

## C O M P A R A T I F G R O

Et si  
on délirait

Au départ, on en parle, et on se dit :  
 « si on se faisait un comparatif sur  
 les grosses roues ». Grosses roues ?  
 Vous vous demandez ce qu'on  
 entend par là. Vous allez  
 comprendre de suite. Mais comment  
 se faire un comparatif sur des  
 modèles si proches et si différents à  
 la fois. Dur, dur... Et nous revoici  
 au point de départ, sans idées, sans  
 savoir. Puis une illumination  
 embrase l'esprit d'un d'entre nous.  
 Il faut traiter le sujet autrement,  
 côté spectacle, côté rêve, côté fou.  
 Le bougre a raison, car nous  
 n'aurions pu nous dépatouiller dans  
 un comparatif traditionnel. Alors,  
 pour Noël, laissez-nous délirer et  
 acceptez ces pages comme un simple  
 commencement !



# SSES ROUES

**AUTO8**  
ESSAI





## Un p'tit coup d'œil sous les robes...

Un p'tit coup d'œil tout à fait chaste puisqu'il s'agit de relancer les charmes techniques de nos six monstres.

Que les cinglés du différentiel autobloquant à 48,23 %, des amortisseurs à volume biconstant autoréglable en trois dimensions de la compression et de bien d'autres folies mécaniques tournent la page, ils ne trouveront pas, dans nos six grosses roues, de quoi se fouetter l'esprit. Inutile de parler de mécanique sophistiquée tant avec nos trois Big qu'avec le duo Black Beetle et Monster Foot accompagnés de miss Vanessa, ils ignorent délibérément les suprêmes raffinements de la technologie. Une seule chose les intéresse : passer en force les obstacles quelques soient les conditions du terrain et tant pis pour l'élégance du style. Mais il ne faudrait pas croire pour autant que nos six géants du TT électriques soient des êtres frustes provenant de l'ère glaciaire de la voiture radiocommandée.

La conception de nos six engins est basée avant tout sur la robustesse. Les châssis sont donc conçus pour offrir un maximum de résistance aux chocs. Les deux cousins Tamiya Black Foot et Monster Beetle possèdent une armature en treillis qui une fois assemblée est parfaitement rigide, le Lunch Box comme le Big Bear et le Big Grizzly préfèrent un châssis baignoire en résine d'ABS, tandis que le Big Brute innove avec un châssis poutre centrale réellement indéformable. Quelque soit la technique utilisée, peu de reproches à formuler.

Les transmissions sont toutes du type 4x2 hormis le Grizzly qui joue la carte des 4x4. Ce dernier mélange un différentiel à billes à l'arrière avec un arbre rigide à l'avant. La transmission centrale s'effectue par un arbre entraîné par le moteur qui surmonte l'ensemble. Compte tenu de cette architecture, on retrouve bon nombre de renvois coniques qui compliquent un peu le montage mécanique.

Nos autres monstres sont plus traditionnels avec un différentiel à pignons enfermé dans le pont arrière.

On retrouve ce côté rustique dans les suspensions puisque, mis à part le Monster Beetle, tous disposent de simples ressorts en guise d'amortisseurs. Il faut avouer que vu la taille des pneus basse pression, il n'est pas fondamental d'avoir un système hydraulique ultra performant. Cependant, le Monster Beetle est beaucoup plus sobre en comportement surtout à la réception des bosses où il ne rebondit pas du tout. De même sur des surfaces plus planes, la tenue de route en virage est plus neutre. Mais on peut se demander si, avec de tels engins, il n'est pas plus amusant d'avoir un grain de folie dans le comportement routier.

