

Du mieux à tous les niveaux

Toujours présentée sous la forme d'un véhicule RTR prêt à fonctionner, cette seconde version est livrée avec un émetteur à volant et un moteur de 3,5 cc Magnum XLS en ordre de marche avec son échappement intégré. Sa mécanique reprend pour sa part l'essentiel de la base découverte l'an passé. Autrement dit une structure à double triangulation avant épaulée par des tirants supérieurs à l'arrière et reposant elle-même sur un châssis robuste en aluminium T 6. Ce dernier est fraisé et parfaitement plat sur les côtés et possède la pilière incon-

tournable que tout TT moderne se doit de posséder à son actif pour s'octroyer les faveurs des passionnés. Pour marquer la distinction avec la version plus ciblée loisir, deux renforts d'un genre nouveau se laissent deviner de part et d'autre de la plateforme. L'un d'entre eux s'apparente à une poutrelle en aluminium teintée, placée à l'horizontale entre le carter de la cellule et le socle de la platine radio à l'arrière, puis à un tirant en nylon implanté à l'oblique depuis la base du châssis jusqu'à la plaque de renfort du save servo à l'avant. Sinon, on trouve encore quelques fioritures bien

pensées qui viennent se joindre à l'auto. C'est le cas par exemple des bavettes latérales en nylon qui se sont étoffées au point de protéger encore plus efficacement l'échappement.

Train avant

Les actuels possesseurs de voitures performantes ne seront pas dépayés en découvrant d'abord une double triangulation dont les dimensions s'établissent dans la lignée des productions tenantes de titres actuelles. Celle-ci est entièrement nouvelle et pour favoriser le bon travail des suspensions,



L'aluminium fait partie des composants de l'électronique embarquée à bord, avec une mention toute particulière pour le servo de direction qui se présente en position à plat pour abaisser le centre de gravité.

gâteaux que les triangles inférieurs sont rattachés assez près l'un de l'autre, au moyen d'axes en acier clipsés. Quant à la direction, celle-ci à toutes ses aises dans la mesure où elle se trouve confiée à des porte fusées sur rotules dont l'angle de

chasse peut varier en faisant coulisser les bras supérieurs. D'emblée, la liberté des articulations se met au niveau de celle procurée par la transmission, qui se trouve assurée par des cardans homocinétiques monobloc en acier dont le risque

de desserrage est par conséquent écarté. A l'intérieur, le bloc de cellule en deux parties renferme un différentiel à corps plastique à pignons coniques. Un couple en acier traité vient se greffer sur celui-ci via quatre micro vis de liaison. Le tout étant

TEST TOUT TERRAIN THERMIQUE 1/8^{ème}

LA VERSION CORRIGÉE !



La platine radio reste sobre et a tenu compte de tous les gabarits des récepteurs du commerce dans la mesure où son boîtier est suffisamment spacieux pour pouvoir recevoir côte à côte ces derniers et les occus de l'alimentation.



Les amortisseurs intègrent des corps et des bouchons traités, de même qu'un réglage de tension des ressorts qui s'effectue par des molettes filetés freinées par l'intérieur par un joint torique, pour résister aux vibrations.



Les porte fusées arrière restent inchangés, mais voient arriver des moyeux de roues qui occasionnent un gain en largeur ou niveau de la voie. Une manière d'accroître la stabilité dans les oppuis.



Les triangles inférieurs avant ont changé de physiologie. Leur moyeu s'est étoffé et laisse deviner une forme plus rectangulaire. Même chose en ce qui concerne la chape sur rotule des extrémités, qui est plus imposante.

Au cinéma, les remix qui se succèdent après les versions originales laissent souvent un goût amer. Le spectateur ne retrouvant pas la plupart du temps la saveur ou les répliques cultes qui ont fait le succès de la première mouture. En matière de modèles réduits, c'est généralement le phénomène inverse qui a tendance à se produire, pour notre plus grand bonheur cette fois. Démonstration avec cette seconde évolution d'un buggy loisir distribué par Modelko : l'Ultra LX 2



La partie avant du châssis voit débarquer un renfort en nylon greffé sur le renfort du servo.



