

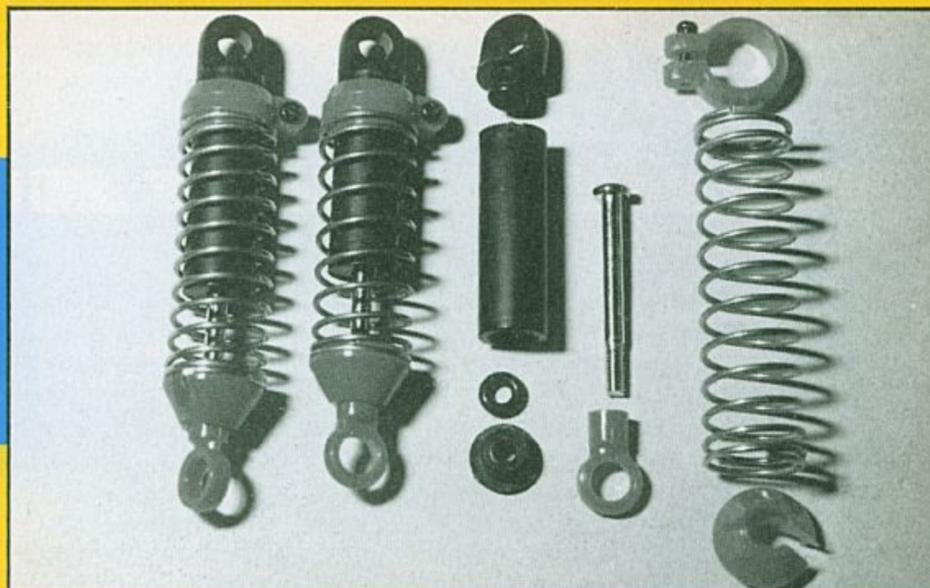
# RAIDER 2WD



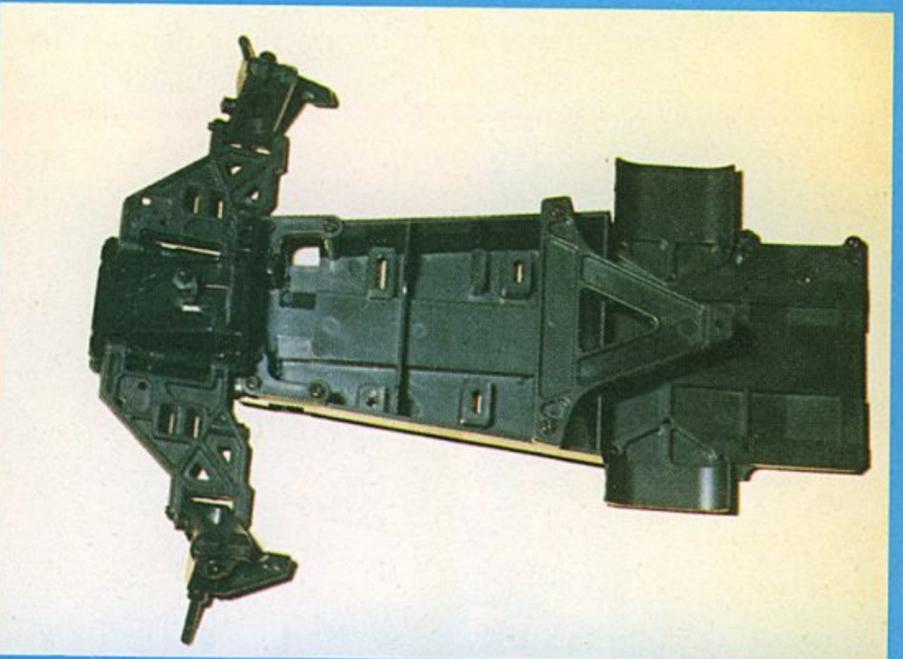
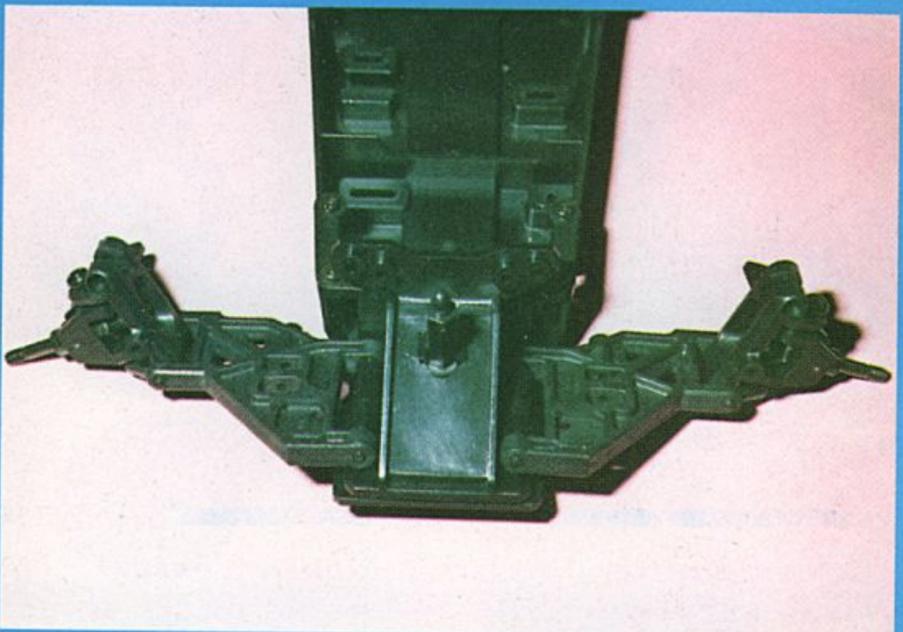
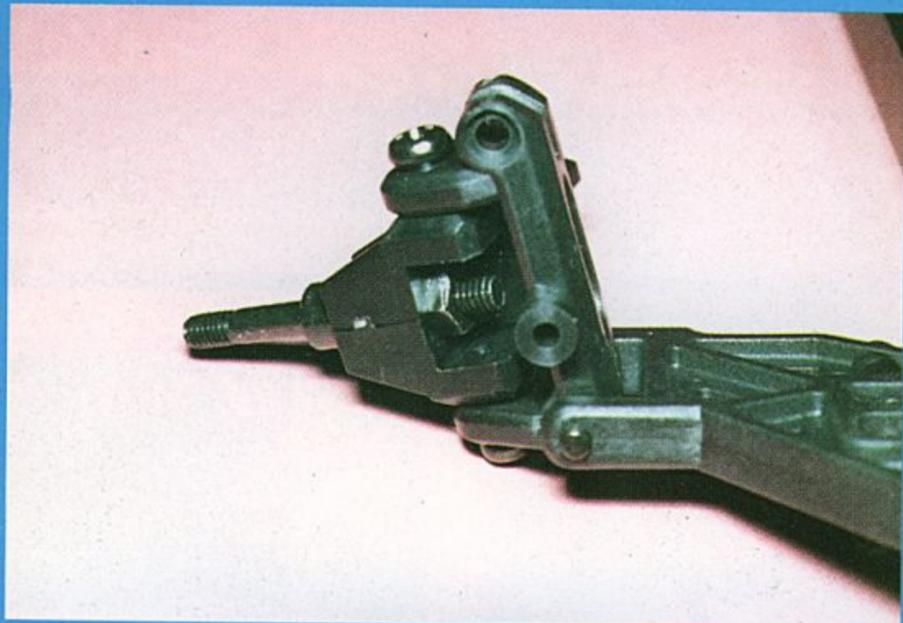
**Tout savoir sur le montage de sa voiture grâce à quelques photos. Oui, tout savoir, c'est un bien grand mot mais vous avez sans doute dû constater qu'à chaque nouvelle parution de Buggy Magazine nous vous présentons le montage d'une voiture en photos pour vous guider dans les étapes à suivre au cours de votre travail. Les notices des constructeurs sont toujours très claires et très détaillées (enfin, en général) mais il est toujours nécessaire d'avoir quelques lumières sur les différentes phases à réaliser. Aujourd'hui nous parlerons du modèle RAIDER, constructeur KYOSHO et importateur CIMB DRASTIC. Notre engin est un deux roues motrices dérivé de son grand frère 4x4, le ROCKY. Nous retrouverons donc une bonne partie de ses pièces sur le Raider, telles que la transmission ou la triangulation. Le Raider sera avant tout un véhicule évolutif et ceci permettra à chacun d'investir peu, pour un départ dans le modélisme, et de gravir les étapes progressivement. L'évolution de notre engin sera en elle même le sujet d'un article suivant. Mais passons aux choses sérieuses.**

