

BOXER JE DIS O.K.



PAS K.O.

Ce tout terrain importé par la Sté Scientific France est un modèle qui se situe dans les premiers prix sur le marché des T.T. électriques.

Bien qu'ayant un châssis alu et trois vrais amortisseurs, nous retrouvons dans la même série deux modèles, tous montés «Buffalo» et Bob Cat. Les trois modèles ont les mêmes châssis et moteur. Seules les carrosseries changent.

La construction commencera par la boîte de réduction et du différentiel.

Il faut particulièrement bien soigner l'assemblage de cette boîte et différentiel pour que l'ensemble tourne bien librement sans jeu excessif.

Sur le modèle que j'ai monté, il a été nécessaire d'inclure de chaque côté des noix de cardans, une rondelle, afin, que les satellites ne se bloquent pas, mettre de la graisse au silicone «Lubricomet» avant de fermer. Faire un montage à blanc pour vérifier que tout fonctionne bien librement, et ensuite bloquer les vis. «Attention!» jamais de frein filet dans le plastique, il le fond».

Sur la notice de montage, le moteur ne sera monté qu'à la phase 18, mais je l'ai monté de suite pour pouvoir roder à vide, l'ensemble pignons différentiel, ceci pendant un bon quart d'heure.

Montage des trois amortisseurs :

1) Comprimer le ressort, extraire la coupelle. Retirer le ressort, dévisser l'amortisseur.

2) pousser le piston à fond vers le bas et remplir d'huile jusqu'au pas de vis. Revisser la partie supérieure. Vérifier que l'amortisseur fonctionne librement et ensuite remettre le ressort et la coupelle.

3) Montage des pneus : bien dégraisser les pneus avec du trichlo et passer du papier abrasif fin sur les jantes afin

Le châssis est constitué de 2 longerons alu reliés par une plaque ajourée supportant le servo et le servo de direction. Bras inférieur et tirant de chasse, le tout amorti par un amortisseur Monoschock.

de faire adhérer la colle avec le pneu. Coller avec de la colle cyanoacrilale type EE 10.

4) Le châssis est constitué de deux poutres en alu réunies à l'avant par deux plaques alu.

5) Le renfort avant en alu est monté avec deux vis diamètre 2,6 x 15.

Le pare-choc est fixé avec deux vis de 3 x 5 qui fixent en même temps les supports de suspension.

6) Montage du servo : la suspension du train avant est assuré par un système de bras oscillants avec un seul amortisseur. Réunissant les deux bras sur lesquels sont incorporés les fusées de direction.

Sur ce modèle nous avons des barres anti-roulis, ce qui augmente la stabilité de la voiture.

La propulsion du Boxer est assuré par un moteur Mabuchi 540 S.

