

Essai ICARUS

Un TT électrique signé KYOSHUS

Une page de mythologie par :
THIERRY RAYNAUDUS : texte
MARCUS MAURUS : photos

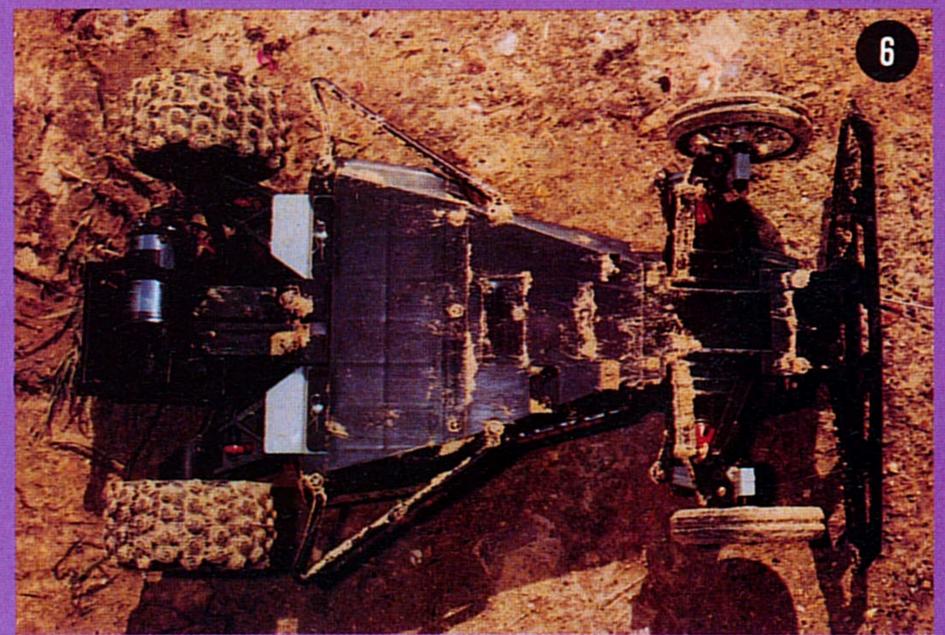