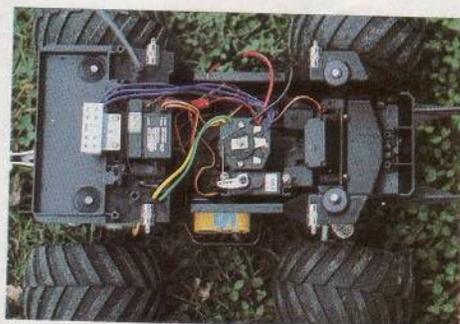
Nous avons eu déjà longuement l'occasion, dans des précédents numéros, de décortiquer la plupart de nos six grosses roues (Black Foot Auto 8 n° 18, Monster Beetle Auto 8 n° 25, Lunch Box Auto 8 n° 27, il n'est donc pas utile de revenir sur chaque détail. Citons que le Big Bear, le précurseur dans le genre « buggy en folie », est le seul à avoir un moteur plus puissant que l'éternel Mabuchi 540 S qui équipe les autres voitures. De même son pare-choc, monté sur des ressorts, pardonne bon nombre d'erreur de pilotage.

Le Black Foot et le Monster Beetle ont strictement la même conception hormis les amortisseurs hydrauliques qui équipent le Beetle. Tous les deux possèdent une carrosserie à la finition exemplaire comme d'ailleurs toutes les productions Tamiya. Même remarque pour le Lunch Box à la carrosserie amusante de van américain.

Le Big Brute offre un look très équilibré et grâce à sa carrosserie en lexan, il ne craint pas les tonneaux qui risqueraient d'endommager la décoration.

Big Grizzly est probablement le plus monstrueux de nos six TT mais il est aussi le plus lourd et son comportement traduit largement cette impression. Mais c'est aussi le plus impressionnant en cours d'évolution. Ses quatre roues motrices lui permettent de franchir des obstacles que les autres modèles ont bien du mal à avaler. Par contre sa vitesse de pointe est plutôt faible.

Mais il est temps de refermer le volet technique et de s'abandonner aux folies de nos grosses roues lâchées dans la nature. Car ils préfèrent faire le spectacle, la technique passant au second plan.



Le clin d'œil technique. Deux maîtres mots communs à tous ces modèles : simplicité et solidité.



De haut en bas : le Big Brute, le Black Foot, le Big Grizzly, le Big Bear, le Monster Beetle et Lunch Box.



Le Big Grizzly ne se déplace pas très vite. Mais ses quatre roues motrices lui permettent le franchissement d'obstacles impressionnants.



Le Black Foot a retrouvé ses roues d'origine pour faire le beau. Ne vous fiez pas à son côté tranquille. Il est surprenant d'agilité.

## « Qui pneut plus, pneut le moins »

Tout à commencé lorsque mon esprit embrumé perçut dans le lointain la faible sonnerie du téléphone. Un éclair de lucidité me rappela qu'il s'agissait du mien. Coup d'œil rapide à la montre, 11 h 37 mn. Une fulgurante bouffée de haine m'envahit aussitôt. Me réveiller si tôt dénotait une forte dose d'inconscience et je me promis intérieurement, de rappeler fermement à l'ordre l'individu capable d'une telle audace. Je me suis levé en trébuchant sur une bouteille de Jack's Daniel vide, direction la cuisine où m'en attendait une pleine et c'est d'une voix empatée que je décrochais enfin :

— « Allo ».  
— « Bernard, c'est José ».  
Aïe ! the big boss en personne, finies mes envies criminelles. Disponibilité totale, c'était la règle N° 1 de l'organisation. De

plus un peu d'action me ferait du bien sans oublier que cela annonçait une arrivée massive de billets verts qui commençaient cruellement à manquer.

- « Bonjour, ça va ? »
- « Ça va. Dis donc, j'ai un petit boulot pour toi »
- « Quel genre ? »
- « Un comparatif de grandes roues »
- « ouais, hem... heu.. tu sais moi..., je suis pas vraiment branché fête foraine. »

Stop, syntax, error, on arrête tout.  
Comme moi, vous ne savez peut-être pas ce que l'on nomme couramment grosses roues. Alors voici la recette :

Prenez quatre roues de TT 1/8 (grand diamètre, c'est encore mieux) et loger le tout sous une carrosserie rigolote genre Coccinelle, Van, etc. à l'échelle 1/10 ; customiser le tout et vous obtenez une grosse roue. Simple non !

