

FILM PRICE DOES NOT INCLUDE PROCESSING BY KODAK
 COLOUR DYES MAY IN TIME CHANGE
 FOR MORE PRECISE EXPOSURE DATA, SEE ENCLOSED
 INSTRUCTION SHEET

LE PRIX DE CE FILM NE COMPREND PAS LE TRAITEMENT
 PAR KODAK
 LES COLORANTS PEUVENT SE MODIFIER A LA LONGUE
 POUR PLUS DE PRECISION SUR LES CONDITIONS
 D'EXPOSITION, VOIR LA NOTICE A L'INTERIEUR

FILMPREIS SCHLIESST ENTWICKLUNG DURCH KODAK
 NICHT EIN
 FARBSTOFFE KÖNNEN SICH MIT DER ZEIT VERÄNDERN
 GENAUERE BELICHTUNGSANGABEN IN DER
 BEILIEGENDEN GEBRAUCHSANLEITUNG

EL PRECIO DE LA PELICULA NO INCLUYE EL PROCESADO
 POR KODAK
 LOS COLORANTES PUEDEN CAMBIAR CON EL TIEMPO
 PARA OBTENER UNA EXPOSICION CORRECTA, VEA LA
 HOJA DE INSTRUCCIONES

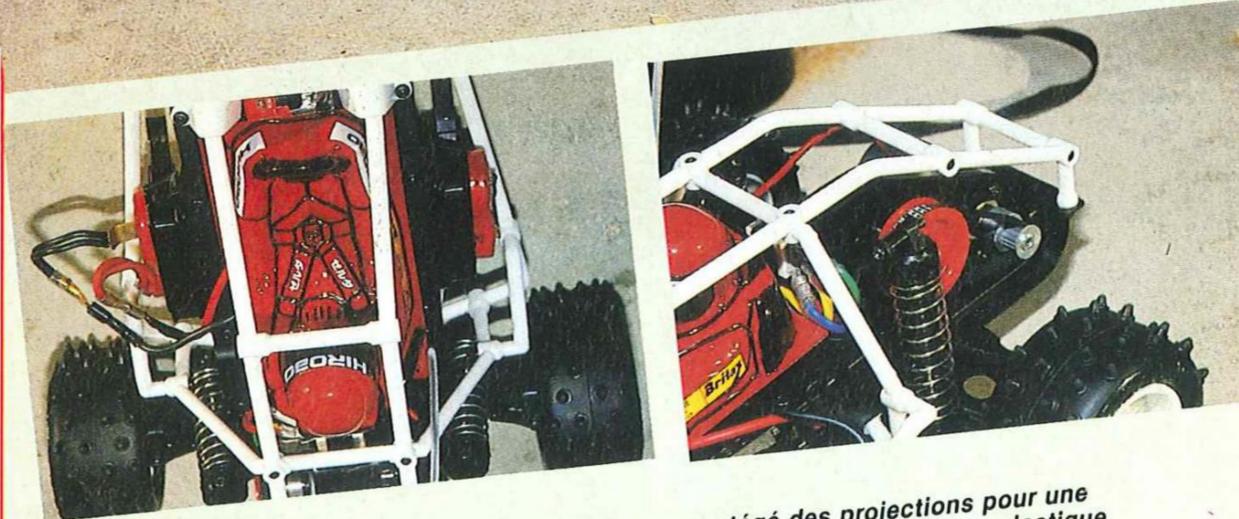
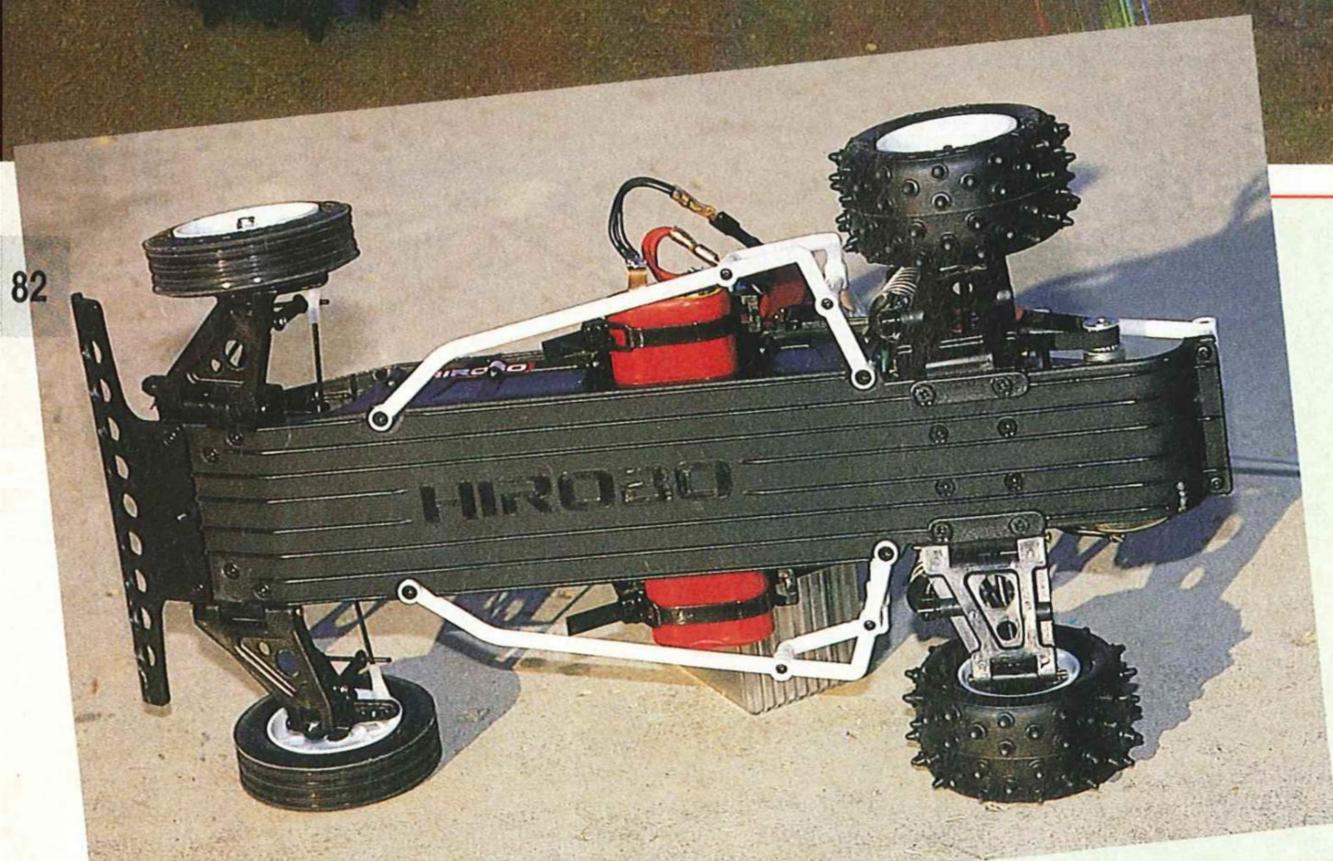
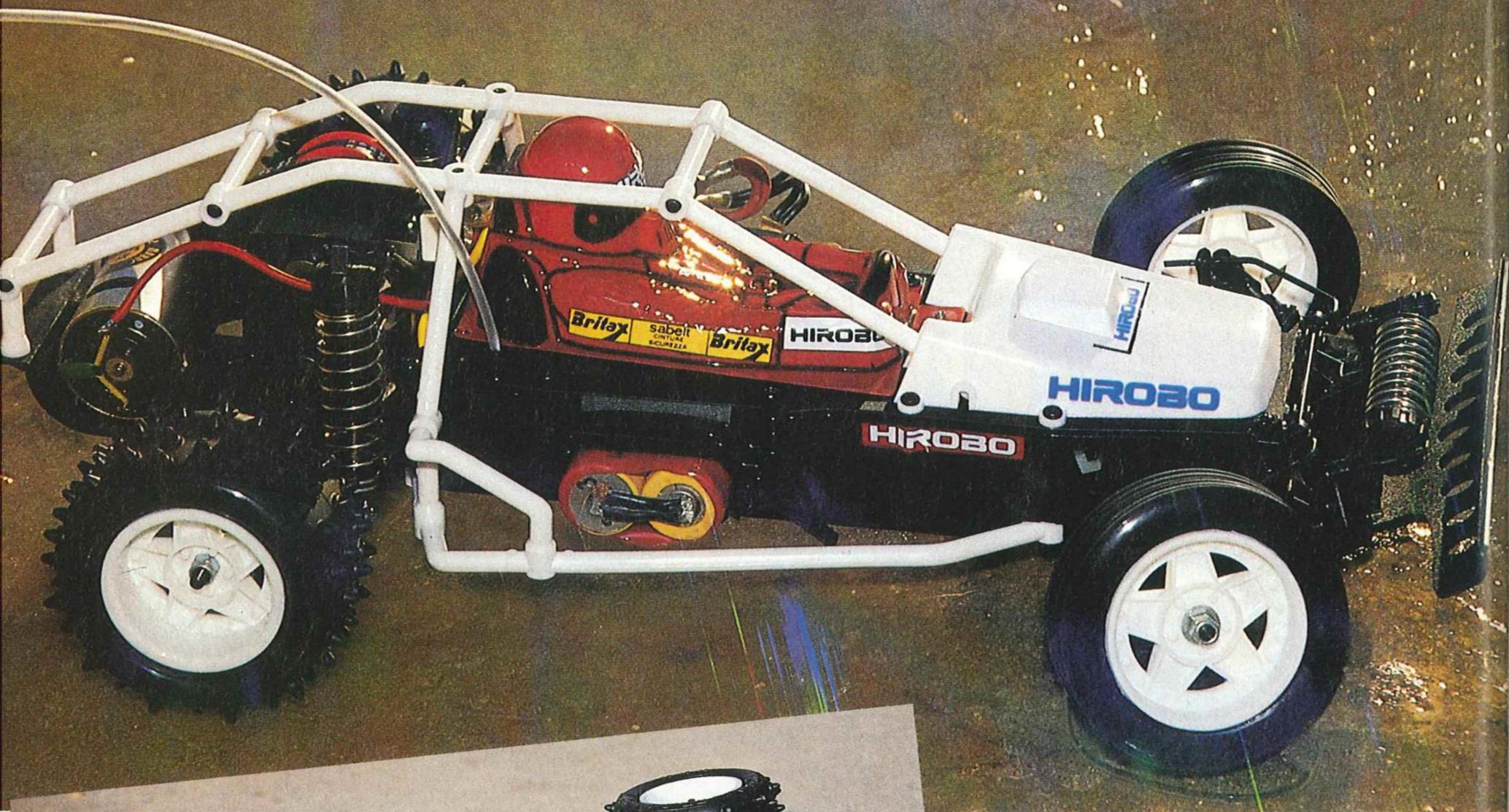
Profess
 Kodak Ektar
 100
 Colour Print
 Film Color
 Farbunter
 Pelicula R

