

Quand je commence en Mini Z, il me faut quoi?

Nous allons essayer au travers de ce post de regrouper les expériences de chacun afin de vous apporter quelques réponses aux 1ères questions que vous pourriez vous poser à vos débuts en Mini Z.

Nous prenons en compte dans ces conseils un investissement de base raisonnable qui vous permettra d'être serein des vos 1ers tours de roues et dans le temps.

En effet, il est important de garder à l'esprit que votre voiture de boîte marche déjà très bien, et que les tendances "Tuning" que vous pouvez croiser ici et ailleurs ne sont que le plus souvent pur plaisir des yeux .

Sans maîtrise, la puissance n'est rien et Rien ne sert d'avoir une Mini-Z gavée de pièces optionnelles si vous n'êtes pas capable de la maîtriser avec les pièces originales

Au gré du web toutes les suggestions "d'optionnite" surgissent mais ont elles toutes un intérêt??

Est ce que cette option va me faire gagner 4 secondes (sur un tour de 10s....)?

Ai je besoin de tout ça pour me faire plaisir au début?

A ces 3 questions je vous réponds NON , et c'est ce que nous allons détailler ensemble

Je ne vous parlerai que de fourchettes de prix dans ce post pour l'instant, chaque magasin pratiquant sa politique tarifaire

Enfin ce post est un peu long mais nous avons voulu regrouper l'ensemble des infos à un seul et même endroit. Si vous êtes perdu sur un choix de pièces , nous sommes à votre disposition Et surtout n'hésitez pas à passer nous voir les mercredi soir et samedi après midi à la salle Gaston Cabannes à Floirac (33) pour en discuter et essayer une mini Z !!!!

NIVEAU 0

L'achat de la voiture

2 possibilités : NEUF ou OCCASION

NEUF :

Nos partenaires (visibles sur le portail du forum), les boutiques Web et votre détaillant le plus proche distribuant KYOSHO sont en mesure de vous aiguiller

A retenir, le châssis actuel est le MR03, disponible en kit RTR (voiture + radio + carrosserie) environ 240€

Vous pouvez également acheter la voiture et la carrosserie à part, cela dans le cas où vous êtes déjà modéliste propriétaire d'une radio qui sera compatible avec la norme de transmission Mini Z (ASF 2.4Ghz), ou si vous trouvez une KT18 d'occasion à un prix intéressant - de 50€)

Le kit avec carrosserie et sans radio de 120€ à 170€ (privilégié un format MM qui correspond à la position du moteur)

OCCASION :

Cette option permet de regrouper souvent une voiture complète à moindre coût, nécessitant cependant un petit check up! Rassurez vous tous les membres du club sont là pour vous accompagner sur le tour du propriétaire

Les forums Mini Z généralistes, les forums de club, Le Bon C... peuvent permettre de trouver la perle rare

Idem pour la radio, la KT18 de chez Kyosho se trouve facilement d'occasion à un prix très raisonnable (si elle n'est pas présente dans le lot)

Sollicitez nous si vous voyez une annonce intéressante, nous pourrions toujours vous aider dans votre décision finale

Le matériel nécessaire pour démarrer

Chargeur/Déchargeur

Le meilleur compromis actuel est le **POWEREX MH-C9000** qui inclut les fonctions de charge, décharge, cycle, rodage.