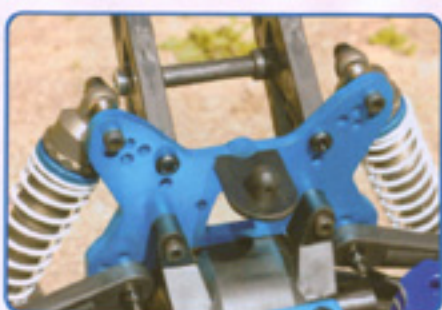
Les nouveaux triangles inférieurs arrière ont également gagné en consistance. Relevez les coles qui autorisent la modification de l'emplacement côté fusée.



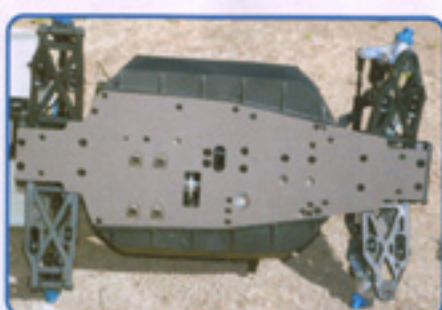
L'armature des nouveaux bras de suspension ne souffre d'aucun reproche. Les triangles inférieurs avant sont légèrement décentrés pour avancer l'axe de roulis, afin d'améliorer la motricité.



Les porte fusées avant sont encore plus fiables que ceux qui équipent la version LX essayée il y a quelques mois, car ils sont en métal.



Le support amortisseurs arrière est truffé de combinaisons d'ancrages pour déterminer la position idéale de la suspension.



Le châssis est identique à celui de la version LX. Il s'agit là d'un classique à façade avant relevée, mais dont les bordures se révèlent plates.



Observez la position complètement décentrée des triangles supérieurs en rapport de celle des bras du dessous sur le train avant. Un agencement qui traduit une modification profonde de l'axe de pivot, pour que l'auto fasse preuve d'une plus grande agilité.

évidemment supporté par des roulements à billes, à l'instar de toute la transmission.

Concernant les réglages maintenant, tout est permis géométriquement parlant, et facilité par la présence d'incastonnables pas inversés en acier qui serviront pour modifier le carrossage et le pincement des roues. A noter que d'origine, le train avant est équipé d'une barre anti-roulis de 2,5 millimètres que l'on aura loisir d'apprécier sur les circuits du genre défoncés réclamant un bon accord entre les trains.

Train arrière

Il ressemble comme deux gouttes d'eau à son homologue avant, dont il reprend la même architecture, avec une triangulation néanmoins allongée pour porter la voie à son maximum autorisé. Il possède sinon une transmission identique avec un différentiel calé d'office et abrité sous une coquille étanche. Quant à l'entraînement des roues, il se réalise par l'intermédiaire de cardans goupillés. En revanche, les porte fusées évoluent et adoptent un éventail de points d'ancrages plus étoffé pour ajuster la prise de carrossage à l'enfoncement, en plus de pouvoir offrir aux utilisateurs un réglage d'emplacement. Pas moins de sept solutions sont en effet proposées à ce titre. La cellule dispose encore d'une traverse en plastique pour ajouter du pincement, dont l'intervention se réalise toujours via deux bagues munies d'excentriques, puis d'une barre anti-roulis de deux millimètres et demi réglable en incidence par rotules interposées. Enfin, l'Ultra LX 2 peut compter sur une cinématique royale délivrée par son support d'amortisseurs. Ce dernier offre une foultitude de fixations



Une barre anti-roulis de 2,5 mm équipe à présent le train avant afin de rétablir au mieux l'équilibre du châssis.



Notre TT est équipé d'un moteur Magnum XLS de 3,5 cc. L'embrayage, le coude d'échappement et les coles moteur sont déjà installés sur l'auto.

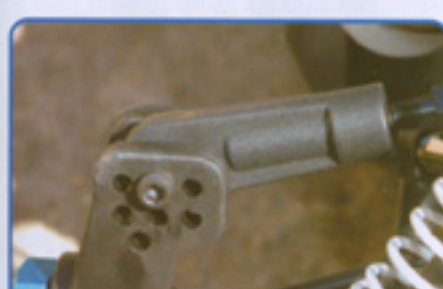
pour déterminer au mieux l'inclinaison des amortisseurs.