HIROBO...

BEARCAT ENTRE DOUX ET MÉCHANT

Pour comprendre la démarche de Hirobo avec le Bearcat SS il faut revenir quelques temps en arrière. Au début des années 80 existaient : Le RC 10 en deux roues motrices et le Zerda en 4 x 4. En France presque tout le monde avait son Zerda, plus ou moins modifié selon la personnalité de chacun. A l'inverse, certains principes furent repris avec bonheur par la concurrence. Je veux parler des cardans, des noix vissées, du moteur à l'arrière, des biellettes supérieures sur les triangles, des différentiels, du tendeur de la courroie, des fixations des jantes par les cônes, etc.





Sous le pilote, se trouve le variateur mécanique, bien protégé des projections pour une meilleure longévité. La transmission primaire se fait par courroie. Un cache en plastique vient recouvrir celle-ci.

Bearcat SS — présentez-vous !

Comment... ? Qu'est-ce que c'est... ? Beuh... Je suis né en 1987 et suis distribué dans l'Hexagone par Scientific France. Mon emballage n'est pas conforme au standard du marché et on peut me confondre avec une boîte bateau. En effet mon encombrement est tout en longueur, avec les hauteur et largeur presque égales. Mon père a choisi cette solution pour caser mon châssis long — moitié caisson, moitié planche — avec les autres pièces plus petites mais encombrantes (ex. : pneus et jantes). Ils m'ont blistéré quelques beaux morceaux pour ne pas sortir des canons de la mode actuelle.

Les autres vis, écrous et accessoires sont regroupés par sous-ensembles et enfermés dans les sachets. Là encore, mes parents ont choisi une voie différente de la plupart des fabricants TT. Chez moi, chaque sachet comporte le nombre exact de pièces, vis, rondelles, etc., pour monter tel ou tel élément. Pas de rabe et votre plan de travail reste propre et clair en permanence. Vous n'aurez pas besoin de petits récipients, de cases ou de boîtes. Ce système interdit évidemment la perte de pièces.

La qualité des éléments est sans reproche et quelques ébavurages des pièces plastiques seront effectués plus par soucis de perfection que par l'impossibilité d'assemblage.

Dans ma boîte vous trouverez tout ce qu'il faut pour la voiture à l'exception de la colle pour les pneus, du pack de propulsion et de la radio.