Ce chargeur vous permettra de préserver la durée de vie de vos accus et d'optimiser leurs performances

Prix moyen constaté de 45€ à 60€

Les outils

1 tournevis cruciforme 00

1 tournevis plat 00

1 clé allen 1.5

1 clé pour les écrous de roues (souvent fourni avec le châssis)

1 caisse de rangement style caisse à outils

Un tube de cyano (permet de réparer rapidement ou de coller les pneus)

Essence F (pour nettoyer roulement et autres pièces mécaniques)

Les Accus

Les accus Mini Z sont des AAA (x4) pour la voiture et AAA (x4) pour la radio KT18

Pour la voiture, nous vous conseillons des accus "spécifiques", au même prix qu'en grande distribution mais avec une durée de vie bien meilleure et des performances sans égales

Vous pouvez prévoir au mini 3 packs de 4 accus pour démarrer (c'est un bon début et si besoin chaque membre du club aura bien un pack à vous prêter

La liste est longue mais nos conseils se porteraient sur les suivants pour leur qualité et leur prix raisonnables en dessous de 9€ les 4:

TRP RP900

TRP RP747

R1 WURKS 990

Les options

NIVEAU 1

C'est le premier niveau basique de pièces optionnelles, qui devrait être atteint par tous les châssis de MR03.

Ces pièces vous permettront d'obtenir un meilleur rendement en général de votre bolide et vous permettront de le manier efficacement et d'avoir le contrôle total de l'engin sur la piste.

Pour ce premier stage de préparation, les pièces optionnelles recommandées sont les suivantes:

1- Les Roulements:

Ces roulements vous permettront d'optimiser l'utilisation de l'ensemble de votre transmission, et ainsi, vous gagnerez en vitesse pure, en accélération et la finesse et la précision générales de votre véhicule seront améliorées.

Dans l'optique d'avoir un rendement optimal de l'utilisation de ces roulements, nous vous conseillons de les laver avec un liquide spécial dégraissant avant de les installer car, d'origine, ils sont enduits d'une graisse protectrice altérant leur potentiel.

Si vous ne les "pré-nettoyez" pas, le résultat en terme de vitesse de tour des roulements ne sera pas tant accentué que cela. Il faut savoir que l'utilisation de roulements en bon état est important car ils permettent de diminuer la vitesse de consommation des accus

Et donc, il est aussi important de monter de nouveaux roulements optionnels sur votre châssis que de les nettoyer régulièrement et de les maintenir dans un état parfait.

Au total, le kit de roulements se compose de 7 unités. Les quatre roulements similaires se montent sur les jantes avants, 2 roulements par jante. Et les 3 autres roulements vont au train arrière, deux pour le bloc/support moteur et le dernier va sur la partie extérieure de la jante arrière qui est à côté de la couronne du différentiel.

KM Racing kmr-bs004m

2- Les "T" Plaques de suspension

En ajoutant ce produit à votre Mini-Z, vous améliorerez la torsion latérale et la flexion verticale du train arrière de la voiture, ce qui permettra à vos suspensions d'absorber beaucoup mieux les aléas de la piste.

De cette manière, la traction, la stabilité et le "grip" de votre châssis MR03 se verront améliorés.

Ce kit de "T" (appelé ainsi de par la forme de la pièce) est composé de 3 plaques de différentes duretés. Pour débuter, il est conseillé d'utiliser la plaque de dureté intermédiaire, puis, d'essayer ensuite les deux autres plaques pour les tester et se rendre compte de ce qu'il vous faut.

En général, les plaques moins dures s'utilisent pour des surfaces molles car la torsion latérale est alors beaucoup plus fine et sensible, alors que les plaques plus dures s'utilisent sur des surfaces dures comme la moquette car la torsion est alors beaucoup plus dure.

Préférence à des T Carbones plus résistant aux chocs (ATOMIC 5mm,6mm ou 7mm)

3- Ressorts Avants:

Pour ajuster le comportement de la partie avant de la voiture, il est nécessaire d'essayer différents types de ressorts de suspensions à duretés différentes.

Les ressorts plus durs feront que la partie avant de la voiture lors de virages s'ouvrira plus vers l'extérieur alors que des ressorts d'une dureté inférieure feront que la voiture, lors des virages,

s'inclinera plus vers l'intérieur.

De même que pour les plaques T de suspensions, nous vous conseillons d'abord d'utiliser une dureté intermédiaire puis de varier ensuite afin de trouver la bonne combinaison entre les ressorts et les pneus de votre bolide.