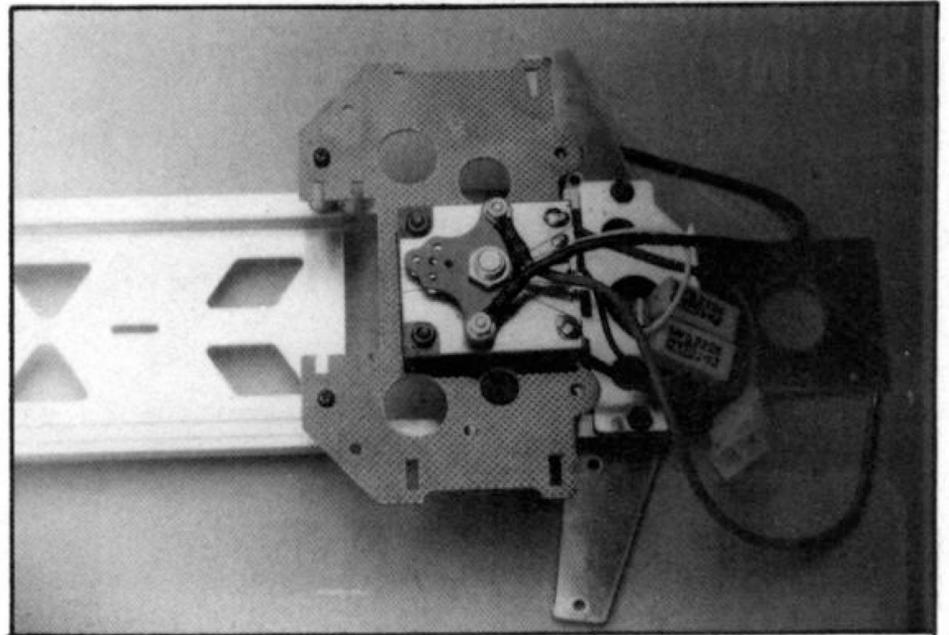
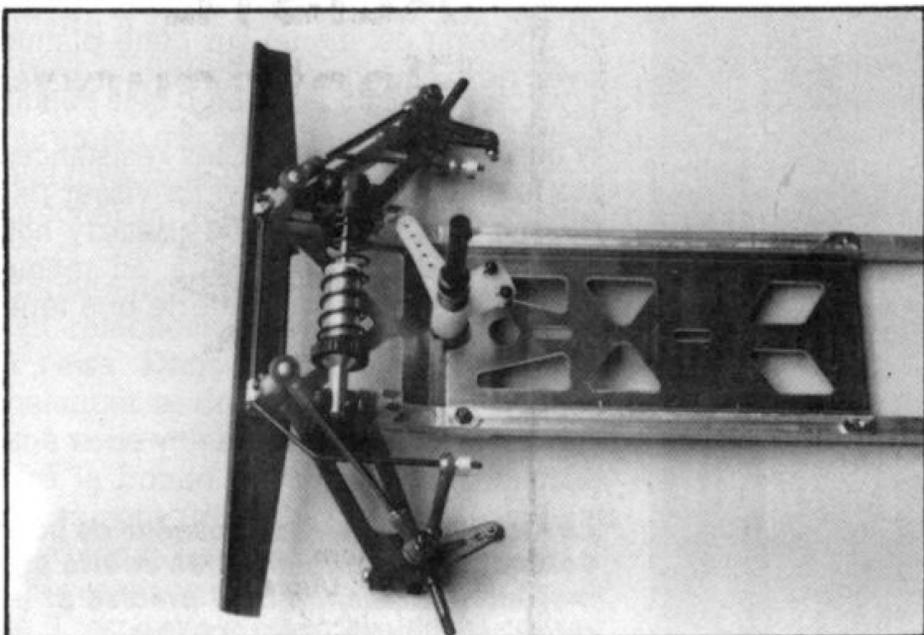
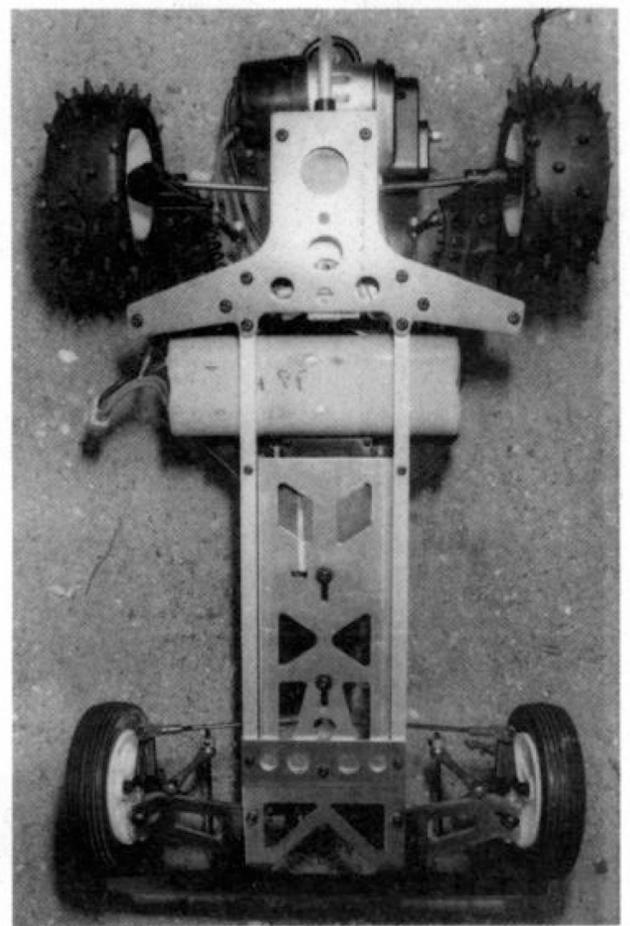
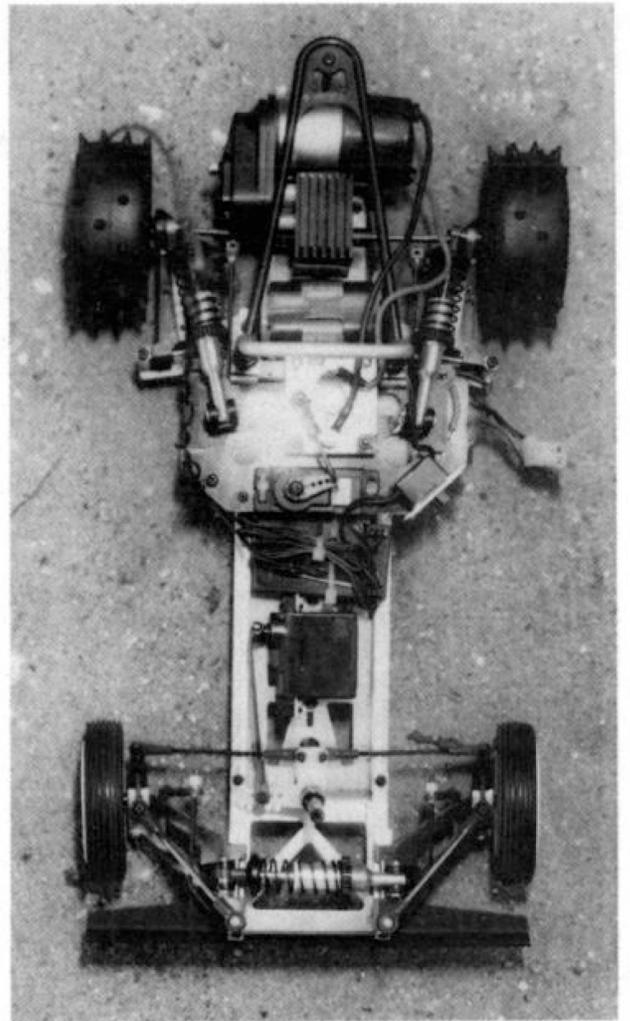
La suspension arrière est du type bras tirés avec 1 amortisseur par bras. Nous retrouvons exactement les mêmes bras et systèmes de fixation que dans le modèle «VIPER».

