



BAJA AYK

Le modèle Ayk est un véhicule tout-terrain électrique qui est disponible en 2 versions de carrosserie : Baja ou Pick-up Ford.

Les engins réels possèdent des capacités d'adaptation exceptionnelles à tous les genres de terrain.

À son échelle le modèle Ayk les possède aussi ; mais ce n'est pas un engin destiné au néophyte ; sa construction demande beaucoup de soin.

C. Raimondo



Présentation

Boîte sobre, donnant une très belle idée de décoration pour les deux carrosseries.

Le contenu de la boîte comprend :

- 1 carrosserie transparente bien protégée par une feuille adhésive ;
- 1 planche d'autocollants pour la décoration ;
- 1 bac plastique étanche recevant l'installation radio ;
- 1 boîte contenant des roues à rayons munies de superbes pneumatiques ;
- divers sachets contenant la visserie, les engrenages, les trains avant et arrière, des amortisseurs hydrauliques, le variateur mécanique, la protection du moteur et même l'adhésif double face ;

- 1 notice en anglais avec une traduction en français.

Pour la motorisation on doit se procurer le moteur, on a le choix dans la gamme 540, on peut même monter un GZ 1200.

Conception

Le châssis est constitué de 2 barres en alu.

La suspension est à 4 roues indépendantes, avec amortisseurs hydrauliques. Attention, on doit les remplir d'huile de ricin de préférence.

Le train avant est entièrement articulé, et permet le réglage du carrossage et du pincement par adjonction de rondelles (non fournies dans la boîte).

Tous les axes sont montés sur paliers en bronze.

Les biellettes de direction et le servos sont largement dimensionnés.

Les pneumatiques sont souples, ceux de l'arrière sont munis de sculptures profondes en forme d'augets, terriblement efficaces en terrain meuble.

Côté propulsion on dispose d'un variateur mécanique de belle facture, assurant la marche avant et arrière.

Le moteur est bien protégé : contre l'eau par un capuchon en caoutchouc,



Équipé d'un GZ 1200, le Bison devient une bête féroce.



contre les chocs par une cage en tube d'al.

Tous les accessoires électriques sont protégés par des capuchons en caoutchouc, le bac radio est rendu étanche par un joint en U.

On peut choisir la puissance du couple transmis en changeant le rapport de transmission, 2 rapports sont disponibles.

Montage

Comme je l'ai déjà dit la construction demande beaucoup de soin.

On doit mettre du frein-filet (Loctite) sur toutes les vis, si on ne veut pas les perdre en utilisation tout-terrain.

On doit impérativement huiler tous les axes avant montage.

Si l'on veut assurer une bonne longévité aux engrenages coniques du pont arrière on doit :

- 1°) les aligner correctement, aucun point dur ;
- 2°) bien les bloquer sur leurs axes respectifs ;
- 3°) remplir le pont de graisse à roulement, ce qui fait perdre un peu de puissance.

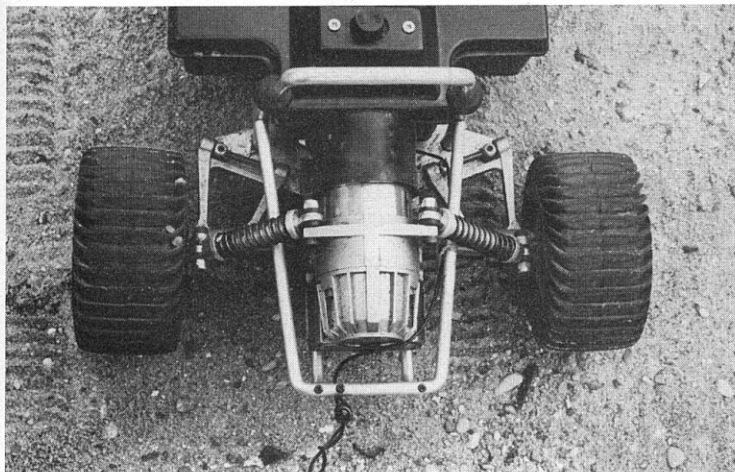
Attention :

1°) En cas de choc violent, le train avant s'ouvre ; les biellettes de direction sautent. Pour éviter tout cela on doit rajouter des rondelles (non fournies dans la boîte) sur :