**La qualité du kit est toujours très belle et la disposition des différentes pièces de celui-ci est bien répertoriée. Toutefois la photo du Raider sur la boîte n'est pas vraiment à son avantage. Le montage quand à lui-même sera toujours très bien expliqué, et très bien développé grâce au précieux guide Kyosho et à sa traduction Drastic.**

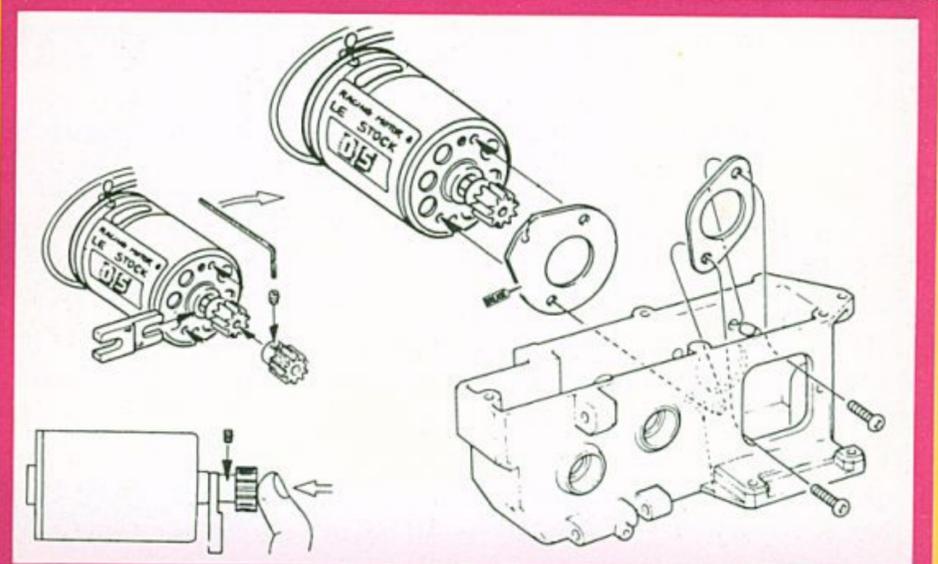
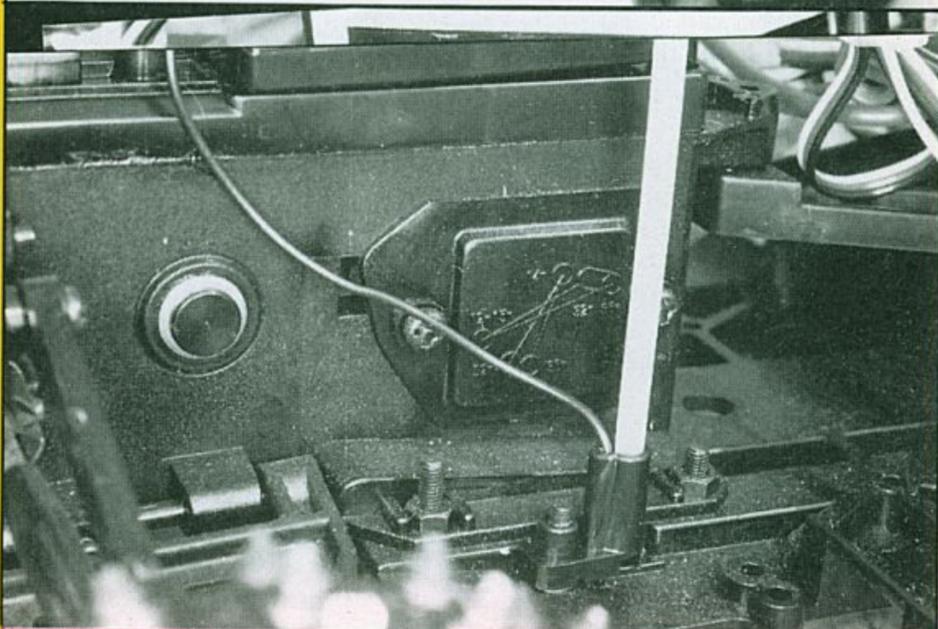
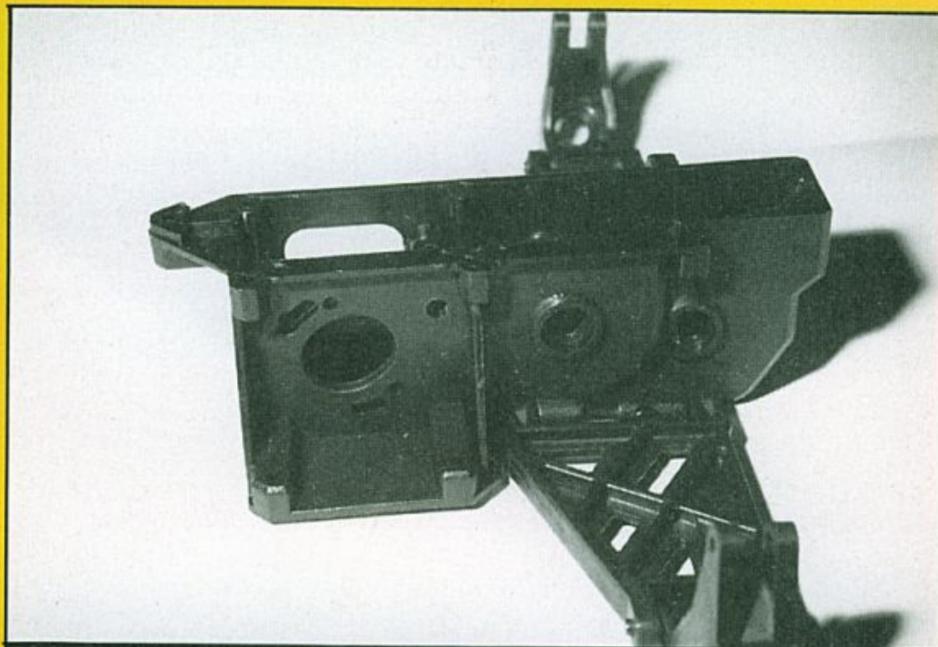
Pour celui-ci nous commencerons par la réalisation des faux amortisseurs au nombre de quatre. Chacun sera constitué de la manière suivante : un corps en plastique noir auquel on ajoutera un axe de piston à l'intérieur et des bouchons que l'on enfoncera à force. Prenez bien soin d'y intercaler le petit joint torique qui donnera un effet "hydraulique" plus tard. Le tout sera complété grâce au ressort et aux bagues, dont l'une est réglable pour la dureté de ce dernier.



