

## MHDPRO Kansas Baja RTR 1/10

par Philippe Boeri

Publié le 20-02-2017

0 Commentaires

14h55



### MHDPRO Kansas Baja RTR 1/10

*tt 1/10 : mhdprokansasbajartr, z6000020, kansasbajartr1/10, mhdproz6000020,*

**Près de 3 ans jour pour jour après la sortie du Kansas, célèbre véhicule de loisir issu de la galaxie des voitures de loisir de chez MHDPro, l'importateur de Marly revient sur les devants de la scène avec une version encore plus fun baptisée Kansas Baja dont le look évolue radicalement et dont l'équipement s'est bonifié au fil du temps.**

**Cette nouvelle version Baja s'accompagne de quelques variantes bienvenues. Tout d'abord, le modèle brushless hérite d'un nouveau contrôleur étanche de 60 Ampères signé Hobbywing. Celui-ci est compatible avec un accu Li-Po 2, mais aussi 3S. De quoi booster les performances de l'engin pour ceux qui souhaitent la performance à tout prix ! La version brushed du Kansas Baja est livrée quant à elle avec un variateur électronique de 45 Ampères et un moteur 550 à charbons qui fonctionne dans sa livrée de base avec un accu Ni-Mh de 7,2v de 1800 mA. Pour en revenir à la version brushless que nous allons maintenant essayer pour vous aujourd'hui, celle-ci est livrée avec un accu Li-Po 2S Maxcell de 7,4 volts de 3000 mA affichant un taux de décharge de 30C. La cerise sur le gâteau provient du fait que le fabricant ait également pensé à inclure un mini chargeur rapide. Pour recharger l'accu, vous n'aurez qu'à raccorder ce dernier à une prise de courant classique 220v et à patienter durant un peu moins de 2 heures pour un pack entièrement à plat. D'une manière plus générale, le Kansas Baja est une voiture dotée d'une transmission intégrale qui affiche des côtes plutôt généreuses pour la catégorie. Soit respectivement 440 mm de long sur 295 mm de large pour un empattement de 305 mm et un poids d'environ 2,3 kilos en ordre de marche. La voiture comporte un vrai châssis en aluminium anodisé à bords relevés de 2,5 mm d'épaisseur. Un châssis plié sous la cellule avant pour donner du débattement. Sa garde au sol maxi se situant aux alentours des 45 mm. Un équipement pneumatique taillé sur mesure pour les séances de grimpette est également d'actualité à bord, avec des pneus dont le diamètre culmine à 110 mm.**



**Le Kansas Baja reprend la mécanique du Kansas MHDPro à arceau cage. Il diffère par sa carrosserie et par quelques variantes au niveau de l'équipement.**



**La carrosserie de coccinelle nous replace dans les années 70. Totalemment**

**vintage !**



**La coque en polycarbonate arrive pré peinte.**



**Le Kansas Baja est prévu pour fonctionner sur tous les types de surfaces**

**grâce à ses pneus polyvalents.**



**La voiture à l'échelle 1/10ème possède des côtes généreuses comme un empattement de 305 mm, ainsi qu'une transmission 4 roues motrices.**



**La carrosserie peut être extraite du châssis. Il suffit de débrancher la prise qui relie ses phares au récepteur.**



**La voiture est équipée d'une rampe de phares à led que l'on commande depuis l'émetteur.**



Les phares en mettent plein la vue !



Le châssis de cette auto est un modèle en aluminium anodisé de 2,5 mm d'épaisseur à bords relevés.



**Voici les pneus de l'auto. Ces derniers manquent un peu d'adhérence sur surfaces glissantes. En revanche, ils passent n'importe où et s'usent peu.**



**Le nouveau Kansas Baja MHDPro dévoile quelques nouveautés. Un contrôleur plus puissant de 60 Ampères signé Hobbywing fait son apparition.**

**Le nouveau contrôleur de cette version brushless pourra fonctionner avec un accu Li-Po 3S.**



**La voiture est livrée avec son accu. En l'occurrence, s'agissant d'un accu Li-Po 2S Maxcell 7,4 volts de 3000 mA en 30C.**