Le travail des suspensions est en relation directe avec le type de pneumatiques que vous utilisez. Un mauvais ajustement entre la combinaison ressorts/pneus rendra la voiture inconduisible, excessivement nerveuse et très difficile à contrôler.

Nous vous conseillons d'utiliser des pneus très mous avec des ressorts durs et à l'inverse, des pneus plus durs avec des ressorts de suspension plus mous. C'est la clef pour trouver le bon point d'équilibre.

4- Différentiel à billes:

Le différentiel de série qu'utilise la Mini-Z MR03 est de type de satellites et planétaires et ne dispose pas de système de réglage.

Et donc, selon la surface sur laquelle vous roulez, votre voiture tournera trop à chaque virage et vous partirez en tête à queue très souvent si la surface est un peu glissante.

Pour éviter ceci, l'utilisation d'un différentiel à billes est primordiale puisqu'il vous permettra de régler le degré de puissance du moteur transmis aux roues.

Sur les surfaces glissantes, vous pourrez avec le différentiel à billes, jouer sur la puissance du moteur que les roues reçoivent en desserrant les disques du différentiels, afin que les roues ne patinent pas.

Ce différentiel réalisé en acier(axe et disques), en aluminium (Echrous et supports de disques), en delrin (Couronne) et en céramiques (billes du différentiels), vient pré-monté et engrainé, prêt à être utilisé sur le châssis MR03, combiné avec les pignons de 6D, 7D, 8D, 9D et 10D conventionnels.

ATOMIC AR270-b, Eagle Racing 3673V2, PN Racing ou KYOSHO tous les goûts sont dans la nature...

5- Echrous de roues

Chaque fois que vous montez et démontez les jantes de votre voiture, vous devez desserrer d'abord les échrous, retirer les jantes, nettoyer celles-ci, les remettre puis resserrer les échrous afin de bien fixer les jantes.

Or les échrous de série sont en plastique et ils s'abîment très rapidement jusqu'à ce que vous ne puissiez plus ni les serrer ni les desserrer.

C'est pourquoi nous vous recommandons des échrous avec freins en aluminium afin que vous puissiez les serrer et les desserrer autant de fois que vous le voulez sans les abîmer.

6- Pneumatiques:

Une fois réalisés tous les changements précédemment évoqués afin d'améliorer votre châssis, nous vous recommandons de bien choisir vos pneumatiques qui influencent la traction de votre bolide. Dans le cas où vous utilisez votre Mini-Z chez vous, le "grip" de vos pneus à la surface ne sera pas optimisé car il n'existe pas encore de pneus pour des superficies comme le parquet ou le carrelage.

Pour les superficies adéquates de compétitions comme la moquette ou les circuits en Foam, nous vous conseillons d'utiliser des pneus mous pour la partie arrière (entre 7 et 20 degrés, peu importe le fabricant), et des pneus plus durs pour le train avant (de 20 à 30 degrés voir plus), afin que le comportement de votre voiture soit plus docile et facile à prendre en main.

Sur la moquette du club MZR33, les pneus arrières privilégiés sont les ATOMIC Pattern ou Groove en 7° et pour l'avant de l'ATOMIC slick en 20° ou 30°

7- Train Avant:

Il est important de noter que le train avant de la MR03 fonctionne d'origine très bien, ce qui est une belle évolution pour ceux qui ont tourné sur le modèle MR02

L'option donnée ci-dessous permet de renforcer son châssis et éviter ainsi lors d'un choc "frontal" fréquent au début de plier sa voiture

Atomic MR3-029-WBS

Pour information, le montant moyen de l'investissement pour ce Niveau 1 est de 60€ à 80€

NIVEAU 2

Après avoir monté les pièces basiques vues dans le premier niveau de préparation du châssis MR03, il est temps maintenant de commencer la compétition!