La deuxième opération consistera à monter les fusées de direction et leurs supports. Faites attention à l'axe de roue car celui-ci a un sens de montage pour que l'écrou le bloque complètement sur la partie plastique. (Sur la photo nous découvrons le tout une fois réalisé).



Par la suite toute la triangulation avant sera fixée sur son support. Les triangles seront les mêmes que ceux rencontrés sur le Rocky et les fausses barres de carrossage donneront l'inclinaison définitive des roues avant. Quant à l'ensemble, nous le fixerons à l'aide de quatre vis sous le châssis, puis nous monterons les deux équerres de renfort sur le dessus (nous voyons ici le train avant fixé au châssis). Sur notre photo suivante on découvrira les équerres de renfort plus en détail, et le tout sera complété par le pare-chocs en plastique souple et identique à celui du Rocky.

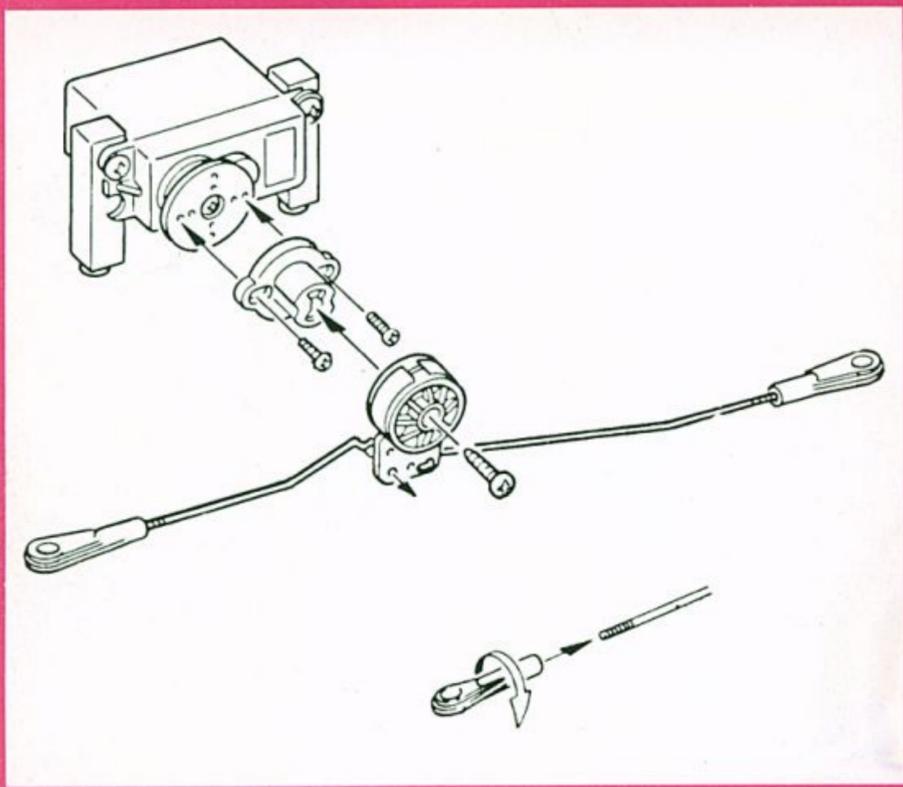
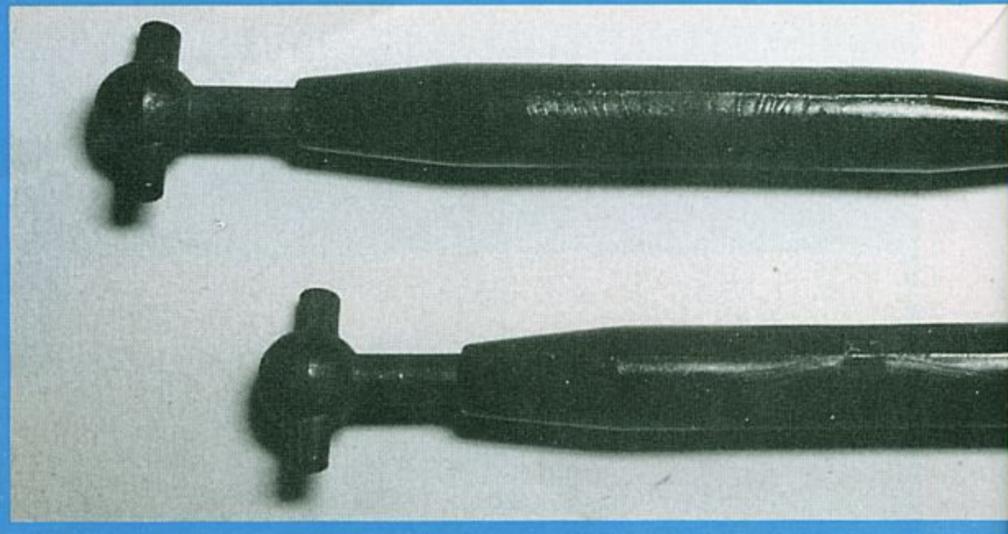


Tout l'avant étant terminé nous passerons à l'arrière de la voiture avec son carter de transmission et sa pignonnerie. Déjà, sur le haut de page n°6 du guide Montage vous découvrirez un tableau et un croquis représentant le calage pour les différents types de rapport de démultiplication utilisés (ici sur la photo on découvre les trous de calage différents selon le rapport moteur que l'on utilisera).