**L'accu Li-Po est livré avec ce petit chargeur rapide Ultimate Pro3 MHD qui délivre du 1,6 Ampère en continu et peut même charger un accu Li-Po 3S !**

### **Train avant**

**Pour asseoir sa tenue de route, celui-ci possède des voies larges de 295 millimètres. On remarquera l'absence de barre antiroulis. En revanche, les biellettes de direction ont droit à des pas inversés pour faciliter les réglages. En fait, la perle de ce train avant provient plutôt de la présence de ses fusées montées sur rotules qui rappellent celles que l'on peut croiser sur certains TT de compétition thermiques de la concurrence. Grâce à cet équipement, le Kansas Baja vous donne la possibilité d'ajuster la largeur de voie ou le carrossage des roues en un clin d'oeil. Un tournevis clé BTR ou une clé du même type à introduire sur le côté des fusées en question, et le tour est joué ! Gageons aussi la liberté de fonctionnement sans équivalent que procurent des porte fusées de ce type. De fait, la direction est douce et fonctionne sans point dur. Pour le reste, la géométrie d'ensemble propose une double triangulation avec réglage possible de l'angle de châsse par les triangles supérieurs. Un save servo à renvoi d'angle est également d'actualité sur ce buggy. Côté suspension, les amortisseurs hydrauliques sont des basiques du genre à corps plastiques. Ils comportent 2 ancrages au niveau du support de cellule, et 3 fixations au niveau des bras inférieurs de la triangulation.**



**Le train avant est bien campé sur une largeur de voie de 295 millimètres.**



**Le pare-chocs avant se veut très efficace.**



**La géométrie fait appel à des triangles sur la partie supérieure. Les biellettes de direction sont équipées de pas inversés.**



**A l'avant, cette petite cale permet d'ajuster l'angle de châsse de l'auto.**



**Gros plan sur les porte fusées sur rotules qui équipent le train avant.**



**Sur les côtés des porte fusées, deux vis BTR permettent de modifier la largeur du train ou le carrossage des roues.**



**La transmission avant repose sur des cardans droits à boules goupillées.**



**Les bras de suspension sont bien renforcés.**



**Les amortisseurs hydrauliques à corps plastiques remplissent correctement leur rôle.**



**Le support avant délivre 2 fixations pour faire évoluer la position des amortisseurs.**

## **Train arrière**

**La cellule fait cette fois appel à des tirants montés sur rotules pourvus de biellettes à pas inversés qui fonctionnent en binôme avec des triangles en nylon injecté pour se raccorder aux porte fusées. Comme à l'avant, elle ne possède pas de barre antirollis, mais arbore un support assez haut perché qui dispose de 2 fixations, tandis que les bras de suspension proposent quant à eux 3 positions pour modifier la position initiale des amortisseurs. A l'instar de toute l'auto, la transmission arrière intégralement montée sur roulements à billes conserve des cardans droits en acier à boules goupillées pour transmettre la puissance aux roues.**