Je me réfère à une compétition contre les autres pilotes de votre club ou association, ou une compétition contre la montre, essayant d'améliorer vos chronos à chaque fois.

Bien que ces petits bolides paraissent faciles d'utilisation, il est nécessaire de travailler sur votre véhicule pour vous habituer à celui-ci et pour comprendre les différences en piste des changements et améliorations effectués à la maison.

Une fois le premier niveau d'options monté sur votre véhicule, vous éprouverez par la suite le besoin d'améliorer encore plus les points suivants:

- 1- La résistance de certaines parties du châssis afin de s'assurer qu'aucune d'entre elles ne se cassent durant les tours de piste.
- 2- L'amélioration constante de votre bolide en ajoutant de nouvelles options qui vous permettront d'augmenter le nombre d'ajustements et de réglages que vous pouvez effectuer sur la voiture.

Donc, dans ce second niveau de préparation du châssis MR03, nous vous expliquerons comment monter les pièces optionnelles vous permettant à la fois d'augmenter la résistance générale du châssis et ces performances en piste.

1- Fusées de direction de MR03

Premièrement ces fusées vous permettront d'obtenir une direction bien plus renforcée, et elles vous éviteront toutes ruptures suite à des chocs.

De plus, ces fusées vous permettront de baisser la hauteur du train avant du châssis, et donc elles permettent de rabaisser le centre de gravité de la voiture (Meilleure vitesse aux passages des virages, et moins de risques de tonneaux).

Ensuite, en lubrifiant les King pins (axe des fusées), vous obtiendrez une utilisation optimisée de vos fusées.

De plus, grâce à la petite pièce en nylon qui comprend la fusée, vous réduirez la friction entre les fusées et l'axe, et le mouvement des suspensions du train avant sera optimisé.

Comme vous pouvez le constater, sur le châssis de la MR03, quand vous abîmez vos suspensions avant, l'angle d'incidence des roues sur le sol varie (et ceci est connu comme le Camber ou Carrossage)

Le carrossage varie de 0° à -2°. Pour démarrer partez sur 0° ou 1°

2- Barre de direction pour MR03

Une fois changé les fusées de votre châssis, il est important également de changer la barre de direction.

Mis à part les avantages que cette barre de direction en aluminium nous offre, la friction entre les fusées en aluminium et la barre de direction d'origine en plastique n'est vraiment pas conseillée. En effet, les pins en alu des fusées travaillent sur les trous de la barre de direction, et il vous faudra alors changer la barre de direction en même temps que les fusées.

En plus d'une robustesse accrue, cette barre de direction vous permettra de modifier la géométrie de votre voiture.

Il y a plusieurs types de barres, les étroites et les larges, et celles ci disposent de différents degrés de convergence/ Pincement (Toe-in) et de divergence/ Ouverture (Toe-out).

La carrosserie utilisée vous obligera à monter une barre de direction large ou étroite propre à chaque carrosserie. Vous devrez ensuite choisir entre une barre convergente ou divergente, ce qui modifiera le comportement et la stabilité de votre Mini-Z.

Si vous souhaitez avoir une conduite stable et très précise surtout en ligne droite, il vous faudra monter une barre de direction divergente (Toe-out). Plus la divergence est grande, plus la voiture est stable, mais vous perdrez alors en entrée de virage. Au contraire, si vous trouvez votre voiture suffisamment stable en ligne droite, vous pourrez opter pour une barre de direction convergente (Toe-In) ce qui vous rendra beaucoup plus rapide à l'entrée des virages, mais moins stable et précis en ligne droite.

Conseil : pas plus de 1° en IN ou OUT pour démarrer, le 0° vous permettant d'avoir une voiture saine

3. Amortisseur à friction pour MR03 et MR02

Pour pouvoir avoir plus de possibilités d'actions, et de modifications sur de votre véhicule, dans le but d'en avoir un contrôle parfait, nous vous conseillons de changer l'amortisseur à friction.

