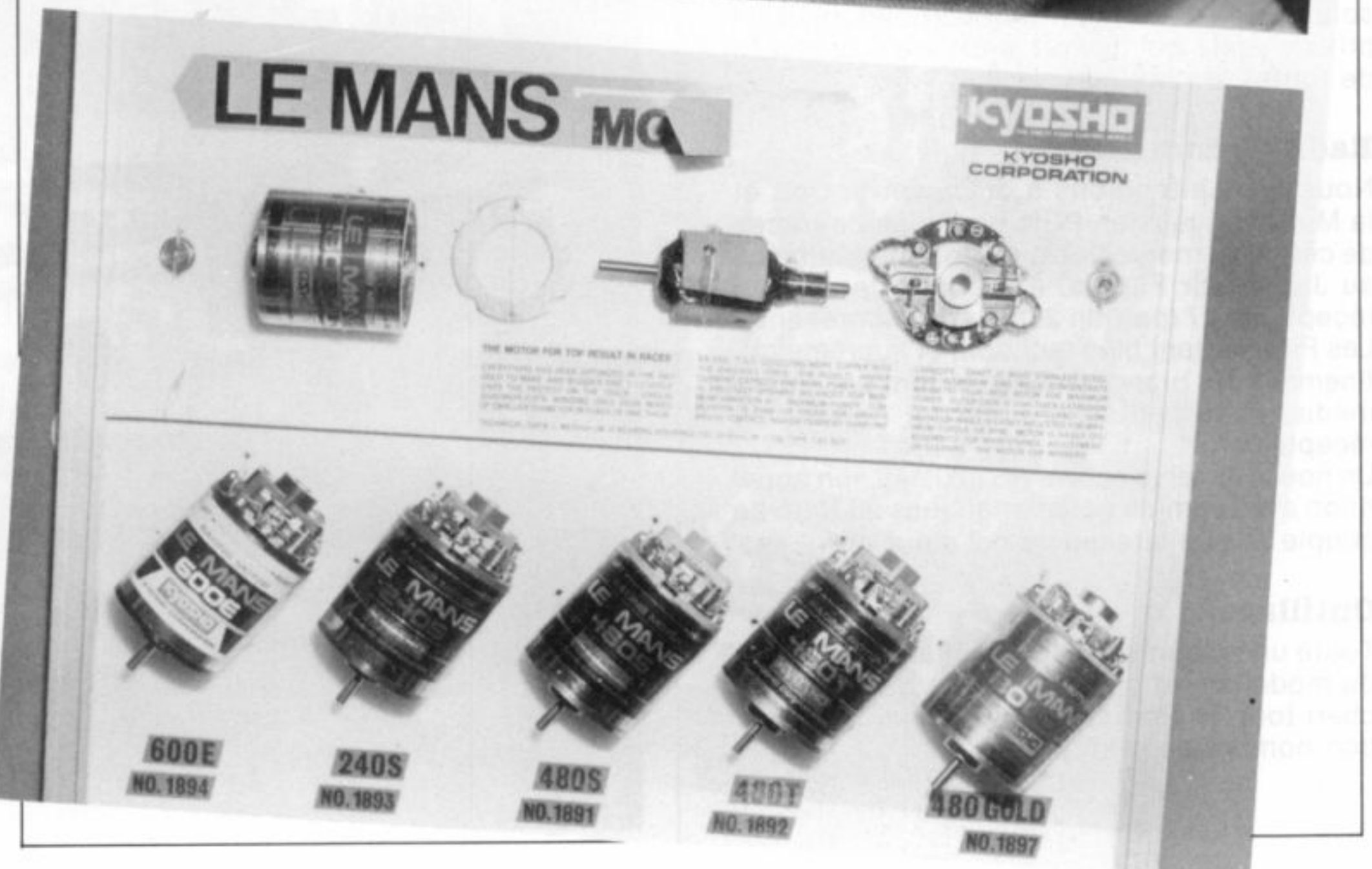
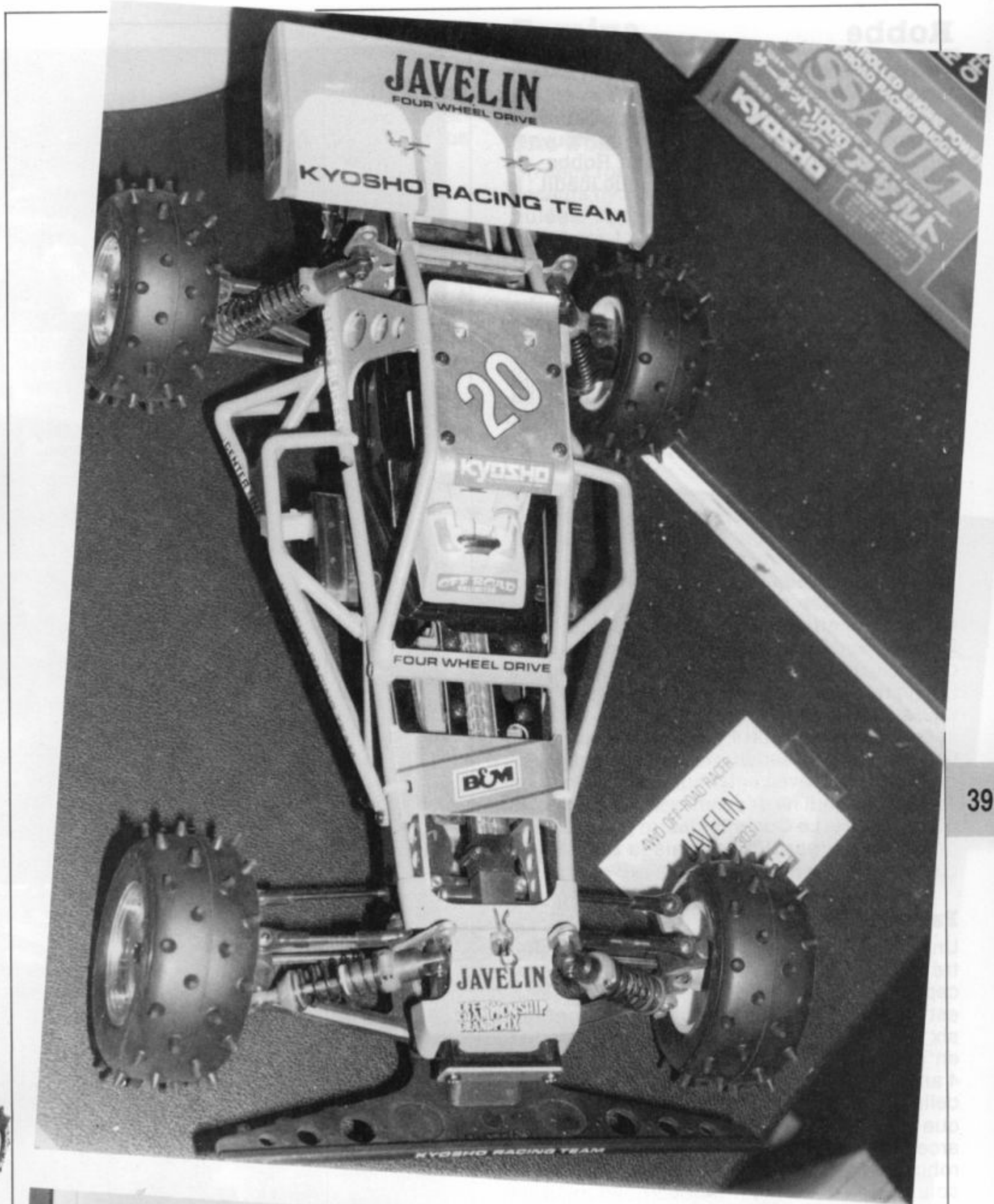
Une version de l'Optima carrossée par un arceau cage.

Vanning-Presto :

Deux nouveaux TT thermiques 1/8^e à quatre roues motrices. Très similaire au Land Jump, la conception du châssis par longeron est un peu vieillotte et l'ensemble de la voiture n'apporte pas grand chose de neuf au monde du tout-terrain.

Le Mans :

La gamme déjà prestigieuse des moteurs Le Mans — Gold, 600 E, 240 S, 480 T 480 S et 360 PT — est complétée par le 360 ST, une version sur bagues bronzes du 360 PT (catégorie 550).



NUREMBERG 86

Le fin des années folles

Robbe

Un stand assez grand et au taux de fréquentation important. Robbe affiche clairement ses intentions de redressement. En voiture, la gamme Robby se complète par un nouveau modèle et apparition du System Robbe. En plus un tout-terrain 4x4 thermique inédit : le Pantera.