Pour ce comparatif, l'abominale J.R. a réuni la quasi totalité de la production actuelle, mais avec de tels engins, pas question de parler performance ou tenue de route. Non, non et non. Uniquement question de fun, en clair je vais vous donner un rapide jugement sur l'aptitude au délire de chacun de ces engins.

Allez, commençons par le Lunch Box de chez Tamiya. Une carrosserie de Van Dodge au-dessus d'énormes roues (11,5 cm de diamètre), gros pare-choc, roulette anti-weehling. Résultat : un look d'enfer. On branche l'accu et c'est parti sur les roues arrière. Et oui, notre Vanette adore vraiment cet exercice. Sur les quatre roues, cela va suffisamment vite pour que l'on ait pas le temps de s'ennuyer. Super agile, on peut véritablement en faire ce que l'on veut. Pour un premier contact, on en redemande, alors passons au Big Bear de chez Marui. Ici les quatre énormes roues sont surmontées d'une carrosserie de pick up Datsun, un pilote très réaliste prenant même place derrière le pare-brise. Les performances sont semblables à la Vanette, seule la vitesse de pointe est légèrement supérieure. Plaisir assuré donc. Le Black Foot Tamiya est quant à lui encore plus monstrueux puisqu'il affiche 2,2 kg sur la balance. Malgré cela, les accélérations restent respectables mais les évolutions les plus spectaculaires de ce Black Foot se feront au ralenti. Descendre un escalier ou jouer sur un tas de cailloux sont pour lui un jeu d'enfant. Attention tout de même de ne pas trop martyriser la superbe carrosserie de Ford Pick Up.

Le passage au Big Brute de chez Kyosho ne nous dépayse pas trop puisque son comportement est très semblable. En virage, le centre de gravité placé très haut sur tous ces engins implique des prises de roulis très importantes, parfois jusqu'au tonneau. Mais cela ne les rend que plus amusants et le Big Brute se contrôle fort bien dans ce domaine. Le Big Grizzly distribué par Aviomodelli est lui carrément gigantesque. Presque quinze centimètres de diamètre pour les roues et surtout quatre roues motrices, le seul de ce comparatif. Côté franchissement d'obstacles, il ne craint personne. Sa spécialité, grimper aux arbres, et toutes les excentricités lui sont permises. Malheureusement, son poids élevé et la complexité de sa transmission limite sa vitesse de pointe et destine son utilisation aux terrains plus accidentés. Encore une fois, c'est une superbe carrosserie Pick Up qui coiffe cet engin.

Et enfin, mon coup de cœur de ce comparatif. Mais attention c'est mon coup de cœur et cela ne doit pas être forcément le votre. Et oui, je suis tombé amoureux du Monster Beetle de chez Tamiya. Son immortelle carrosserie de Coccinelle y est pour beaucoup. Remaniée façon baja avec un zeste de customisation, elle possède vraiment un look d'enfer. Les jantes dorées ainsi que les vrais amortisseurs visibles sous la carrosserie lui donne la touche d'agressivité nécessaire. N'oublions pas le pilote également présent. Sur le terrain, je m'en donne à cœur joie. Impossible de virer sur les quatre roues, il y en a toujours une, quand c'est pas deux, en l'air. Les amortisseurs à volume constant permettent une réception des sauts sans problème. Vitesse de pointe et accélération sont plus que vigoureuses, bref on ne s'en lasse pas. Dis Monsieur Tamiya un Monster Beetle pour Noël, c'est vraiment pas possible !

Une chose est certaine, tous ces engins remplissent parfaitement leur rôle. Pour jouer seul ou en famille, dans l'appartement ou dans votre jardin voilà le type d'engin idéal, d'ailleurs je ne vais pas tarder à en acheter un. Avec les billets verts piqués au chef...