Au niveau 1, nous avons changé les plaques T de suspensions en plastique par des plaques en fibres/carbone.

En y faisant attention, vous remarquerez que lors des basculements latéraux, la plaque revient ensuite à sa position initiale très rapidement, sans contrôle, et avec plus ou moins de force en fonction de la dureté de la plaque.

Ce remplacement très rapide peu provoquer des petits rebonds/sauts, du train avant, et a continuation, vous perdez la traction de la voiture.

L'utilisation de suspensions à disques vous permettra d'adoucir ce remplacement de la plaque T.

Moyennant l'emploi de ce kit de suspension, vous pourrez ajuster la force de friction des disques (montant des ressorts de différentes duretés) et ainsi la vitesse de torsion latérale du train arrière. Il vous faudra alors jouer avec la dureté des plaques T de suspensions et avec la dureté des ressorts de suspensions de disques pour réussir à trouver la combinaison optimale du train avant en fonction des superficies sur lesquelles vous courrez.

PN Racing MR2060 ou MR2061

ATOMIC AR15 ou MR3-031

EAGLE RACING 2258

4- Support de moteur 94-98mm pour MR03 et MR02

Ce support de moteur est l'une des pièces indispensables dans la liste des options pour préparer votre Mini-Z de Kyosho.

Un des avantages de la MR03 est que la partie arrière de ce nouveau châssis est identique à celles des châssis MR02.

Ainsi, vous pouvez monter les mêmes pièces du train arrière que vous utilisiez pour votre MR02, sur le châssis MR03, et ceci inclut la suspension à disques.

Ce support moteur a deux fonctions basiques. Il renforce considérablement tout le bloc arrière et facilite l'ancrage du moteur au châssis. De plus, vous pourrez ajuster d'une manière ultra précise votre pignon de moteur avec la couronne du différentiel.

Il vous offrira également la possibilité de régler la hauteur du bras supportant les disque de friction. Vous aurez la possibilité de réhausser ou de baisser l'axe arrière en utilisant les pièces comprises avec le support moteur, et vous pourrez donc ajuster la hauteur de la voiture.

De plus, le moteur s'emboîte parfaitement sur le support et le contact de métal à métal permet de refroidir celui-ci.

De plus, les autres parties du moteur ne touchant pas de partie en métal se refroidiront également. Enfin, ce support vous permet de monter aussi bien des carrosseries de 94 que de 98mm, toujours en position du moteur MM(Medium Motor)

ATOMIC AR285

ATOMIC AR-266-v2

PN Racing MR2289B

PN Racing MR2295B

5- Moteur

Enfin, la dernière partie de ce niveau 2 est peut être une des plus importante.

En effet, il vous faudra monter sur votre châssis un moteur offrant de meilleures prestations. Le moteur d'origine est très bien pour l'initiation, cependant les caractéristiques de celui-ci sont limitées.

Les moteurs que vous trouverez vous offriront la possibilité de le monter sur des supports optionnels grâce aux trous frontaux qu'il possède, de plus, vous pourrez changer les charbons de celui-ci sans changer totalement le moteur.

Le fait qu'il contienne des roulements vous permettra de réduire la consommation des accus et d'allonger la durée de vie du moteur.

De plus, avec la même électronique, sans modification, vous obtiendrez un meilleur rendement qu'avec le moteur d'origine.

Plus de vitesse de pointe et plus de puissance dans les sorties de virage.

Un autre avantage de ces moteurs est le fait qu'une fois modifier l'électronique, en y installant un système multi fet, vous pourrez garder ce moteur qui verront ces prestations augmentées.

Nous vous conseillons d'utiliser ce type de moteurs polyvalents qui peuvent fonctionner sur les électroniques d'origine comme sur les électroniques boostées.