Robby :

Une Lancia Delta IS4, récente gagnante du rallye 86 de Monte-Carlo, vient renforcer les Mercedes 2,3, Peugeot 205-T16 et autre Larédo. La base mécanique des Robby est inchangée. Au passage admirons la vélocité de la maison Robbe qui avait déjà des auto-collants signalant la victoire de la Lancia à l'édition 86 du « Monte-Carlo ».

System Robbe :

Grosso-modo, le système adopte la philosophie du Robby mais avec une technique nettement plus élaborée et donc aux performances supérieures. Tout d'abord la mécanique est plus sophistiquée puisque nous avons affaire à un 4x4 électrique 1/10^e. Pas moins de deux différentiels équipent ce châssis. Les suspensions sont à quatre roues indépendantes mais toujours pas d'amortisseurs hydrauliques. Le châssis est du type sandwich et la rigidité est excellente.

Quant aux carrosseries, elles sont tout simplement superbes avec entre autre un magnifique Testa-Rossa qui ne dépareillerait pas le musée de Maranello. Le Commandatore peut être fier du travail fait par Robbe. Mais la Jeep Renegade est pas mal non plus.

Pantera :

Un tout nouveau buggy 1/8^e thermique à quatre roues motrices. Dans l'ensemble, la conception est assez reptilienne. La transmission est à deux différentiels, les cardans sont mi-six pans mi-boules goupillées, le châssis est en époxy renforcé par un power-por en alu. 4 amortisseurs hydrauliques inclinés sur les cellules et un réservoir qui me rappelle quelque chose... Une boîte radio « étanche » et un arceau complète l'engin. Le Pantera inspire la robustesse et la facilité mécanique. Peu de solutions franchement innovatrices mais un prix de vente qui devrait le mettre à la portée de toutes les bourses.

Radio-Commande :

Nous nous attendions à découvrir la Colt et la Monza en version PCM mais pas de traces de ces deux merveilles déjà commercialisées au Japon par Futaba. Par contre les micro-récepteurs 27 (pardon 26) et 41 sont présents. Les Pico portent bien leur nom et suprême raffinement, les branchements se font par l'intermédiaire de petits cordons qui sortent du récepteur.

Un nouveau servo eco, le RS 100, fait son apparition avec comme caractéristiques 28 Ncm de couple et une vitesse de 0,2 s sur 45°.

Outillage :

Toute une gamme d'outils qui facilitent la vie du modéliste et surtout un très beau (et très cher) tour, le Romat-Vario 300, qui fait rêver bon nombre de pratiquants.



OPS

La marque championne du monde était présente à ce salon mais aucune modification de la gamme des 3,5 cm³ Car. Toujours les versions Compétitions Car et Buggy que nous connaissons bien.

Multiplex

Pas de nouveautés cette année en ce qui concerne la voiture. La Combi-Car continue à affronter les années sans une ride et les bons vieux Profi ou les PS 30BH continuent à faire les beaux jours des utilisateurs de radio Multiplex.