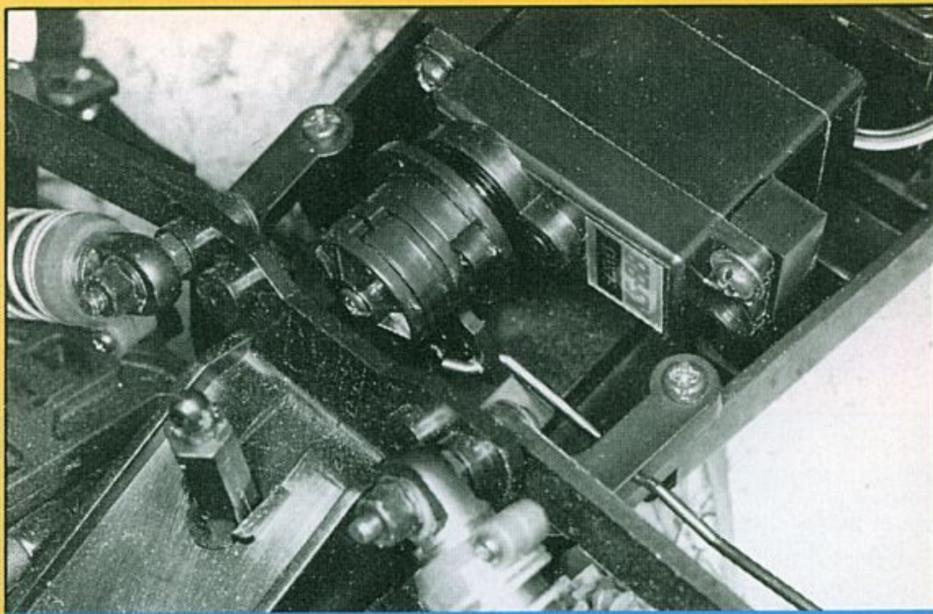
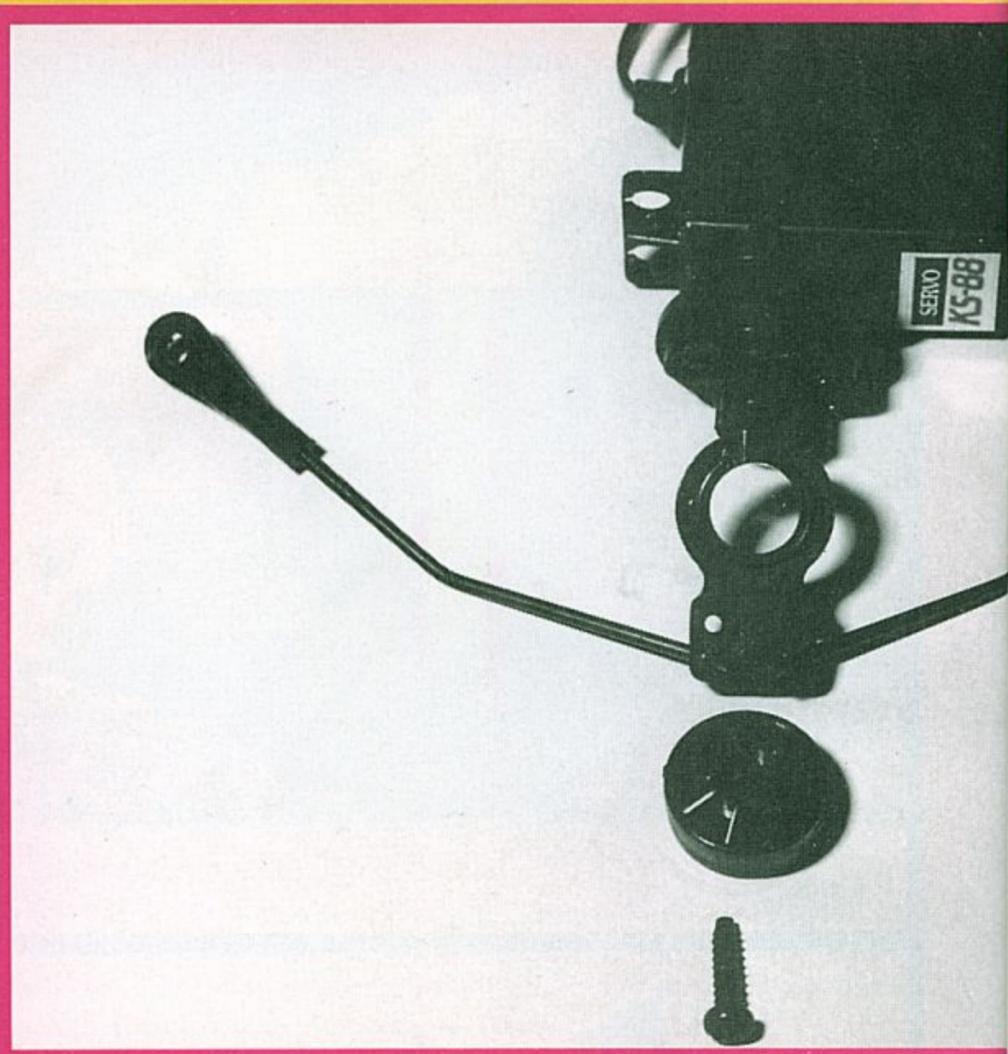


Pour le montage du pignon moteur une petite cale sera utilisée pour obtenir un bon calage d'attaque de la cascade de pignons. Le rapport sera de 14 dents pour le moteur (on peut voir en détail le montage du pignon sur le moteur à l'aide de la cale et de la clé BTR livrée dans le kit).