Moteur stock plus Atomic mo-028

Moteur stock V Atomic AR-030-v

Moteur 50T PN Racing 123250

Moteur 43T PN Racing 123243

Pour information, le montant moyen de l'investissement pour ce Niveau 2 est de 85€ à 100€

NIVEAU 3

Les options que nous détaillerons dans ce niveau 3 prendront leur sens seulement après avoir préparé votre bolide de course comme nous l'avons décrit dans les 2 niveaux précédents. (niveau 1 et niveau 2)

Il sera inutile de monter les pièces du niveau 3, si au préalable nous n'avons pas amélioré la voiture avec des pièces basiques, mais indispensables, et amélioré notre niveau de pilotage sur circuit.

Les pilotes qui se sont déjà frotté au monde de la compétition de Mini-Z ont déjà expérimenté une autre vision qualitative de ce qu'est la Mini-Z. Concourir exige une préparation, autant des bolides que de nos habiletés, qui soit dit en passant, s'acquiert presque sans s'en rendre compte.

Si au niveau 1 nous parlions des pièces indispensables sur toute Mini-Z, que ce soit pour concourir ou pas, dans le niveau 2 nous décrivions les options qui améliorent considérablement le rendement de la voiture et sa robustesse face aux coups et vibrations qu'elle encaisse, dans ce 3ème niveau nous vous proposons les pièces qui vous aideront à affiner vos mises au point et vous permettront d'avoir des bolides encore plus compétitifs.

1- Amortisseur Central

L'amortisseur à friction comme ceux recommandés dans le niveau 2 nous permettent de réguler autant le basculement latéral du train arrière, comme la flexibilité de la plaque de carbone. D'un côté nous contrôlons les mouvements latéraux du train arrière dans l'appui lors des entrées en virages, et d'un autre côté nous adoucissons les rebonds causés par les irrégularités de la piste, ainsi qu'avec les accélérations et freinages.

Selon la souplesse que nous avons mis sur la suspension à disque, on peut trouver que celle-ci revient très lentement à sa position initiale, laissant la voiture avec le train arrière un peu forcé, un peu appuyé. Pour éviter cet effet, et pour pouvoir ajuster à notre goût la force du mouvement longitudinal du bloc arrière, on peut monter des suspensions centrales comme celles que nous proposons, qui travailleront avec les disques de friction.

Il y a beaucoup de modèles de suspensions centrales sur le marché, quelques uns incluent de l'huile. Nous avons choisi celui-ci car il permet de régler séparément la souplesse de compression et d'extension.

Avec une meilleure préparation du ressort qui régule la compression de l'amortisseur, on aura un meilleur grip sur le train avant et on perdra en stabilité sur le train arrière.

De plus, pour préciser le maximum d'ajustements de cette suspension, on dispose d'un kit de ressorts optionnels avec différents duretés. (ref.MR2162)

PN Racing MR2161

2- Modification des FETS de moteur

En général, les pièces que nous avons monté sur notre châssis font que nous contrôlons mieux celui-ci.

Ainsi, en plus de remplacer le moteur que nous avons déjà changé (niveau 2) pour un plus puissant, maintenant on peut modifier l'électronique de notre voiture, en incorporant des Fets plus puissants.

On ne pourrait pas monter de moteurs plus puissants sans au préalable remplacer les Fets

originaux (qui ont pour rôle de supporter une puissance déterminée, inférieure à celle que les moteurs puissants exigent)

En changeant juste les Fets, en montant au minimum des 2+2, on notera déjà une importante augmentation de puissance du moteur.

Ensuite, après s'être adaptés à cette nouvel apport d'énergie, on pourra monter un moteur de plus grande puissance.

Pour procéder au changement des Fets, sauf habitué, de nombreuses personnes sont en mesure de vous faire la modification (risquée si vous ne maîtrisez pas la soudure sur circuit imprimé!!)