A l'assaut du montage

Le plan général est tracé par la notice (et sa traduction en français) et la finalité est d'obtenir un engin complètement monté, prêt à rouler. Pour y parvenir trente-sept étapes plus ou moins compliquées seront nécessaires. Le travail d'assemblage sachet par sachet permet de situer telle ou telle pièce précisément. Cela donne un grand avantage à

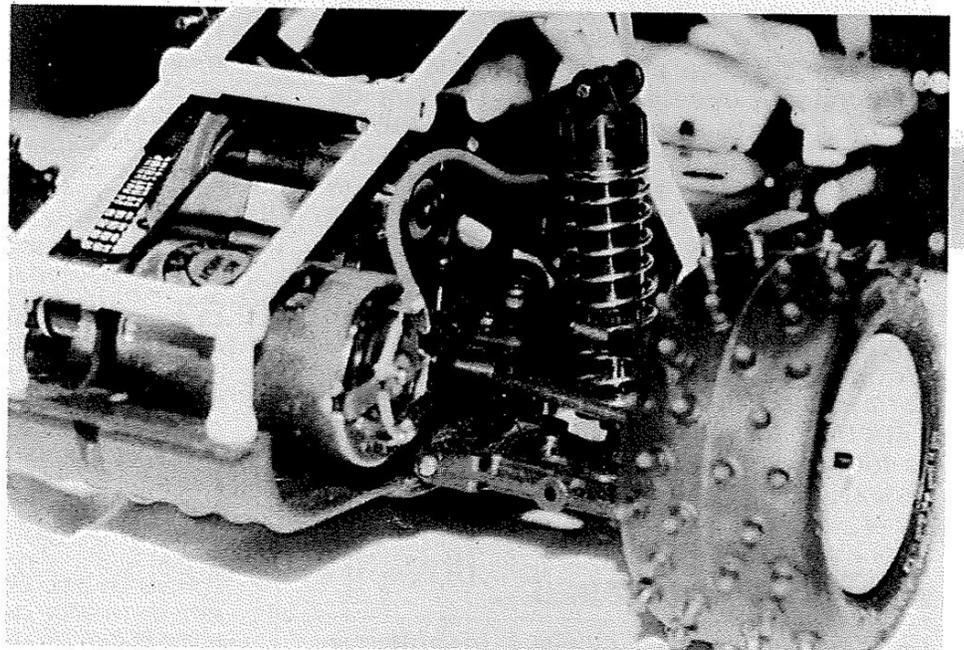
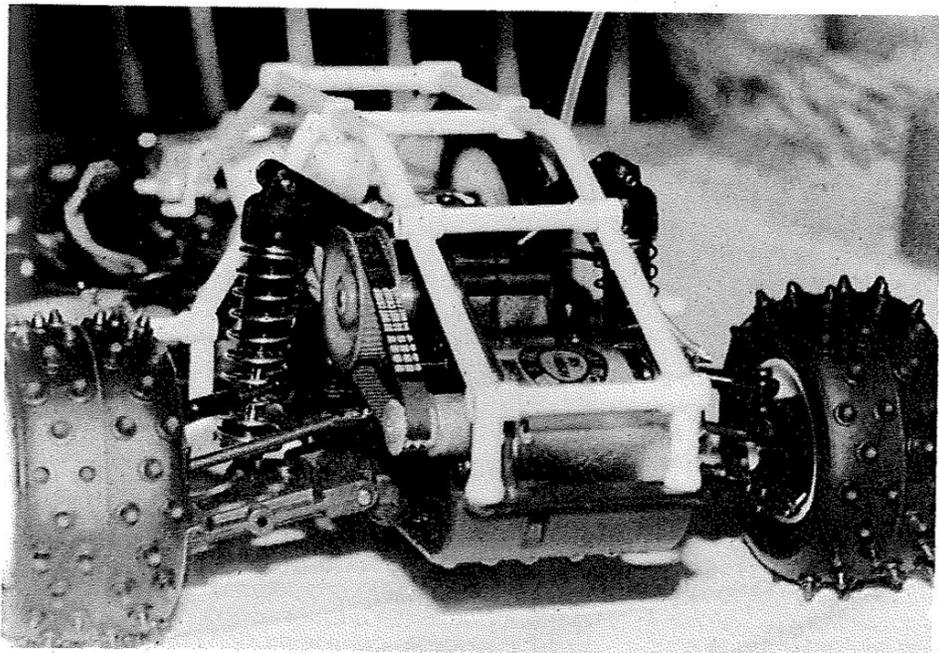
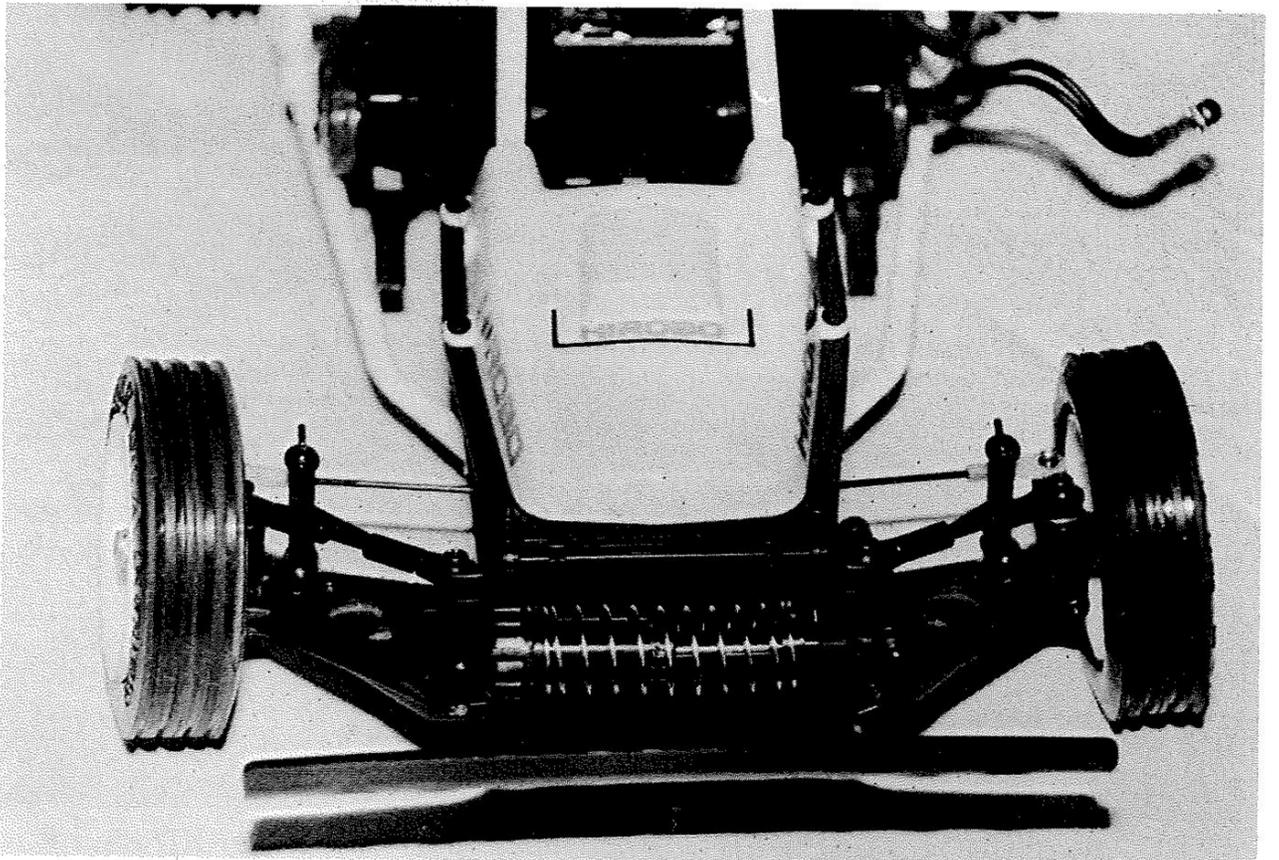
celui qui monte sa voiture de A à Z par opposition à celui qui se contente de rouler sur un tout-terrain tout monté.