**La cellule arrière est dominée par un support assez haut perché qui fait office de support de carrosserie.**



**Le support amortisseurs possède 2 positions comme à l'avant.**



**La géométrie associe des triangles et des tirants montés sur rotules équipés de biellettes à pas inversés.**



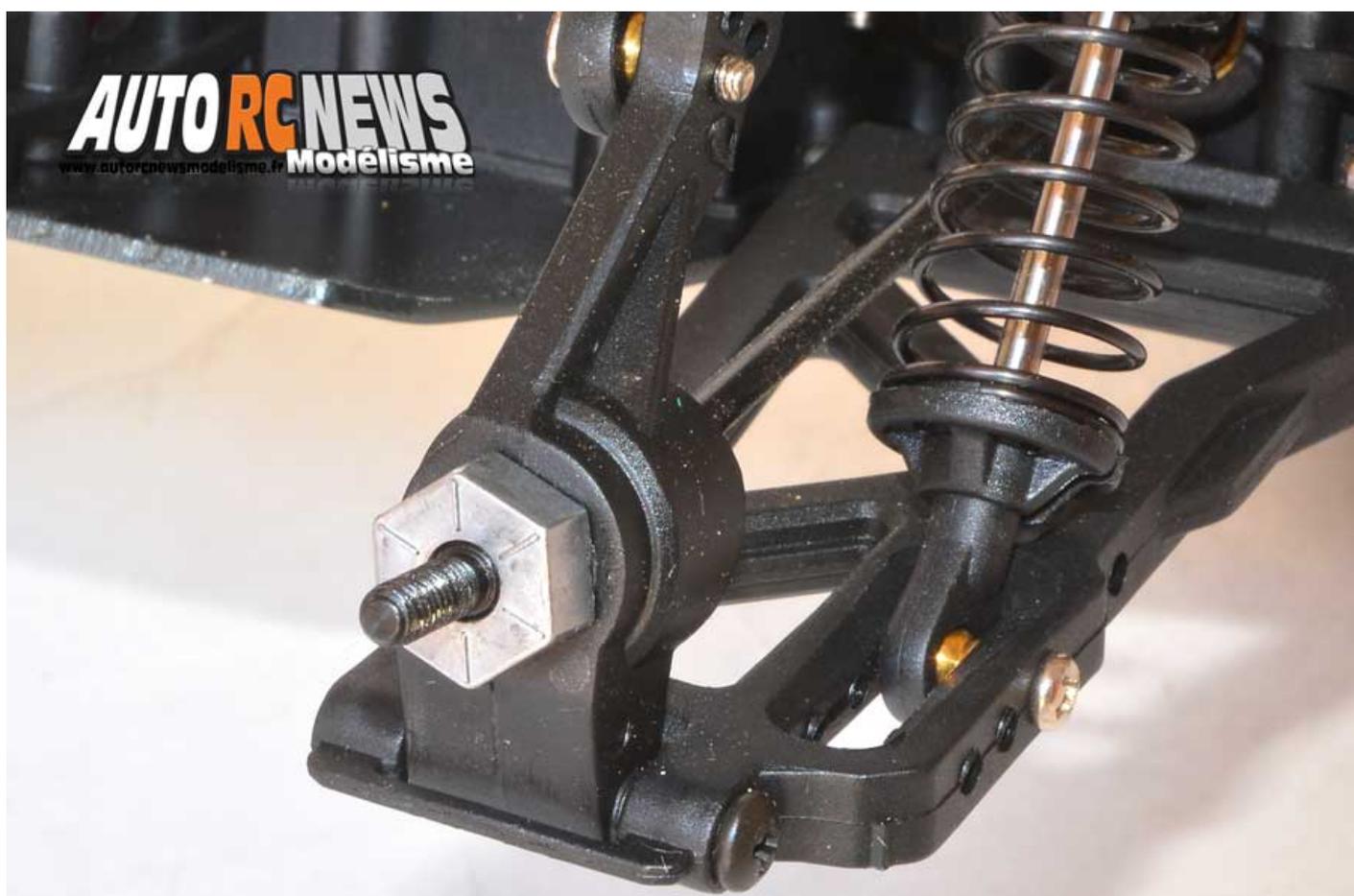
**Les bras de suspension comportent 3 ancrages pour modifier la position des amortisseurs.**



