

LE ROMAX 4X4 "BALME"



Présenté au salon de Nuremberg 82, le Romax Expert était disponible en deux versions: deux et quatre roues motrices. Présentation superbe avec un roll-bar chromé, en bref, une allure très "pro". Sur le terrain, les défauts de jeunesse sont vite apparus et lors de la coupe d'Europe, à La Balme de Sillingy, est apparue la nouvelle version.

La Balme...

Orazzi et Bartholomazzi pilotaient ces protos, les ont amenés en finale et ont fait une grosse impression. Peu après, les pilotes Robbe touchaient la version définitive et les progrès se faisaient tout de suite sentir. Les modifications sur ce modèle sont profondes et touchent plus particulièrement la transmission. Les deux chaînes ont disparu avec le relais pour faire place à une chaîne unique. Pour cette circonstance, le châssis à deux longerons est devenu plat, ce qui paraît plus logique et permet justement d'éviter le relais. Pour gagner du poids, le roll-bar a cédé sa place à une carrosserie lexan, celui-ci pesait 450 g, le moteur appréciera sûrement! Les amortisseurs avant ont eux aussi disparu, pour deux raisons: plus d'attaches sur l'arceau et aussi gain de poids. Les ressorts sont désormais en "épingle à cheveux" autour de l'axe de rotation des bras oscillants, réglable en dureté par déplacement du point d'attache supérieur. La suspension, par sa conception, encaisse très bien les différentes inégalités des terrains, et se passe des amortisseurs. Le différentiel avant a également disparu et est remplacé par une pièce plas-



Cette version du Romax 4X4 est apparue à la Balme de Sillingy lors des championnats d'Europe.

tique sur laquelle viennent se greffer les entraînements de cardans. Ceux-ci sont nouveaux, en acier traité, et ne se tordent plus comme les premiers. Le save-servo est toujours dans la boîte radio et, malgré un renfort métallique supérieur, provoque, du fait de cet emplacement, une variation importante du parallélisme des roues avant, lors des mouvements de la suspension. A l'arrière, le différentiel réapparaît avec une couronne alu avec amortisseur de couple. Celle-ci voit la largeur doublée, sa durée de vie aussi sûrement. L'embrayage est toujours le même, avec des masselottes métalliques et chauffe toujours autant, au vu du beau bleu qui colore rapidement la cloche! Les amortisseurs sont, comme sur le 4X2, actionnés par l'intermédiaire de leviers qui

les font travailler dans une meilleure position. Ceux-ci sont toujours aussi efficaces et étanches, et si une critique peut être faite, ça serait qu'ils amortissent trop! Ce défaut (qui n'en n'est pas un!) peut être corrigé facilement, d'une part en utilisant une huile plus fluide et d'autre part en pratiquant une fuite plus importante sur le piston, en pratiquant soit un trou, soit une saignée avec un trait de scie.

Comportement

Les bras oscillants tirés sont vraiment une bonne solution en tout-terrain et la stabilité du Romax 4X4 "Balme" en est une preuve éclatante. Ce système paraît d'ailleurs très logique pour absorber les chocs. Par contre, son rayon de braquage est un petit peu trop important, et sans parler de sous-virage, le Romax rechigne dans les courbes à petit rayon, style épingle à cheveux. Ce défaut est sûrement dû au manque de précision de la direction, conséquence très probable de la mauvaise position du save-servo. Le comportement global fait preuve d'une grande stabilité et sur mauvais terrain le Romax doit faire parler la poudre.

J'AI APPRÉCIÉ

- allègement général
- chaîne unique
- stabilité sur mauvais terrain

J'AI MOINS APPRÉCIÉ

- mauvaise position du save-servo
- obligation de surélever le carbu s'il est à tiroir
- prix en hausse malgré la disparition de plusieurs accessoires

CARACTERISTIQUES

Poids : 3,150 kg en ordre de marche avec radio Robbe et moteur ENYA 21 X Racing Special

Suspension avant : double bras oscillants tirés, ressorts réglables en dureté, chasse et pincement réglables

Suspension arrière : bras oscillants, combinés ressorts amortisseurs réglables

Transmission : différentiel sur le train arrière, chaîne unique, cardans à l'avant, chaînes à l'arrière

Châssis : deux longerons en aluminium

Pneus avant : basse pression à crampons

Pneus arrière : basse pression à crampons

Carrosserie : Baja en lexan