Tamiya

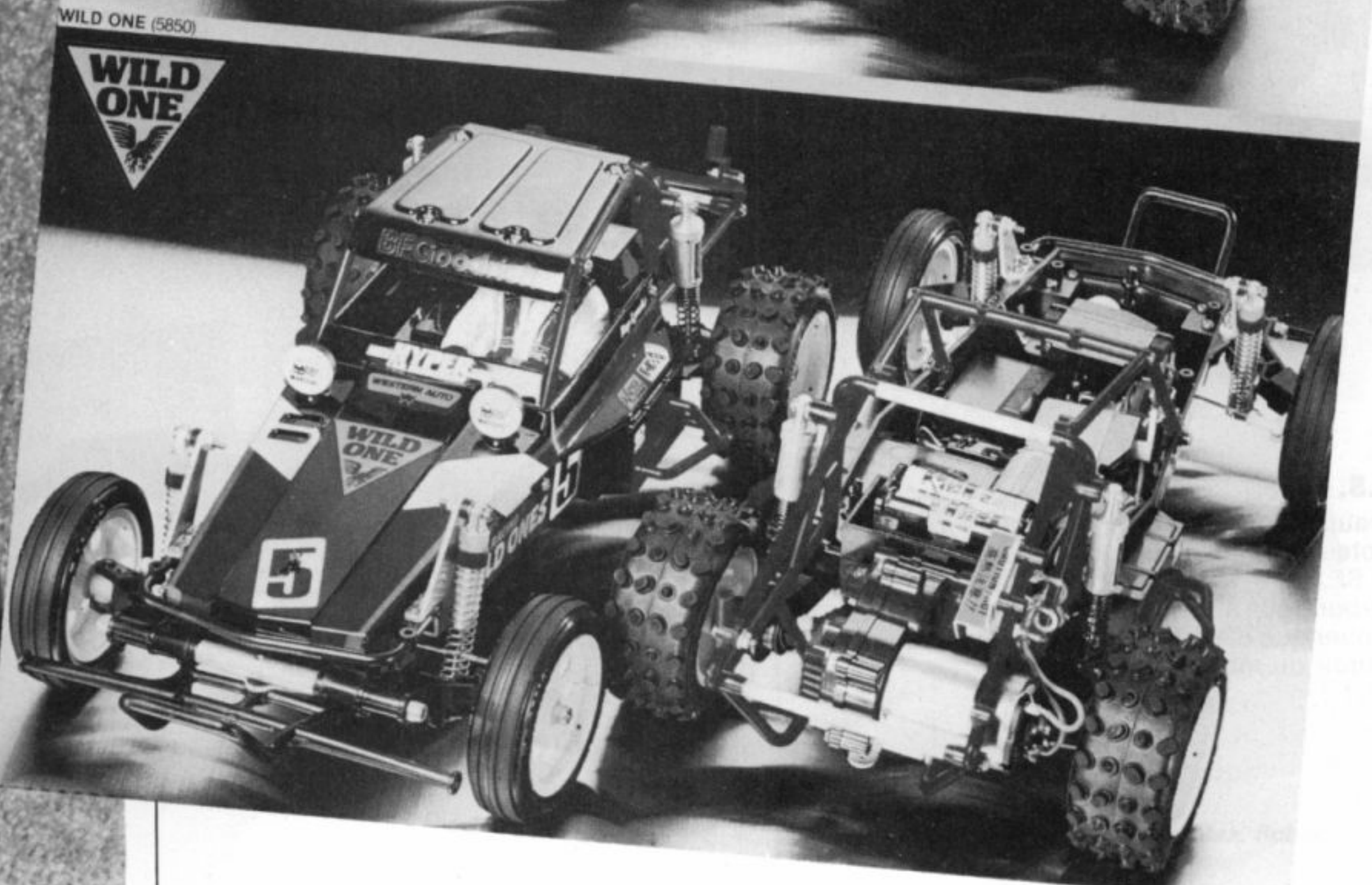
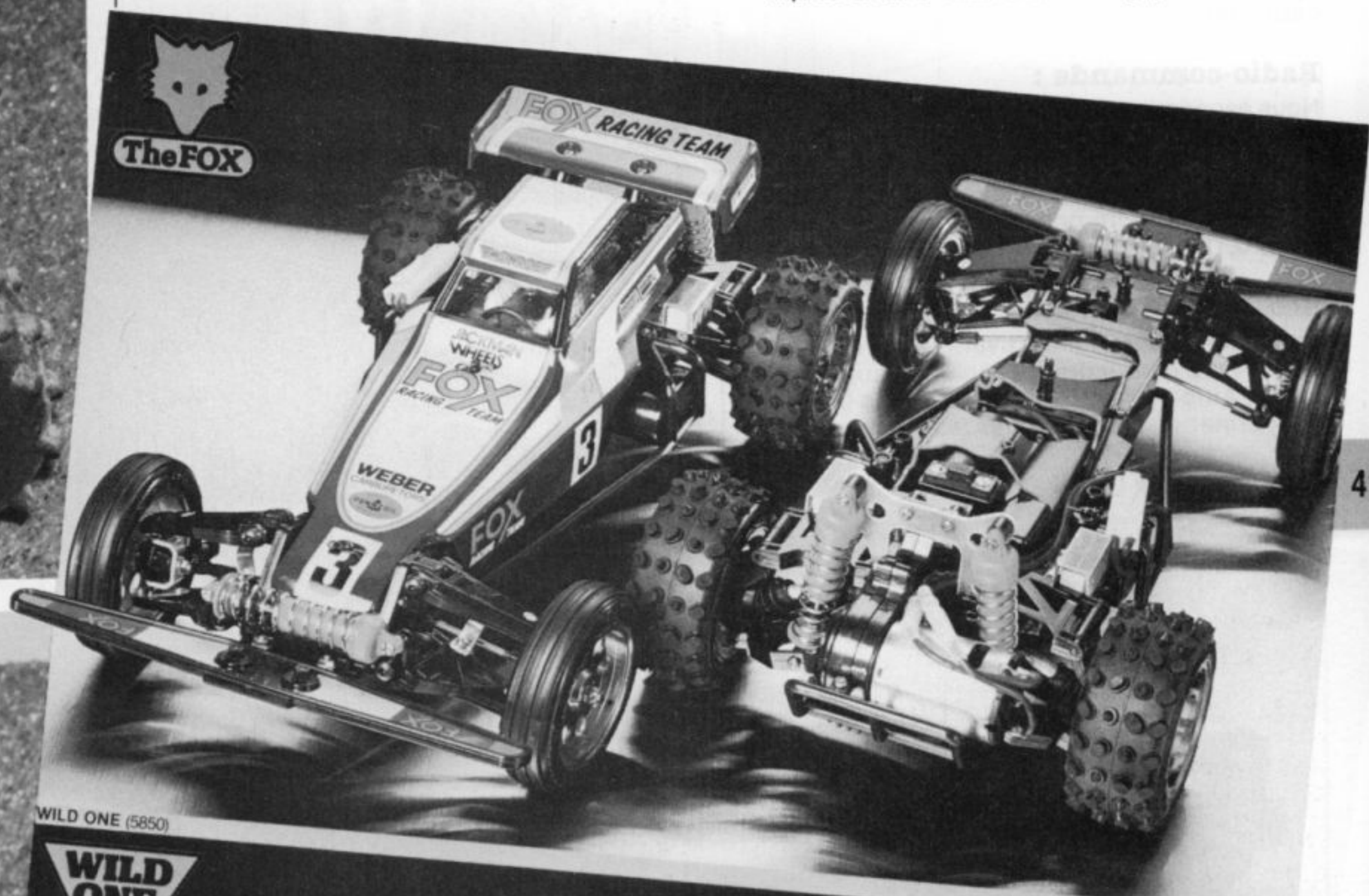
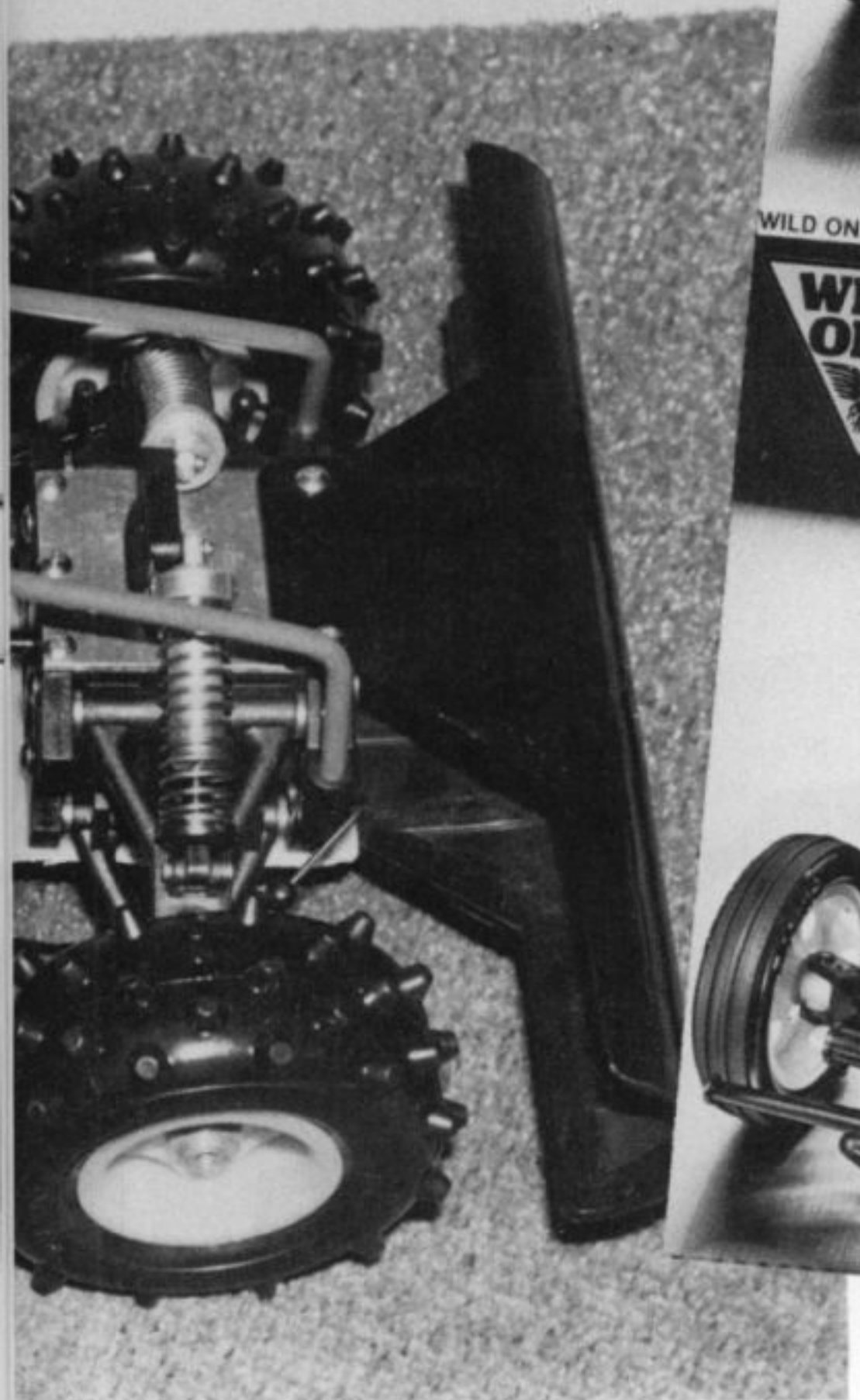
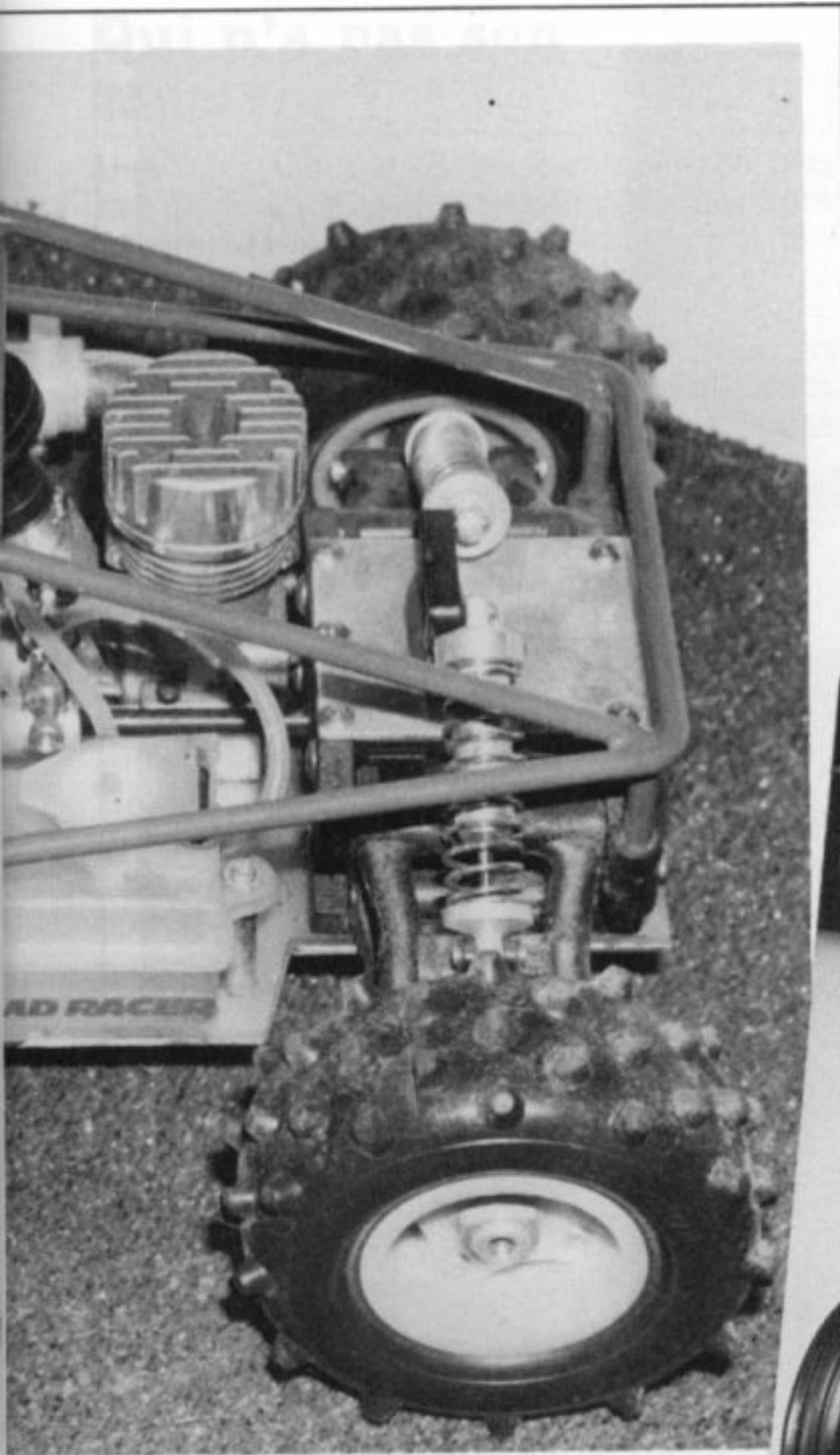
Au milieu des innombrables maquettes plastiques, deux nouveautés TT 1/10^e électriques.