*Il nous a étonné par sa vivacité et sa vitesse. Mais son moteur un peu plus évolué et son faible poids sont à l'origine de ce bon comportement. Son nom : Big Bear.*

## Une histoire à dormir debout

Le rédac'chef m'avait pourtant bien prévenu. Tu as vu ces charmants petits monstres chaussés un peu grand, et bien il faut que tu me les présentes aux lecteurs d'une manière originale, en sortant des critères habituels.

Il a bonne mine, le rédac'chef, il croit peut-être que c'est facile. Enfin, puisqu'il faut y aller, allons-y. Me voici donc nanti de six engins qui ont bien du mal à rentrer dans le coffre de la voiture tant ils sont volumineux. Quelques jours plus tard, installé au volant de ma traditionnelle Ferrari (on peut rêver, non !), je repense aux instants passés avec mes six énergumènes. Si par moments, j'en avais marre de les trimbaler à droite, à gauche, je dois avouer que dès qu'ils se mettaient en action, je me réconciliais immédiatement avec eux. C'est qu'ils savent s'y prendre les bougres pour vous faire leur numéro de charme. Prenez Venette par exemple. On lui donnerait le bon Dieu sans confession, n'est-ce pas ? Et bien, elle est sacrément coquine et coquette, celle-là. Dès notre première sortie, sur le lac de Créteil, elle a fait les yeux doux au Big Brute. Il faut dire que l'autre roulait pas mal les mécaniques et ma foi il le faisait fort bien, avec un zeste de classe. Un fiefé charmeur, le Big Brute. En fait, je comprends fort bien qu'elle est craquée la même quand on voit évoluer le monsieur. Capable de se mouvoir très vite et de passer partout avec son impressionnante garde au sol et son étonnante directivité, il avait des atouts à étaler. Remarquez que dans un registre physique similaire et même encore plus impressionnant, le Big Grizzly se posait là. Mais peut-être n'a-t-il pas su dévoiler ses bons côtés aux yeux de notre belle. Il se devait de montrer plus tôt sa force procurée par ses quatre roues motrices et son aptitude à se débarrasser de tous les obstacles, même si à cause de son poids, il ne les passait pas très vite. Sa vitesse, il ne s'est pas gêné pour me la montrer et me la remontrer, le Big Bear. Remarquez que lui, il s'en foutait pas mal de la Vanette. La seule chose qui l'intéressait en elle, était sa bonne vitesse de pointe qui lui permettait de se tirer des bourres avec elle et avec le Monster Beetle. Un dingue de la vitesse, ce Big Bear. Toujours à lancer des défis. A ce jeu là, il n'est pas sorti vainqueur à tous les coups et ses deux plus redoutables adversaires lui jouèrent un sale coup sur un parcours plus accidenté, du côté d'Évry. Bilan pour lui, il se fit mal à une rotule (de direction) et cela le rendit un peu plus modeste. Entre nous, je peux vous l'avouer, il allait quand même très vite. Peut-être légèrement moins rapide, le Monter Beetle cultivait le culte de la timidité. Et pourtant, il possédait de sacrées qualités sous son habit de coccinelle. Pas un poil de graisse, et des muscles à tomber les vanettes par dizaines. La notre étant sa petite sœur, pas question pour lui de draguer et pas question qu'on manque de respect à un membre de sa famille. D'ailleurs, je crois qu'il s'agit du même jour, le Black Foot lâcha un juron anodin que Monster Beetle prit très mal. Il s'en suivit une bagarre générale digne des



