

et cela bride considérablement le fonctionnement. La seule solution est de déplacer le ressort pour le faire partir du palonnier de renvoi vers le réservoir, ça fonctionne très bien. Le démarrage du X-4 demande un peu de persévérance car il a tendance à s'engorger comme un moteur de compétition. Il faudra toujours mettre un peu de gaz pour le démarrer. Une fois le moteur mis en route, on comprend mieux la présence de la cale en plastique sur la culasse du moteur. Le X-4 est immensément puissant, le freinage aussi, et le Tracksau n'a qu'une seule envie, c'est de passer sur le toit à l'accélération et au freinage. Pour ce Monster on ne parlera pas en détail de précision de la direction ni d'efficacité de la suspension ou de qualité de la motricité. Tout ceci est présent mais là n'est pas le principal. Lorsque vous pilotez le Tracksau, le terme de pilotage n'est pas usurpé. Ce Monster est tellement violent qu'il faut d'abord apprendre à le maîtriser. Il faut apprendre à ne pas accélérer à fond, surtout dans un virage, il faut apprendre à ne pas freiner à fond car ça bloque immédiatement. Bref, au début il faudra choisir une surface qui soit la plus glissante possible afin de gommer tous ces effets. Et ça ne sera pas facile car les pneus sont excellents, et la motricité aussi. Ce Monster est fait pour les amoureux des roues wheelings et des sauts avant, des passages en courbes sur 3 roues, et des grandes étendues traversées à une vitesse fulgurante. Dernière chose, pour les sauts on vous laisse expérimenter, nous on a pas osé... nous avons tout simplement oublié nos casques !



1 / Notez les hexagones de 19 mm, identiques à ceux des TT 1/8.

2 / Bien qu'en plastique les supports d'amortisseurs ne craignent pas les chocs.

3 / Le système de direction avec les renvois articulés à l'extérieur du châssis.