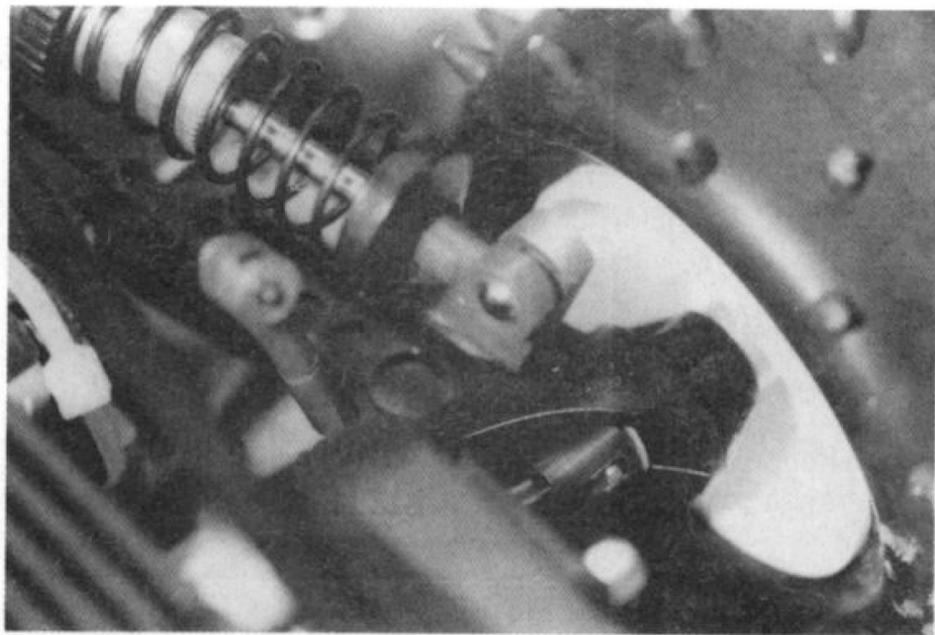
La transmission du différentiel aux roues se fait par cardans.

