

Conseils de base pour améliorer votre **AGAMA** :

Bonjour à tous,

Comme vous avez pu le voir, l'AGAMA A8 EVO a fait ses premiers tours sur la piste de Montpellier ce week- end !



Pour faire suite aux nombreuses interrogations qui ont été soulevées, nous avons décidé de vous faire partager nos premières impressions sur la voiture et notamment vous donner quelques conseils de montage et de réglages.

J'ai listé *quelques points clef* qui nous semblent être important en vue d'obtenir les meilleures performances possibles de votre *Agama*. Celles-ci seront sûrement complétées et améliorées en cours de saison. Nous ne sommes qu'au début d'une longue aventure...Cependant, les performances du team lors du dernier GP de Montpellier me donnent le sentiment d'être sur la bonne voie...

➤ Options à ajouter :

J'ai listé ci-dessous les options qu'utilise le *team en France* pour le moment. Ce sont celles qui ont apportées les plus grandes améliorations au comportement de la voiture. Elles ne sont pas obligatoires à ajouter selon moi.

- **Les 4 triangles gris hivers** : ils ont apporté un gain de fiabilité en ces temps de température très froide et également une meilleure stabilité en courbe.



Réf. **1002-G** pour l'avant et **1003-G** pour l'arrière

- **Des barres anti roulis plus fines** : 2.1 sur le train avant - 2.2 ou 2.4 pour le train arrière. Elles rendent la voiture beaucoup moins rigide sur les bosses.



Réf. **8050** pour l'avant en 2.1 mm et **8047** pour l'arrière en 2.2 mm

- **Des moyeux de roue plus large +1 ou +2mm** : Ils apportent une légère dérive des trains roulant, la voiture a moins tendance à casser les courbes.



Réf. **6230** pour les + 1 mm et **6231** pour les + 2 mm

- **Etriers de direction** en alu offrant 10° de chasse (pour les amateurs de train avant incisif)



Réf. **9110**

- **Joint de différentiel**, ceux livrés dans le kit étant de qualité moyenne.



Réf. **0022**

➤ *Conseils de préparation:*

Là également, j'ai listé les petites préparations que nous faisons et qui me *semble indispensable*. De petites préparations comme celles-ci peuvent vraiment *jouer leur rôle* dans les performances de la voiture.

- *Repercer* les triangles avant et arrière à **4.2 mm**.
- Repercer les triangles arrière *au niveau des axes de fusée* à **3.2 mm**. Veiller à ce que les axes coulissent parfaitement dans les triangles ; cela améliore considérablement le comportement de la voiture.
- Couper les ressorts qui se mettent au niveau des plaquettes de frein (ou les retirer). Ceux-ci sont un peu trop longs et pourraient empêcher un freinage parfait. Les couper à *environ 1/3 de la longueur*. Je précise au passage que les disques de frein d'origine fonctionnent parfaitement.
- *Mettre des écrous M4* au niveau des fixations des cales moteur sur le châssis. Ils permettront d'éviter de perdre les vis.
- Veiller à bien régler la fixation des barres anti roulis au niveau des triangles pour que celles-ci *ne brident pas les fixations*.
- *Ne pas mettre la puce perso* dans son logement actuel mais plutôt dans la boîte radio (que se soit à l'avant ou à l'arrière) en position à plat.
- *Repercer les pistons d'amortisseurs* car la section de passage d'origine est un peu trop petite surtout quand les températures sont basses. Nous conseillons d'agrandir à l'avant les **6 trous à 1.5 mm** et à l'arrière à **1,5 mm 1 trou sur 2 seulement**. Deuxième possibilité à l'arrière : agrandir les **6 trous à 1.4 mm**.
- Retirer le *petit insert* situé dans le réservoir : sa capacité reste toujours réglementaire une fois l'insert retiré, même avec l'utilisation d'un filtre à essence.
- Remplacer les *palonniers de servos d'origine* par d'autres modèles. Ils ont tendance à très vite s'abîmer au niveau des dentures.

➤ *Réglages de base de la voiture :*

❖ *Barres anti roulis :*

Nous préconisons des barres anti roulis un peu plus fines que celle d'origine sur le train arrière pour que la voiture soit moins rigide. Une de **2.4mm** convient bien.

Celle d'origine (**2.3mm**) sur le train avant peut parfaitement convenir.

Si la piste présente de nombreux sauts, nous vous conseillons d'utiliser des barres anti roulis de **2.2mm** pour l'arrière et **2.1mm** pour l'avant.

❖ *Amortisseurs :*

En ce qui concerne les amortisseurs, nous avons trouvé un très bon équilibre en les ancrant à l'extérieur sur le triangle arrière et à l'intérieur sur le triangle avant. Au niveau du support,

les trous du milieu conviennent parfaitement. Ceux-ci sont à ajuster en fonction de la piste bien évidemment.

Au niveau des huiles, des grades en **250/300** pour l'arrière et **350/400** conviennent parfaitement. (Avec les pistons reperçés comme indiqué ci-dessus)

❖ *Différentiels :*

Nous avons remarqué que la voiture avait énormément de motricité. Il n'y a donc pas besoin de mettre des différentiels très durs. La voiture est très efficace et facile à piloter avec des différentiels assez libres.

Voici quelques propositions de réglage de différentiels qui peuvent bien fonctionner : (arrière- central – avant) :

- **2000 - 2000 - 3000**
- **2000 - 3000 - 4000**

Certains vont jusqu'à mettre de la graisse dans les différentiels pour qu'ils soient encore plus libres.

❖ *Positionnement batterie :*

Concernant la position de la batterie, un positionnement sur l'arrière de la voiture apportera davantage de stabilité. Un positionnement à l'avant apportera un peu plus de nervosité sur le train avant et donc plus de directivité.

À titre indicatif, j'ai choisi de la placer à l'arrière de la voiture tandis que Jonathan Bacro, lui, à choisi de la mettre à l'avant.

Voilà quelques informations qui nous semblaient importantes de vous communiquer. N'hésitez pas à venir partager vos sentiments autour de ces points.

À Bientôt sur les Pistes !

Jérôme Sartel