Le Bearcat comporte peu de réglages et il suffit de respecter les dimensions indiquées dans la notice.

Arrêtons-nous un instant sur les amortisseurs. Leur corps en plastique est bien fait malgré un petit jeu entre le piston et les parois du cylindre. L'étanchéité est assurée par des joints toriques et un cabochon élastique (la réserve d'air). L'assemblage est facile et par ce temps plutôt froid les pistons à quatre trous remplacent ceux à deux trous. Les ressorts de taille et de dureté uniques sont réglables en précompression par les bagues qui sont fendues et se placent entre le ressort et la tête de l'amortisseur.

Monoshock à l'avant qui remplit très bien son rôle. Un comportement très sain pour un modèle hypersilencieux. A l'avant, on distingue la barre anti-roulis.

Le train arrière possède deux amortisseurs hydrauliques et un réglage de carrossage. Le moteur situé en porte-à-faux apporte une meilleure accroche, appréciable sur terrains glissants.



83

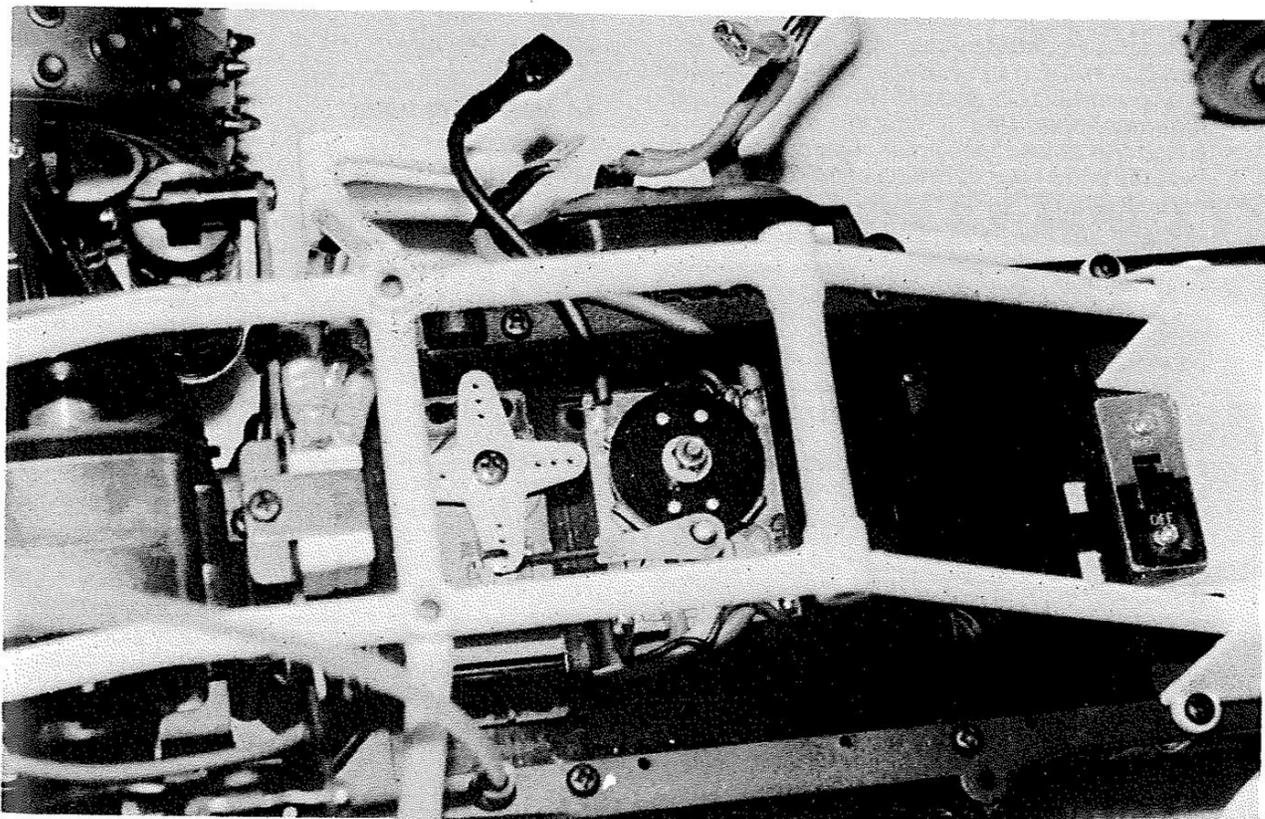
Le moteur devra être protégé côté tête. Le Bearcat ne possède pas de barre anti-roulis AR mais semble s'en passer fort bien.