Suspension

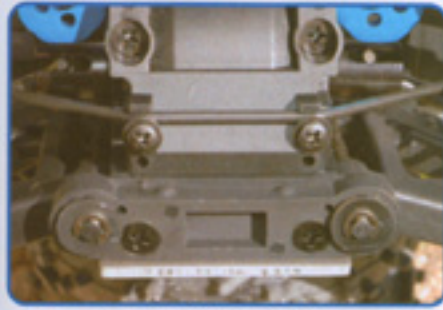
Les amortisseurs sont une partie du secret d'une auto qui va bien en tout terrain. Il va donc de soi qu'il faut soigner ce chapitre ! Là encore, l'Ultra LX 2 s'inscrit dans la tendance de la catégorie, avec entre autre, des tiges d'origine empruntées d'une course tout à fait respectable qui nous valent d'observer des amortisseurs arrière longs de plus de douze centimètres, qui procurent une garde au sol de près de 6,5 centimètres en position maximale. On ne serait donc pas étonné que cette voiture se comporte de la meilleure manière qui soit dans les trous. En outre, la finition s'inscrit dans la lignée de la conception générale, avec des corps traités et téflonnés qui procurent un fonctionnement sans à coup, et des ressorts progressifs inspirés par la concurrence, qui nécessitent peu de pré charge, vu leur longueur d'origine.

Les transmissions

Conçu avec rigueur, l'Ultra LX 2 se pare aussi en son centre, d'une couronne de 46 dents en acier traité. L'auto justifie sinon son lien de parenté avec les machines de compétition, par ses trois différentiels à quatre satellites. Dans un souci permanent de chasses au poids, on remarque que leurs corps respectifs sont en nylon. Les engrenages possèdent d'autre part un calage précis qui engendre une excellente roue libre de boîte. Ajoutons à cela un freinage qui paraît à première vue à la pointe de ce qui se fait de mieux actuellement, qui se compose de deux disques ventilés en acier pincés



La prise de carrossage à l'enfoncement bénéficie de sept variantes possibles par les porte fusées arrière.



La barre anti-roulis du train arrière a grossi en section par rapport à celle du LX. Celle-ci porte le diamètre à 2,5 mm pour une incidence positive sur la conduite.



Le support d'aile est allégé et réglable en incidence.



Le réservoir est équipé d'un bouchon de gros diamètre facilitant les ravitaillements, et d'une pressurisation incorporée sur le dessus de celui-ci pour éviter les phénomènes d'engorgement.

Les pneumatiques d'origine arrivent tout collés et montés sur des jantes de type oéo.



par des plaquettes garnies de simili Ferodo, et l'on décroche ici une palme concernant la finition. Enfin, gageons que l'Ultra LX 2 est desservi par un embrayage trois points à ressort en épingle. Il ne s'agit donc pas d'un simple véhicule de loisir au rabais.

La radio

Les servos proviennent désormais de chez Futaba et sont fixés ici sur une platine des plus classiques rattachée à boîtier volumineux en nylon. Ce dernier pourra bien sûr contenir le récepteur ainsi que l'accu de réception câblé en long, voire en 2 + 3 éléments, car la place n'est ici nullement comptée. Bien dans la mouvance actuelle, cette auto fait également état d'une plateforme principale dont l'agencement laisse apparaître un montage basculé du servo de direction, à la façon « auto du championnat de France ». Abaissée à l'extrême, l'installation comprend en supplément un support de puce dernier cri et les tringleries adéquates requises pour ce genre d'exercice.

