

AUTO RCM

N° 298
JUILLET 2006

5,50 €
France Metro



Tamiya
Dark Impact

XRay NT18T



Reportages

Exclusif !

Le TT 1/6 à Privas

Toutes les manches
de championnat
de France
et le Monster
Contest Tour

• Les options
du Kyosho Mini Inferno

• Le XRay XBB TQ



SCOOP !

**Kyosho Mini
Inferno GP 09**



HPI Hellfire

ISSN 0290-1536 • FRANCE METRO: 5,50 €
DOM SURF: 6,70 € • DOM AN: 8,40 €
ANT: 6,70 € • DEL: 6,70 € • AMB: 5,50 €
ITA: 6,70 € • LUX: 6,70 €
PORT CONT: 6,70 € CH: 10,20 FS

M 01004 - 298 - F: 5,50 €





X Ray NT 18T

PRÉSENTATION

Le NT18T est livrée en kit dans une petite boîte, on a le choix entre deux versions. Une version standard qui comprend le NT18T, la carrosserie, les pneus, le moteur et son échappement. Une seconde version, celle que nous vous présentons, qui comprend en plus l'électric pack. Ce pack se constitue de deux micros servos à pignons métal, et d'un pack d'accus de réception NiMH 4,8V 700 mAh.

Ces éléments étant parfaitement dimensionnés pour le NT18T, ils rendront le montage et l'utilisation plus aisés, inutile donc de s'en priver. Pour rouler il faudra se procurer un émetteur et un récepteur radio. Il est préférable que ce dernier soit de petite taille, mais ça n'est toutefois pas indispensable car on a la possibilité de loger un gros récepteur si on le positionne sur le servo de direction. Le carburant nécessaire est standard, du 16% semble être un bon choix, mais l'importateur RB nous a certifié qu'il était possible d'utili-

Magique !

X Ray nous concocte un super jouet avec ce micro Stadium Truck NT18T. Directement dans la lignée de la Ferrari NT18 que nous avons testé dans le numéro de février ce petit Monster Truck s'avère des plus prometteurs. 4 roues motrices, poids ultra léger et moteur maxi puissant, voilà un engin qui ne devrait pas nous décevoir.

liser du carburant à 25% de nitro. Je ne vous raconte pas les performances ! Pour démarrer le micro moteur, X Ray propose un tout petit banc de démarrage, le même que celui de la voiture de piste NT18. D'ailleurs, les réglages du banc sont identiques pour les deux modèles réduits. Mais il reste possible de démarrer l'auto avec un banc classique, la fente

pratiquée sous le châssis est suffisamment large pour laisser passer n'importe quelle roue de démarrage. Ensuite, il vous reste à acquérir de la peinture pour la carrosserie en Lexan, ainsi qu'une bonne dose de patience car cette micro voiture thermique est à monter de A à Z.

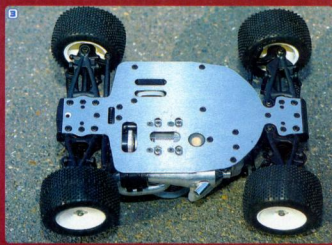
MONTAGE

La notice livrée avec le petit Stadium Truck est tout simplement parfaite. Le montage de la mécanique ne pose à proprement dit pas de trop problème. Les pièces plastiques sont correctement moulées, les pièces en métal bien usinées, et pour chaque étape correspond un sachet complet de pièces, avec la visserie. Nous avons eu quelques soucis avec la visserie de la NT18, mais le NT18T comporte plus de vis autotaraudeuses, et la chaleur aidant à ramollir le plastique, eh oui c'est enfin l'été, le vissage dans le plastique est moins problématique grâce au tournevis fourni. Bref, de ce côté là, le TT fait mieux que la piste. Le reste ne souffre d'aucun reproche, transmission, moteur, embrayage, radio... tout se monte facilement malgré la petite dimension des pièces, et on vient à bout de l'ensemble après tout de même 8 bonnes heures d'assemblage. Pour la carrosserie, ça ne change pas par rapport à la NT18, et il faudra s'armer de

patience car bien que le Stadium Truck soit plus large qu'une Ferrari, tout rentre au chausse pied. Bonne nouvelle, toutes les découpes sont moulées sur la carrosserie, ainsi on aura peu de problème pour faire passer au travers de la carrosserie la culasse moteur, le filtre à air, le bouchon de réservoir, et l'échappement. Seules les durites à carburant coïncident un peu, et élargissent légèrement le flanc gauche de la carrosserie car elles passent à côté de la culasse, et la culasse est proche de la carrosserie. Pour être parfait il faudrait à nouveau trancher un peu de Lexan au niveau de la vitre gauche.