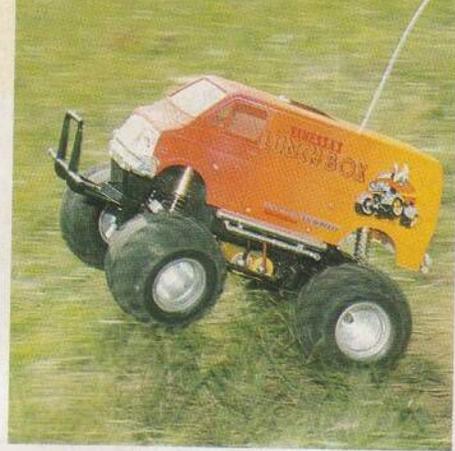
plus grandes productions hollywoodiennes. Je fus obligé d'intervenir et de rappeler à l'ordre Monster Beetle. Timide, d'accord, mais fière également. En tous cas, de sacrés qualités de sauteur grâce à ses remarquables combinés biceps amortisseurs. Dans cette bagarre, le pauvre Black foot, pourtant remarquablement habillé par Donald Cardwell, à moins que ce ne soit Roger Hart, perdit quelques appareils genre phares, trompettes, pots d'échappement et autres rétroviseurs. Malheureux Black Foot qui ne méritait pas un tel sort. Pour le consoler, je lui mis un pack d'électrons dans le ventre pour montrer aux autres de quel bois se chauffait leur bouc émissaire. Et croyez-moi, ce dernier ne se priva pas de leur en mettre plein la tête et lança même un défi de vitesse de pointe au Big Bear, Monster Beetle et à la Vanette. Pourquoi pas ? Mais moi, j'en avais marre de leurs histoires et de leurs défis. Alors, j'ai empoigné tout ce petit monde par les roues pour qu'ils se calment au fond du coffre. Et comme je n'ai pas un fond méchant, je me suis décidé à les emmener en boîte sur Paris. On a passé deux bonnes heures au Trocadéro et à la tour Eiffel avant d'aller s'éclater. Je ne vous dis pas dans quel état nous sommes rentrés. Au point que je ne me souviens plus très bien aujourd'hui. Je me demande même si toute cette histoire est réelle ou si je l'ai rêvée. Tant pis, pensez en ce qu'il vous plaira, moi je ne sais plus. C'est vraiment une histoire à dormir debout.

**Le pigiste anonyme**



*Avec ses vrais amortisseurs, le seul dans ce cas, le Monster Beetle avale les inégalités du terrain sans broncher. Peut-être le plus homogène dans tous les secteurs.*

La Vanette lunch Box possède un charme fou. Reine du Wheeling, elle sait dans le domaine de la vitesse se mettre au diapason des Big Bear, Monster Beetle et autres Big Brute.



## Sauve qui pneus !

Allo ? Oui. Rendez-vous sur les bords du lac de Créteil pour un test des six engins les plus fous qu'un esprit nippon ait pu créer. OK, à 14 heures ! Des périphs encombrés, soit, mais on arrive à l'heure. Les radars, entre Lyon et Paris, n'en reviendraient pas ! Seul absent au rendez-vous : le soleil. Qu'à cela ne tienne, on remet cela au lendemain, en intérieur cette fois, après les qualifs du Grand Prix de France, au gymnase du Palais.

Sous les yeux amusés des pilotes étrangers, les essayeurs électriques d'Auto 8 vont entrer en action. Les engins vont circuler de mains en mains, chacun ayant tout de même sa préférence. Georges Bohdanowicz reste aux commandes du Big Bear. L'adorable Vanessa a séduit José Rosas (A) et je vais tenter de dompter le Monster Beetle rouge. Un traître s'est glissé parmi nous. Sylvain Cachard, d'Auto-RCM, a cannibalisé le Big Brute.