The Fox :

Un deux roues motrices équipé de trois amortisseurs hydrauliques et de suspensions triangulées. Le châssis est monocoque en plastique. Le tout avec une qualité de réalisation qui n'est plus à encenser.

Wild One :

Ce buggy dispose de suspensions à bras tirés pour une capacité de franchissement respectable. 2 roues motrices, 4 amortisseurs hydrauliques et une frimousse à la japonnaise.



NUREMBERG 86

Le fin des années folles

Graupner

Comme d'habitude, la maison allemande occupe le plus grand stand des distributeurs de modélisme radio-commandé.

Garbo :

Toute la gamme est présente mais nous avons déjà vu le détail des nouveautés qui concerne ce fabricant italien.

Kyosho :

Graupner est importateur en Allemagne des produits Kyosho aussi nous retrouvons les Optima et autres Pégasus sur ce stand. A noter une adorable voiture au 1/10^e, la Super Alta, qui possède une « gueule d'enfer » grâce à une carrosserie d'Honda City customisée.

Radio-commande :

Nous espérons une radio à volant spéciale voiture. Elle n'était pas là. Par contre trois nouveaux servos, les C 311, C 3011 et le C 4021. Valeurs de couples respectives : 15 Ncm, 25 Ncm et 65 Ncm pour des vitesses variant entre 0,17 s à 0,15 s sur 40°.

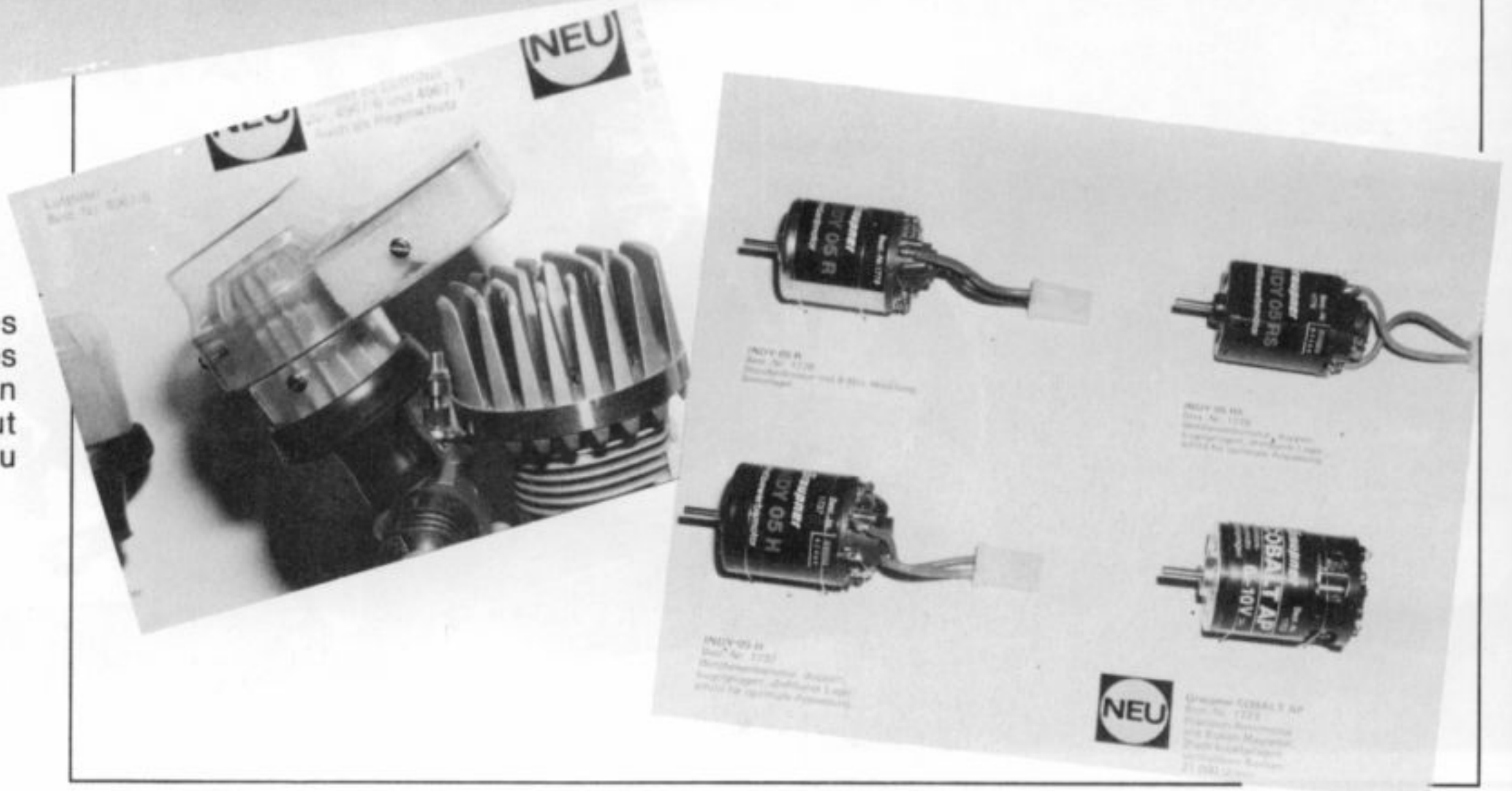
Accessoires :

Une foule d'accessoires divers allant du filtre à air TT au chargeurs d'accu 7,2 v automatique (le Auto-profi 12) en passant par la bombe qui permet de dépoussiérer les filtres à air.



O.S.

Graupner est l'importateur en Allemagne des moteurs OS et on retrouve toute la gamme des 21 SE, SE-R, VF-BR et 21 VF-R avec (enfin) un carburateur à tiroir. Ce fut long mais il faut avouer que c'est peut-être le plus beau carbu à tiroir du marché.