**Les fusées de roues sont également pourvues de roulements à billes, comme toute l'auto.**



**La transmission arrière fait appel à des cardans droits en acier à boules goupillées.**



**L'empattement restera figé par les valeurs attribuées d'origine. Les porte**

**fusées arrière étant fixes sur leurs axes respectifs.**



**Les amortisseurs arrière possèdent des dimensions similaires à ceux qui équipent le train avant.**

### **Motorisation/Transmission**

**MHDPro a revu sa copie en musclant quelque peu le Kansas Baja au niveau de l'électronique embarquée. Le plus gros changement qui saute aux yeux est caractérisé par la présence d'un nouveau contrôleur signé Hobbywing à bord de cette nouvelle version 2017. L'ancien contrôleur de 45 Ampères passe à la trappe. Il est remplacé par un modèle de 60 Ampères qui digérera bien mieux l'usage d'un accu Li-Po 3S avec cette auto. Le nouveau contrôleur Hobbywing est équipé d'un gros ventilateur intégré pour le refroidissement. Plus besoin de faire appel à un modèle additionnel pour rouler en 3S comme c'était le cas avec le modèle précédent. Le contrôleur est programmable. Il permet de faire appel ou non à la marche arrière ou au frein, puis de régler sur 4 modes le boost des accélérations pour que la voiture ait plus ou moins de pêche au démarrage et lors des reprises, ou encore d'ajuster la puissance du freinage sur 4 amplitudes. Un dispositif de protection thermique est également d'actualité contre les basses tensions, contre les surchauffes et contre la perte du signal de la radio et le blocage du moteur. Pour le reste, le Kansas Baja MHDpro BL est équipé d'un moteur brushless de 3560 Kv très puissant monté sur un support réglable en aluminium anodisé. Pour accéder au support en question, vous devrez impérativement ôter le carter de protection qui protège à la fois le pignon moteur et la couronne centrale. Sous le carter se trouve le slipper réglable qui permet de réguler le couple**

**moteur qui sera transmis aux roues.**



**Le Kansas Baja est disponible en 2 versions brushed et brushless. Cette dernière version reçoit un moteur de 3560 Kv très puissant monté sur un support réglable en aluminium anodisé.**



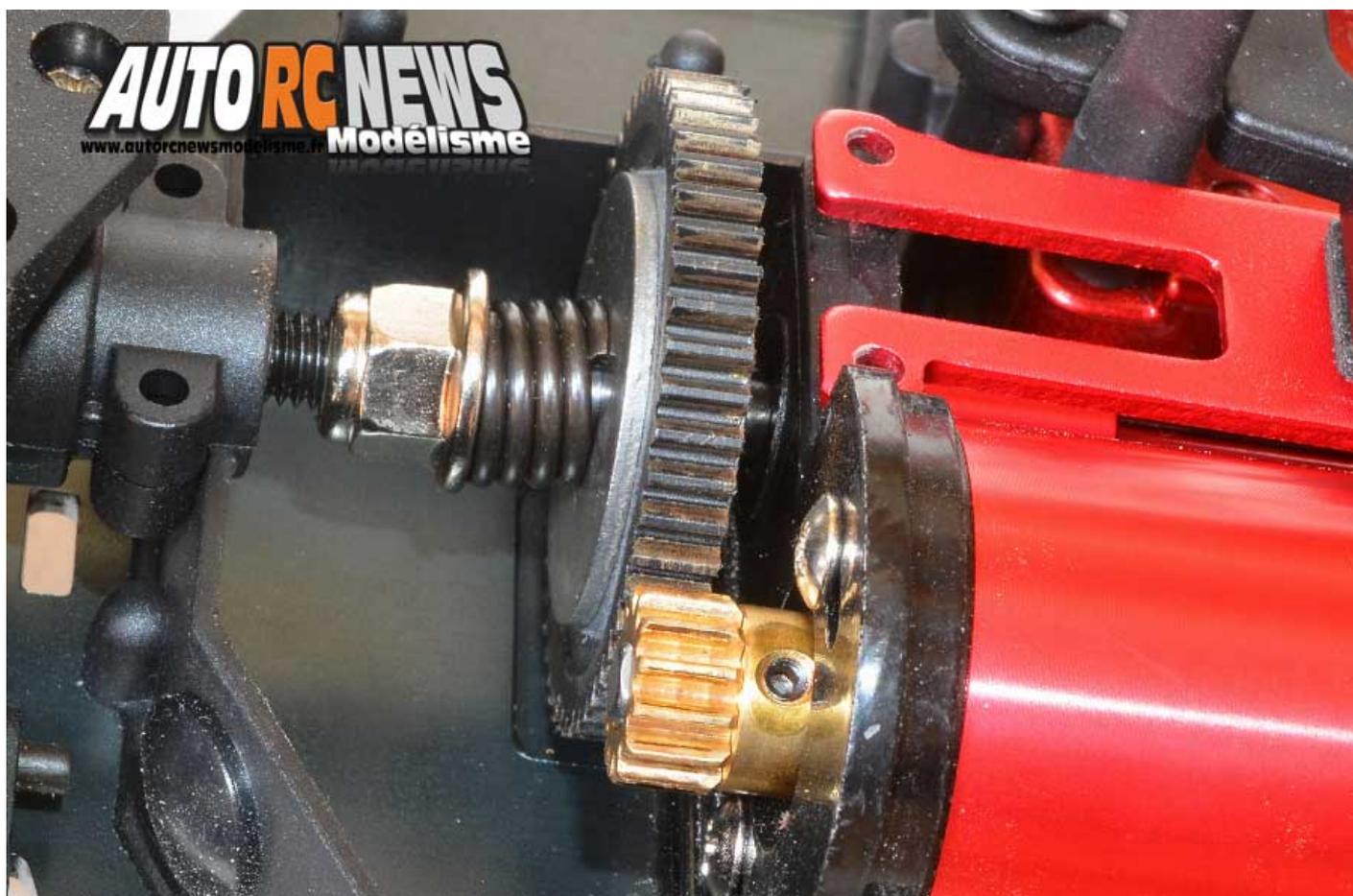
**Le nouveau contrôleur Hobbywing de 60 Ampères compatible Li-Po 2 et 3S pourra être programmé et possède un dispositif de protection thermique.**