— Je vous conseille de monter les roues sur leurs axes avant de fixer sur leur support, les fusées avant et arrière.

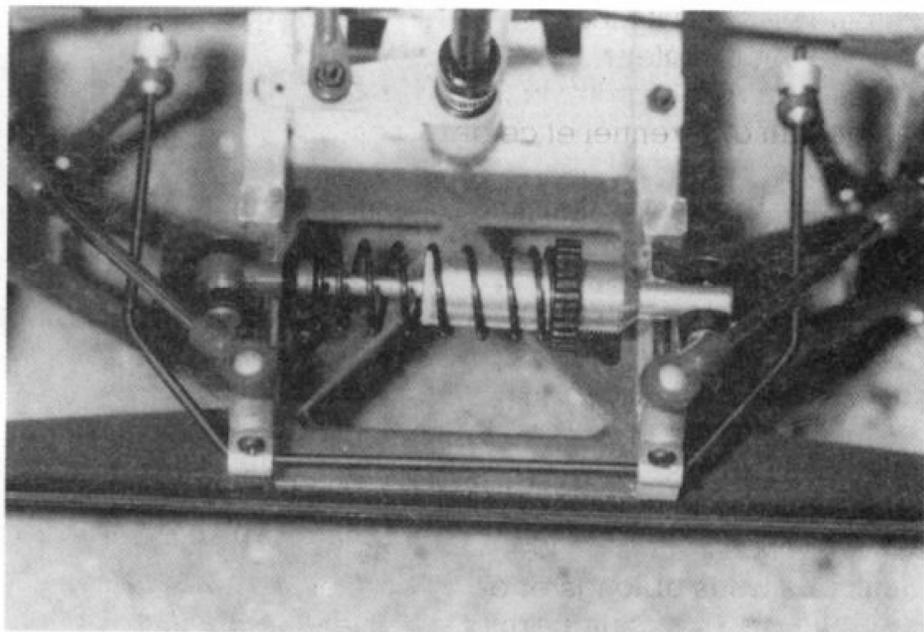
Vérifier que les bagues bronze sont bien enfoncées à fond dans chaque bras cha-

Le variateur mécanique est fixé au-dessus de l'accu. Quant aux résistances, elles seront fixées sur le châssis, ce dernier faisant office de radiateur.