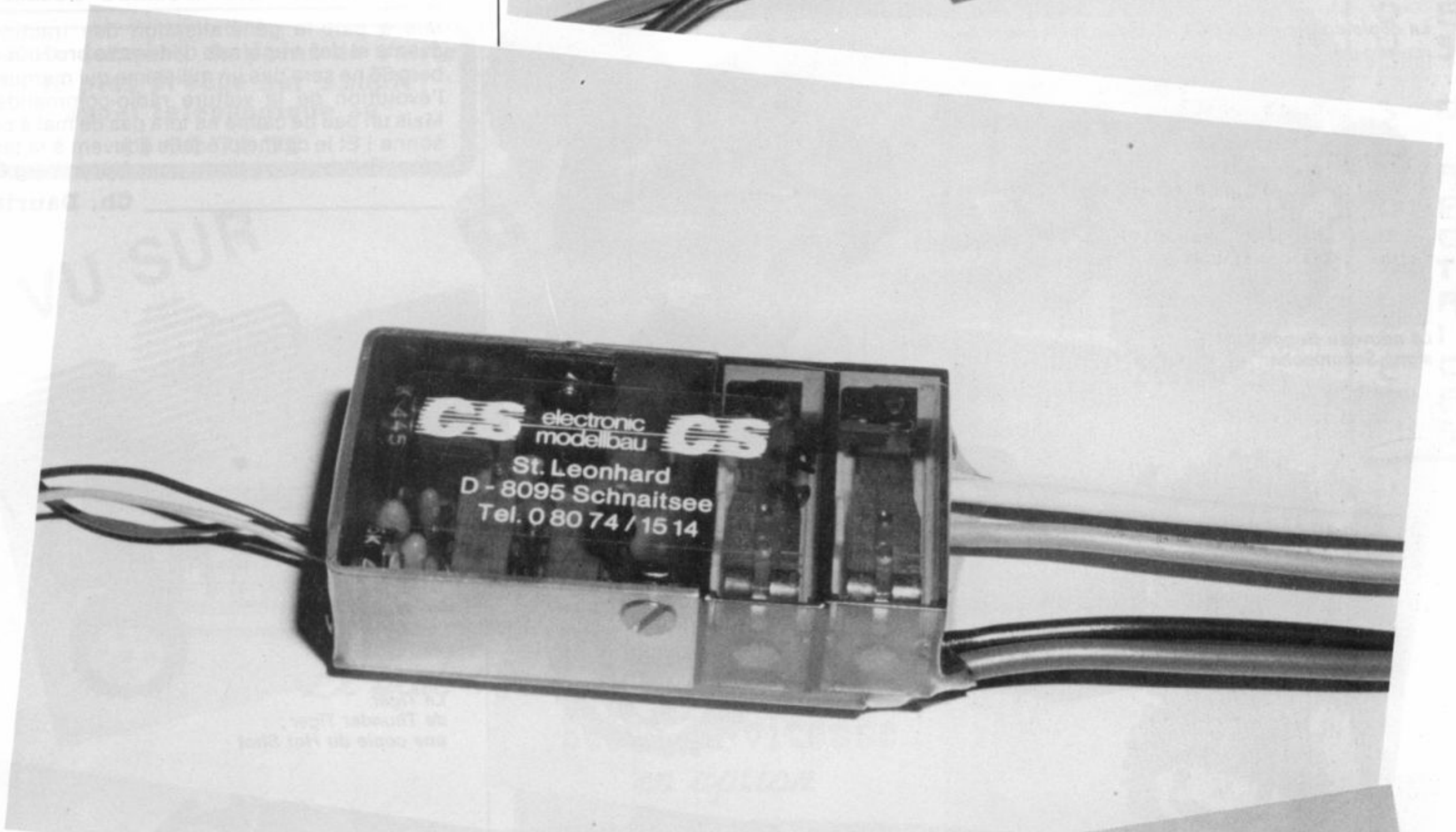
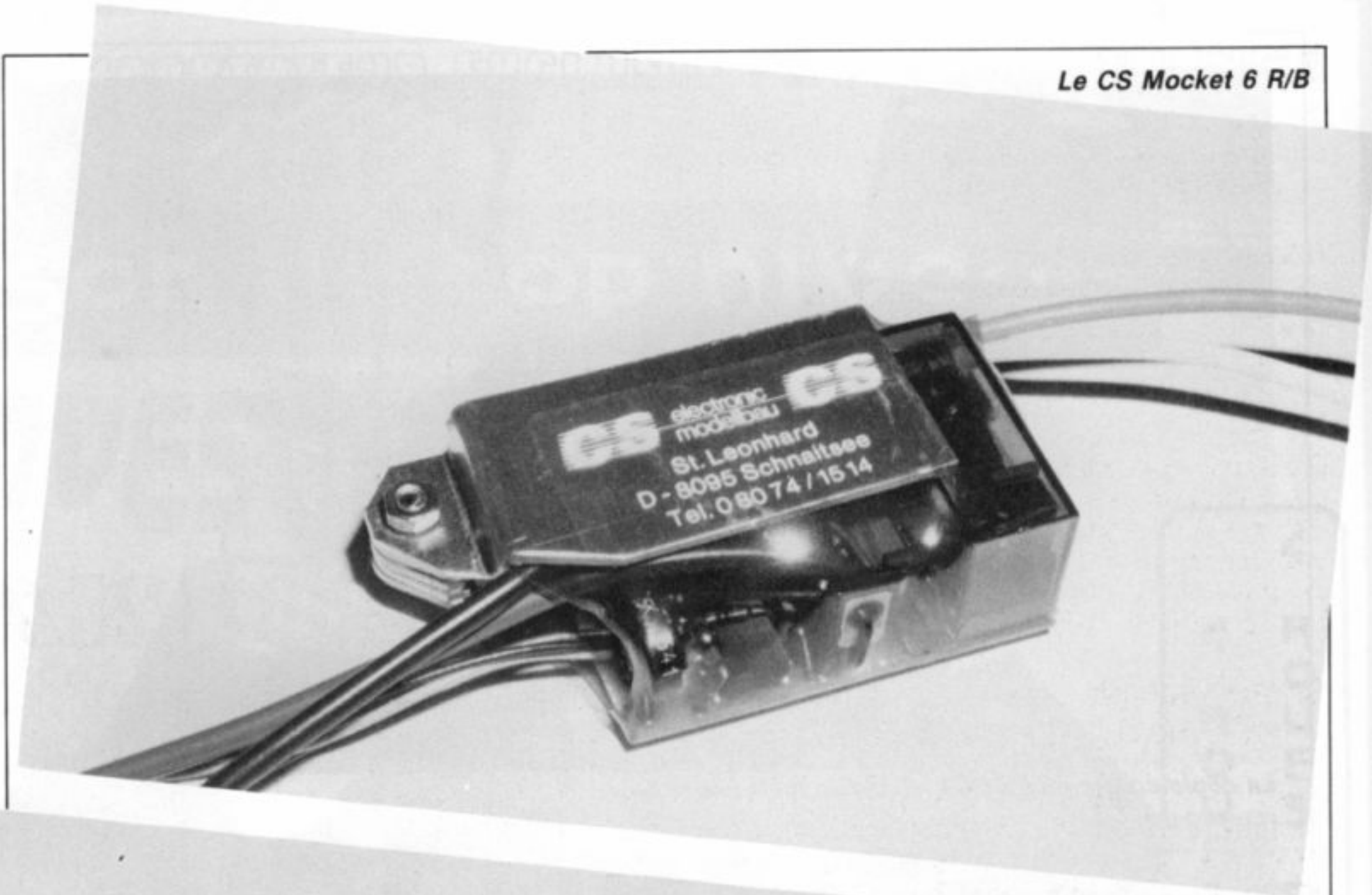


Qui n'a pas son Mos-Fet ?

Une des révélations de ce Nuremberg 86, c'est la prolifération des variateurs électroniques avec en général la vulgarisation de la technique Mos-Fet. Bientôt, le variateur mécanique ne sera plus qu'un souvenir !