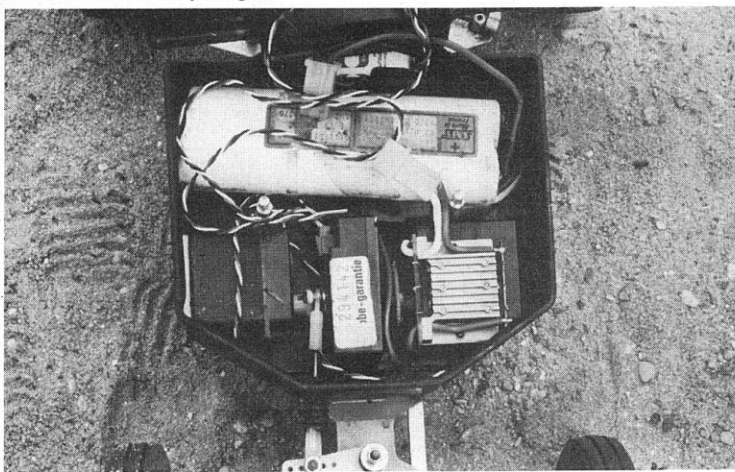
- les vis de serrage des fusées du train avant,
- les vis de serrage des biellettes de direction.



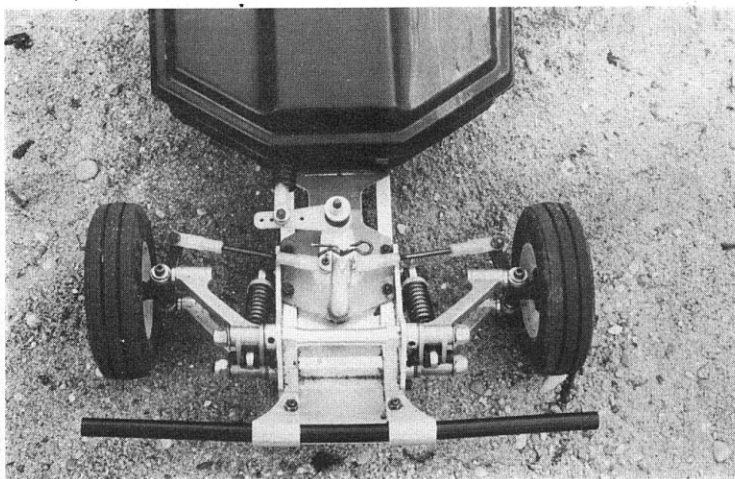




Le train arrière de l'Ayk est bien étudié et procure une adhérence maximum. Le moteur est en outre très bien protégé.



La boîte radio est totalement étanche, grâce à un joint placé sous le couvercle et un soufflet pour la commande de direction.



Le train avant est une réplique du train des vraies Buggies. Tout est réglable, la châsse, le carrossage et le pincement.

Le sauve-servo encaissera tous les chocs.

2°) Ne pas respecter les repères de perçage de la boîte radio. Agencer tout l'intérieur, puis faire tous les perçages. Il est vivement recommandé de coller les pneumatiques sur les jantes avec de la Cyanolit, si l'on peut transmettre toute la puissance du moteur.

La carrosserie étant transparente on la peindra par l'intérieur. Décaper les parties à peindre avec du papier de 200, la peinture accrochera mieux. Un truc pour les phares du toit, peindre l'intérieur des 2 moitiés puis les coller en faisant un joint avec du trichloréthylène, mais attention pas trop, celui-ci attaque le plastique.

La décoration en 3 couleurs proposée sur la boîte est délicate, mais quelle allure quand c'est bien fait.

Défauts et qualités

Le pare-choc avant en plastique est un peu fragile, mais cela n'est rien en comparaison de la fragilité des engrenages en fonte d'aluminium, les vis de blocage en acier arrachent les taraudages après plusieurs démontages. Pour les engrenages du pont, un kit en laiton plus résistant est prévu par l'importateur.

Si l'on choisit l'équipement de base avec un variateur mécanique et un RS 540 on a un engin très compétitif. Pour ma part, j'ai choisi un GZ 1200, alimenté en 7,2 V. Alors là, on a une bête de race, qui va faire parler d'elle dans les courses, mais malheureusement l'autonomie se trouve réduite à environ 10 minutes.

Essai

Les 2 versions Baja et Pick-Up ont été essayées, avec 2 types de propulsion : GZ 1200 variateur mécanique, RS 540 variateur électronique de la MJC Louveciennes.

On a des petits problèmes pour le monter dans la boîte radio.

La puissance dissipée par le radiateur est un peu juste pour un GZ 1200, on doit ajouter une ailette supplémentaire, c'est la raison pour laquelle l'essai a été fait avec un RS 540 SD.

Avec les 2 types de motorisation on a un très bon rendement, quel plaisir de piloter un tel engin.