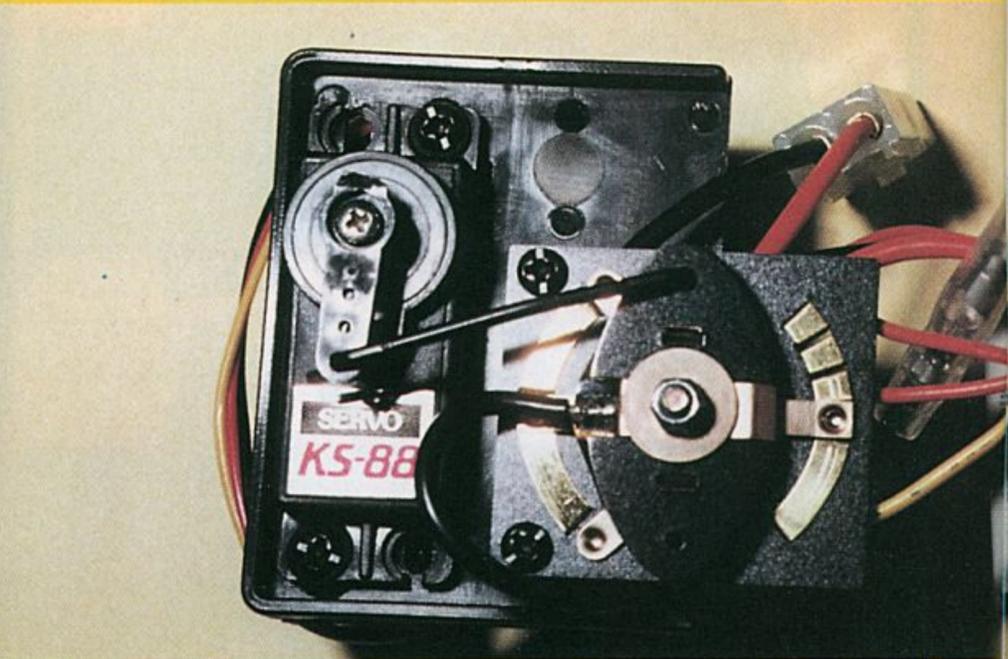
Le train arrière étant terminé nous le compléterons avec le support d'amortisseurs et toute la triangulation en ayant soin d'y placer les cardans. Ceux ci sont d'un nouveau type. Leur corps est en matière plastique et les extrémités sont moulées dans un métal de style Zamac. Après avoir terminé par l'implantation des faux amortisseurs nous grefferons notre train arrière au châssis. Malgré tout, avant cette opération il faudra monter le renfort central du châssis, qui évitera le fléchissement de celui ci lorsque nous placerons le pack de propulsion.



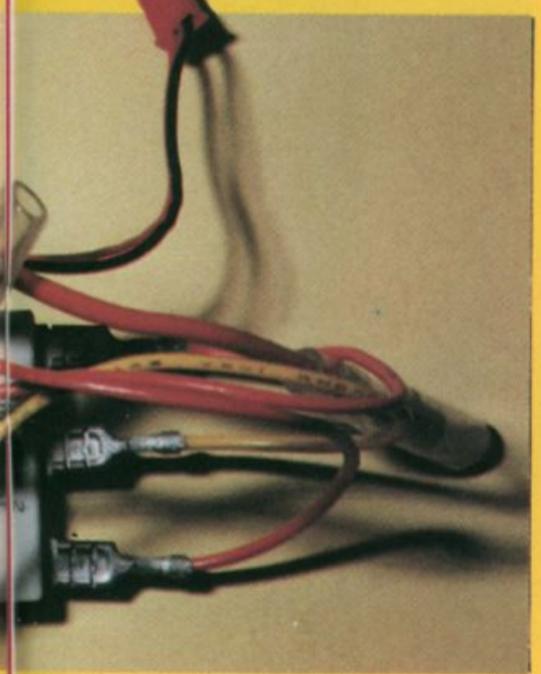
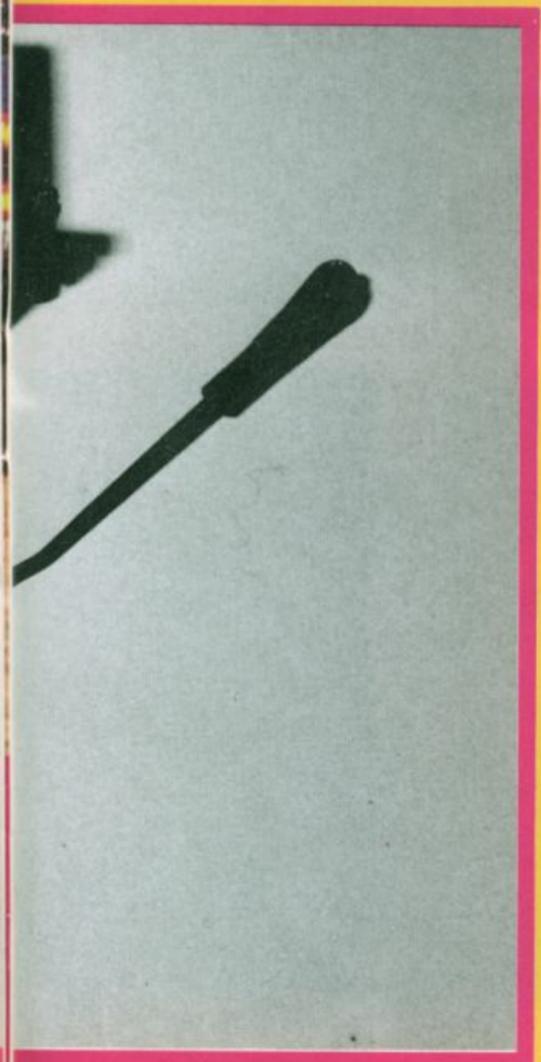
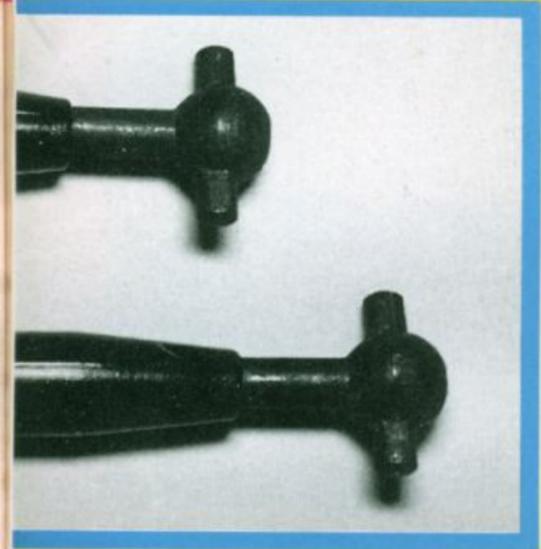
Les phases suivantes vous serviront à implanter la radiocommande dans le Raider. A savoir la direction et l'accélération. En premier lieu nous effectuerons le montage du servo pour la direction. Il est constitué de trois parties distinctes : un palonnier qui se placera sur la tête du servo, un cercle fendu servant de ressort et une partie adaptatrice où l'on placera les tringleries. Malgré ce montage un peu compliqué celui-ci sera tout de même très efficace en cas de choc sur les roues avant.