La structure 2+2 fait référence à 2 colonnes de 2 Fets chacune. Avec les nouvelles platines de Kyosho, celles de 2,4Ghz, les fets sont déjà montés en 2+2, sur chaque face de la platine, ainsi pas besoin de les monter de manière superposée.

Il y a des moteurs, comme l'Atomic Chili qui ont une consommation si élevée qu'il faut un plus grand nombre de Fets. Dans ce cas on montera au minimum des fets 3+3.

3- Moteur pour platines modifiées.

Dans ce dernier niveau de préparation de notre bolide, et après avoir modifié notre platine avec les fets optionnels, on peut commencer à équiper le châssis MR03 avec un moteur de haute puissance.

Nous voulons parler de moteurs qui tournent autour des 40 000 tours/minute, et qui disposent d'une accélération et un frein moteur très supérieurs à ceux des moteurs conventionnels.

Basiquement, on les utilise pour la compétition. **Prenez en compte qu'on ne peut pas monter ce type de moteur sur tous les circuits.** Dans beaucoup de cas, avoir un moteur débridé nous fera faire des maladresses.

A ce point de notre recommandation, il est indispensable que le pilote essaye des choses et réalise ses propres tests et ajustements pour obtenir le "setting" qu'il a besoin. Un des tests à réaliser avant de disputer une compétition est le choix du moteur.

Puissance, consommation, vitesse de pointe, frein moteur... tout ceci doit être cohérent avec notre mise au point et avec les conditions de la piste (longueur, grip, etc...)

Une dernière recommandation au moment de monter un moteur optionnel de haute performance, est de recouper légèrement les terminaisons des câbles du moteur qui se vissent à la platine.

De cette façon on évitera que les terminaisons aient un contact avec les composants de la platine, et se croisent.

4- Support pour plaque T en fibre

Pour obtenir une meilleure rigidité et éviter les mouvements non souhaités des plaques de fibre de la suspension arrière, on monte ce support en aluminium.

Le support se visse au châssis avec 2 vis, et les plaques de fibre se vissent à cette pièce, et non au châssis, avec 2 autres orifices.

La longueur de cette pièce avec ses ancrages font que la plaque T reste fixée de façon beaucoup plus solide.

De plus, le fait d'utiliser une visserie "métrique" nous permet de mieux serrer les vis qui fixent la plaque T sans avoir peur d'abîmer le plastique.

ATOMIC ou PN Racing MR3-009

5- Gyroscope

Maintenant, seuls les châssis MR03 (et les petits de Dnano) disposent de la possibilité de monter ce dispositif.

Il se connecte directement à la platine, et agit comme une espèce de contrôle de traction, contrôlant l'apport de puissance et la direction de notre véhicule.

Quand le gyroscope détecte que la position de la voiture, en sortie de virage par exemple, n'est pas la bonne, il corrige automatiquement la position des roues avant, en même temps qu'il réduit la vitesse, pour peu que nous appuyions sur les gazs au taquet.

Comme vous savez, les platines de type ASF qui travaillent à 2,4Ghz disposent d'un logiciel pour pouvoir ajuster quelques uns des paramètres.

Une fois connectés au Gyroscope, on pourra régler la sensibilité du dispositif, avec 2 paramètres:

- ST Gain: Quantité de braquage assisté par le gyroscope.
- TH Gain: Quantité de vitesse que le gyroscope contrôle quand il agit.

Il est évident que sur des circuits avec beaucoup d'adhérence, ce composant n'a pas beaucoup d'utilité, mais sur des circuits avec moins de grip il nous aidera à être beaucoup plus régulier tour après tour.

Gyro TRP trp022

Pour information, le montant moyen de l'investissement pour ce Niveau 3 est de 85€ à 100€

Et pour conclure, je terminerai en appuyant sur le fait que la Mini Z est un loisir convivial, une bonne école de pilotage en modélisme, et un plaisir abordable...là est certainement aussi tout son charme, sinon on ferait tous de la F1 .