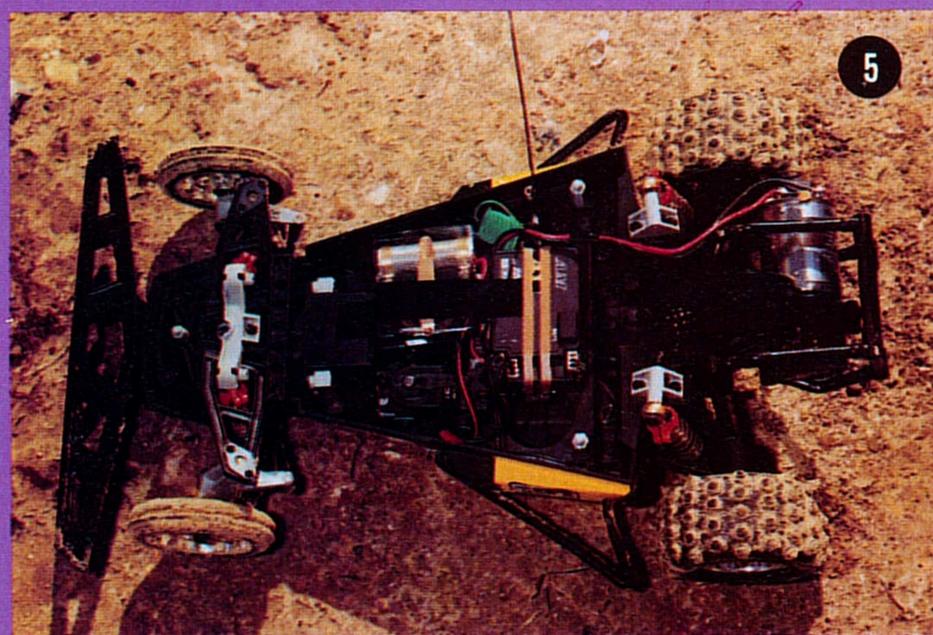
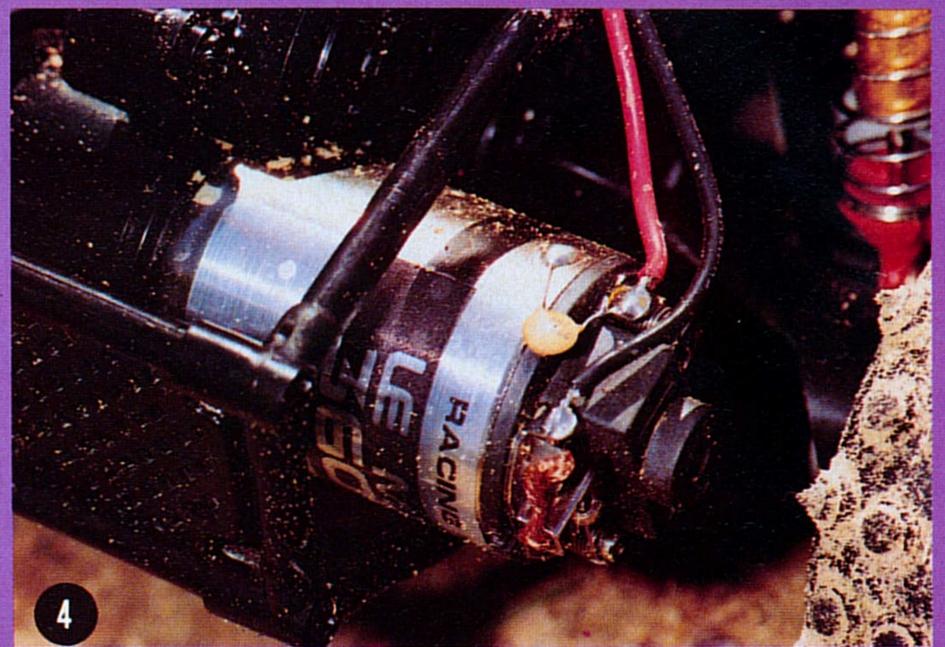
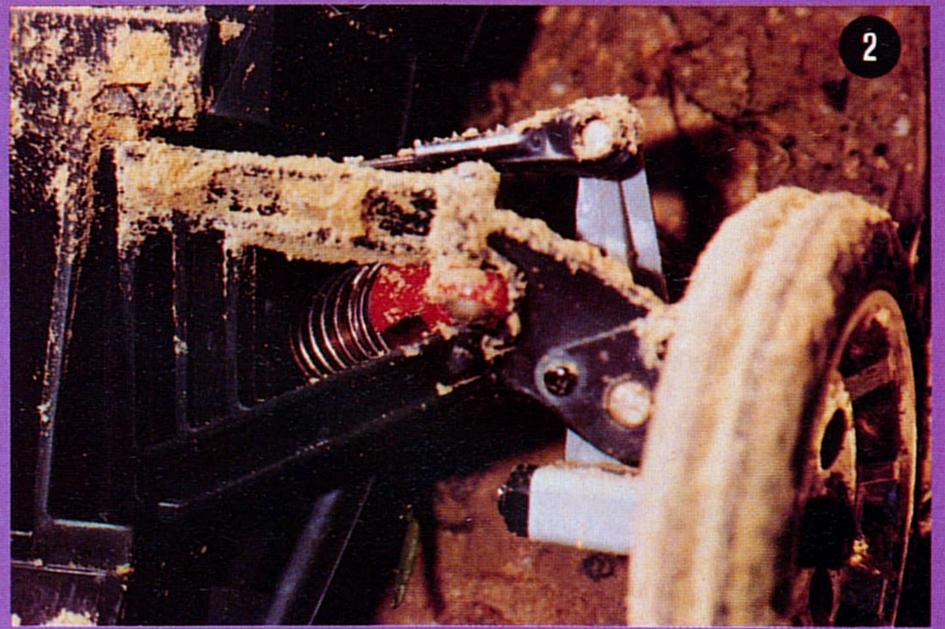
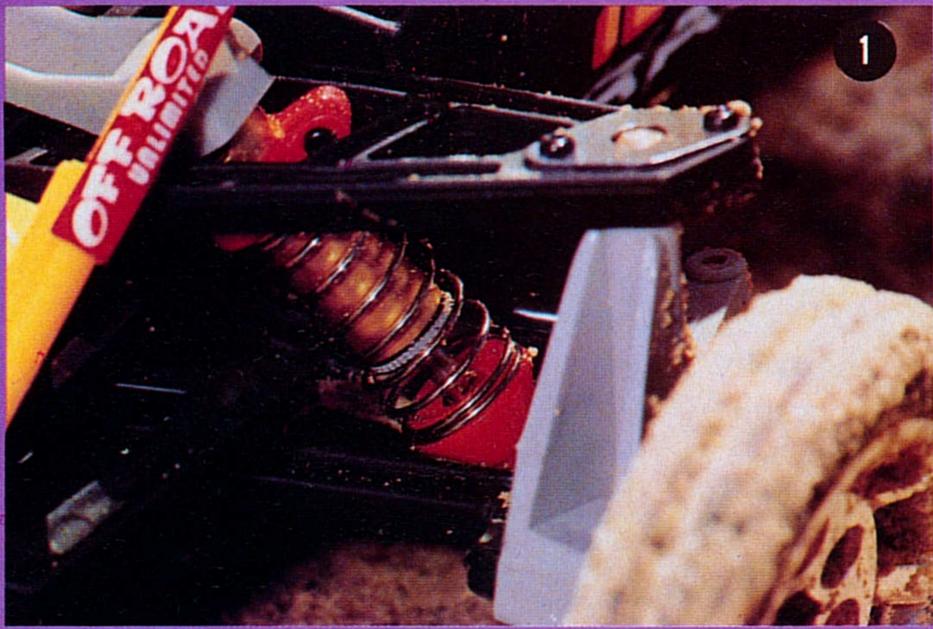