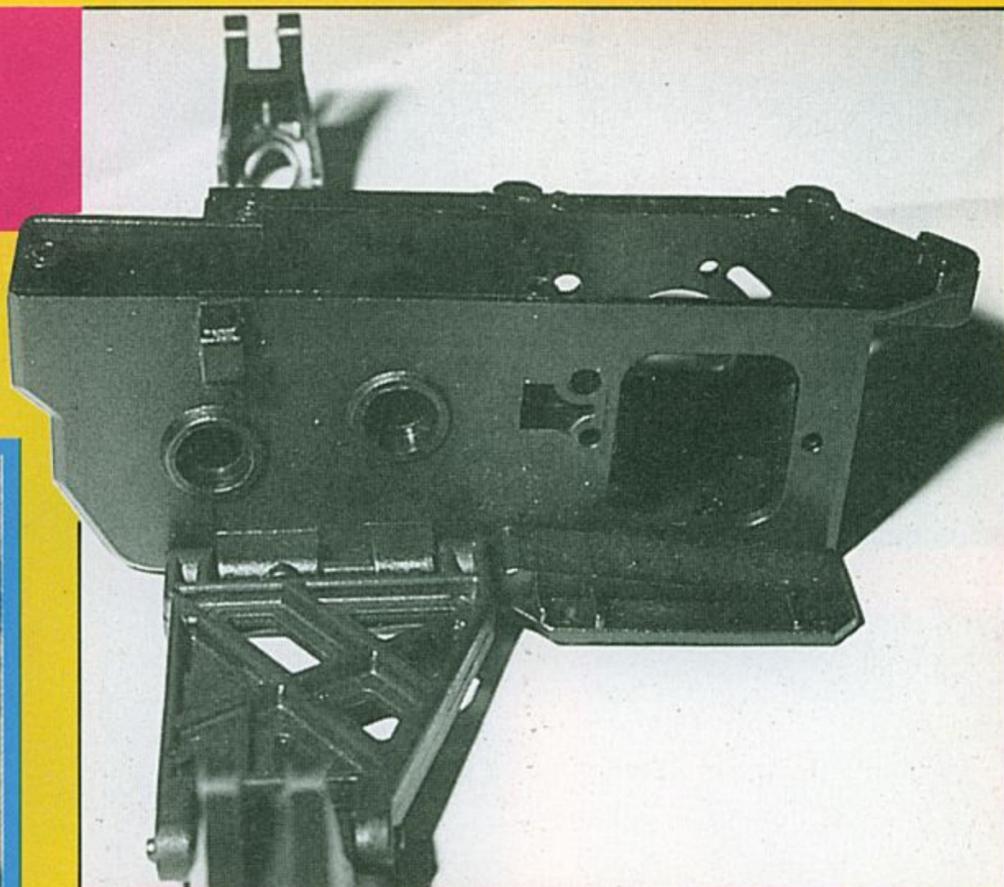
Pour l'implantation dans la voiture deux colonnettes serviront de fixation au servo et les tringleries seront placées grâce aux chapes à rotules sur les fusées de direction. A ce sujet je vous conseillerais un léger pincement sur les roues avant (2° maximum), ceci permettra au Raider d'avoir un cap des plus respectables en ligne droite.

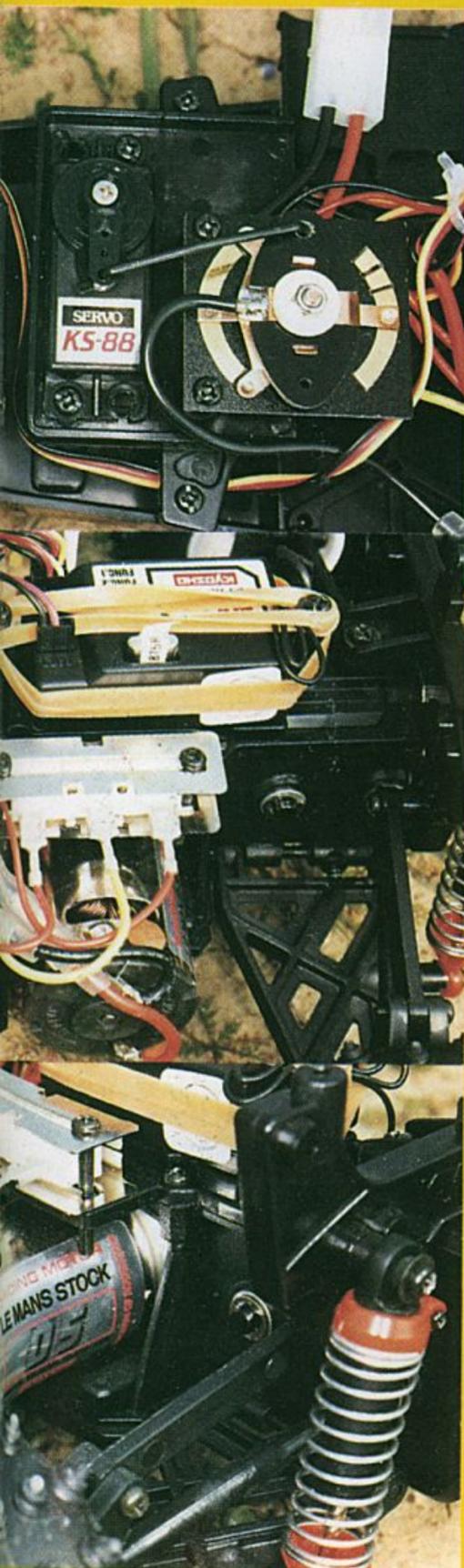


Ensuite nous passerons à la réalisation de la partie d'accélération. Une platine percée recevra le servo et le variateur mécanique. Pour les ensembles de raccordement électrique, tout est déjà soudé et il ne vous reste plus qu'à brancher les différents fils : le fil noir du variateur au fil noir du moteur et de façon identique pour le fil rouge. La résistance du variateur quand à