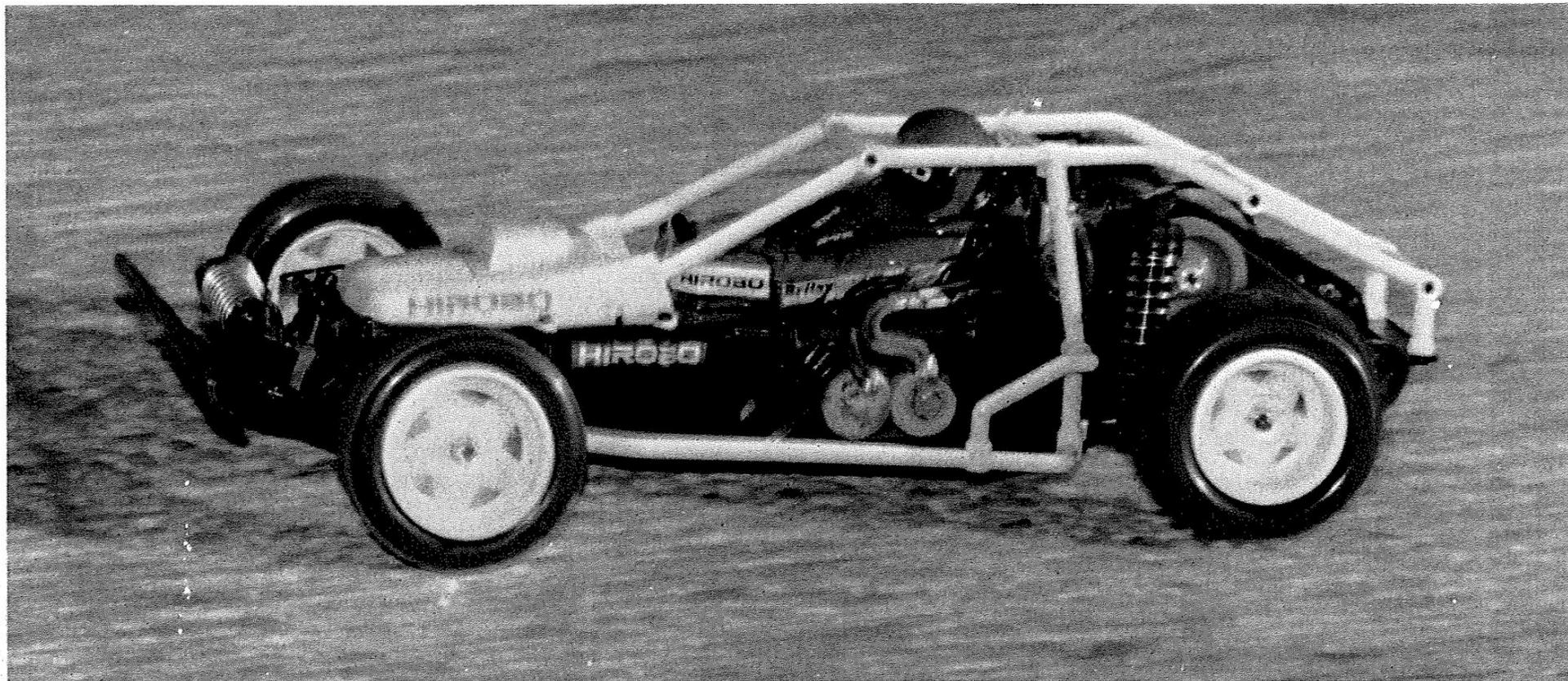
Détail du variateur mécanique.

A vos ordres... radio

Juste après le montage du variateur mécanique vient l'installation de la radio. On peut dire — rien de plus simple. La place disponible permet le montage de la plupart des radios actuellement vendues.

Personnellement, j'avais le privilège d'installer la nouvelle Sanwa à volant — la turbo. Cela se monte tellement bien que l'on peut se demander si la voiture n'a pas été pensée et développée autour. Il n'y a rien à couper, à ajuster, à bricoler. L'adhésif double face, les colliers de serrage et un tournevis pour visser l'interrupteur sont les seuls additifs et outils pour le montage. Même le fil de l'antenne n'est pas trop long ce qui nous dispense de l'enrouler sur un bout de carton.





Le save-servo qui est fixé sur un palonnier, gagnerait en simplicité s'il se vissait directement sur le servomécanisme.

L'interrupteur bien placé à l'abri des chocs est connecté directement sur le circuit du variateur à travers une diode. Un circuit d'élimination de batterie de réception (BEC) serait mieux, mais avec une seule diode on peut suffisamment décharger le pack pour ne pas perdre sa voiture.

Attention tout de même !

Les réglages de base pour tout ce qui est position neutre, pincement, carrossage, etc., sont donnés par la notice, et les possibilités de la radio. Vu que la turbo est équipée d'inversion de sens de rotation des servos et de trims avec des plages de réglages assez larges, le montage est grandement simplifié.

Et si on se promenait...

Le temps maussade, pluvieux et brumeux n'incite pas à faire un essai dehors. Nous sommes donc allés en indoor dans un gymnase chauffé, éclairé et équipé. Sur la glisse le comportement est assez étrange. Au début, en roulant assez vite (le variateur également possède une belle plage de régulation) ça souvre gentiment, obligeant le conducteur fougeux à ralentir suffisamment pour prendre le virage. Le variateur ne possédant pas de position frein, il faut se montrer prudent lors des ralentissements pour ne pas enclancher la marche arrière et s'offrir ainsi quelques têtes à queue imprévisibles.

Avec un peu d'habitude en 4x2 propulsion, le Bearcat SS sera facile à manœuvrer.

Ses handicaps seront : le poids et l'encombrement général.