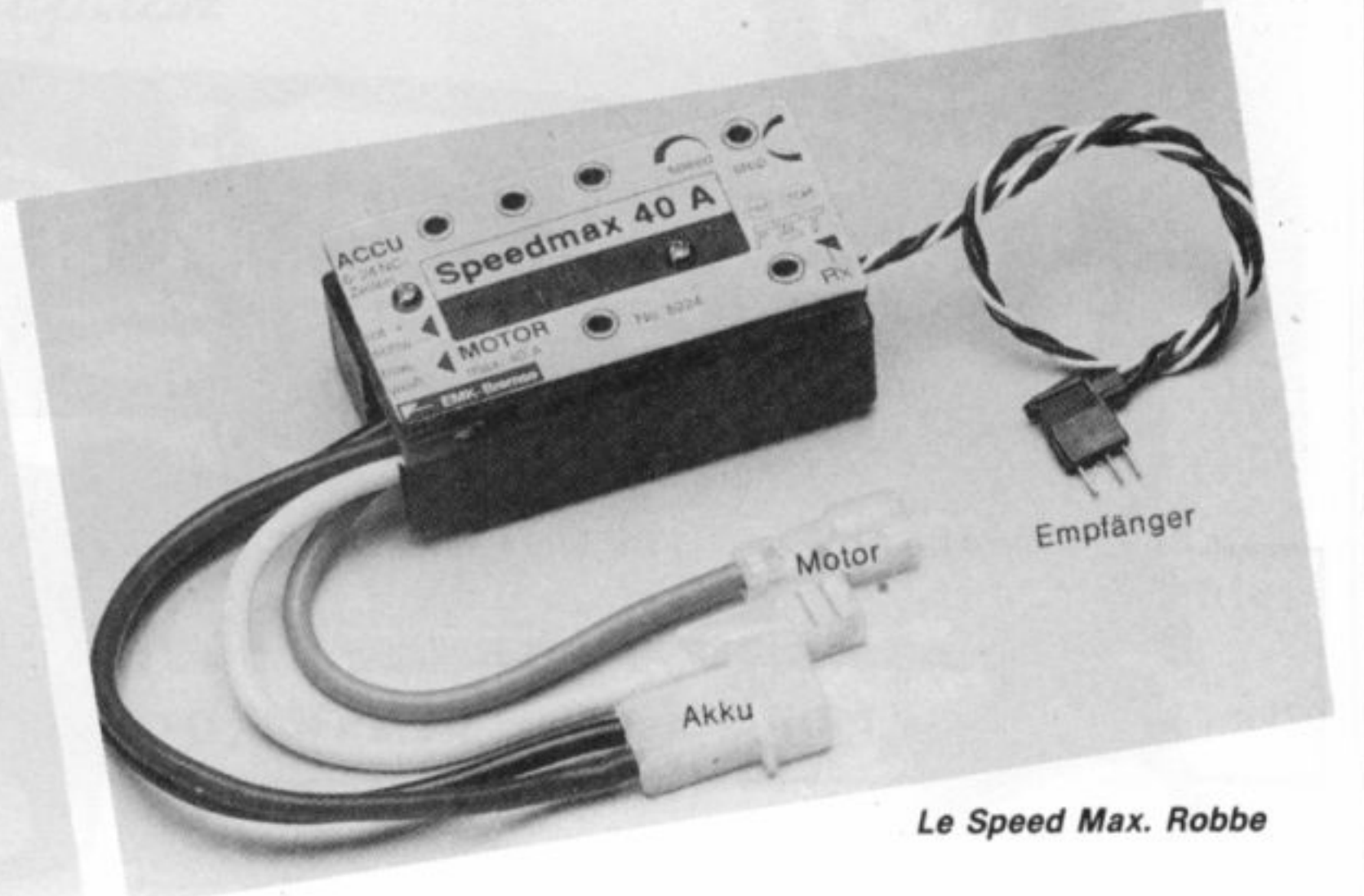
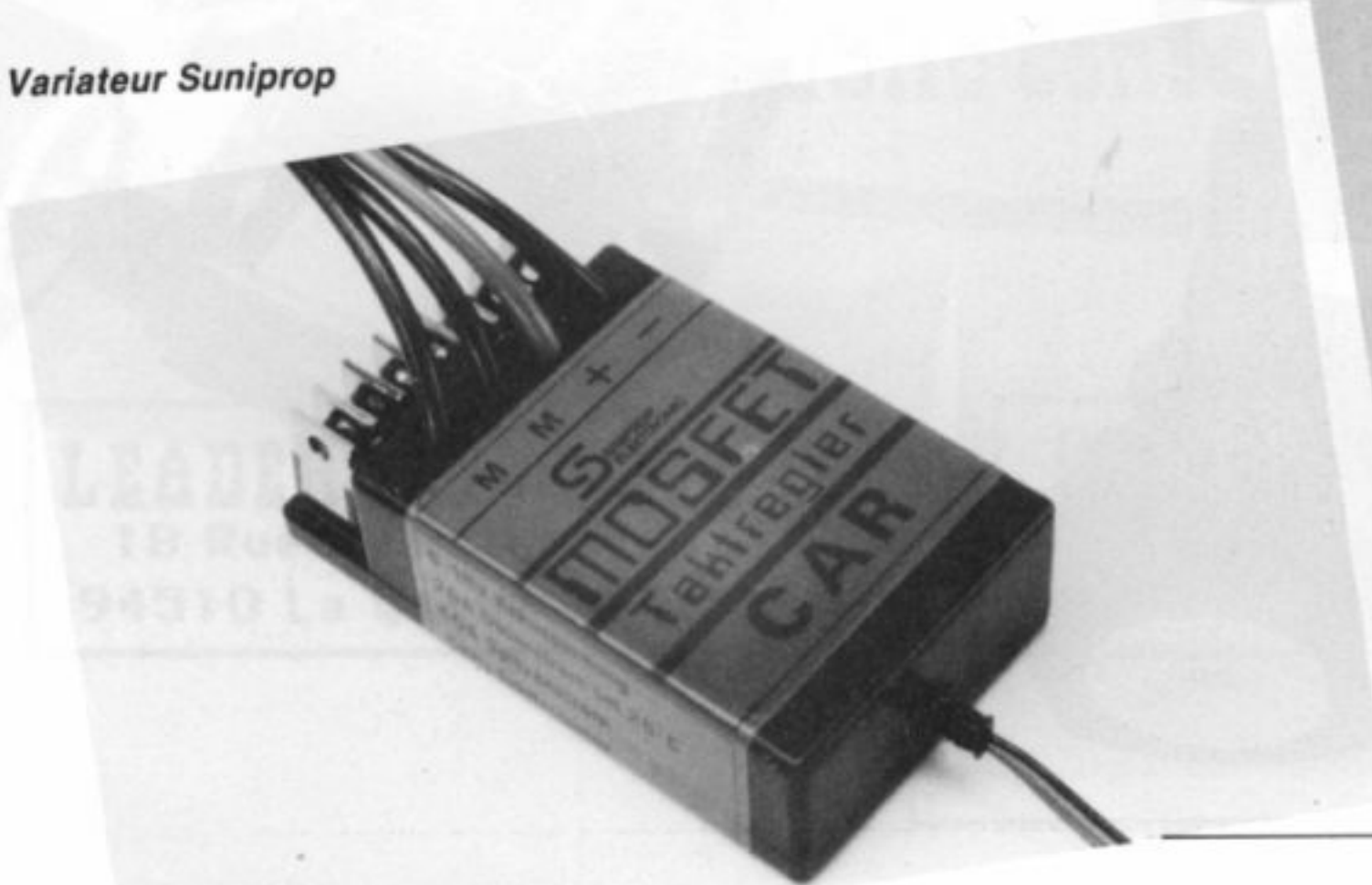
Tout le monde (ou presque) a dorénavant son petit « Mos-Fet ». C.S complète sa gamme avec un nouveau variateur piste le Rocket 6 R/B avec marche arrière par deux mos — sans relais — et le Car Speed Buggy qui s'adresse, comme son nom l'indique, au TT 1/10°. Robbe a son Speedmax 40 A hec Top Fet, Simprop n'est pas en reste avec le Mos-Fet Car, Aeronaut (une firme allemande) possède dans sa gamme un Mos qui accepte 40 A en continu et 60 A en pointe. Seul Graupner propose un variateur « traditionnel » avec le Speed Profi 700 B.