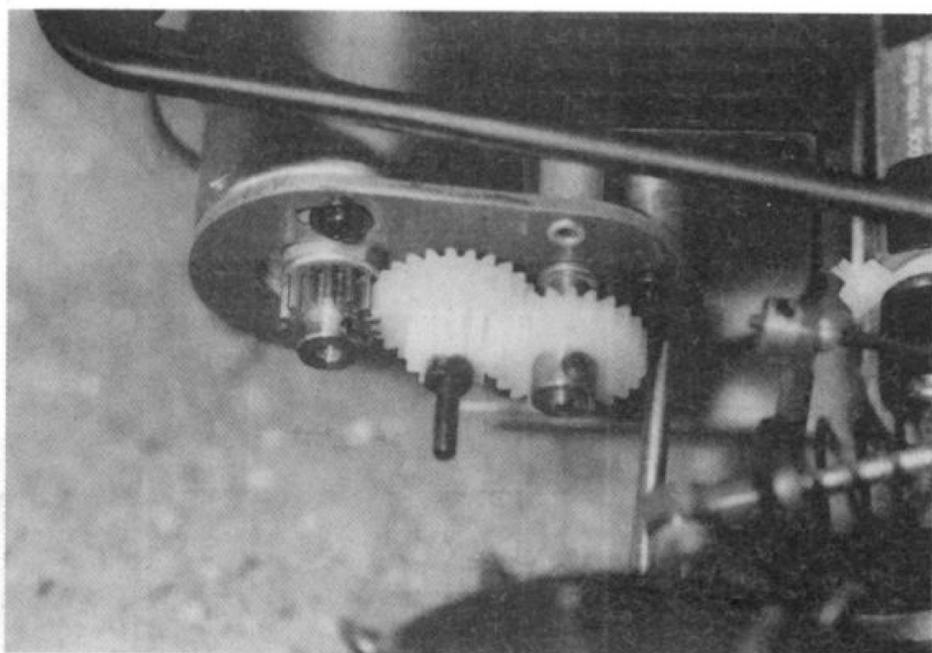




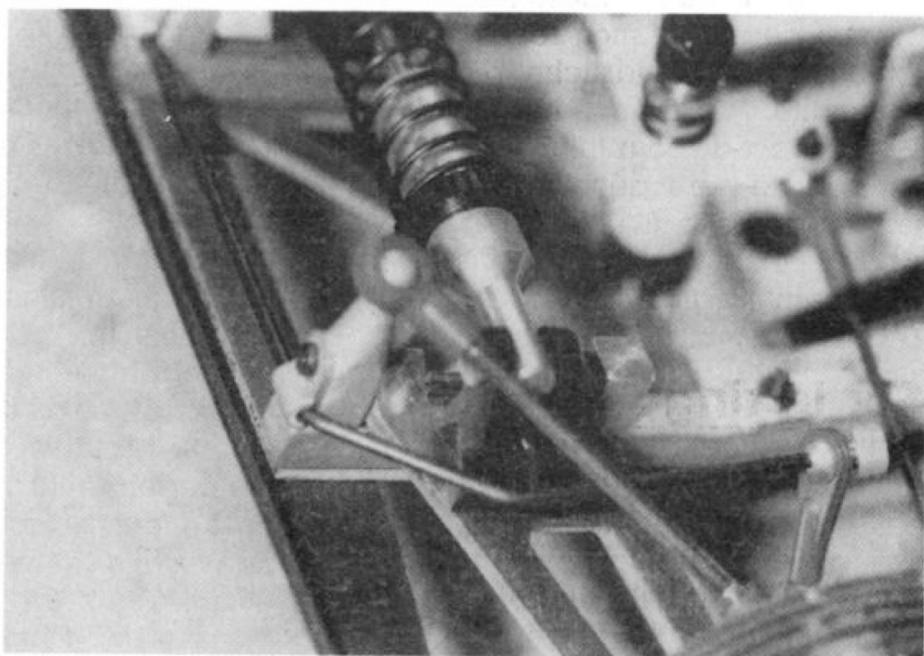
Les bras AR sont en nylon noir. L'équerre sur laquelle s'articule l'amortisseur est en alu. Les noix de cardan sont de type fendu et les cardans sont à boules goupillées. Ce train AR reçoit d'origine une barre anti-roulis.