Après le cheval ailé : PEGASUS
Voici aujourd'hui l'homme volant :
ICARUS

Vous vous souvenez du Pégasus ? C'était le tout-terrain du début présenté dans le numéro du mois de mars. Aujourd'hui, Kyosho sort une version évoluée de ce modèle.





① Par rapport au Pegasus, le train avant reste inchangé, seuls les amortisseurs hydrauliques sont rajoutés.

② L'articulation des triangles se fait par déformation de la matière.

③ A l'arrière également, des amortisseurs font leur apparition.

④ Gros changement, le moteur est un 360, qu'il faudra protéger de la poussière.

⑤ L'installation radio est nette, avec beaucoup de place disponible.

⑥ Les accus prennent place derrière la trappe située au centre de la voiture. Notez les protections latérales.

Trois modifications importantes apparaissent. Tout d'abord :

La suspension

De vrais amortisseurs hydrauliques remplacent les simples ressorts du Pégasus. Ils paraissent de bonne facture ; on notera la vis de purge qui permet de les remplir parfaitement sans la moindre bulle d'air. Les ressorts restent très facilement réglables en dureté par une bague coulissante, rendant ainsi possible un réglage suivant le type de terrain.

Le moteur

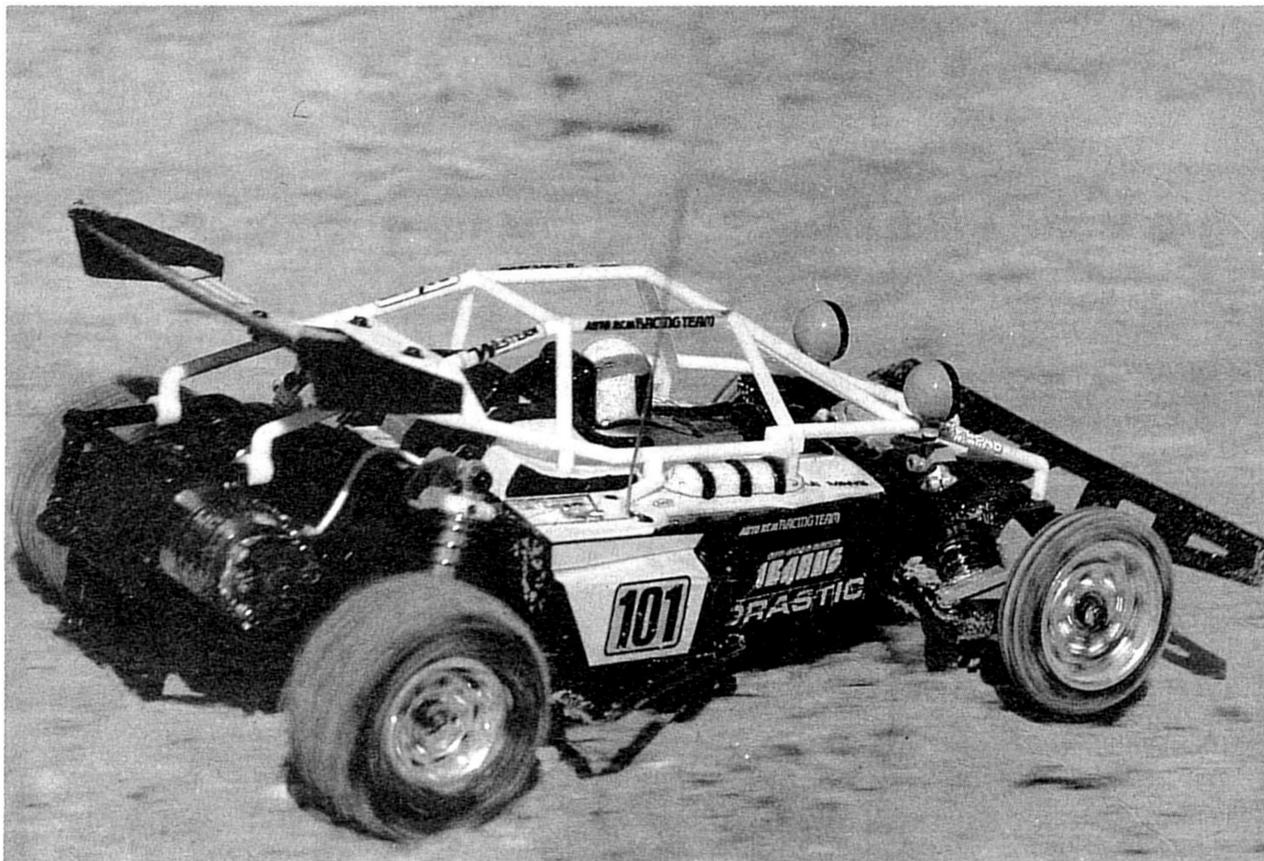
Là, nous sommes gâtés : dès l'ouverture de la superbe boîte à la japonaise, à la place du classique 540 S, nous trouvons un moteur Kyosho Le Mans 360 ST. Ce moteur utilise une base de 550, mais monté sur bagues au lieu de roulements. On peut ainsi nettoyer le collecteur et changer les charbons usés. La tête de ce moteur est cependant sertie, et l'avance n'est donc pas réglable. Ce moteur est bien entendu plus performant qu'un 540 et donne une bonne vitesse à l'Icarus. A propos de moteur, savez-vous qu'il est possible et même recommandé de roder un moteur électrique ? Pour cela, avant de câbler les fils moteur au variateur, raccordez-les à un accu du style alimentation bougie thermique ou mieux à une alimentation stabilisée sur quelques volts (2 ou 3 V). Mettez un peu d'alcool à 90° sur les charbons et laissez tourner doucement. Vous obtiendrez ainsi un moteur plus performant tout en gagnant sur la consommation des accus.