Ses atouts seront : l'accessibilité, les réglages, le bon amortissement (malgré un combiné unique à l'avant) et le mode de transmission, hypersilencieux et simple à entretenir.

Après des engins plus compliqués comme le Zerda et l'Alien, Hirobo s'ouvre la voie du 4x2 grâce au Bearcat SS. Bienvenue au Bearcat.

Georges Bohdanowicz

Turbo dans les mains... grâce à Sanwa

Sanwa au passé radiocommandé bien rempli, s'attaque au marché des ensembles pour débutants avec la Turbo — deux voies, 26 MHz AM, petit récepteur, deux servos.

Cet essai effectué sur le Bearcat SS de chez Hirobo confirme notre première impression. Cette radio s'adresse peut-être aux débutants mais elle est bien faite, fiable et suffisamment équipée pour en satisfaire d'autres.

Le tour de l'émetteur

Posé dans sa position inclinée de repos sur les deux supports-pieds, l'émetteur force le regard du curieux par son volant assez doux, par la gachette bien protégée contre les chocs et ses deux trims par potentiomètres séparés.

L'antenne se dévisse pour être rangée à l'arrière. Un celetteon permet de fixer une dragonne.

Parlons un peu des détails. Les inversions de sens de rotation des servos se trouvent en haut entre le trim de direction et l'antenne. Ils sont pourvus de crantages très fins mais perceptibles. L'interrupteur marche-arrêt a son action « marche » visualisée par le vu-mètre de tension batterie. On peut descendre dans la zone orange mais à partir de là l'émission se trouve fortement perturbée.

La gachette peut se régler sur deux positions — 50/50 entre l'accélération et frein (ou la marche arrière) ou 30/70. Ce réglage est accessible sous un petit cabochon entre la gachette et le volant.

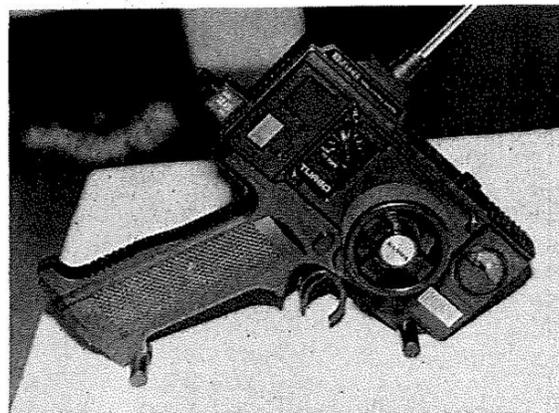
La prise de charge qui se trouve à côté du vu-mètre est cachée par une étiquette. Les quartz sont, bien sûr, interchangeables.

La crosse ergonomique permet une prise en mains facile et agréable. Le poids total de 540 g place cette radio parmi les plus légères du marché.

L'autonomie de 5 à 6 heures avec les piles et de 3 à 4 heures avec les accumulateurs reste raisonnable.

Le récepteur

Il m'a agréablement surpris par ses dimensions et son antenne courte. La consommation réduite à 20 mA, les technologies employées bien dans le vent, les prises avec détrompage et le quartz bien protégé, sont des avantages face à la concurrence. Son poids inférieur à 40 g autorise l'utilisation de l'adhésif double



face seul sans avoir recours aux colliers pour sa fixation. La surface de son boîtier légèrement mat s'y prête d'ailleurs à merveille. Les performances électriques sont à la hauteur du reste. Une faible consommation citée auparavant est associée à une régulation de l'alimentation interne à 3,6 V, à une séparation des canaux de 20 KHz et à une sensibilité de l'ordre de 20-25 microvolts/m.

Le reste de la boîte

D'abord les servos SM 631 aux dimensions idéalement prévues pour l'Hirobo Bearcat SS et autres TT électriques. Avec les différents palonniers de rechange l'adaptation n'est qu'un jeu d'enfants. Le couple de 3 kg/cm annoncé par la notice doit être là puisque le save-servo entre en action bien avant le blocage de rotation. Pour le variateur c'est le même refrain. En serrant le porte-contacts pour éliminer les pertes en échappement, la rotation devient de plus en plus dure. Le SM 631 s'en sort parfaitement en « copiant » sa position sur les ordres de l'émetteur même autour du neutre. La construction robuste et la sortie des fils sur la base autorisent les fixations par collier sans risque d'endommager l'intérieur.

Le classique boîtier piles est équipé d'un non moins classique interrupteur (le marquage marche-arrêt est en couleurs, rouge pour ON et noir pour OFF). Le drapeau de fréquence et une notice complètent l'emballage de la turbo.

G. Bohdanowicz