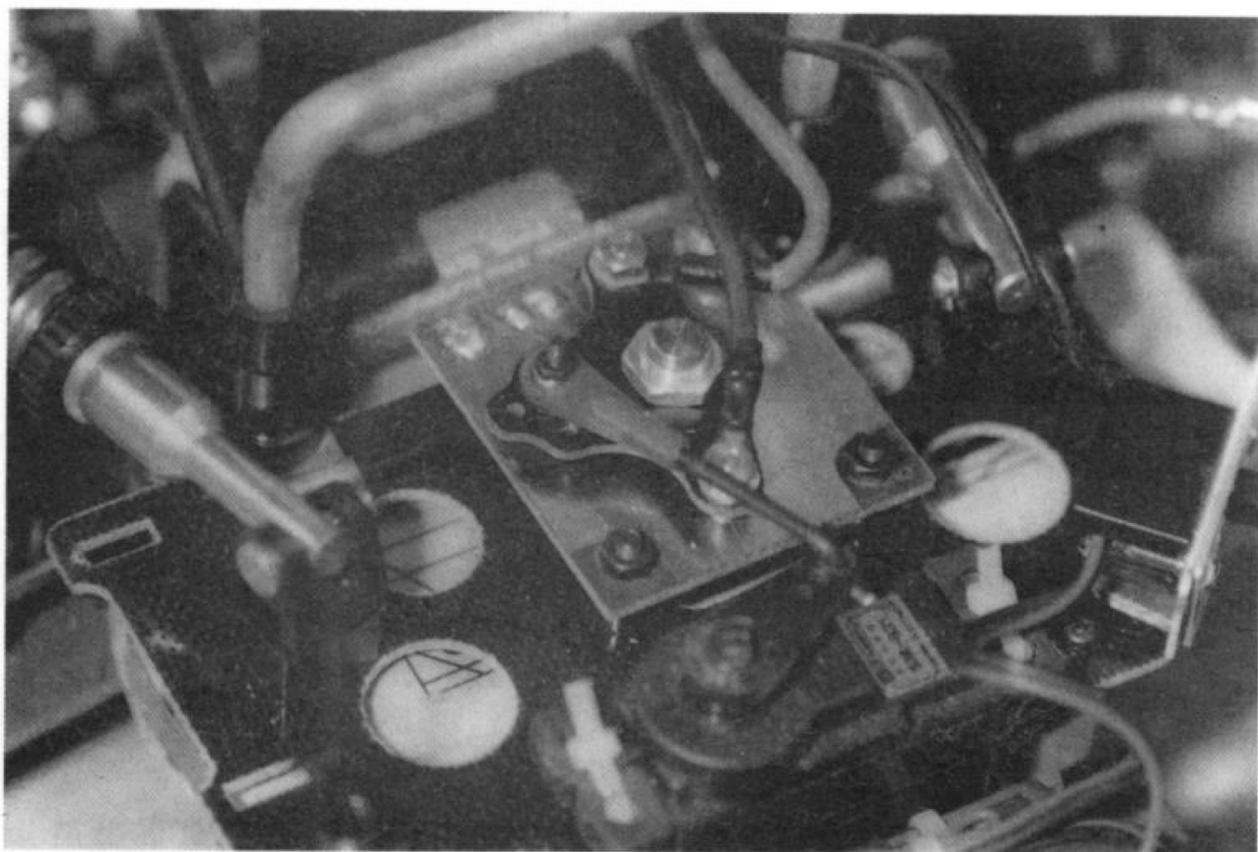
Amortisseur Monoschock pour le train AV avec dureté du ressort réglable. Le corps de l'amortisseur possède un pas de vis très fin et permet donc un réglage rapide.



La cascade de pignons en nylon est entièrement montée sur bagues bronze. Le moteur est fixé sur la plaque alu, les trous oblongs permettent de régler l'entre-dents, mais aussi de changer le rapport.



A l'avant aussi la barre anti-roulis est d'origine et est réglable. Le tirant de chasse peut être aussi réglé en longueur. Attention ce réglage agit à la fois sur la chasse et le carrossage.



que ensemble «roue noix» doit tourner bien librement.

— La plaque qui sert à installer le rhéostat est montée sur 4 colonnettes de longueurs différentes. 2 courtes vers l'avant et 2 plus longues vers l'arrière.

Le rhéostat est monté sur cette platine avec des rondelles d'écartement et des vis à tête fraisée M 3.

N'oubliez pas de poser les résistances sur le châssis avant de venir visser par dessus la plaque ajourée «battery holder». Cette plaque servira en même temps du support de batterie et à tenir

Le variateur mécanique possède de bons contacts et la tringlerie très courte permet une commande bien précise et un retour au neutre irréprochable.

en place les résistances « sucre » et à en diffuser leur chaleur.