La carrosserie

Cette dernière transformation par rapport au Pégasus est d'ordre esthétique : sans s'étendre sur les superbes jantes chromées, il faut noter un bel arceau-cage surmontant le pilote. Celui-ci est en nylon tandis que le pilote et l'aileron sont en lexan, l'ensemble ne craint donc pas les chocs éventuels (si, si, ça peut arriver !!!). Cet Icarus a vraiment fière allure, soignez donc bien la décoration qui se limite à peindre la partie pilote par l'intérieur, au pinceau, avec des peintures spéciales lexan, après avoir dépoli les parties à peindre avec du trichlo.

A l'exception de ces trois points, on retrouve exactement les mêmes caractéristiques que le Pégasus, c'est-à-dire un châssis baignoire contenant les servos et le variateur, des bras de suspensions avant et arrière dont l'articulation se fait par déformation du nylon (fiabilité et simplicité !), un ensemble de transmission avec différentiel et des cardans qui respirent la robustesse. On appréciera également le large pare-chocs avant, la protection arrière du moteur et les deux barres latérales protégeant le train arrière.

Toutes ces protections n'alourdissent pourtant pas trop l'Icarus qui surprend



par son poids : 1,250 kg sans les accus ! De plus, le montage est simple et très rapide (5 heures environ pour toute la partie mécanique et radio sans la décoration). Il est grandement facilité par une notice très claire et des sachets numérotés contenant les petites pièces.

Essai sur le terrain

Après avoir vidé deux accus qui vont parfaire votre pré-rodage, l'Icarus, s'étant libéré des derniers petits frottements parasites, nous donne de très bonnes accélérations et une vitesse de pointe très correcte. Lors des sauts, les suspensions jouent très bien leur rôle et il n'y a pas du tout de rebonds. Par contre, un net sous-virage se révèle vite gênant : le remède est simple, nous diminuons le pincement des roues avant en

ne laissant qu'un angle de l'ordre de deux degrés. Nous avons alors un engin un peu plus pointu à piloter, mais la vitesse est plus importante et le sous-virage a disparu.

Pour améliorer l'Icarus, on pourra l'équiper de roulements à billes pour remplacer les bagues nylon (un kit est disponible dans le commerce), mais surtout, il faudra à tout prix protéger la tête du moteur (avec un ballon comme pour les récepteurs par exemple) pour éviter de le détériorer avec la poussière ou la boue.

En conclusion, l'Icarus nous a séduit par son look tout d'abord, mais aussi par sa simplicité, sa robustesse, son moteur original et surtout son poids plume. Nous verrons prochainement (à Saint-Gratien par exemple) s'il tient ses promesses en compétition et s'il a ainsi véritablement des ailes !