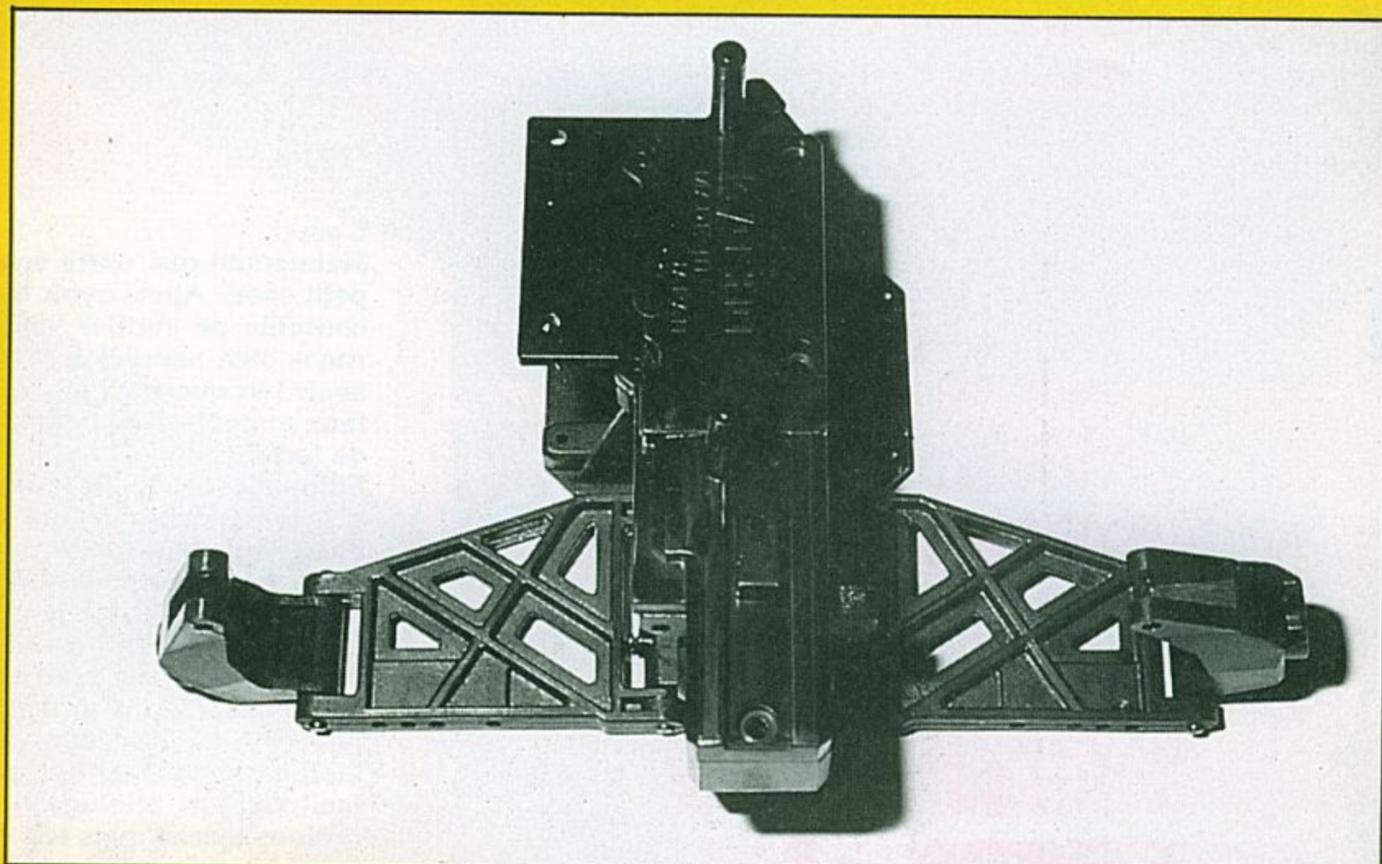


Toute la transmission prendra sa place dans un carter en matière plastique moulé (voir photo), le tout sera constitué à l'aide de deux couronnes d'entraînement, d'un différentiel à pignons métalliques et de deux noix de cardan pour la transmission sur chaque côté de la voiture.



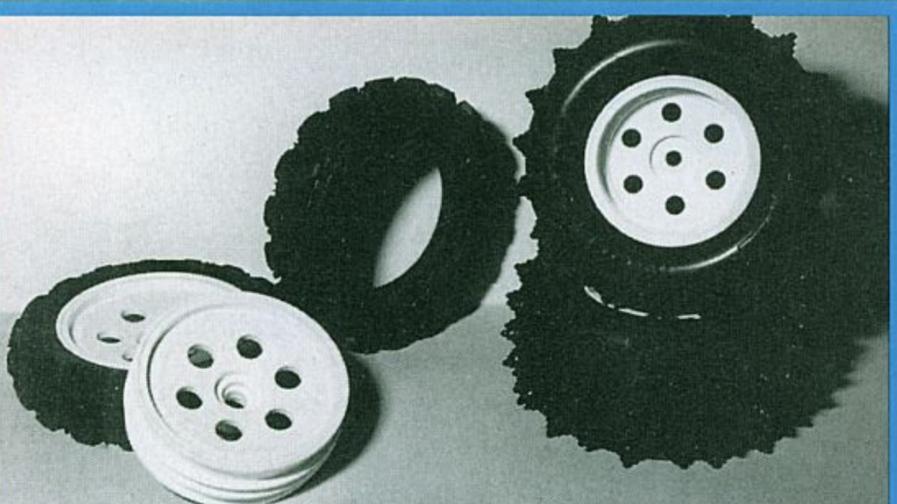
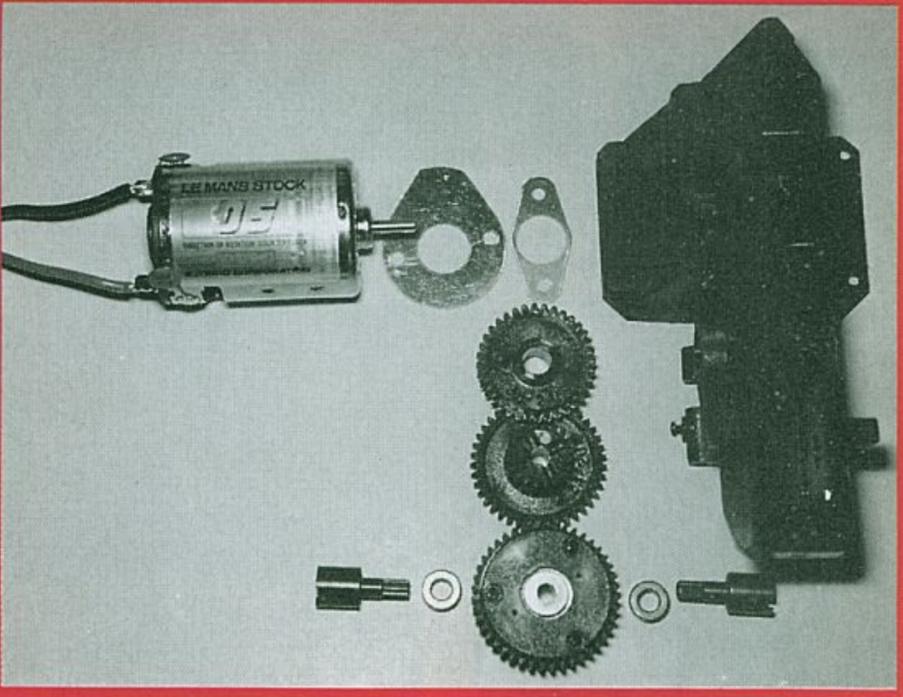
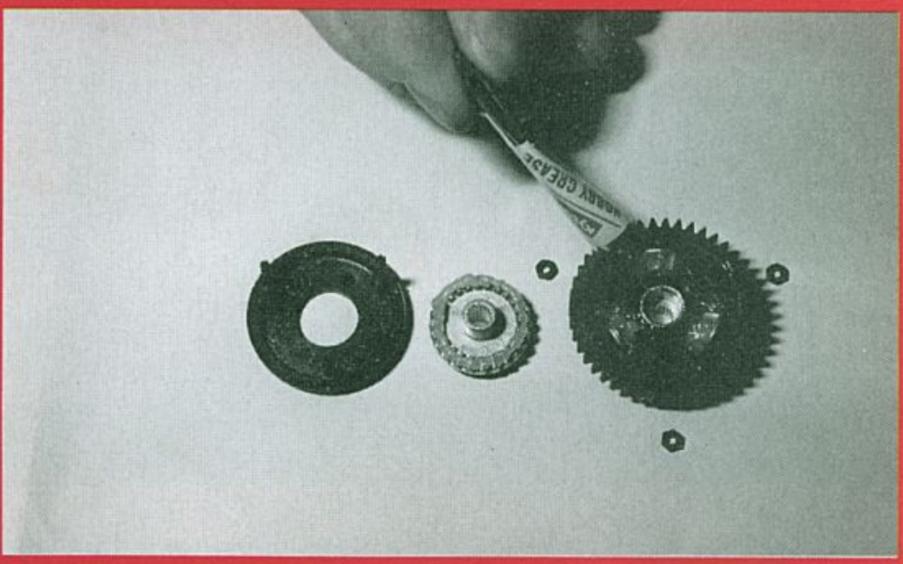
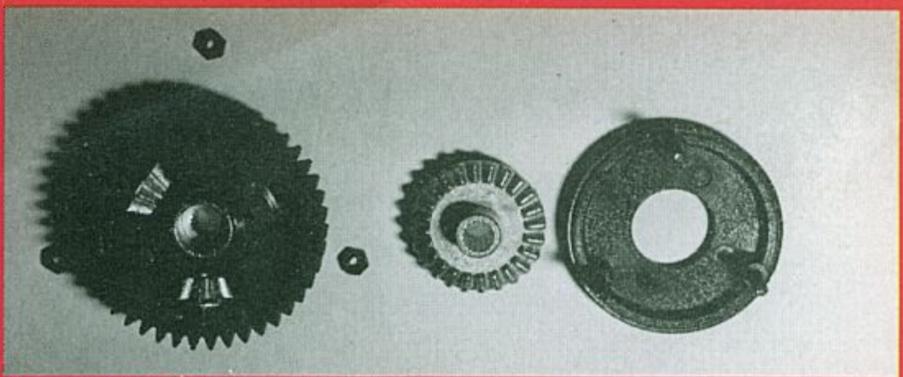
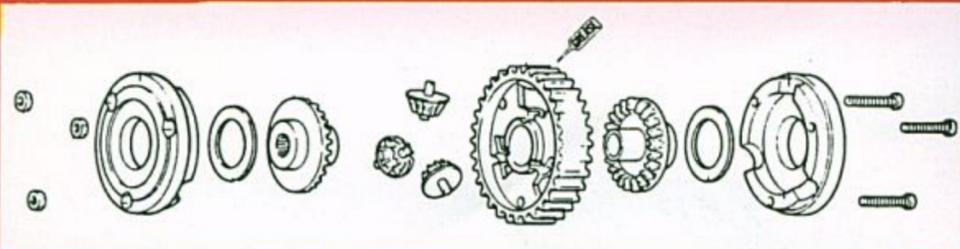