Fixer le guide de protection arrière sur la boîte du différentiel et ce dernier sur le châssis.

Si vous n'avez pas fixé le moteur comme moi au début pour roder le différentiel, vous pouvez maintenant le mettre en place et fixer le carter de protection en plastique.

La fixation du servos du rhéostat est assuré par 2 petits colliers nylon.

Le servo de direction est fixé au châssis par l'intermédiaire de deux petites cornières elles-mêmes fixées au châssis dans des trous oblongs et de vis à tête rondelle de 3 kg, cela permet d'ajuster la longueur entre le servo et le sauve-servo.

Dans la notice, on préconise de fixer le récepteur radio et le boîtier porte-pile avec du servo soch.

J'ai préféré faire un trou oblong pour le passage d'un collier plastique. Cela me permet de mettre mon récepteur dans un ballon de baudruche pour éviter l'humidité.

Même procédé pour le boîtier à piles, la carrosserie sera découpée au cutter, puis dégraissée à l'aide d'eau savonneuse et chiffon, ou avec du trichloréthylène avant de peindre.

« À vos pinces les artistes. »

Sur le ring :

Après avoir gonflé nos accus pendant 20 minutes, il ne reste plus qu'à les brancher sur le Boxer et à mettre émission et réception sous tension, (oh ! que c'est bien dit). Notre essai a lieu sur la piste permanente pour T.T. 1/10^e du Mini Paris-Dakar à St-Gratien (pub !). La piste propose toutes les embûches possibles, et si ce n'est pas assez, le reste du parc, bosses, herbe, sable complétera le reste des essais.

Nous lâchons l'athlète sur la petite ligne droite puis un gauche droite suivi d'un upercut, pardon d'un virage relevé, religne droite puis épingle. Eh bien, il s'en sort très bien ce Boxer ! Il a juste une petite tendance à sous-virer. On rentre au stand pour y remédier. En fait, ayant affaire à un 4 x 2, petite bête qui en règle générale affectionne le tête à queue et le dérapage, nous avons volontairement mis un débattement très faible à la direction. Il nous suffit donc de rapprocher la tringlerie de direction de 2 tours, côté sauve-servo pour obtenir un débattement convenable. Ça y est c'est fait, relâchons la bête. Le Boxer est plus à l'aise. Dans l'épingle, il suffit de le balancer et de contre-braquer comme une vraie voiture propulsion, pour prendre la bonne trajectoire. Les amortisseurs sont très efficaces et absorbent bien les inégalités du terrain.

On essaie un saut en coupant le circuit, le Boxer reste bien à plat et se reçoit sur



ses quatre roues sans broncher, et sans rebondir. Sur terre sablonneuse, il dérape à souhait, quant à l'herbe, il l'avale bien en ligne droite, mais ne pouvant faire glisser son train arrière, le Boxer redevient sous vireur.

Que vous dire d'autre ? Ah si, l'autonomie. Avec le 540 S qui est fourni dans le kit, le Boxer possède une autonomie très honorable de 6 à 7 minutes suivant l'accus. D'origine notre Boxer est sur bagues comme pratiquement tous les kits disponibles. Ils pourront être remplacés avantageusement par la suite par des roulements.

Vous obtiendrez une meilleure autonomie et le moteur chauffera moins. Faites attention car après avoir vidé un accus le moteur est très très chaud, laissez-le refroidir ou bien montez un refroidisseur sur le moteur, ça dissipe mieux la chaleur et vous permettra de vider plusieurs

accus à la suite sans risquer de « cramer » votre cher 540. Ceci est bien sûr valable pour tous les T.T. électriques.

En action, le Boxer est assez élégant. Pour avoir d'autres points de vue, je l'ai prêté à plusieurs membres du club qui tous ont été surpris par le bon comportement d'un engin dit bon marché, puisqu'il fait partie des kits les moins chers actuellement disponibles.

Caractéristiques : BOXER

- T.T. 1/10^e électrique.
- 2 roues motrices.
- 3 amortisseurs hydrauliques.
- 1 différentiel.
- Moteur 540 S.
- Variateur mécanique.