Le CS Mocket 6 R/B



Le CS spécial Robby

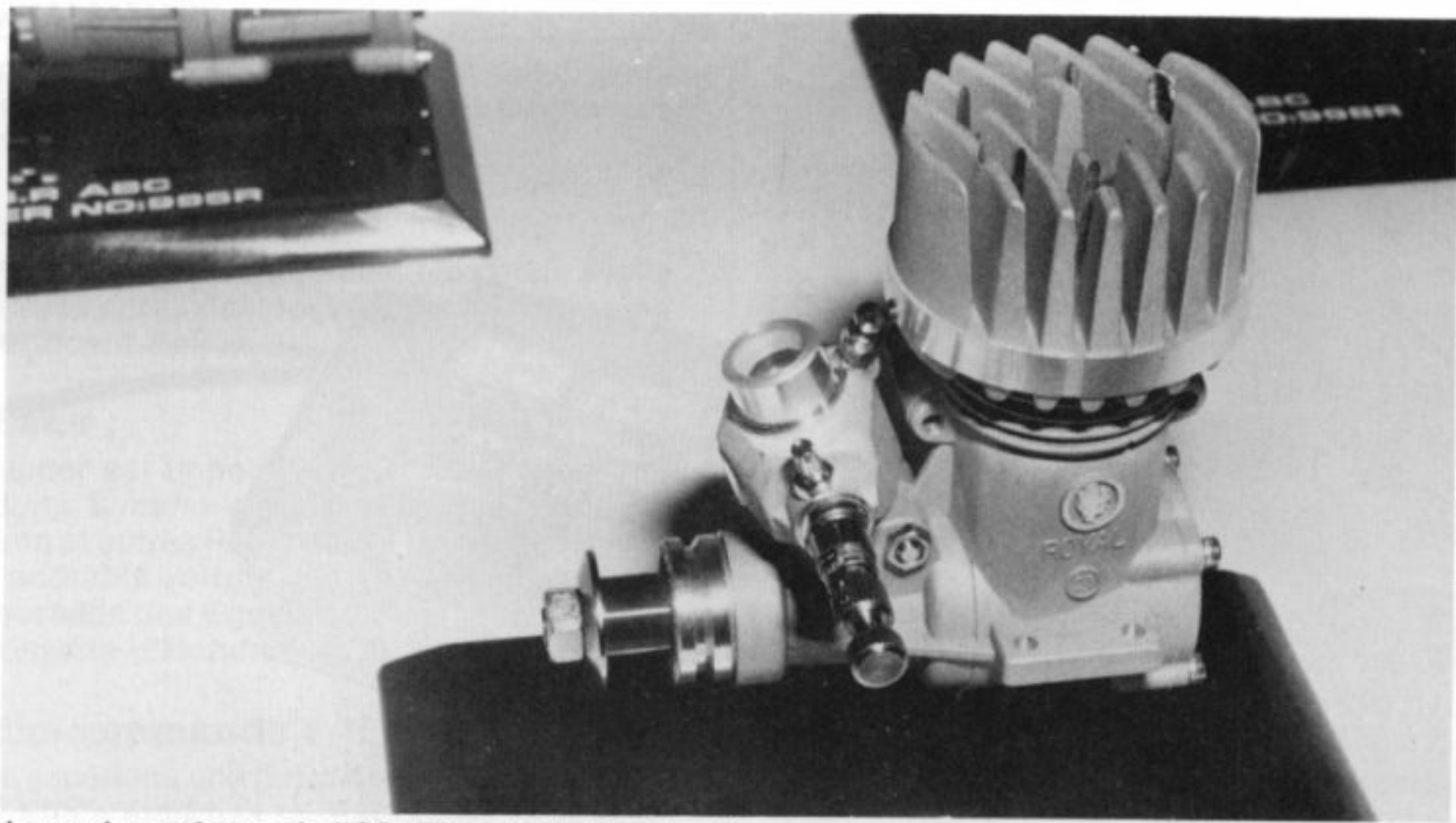
Le Variateur Suniprop



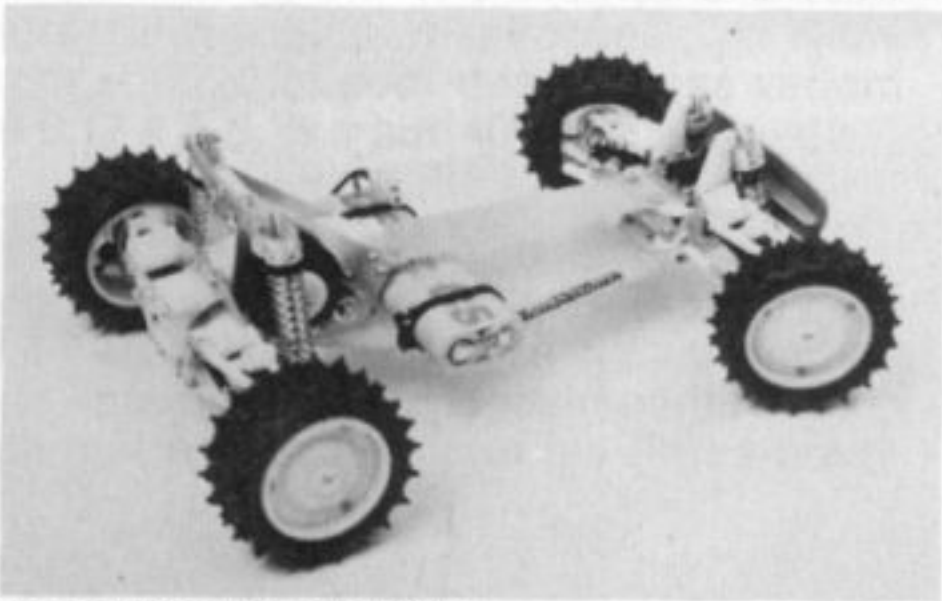
Le Speed Max. Robbe

NUREMBERG 86

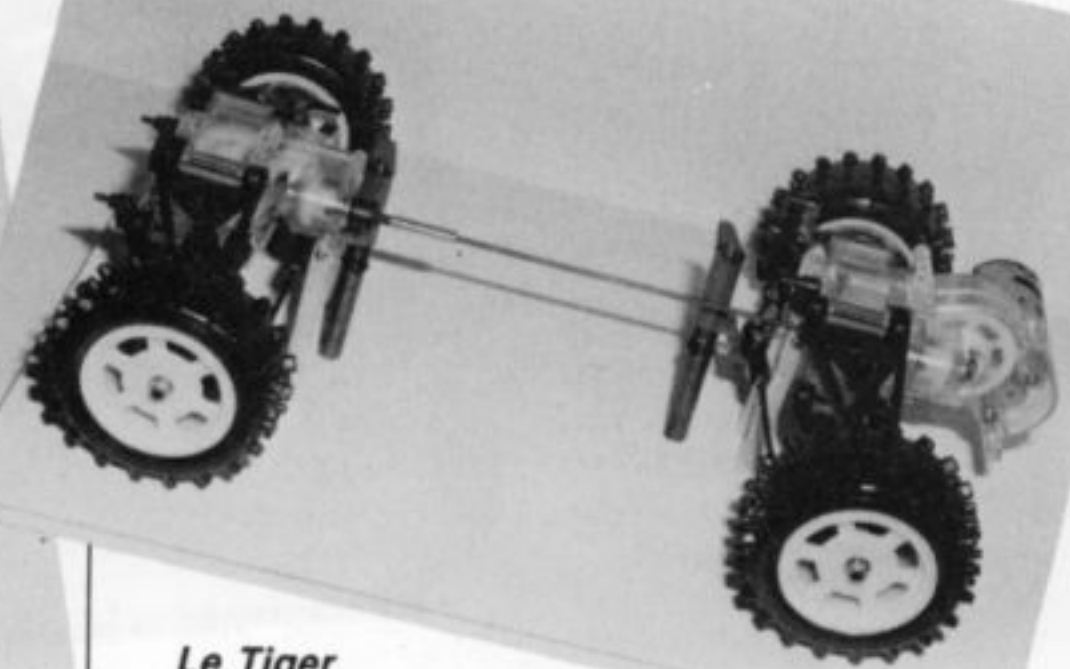
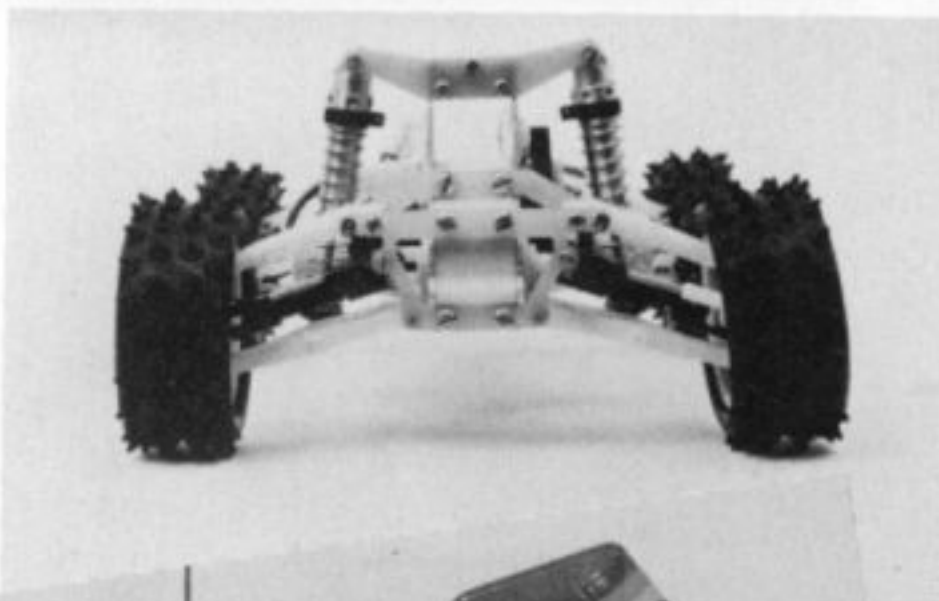
Le fin des années folles