**Ce minuscule bouton poussoir placé à côté de l'interrupteur permet de modifier les caractéristiques de base du contrôleur.**



**Un carter en nylon injecté protège la couronne centrale et le pignon moteur.**



**Sous le carter de transmission, on découvre un arbre rigide équipé d'un gros écrou. Il s'agit d'un slipper réglable qui permet de réguler la motricité.**

## **Equipement radio**

**Le Kansas Baja bénéficie d'une amélioration supplémentaire au niveau du compartiment qui abrite le récepteur. Celui-ci est à présent pourvu d'un joint en silicone qui le rend totalement étanche. La fermeture du boîtier est assurée par 4 vis cruciformes, alors que le modèle précédent comprenait des goupilles. De même, la position du support d'antenne a été décalée pour que celle-ci soit moins vulnérable. Le buggy accueille sinon sur son châssis un servo monté en position couchée à la direction. Il s'agit d'un servo étanche à pignons plastiques qui délivre 3 kilos de couple et qui est équipé d'un radiateur en aluminium pour favoriser un bon refroidissement. Le compartiment à accus s'attache les services de deux goupilles pour verrouiller un accu 2 ou 3S. Il possède des bords relevés qui empêcheront l'accu en question de se dérober lorsque la voiture évolue à haute vitesse dans des zones bosselées. L'émetteur qui vient se joindre à cette auto est un modèle 3 voies à volant en 2,4 Ghz MHD 3S. Léger et très ergonomique, celui-ci est livré avec un accu Li-Po extra plat de 3,7 volts de 800 mA. Et pour la recharge, cette MHD 3S intègre un dispositif moderne puisqu'elle peut être rechargée très simplement à partir d'un cordon USB sur votre ordinateur !**



**Une radio à volant en 2,4 Ghz 3 voies MHD 3S est fournie pour piloter l'auto.**





**La radio MHD 3S se recharge à partir d'une prise USB de votre ordinateur.**



**Le boîtier qui abrite le récepteur a été modifié lui aussi. Son capot de fermeture est désormais vissé et non plus clipsé.**



**Un joint en silicone rend le compartiment récepteur totalement étanche.**



**Pour mouvoir les roues avant, le Kansas Baja reçoit un servo de 3 kilos de couple à pignons plastiques équipé d'un radiateur en aluminium.**



Le logement destiné à l'accu possède des bords relevés qui le maintiendront bien en place quand l'auto évolue à vive allure.