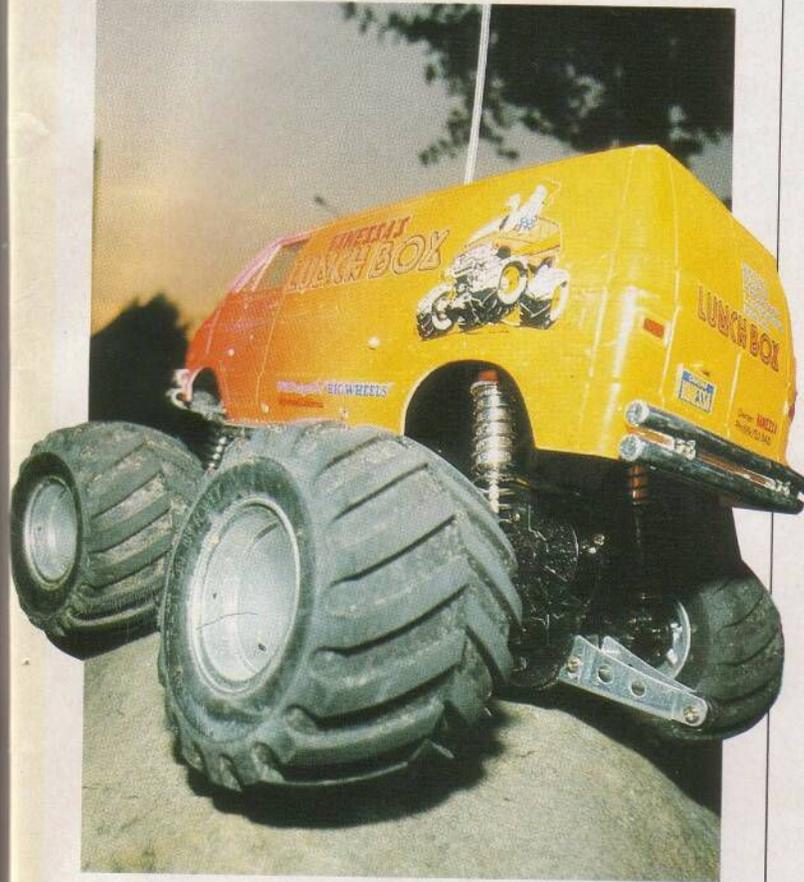
Au repos pour l'instant, le Big Grizzly et le Black Foot, qui d'ailleurs part tout seul, l'inter radio nous faisant la bonne blague de se mettre tout seul (enfin presque) sur « on ».

La moquette bleue du club de Créteil n'a jamais vu cela, des roues au diamètre impressionnant la martyrisent. Les plots blancs qui habituellement expédient nos petites 1/12<sup>e</sup> ultra-basses voltiger à 1 mètre du sol, restent perplexes sur leur inefficacité à déséquilibrer ces énormes buggies. Entre Tamiya, Kyosho, Playtron et Marui, c'est la lutte à mort !

A la sortie de l'épingle, le choc : le Big Bear n'a plus de direction, après sa rencontre avec le Big Brute. « La bielle ! » crie Georges. La fille de notre rédacteur en chef, en grande professionnelle — pas mal pour 6 ans et demi — n'en fait qu'une bouchée et déjà le gros ours repart. Non, pas Georges, l'engin ! Vanessa, un peu précieuse, se frotte au M. Beetle qui, déséquilibré, part sur les roues arrière. Allez, j'essaie encore : plein pot marche AR, puis le pouce à fond en AV. Résultat : 3 m de wheelies... arrêtés par le Big Brute. Mais comme ce dernier est encore plus gros que ma petite coccinelle de M. Beetle, je m'incline et, pour me venger, je vais chercher le Big Grizzly. Toutes griffes dehors, je me fais enrhumé en ligne droite par le Big Bear, beaucoup plus rapide. En revanche, la tenue de route est géniale. Il tourne dans les petits coins et le train AR rivé au sol pardonne toutes les erreurs de pilotage, volontaires pour la circonstance. Dans les chicanes, les hautes carrosseries se penchent à mort et les engins, bien en appui, transcendent le plus blasé des photographes d'action. Le plus spectaculaire des accidents réunira quatre « grosses roues », donc seize en tout, juste sous le podium. Inextricable amalgame que les ramasseurs hilares auront à démêler. Plus de peur que de mal, chacun repart sans aucun problème. Ils sont solides, nos excentriques TT. Fantastique, géant, que de qualificatifs à donner à notre show improvisé.

On n'arrête le délire général qu'à l'expiration des packs, quasi simultanée, d'ailleurs, puisque tous les moteurs ont pour label 540 S. Heureusement, car nous serions peut-être en train d'appliquer du Tractite sur les pneus...

Denis Blandin



Le « petit » dernier sur le marché s'appelle Big Brute. Encore un qui va faire des ravages sur les pistes et dans les cœurs.