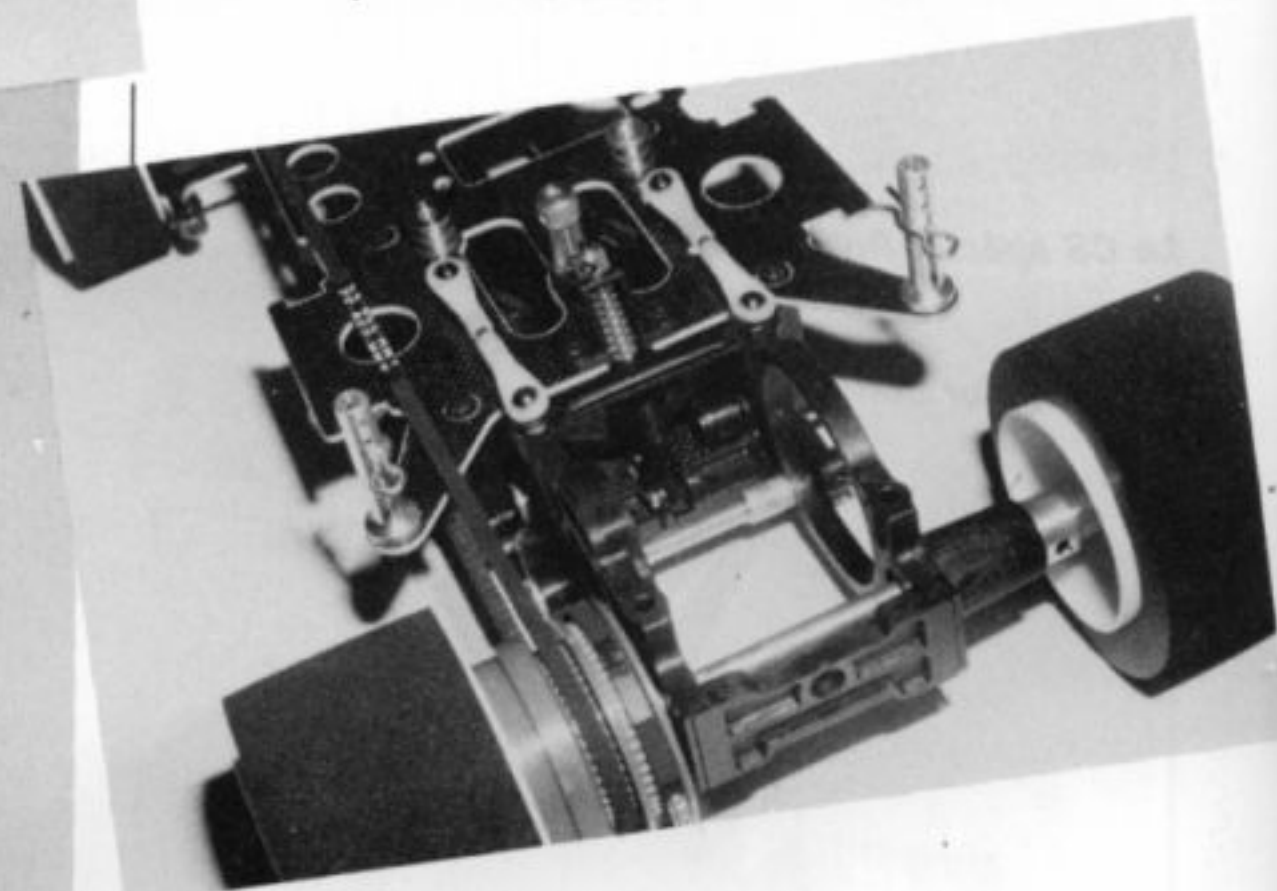
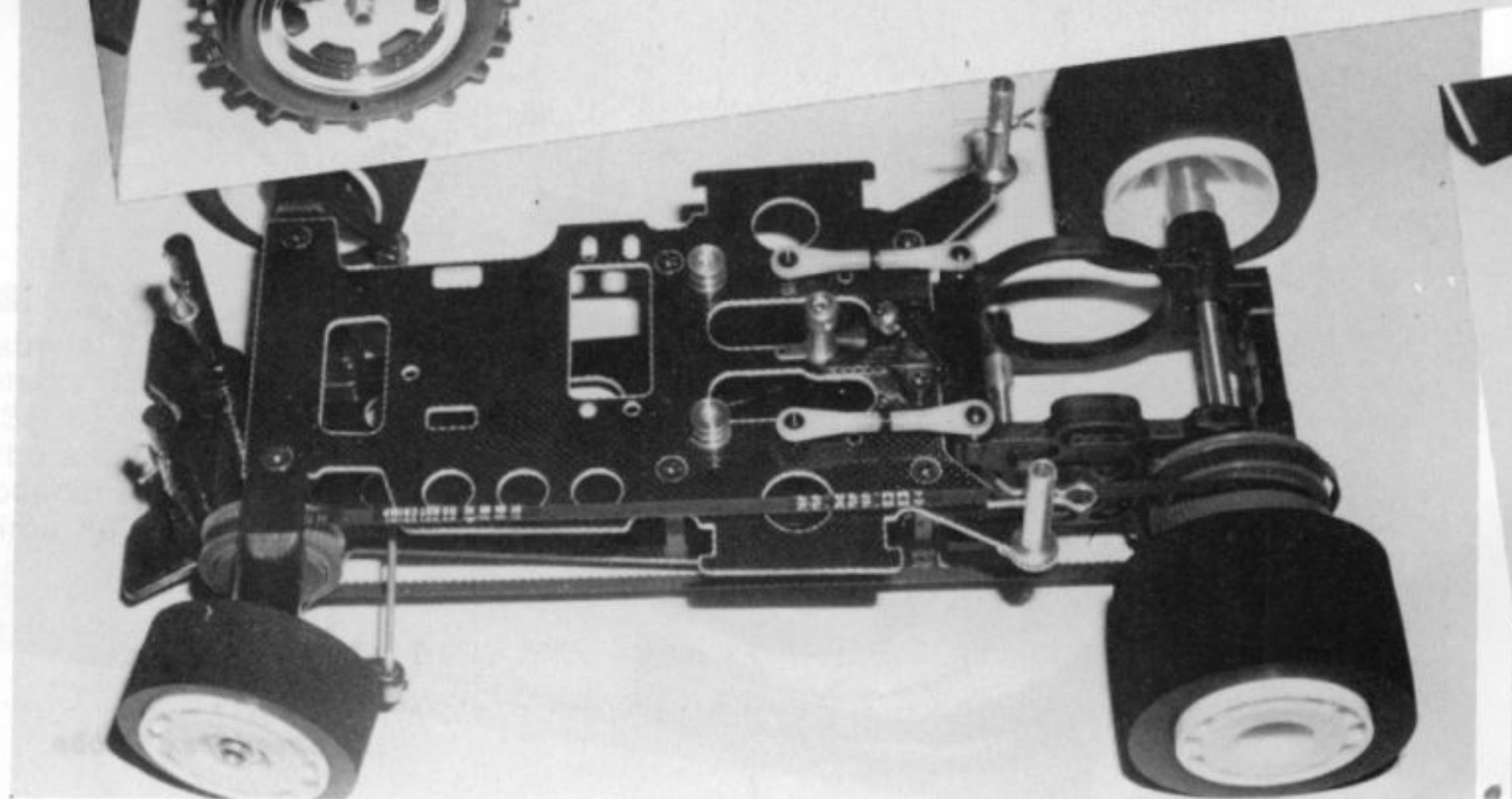
La copie conforme de l'OS VF made in Thunder Tiger



Le nouveau Buggy 1/10
signé Schumocher



Le Tiger
de Thunder Tiger ;
une copie du Hot Shot



Une 1/12 4 x 4
d'Hisiobo

Au hasard des allées...

Au cours de nos déplacements entre les différents stands, nous avons aperçu quelques « petites choses ». Une réplique de l'OS VF fabriqué à Taïwan par Thunder Tiger ainsi qu'une radio à la technologie Robbe et un Buggy qui ressemblait étrangement au Tamiya Hot-Shot mais avec quatre roues directrices. Le démon de la copie a encore frappé. Bolink faisait preuve de beaucoup d'originalité avec des splendides carrosseries Hot-Road à l'échelle 1/12^e et 1/10^e. Ce fabricant américain commercialise même une voiture de piste 1/10^e électrique dont il essaye de lancer la discipline aux USA. Et puis... il y avait la femme de UK Weston (fabricant anglais de batterie et de chargeurs) mais la décence m'empêche de vous en parler !

Un bilan en demie-teinte

Mis à part la généralisation des tractions avants et des transferts d'idées, le cru Nuremberg 86 ne sera pas un millésime qui marquera l'évolution de la voiture radio-commandée. Mais un peu de calme ne fera pas de mal à personne ! Et le calme précède souvent à la tempête. Rendez-vous donc pour Nuremberg 87.

Ch. Dauriac