L'essai

Tout d'abord, nous ne connaissons aucun problème avec le démarrage du moteur. Le Magnum XLS n'est pas un moteur capricieux à l'usage. Il se met en route sans sourcilier et devra juste être retouché en ce qui concerne notre modèle d'essai, en raison d'un réglage de carburation plutôt conservateur vraiment trop gras d'origine avec le mélange utilisé. Quelques tours pour reformer le pointeau à sa juste valeur donc, puis nous voilà enfin plongé dans le bain. Ah si ! un détail qui a son importance, et que j'allais oublier de vous dire. Il faut à tout prix veiller à bien replacer la poignée du lanceur sous la carrosserie, sinon, le - T - en plastique a tendance à venir frotter contre le coude de l'échappement et risque de fondre au fur et à mesure. A contrôler donc ! En action, l'Ultra LX 2 se montre d'emblée très directif avec la monte de pneu originale. Son train avant enroule convenablement, mais pêche en revanche par quelques carences en motricité, qui après analyse proviennent d'un mauvais ajustement de la garde au sol. Ces Asiatiques ne peuvent quand même pas être parfaits ! Déjà qu'ils savent concevoir des autos qui tiennent la route et les assembler avec la précision de la robotique, il ne faut pas non plus leur demander de les régler ! Le souci sera remédié en dévissant de trois à quatre millimètres les molettes des amortisseurs avant, puis en augmentant la compression des ressorts à l'arrière dans le même temps. Effet immédiat sur la conduite garanti ! Sinon, les réglages assez fluides des graisses dans les différentiels préservent le confort de conduite. Cela est tout à l'avantage du châssis, qui n'éprouve pas la moindre peine à tenir la trajectoire alors que le sol s'assimile à une véritable patinoire. Tout juste l'arrière a-t-il tendance à décrocher sans prévenir lorsque l'on en vient à tutoyer la limite. Un détail qui

là encore pourra être résolu en forçant l'effet de la barre anti-roulis de ce même essieu. D'où l'intérêt d'avoir entre les mains une voiture complète au niveau des réglages, comme c'est le cas ici. De plus, le châssis de l'Ultra LX 2 se montre réactif à nos revendications. Il corrige immédiatement les petits défauts après chacune de nos interventions, pour se rapprocher au final d'une auto somme toute facile à piloter, et qui ne demande que des pneus plus performants pour pouvoir mieux s'exprimer. Dans les portions de piste bosselées, les vitesses de passage en courbe sont susceptibles de venir déjà affoler les chronos. Le TT va vite, mais au prix d'une concentration plus soutenue toutefois. Les transferts de masse se font oublier et l'équilibre des trains roulants permet ainsi de remettre très tôt la sauce pour bondir à l'assaut du virage suivant. Dans ces conditions, on en vient alors à demander encore davantage de puissance. Il n'y a qu'à demander pour être servi, puisqu'il suffit de reformer le pointeau moteur de quelques millimètres pour suivre la cadence. L'excellent embrayage trois points se chargeant de faire le reste pour faire passer toute la puissance au sol. Encore un dernier mot pour conclure. Le moteur, justement, fait partie des bons élèves de la catégorie. Il chauffe peu et redémarre correctement à chaud. Sans doute un argument qui fera la différence au moment de faire son choix, car les mauvais rejets sont encore légion dans la famille des 3,5. ■

Par Philippe Boeri.



ULTRA LX 2 JAMARA

Distributeur :	Modelco
Propulsion :	thermique <input checked="" type="checkbox"/> électrique <input type="checkbox"/>
Usage :	compétition <input checked="" type="checkbox"/> loisir <input checked="" type="checkbox"/>
Moteur :	type : 3,5cc fourni <input checked="" type="checkbox"/> non fourni <input type="checkbox"/>
Echelle :	1/8 Piste <input checked="" type="checkbox"/> TT <input checked="" type="checkbox"/> Truck <input type="checkbox"/>
Châssis :	plaques alu froissée de 3 mm d'épaisseur.
Transmission :	4x2 <input checked="" type="checkbox"/> 4x4 <input type="checkbox"/>
Type :	courroies <input type="checkbox"/> cardans CVD <input checked="" type="checkbox"/>
Boîte de vitesses :	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
Marche arrière :	oui <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
Différentiel(s) :	3 pignons coniques <input checked="" type="checkbox"/> droits <input type="checkbox"/>
Suspensions :	triangles inf., triangles sup.
Rv :	4 ressorts - 4 amortisseurs
Suspensions :	triangles inf., triangles sup.
Rr :	4 ressorts - 4 amortisseurs
Présentation :	prêt à rouler <input checked="" type="checkbox"/> pré-monté <input type="checkbox"/> kit <input type="checkbox"/>
Carburant de l'essai :	Meccano Off Road 33%
Prix maxi :	-