### Essai

Nous démarrons ce test avec l'accus Li-Po 2S d'origine. Dès le départ, le Kansas Baja nous gratifie d'accélération franches, voire même un peu brutales qui témoignent de la vigueur du moteur placé sur le châssis. Sans se faire prier, l'auto atteint rapidement sa vitesse maximale et croise à une allure déjà soutenue. Le poids peu élevé de cette machine (2,3 kilos en ordre de marche pour ceux qui suivent) n'étant pas étranger à la bonne santé du bolide. Lors des relances, la puissance est déjà telle qu'il faut quand même s'appliquer un peu au volant et apprendre à bien doser les gaz pour conserver l'auto bien en ligne. Ainsi, comme avec une propulsion dont les seules roues arrière sont motrices, il est préférable, voire salutaire d'attendre que les roues directrices se trouvent bien droites avant de planter la sauce. Sinon, c'est un travers assuré qui vous guette, voire même un tête à queue si l'on s'est fait trop insistant sur la gâchette des gaz ! Bon certes, à ce stade, il est quand même bon de vous dire que la voiture manque de réglage. Pour améliorer le grip du train arrière, nous allons du reste procéder à quelques petits changements sur l'auto. Par exemple, nous modifierons la position des amortisseurs arrière pour les incliner davantage (ancrage le plus couché à privilégier sur le support et ancrage médian au niveau des bras de suspension). Toujours à l'arrière, nous ôterons un peu de carrossage aux roues pour redonner de l'adhérence dans les appuis. Après modifs, c'est sûr, il y a un léger mieux. Mais si comme nous, vous trouvez la voiture encore trop vive, nous vous conseillons d'opter pour la méthode plus radicale qui

consiste à desserrer un peu l'écrou du slipper qui est logé sur l'arbre de la transmission centrale. Cette opération nécessitera de démonter les 4 vis et les 3 goupilles qui maintiennent fixé le cache de protection de la couronne. Cette fois, le changement en piste ne tardera pas à se faire attendre. Le Kansas Baja se pilote plus facilement et il n'est plus nécessaire d'anticiper les réactions du train arrière pour ré-accélérer. Son terrain de chasse favori : le tout terrain ! Sur les petits chemins caillouteux ou escarpés, le Kansas Baja assure une cadence soutenue et se faufile à peu près n'importe où grâce à la maniabilité de son train avant. La suspension sautille un peu, mais rien de gênant.



La 2ème partie du test consistera à rouler dans les mêmes conditions, mais avec un accu Li-Po 3S de 3000 mA en 25C monté à bord. Bien que cet accu demeure encore raisonnable en terme de puissance, force est d'admettre que les performances n'ont alors plus rien de comparable ! Selon la nature du terrain, le Kansas Baja n'hésite pas maintenant à cabrer lors des remises de gaz. Et d'une manière plus générale, l'auto donne la sensation d'avoir sous le pied au moins 50% de puissance supplémentaire. Le châssis se comporte comme une vraie catapulte. A chaque pression sur la gâchette de l'émetteur, il extirpe les 4 roues du sol avec un léger patinage des roues. Les pneus ont d'ailleurs un peu de mal à suivre la cadence. La vitesse de pointe progresse dans des proportions analogues. Heureusement que l'on peut compter sur un freinage efficace et endurant pour stopper l'engin. Car le film se déroule en accéléré, et virages et obstacles s'enchaînent à une cadence infernale. Le passage en 3S s'adresse quoi qu'il en soit à des pilotes déjà confirmés car il nécessite quelques notions de pilotage pour bien maîtriser le châssis. Mais une fois bien assimilé la manière dont fonctionne cette auto, on se régale, et c'est là l'essentiel !



### On a aimé

- \_ La patate moteur même en 2S
- \_ Le caractère joueur de l'engin
- \_ Les réglages disponibles en série

### On a moins aimé

- \_ Servo de direction trop juste
- \_ Manque de grip des pneumatiques



### Fiche technique

**Marque : MHDPro**  
**Modèle : Kansas Baja RTR 1/10 BL**  
**Distributeur : MHDPro**  
**Usage : Loisir**  
**Propulsion : Electrique**  
**Moteur : brushless 3560 Kv**

**Contrôleur : 60 Ampères Hobbywing programmable et étanche**

**Echelle : 1/10ème**

**Châssis : Plaque en aluminium de 2,5 mm d'épaisseur**

**Transmission : 4 x 4 par cardans (droits à boules goupillées), entièrement sur roulements à billes**

**Différentiel : x 2 à pignons coniques + arbre rigide central**

**Radio : MHD 3S à volant en 2,4 GHz avec accu fourni**

**Présentation : RTR**