elle, sera raccordée avec trois fils (deux rouges à chaque extrémité et un jaune sur le centre). Elle sera placée avec son variateur juste au dessus du moteur et tenue par deux vis écrous. Ensuite il nous restera à placer le récepteur et son antenne. Il sera disposé sur le carter supérieur de la transmission et tenu avec un élastique entre deux colonnettes. Pour l'antenne elle sera disposée avec son support sur le côté de la voiture. Je dois signaler que pour implanter les éléments radio il vous faut alimenter le récepteur pour que les servos prennent leur position au neutre. Sinon aucune commande ne serait réglée correctement. A ce sujet aucun problème. Le variateur possède un système BEC, c'est à dire qu'à partir du pack de propulsion on alimente tout : le moteur et la radio. Pour ce montage je vous conseille de vous reporter à la notice constructeur car ce détail est très bien expliqué.



Une fois le graissage terminé et toute la transmission montée nous refermerons l'ensemble avec le capot du carter. Au fait, toute la pignonnerie sera montée sur bagues acier, ce qui laisse présager une bonne durée de vie à l'utilisation.

Au sujet du différentiel il vous faudra le réouvrir (celui ci est déjà monté dans le kit) pour rajouter de la graisse. Ceci permettra d'avoir une meilleure liberté de l'ensemble. Je dois signaler que le schéma de celui ci se trouve à la page n°18 du guide de montage.



Enfin la voiture commence à prendre forme et nous finirons sa base motrice avec les roues. Pour les pneus rien de plus simple. Ils seront encliquetés sur les jantes. Ceci permet des démontages faciles et aisés si on essaie différents types de pneus. Les jantes arrière seront fixées sur le Raider grâce aux adaptateurs de forme hexagonale. Pour ce montage il faudra bien serrer les écrous pour que le cône de l'adaptateur rentre bien dans l'axe de roue. Tandis qu'à l'avant, nous utiliserons deux bagues dans chaque roue de dimension 4x8x3. L'ensemble sera tenu avec deux écrous en plastique. Pour terminer il vous restera la carrosserie à découper et à peindre. Pour cela je vous conseille de vous reporter aux anciens numéros de Buggy Magazine.

**L'essai**  
 Maintenant que notre engin est terminé nous effectuerons un petit essai. Après avoir bien chargé votre pack d'accus je vous conseille de vérifier vos réglages. Prenez soin de régler les roues bien parallèles et le neutre du variateur. Ensuite, après avoir fait quelques tours, effectuez le réglage des ressorts des faux amortisseurs pour pouvoir absorber toutes les inégalités de terrain.  
 Enfin une fois que la voiture semble correcte passez aux choses sérieuses. Pour ma part tout a l'air en ordre et je décide donc de faire quelques tours de piste. L'accélération de notre moteur est digne d'un standard et la vitesse de pointe suffit à faire peur à n'importe quel débutant. Pour les virages rien de plus simple, le Raider s'inscrit bien et même un peu trop (pour corriger ce défaut, durcir les ressorts sur l'avant). La remise en cap de l'auto se fait sans problème et la reprise du moteur est tout à fait honnête. Alors quoi dire de plus ? Le Raider va bien, tourne bien et en plus il est stable, mais je pense qu'après avoir maîtrisé son pilotage il est nécessaire d'apporter quelques options mécaniques tels que : suspensions hydrauliques, montage de roulements, moteur un peu plus poussé et pourquoi pas cardans homocynétiques.  
 Mais en attendant l'évolution du Raider je vous conseille de faire quelques packs d'accus. Pour ma part je retourne jouer et je vous dis à bientôt.