TRANSMISSION

Le NT18T sort le grand jeu avec une transmission intégrale pourvue de deux différentiels à billes, réglables en dureté. Les deux différentiels sont d'ailleurs livrés prémontés, il faudra juste assurer leur serrage de façon à éviter de les faire patiner. Et cette vérification n'est pas superflue vue la puissance que délivre le petit moteur 0,8 cc. On accède au serrage des différentiels par une petite vis à l'intérieur d'une des deux noix de cardan. Pour ce qui est des roues, X Ray continue à faire confiance aux petits cardans homocinétiques tout plastique, ils ne poseront aucun problème de fiabilité durant l'essai. Chaque cellule renferme un couple conique en plastique, c'est un arbre en aluminium qui relie les deux cellules. Sur cet arbre figure la couronne principale, en acier traité s'il vous plaît, ainsi que le petit disque de frein en acier, lui-même pressé par



des plaques garnies de Ferodo. Toute la transmission est montée sur roulements à billes. Il y en a 26 en tout, et l'ensemble possède une très grande liberté de fonctionnement. Les jantes pleines sont pourvues de pneus à micro picots, moussés, dont la gomme se révèle assez tendre. L'embrayage est confié à deux jolies petites masselottes en aluminium maintenues par de petits ressort en épingle. La cloche d'embrayage est en acier monobloc, et de fort belle facture.

CHÂSSIS

Il est réalisé dans une plaque d'aluminium T6 de 1,5 mm d'épaisseur. Tous les passages des têtes de vis sont fraisés de façon à ce que rien ne dépasse. L'ensemble est assez rigide grâce à la plaque ajoutée qui sert au montage radio, et au renfort supérieur qui relie les deux cellules. La répartition des masses est idéale avec toute la radio à droite, le moteur et le réservoir étant situés à gauche. Le système de direction est confié à un renvoi central, monté sur roulements et fixé sur le renfort supérieur. Il commande directement les bras de direction. Le servo est monté en tête de servo, il est à déformation de bagues métal et ne souffre d'aucun jeu parasite.

- 1) Le train avant dispose d'une barre anti-roulis.
- 2) Le train arrière reprend les mêmes éléments que le train avant.
- 3) Rien ne dépasse du châssis en aluminium T6.



Notez la butée de direction.



Le pincement sera réglable en remplaçant cette bielle fixe.

Comme ça vous avez une idée de la taille !

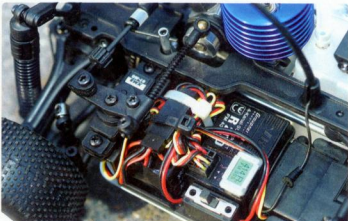


SUSPENSIONS

Le NT18T n'a rien à envier aux grands du côté des suspensions. X Ray a procédé à une réalisation sérieuse et rigoureuse qui repose sur des triangles inférieurs et supérieurs, montés sur des rotules en métal. Les débattements sont là, idem pour la rigidité, c'est tout bonnement parfait d'autant que tout est très libre, et sans jeu. On ne pourra pas régler le carrossage, et pour régler le pincement arrière il faudra passer par des biellettes option. Donc seul le pincement avant est réglable. En revanche, on trouve de petites barres anti roulis sur les deux trains roulants, elles participeront grandement au bon comportement routier du micro Truck. Les amortisseurs tout plastique sont de vrais hydrauliques à volume constant. Ils ne fuient absolument pas ce qui est une belle performance à cette échelle. Les arrières sont plus longs que les avant, tout comme les ressorts que nous avons tendance à trouver un peu souples d'origine. Mais l'essai nous prouvera que leur dureté est idéale. Bref, le résultat est une suspension correctement tarée et très onctueuse, comme un vrai TT !



Le servo de direction est couché.



Le montage radio demande une certaine attention pour tout faire rentrer.

RADIO

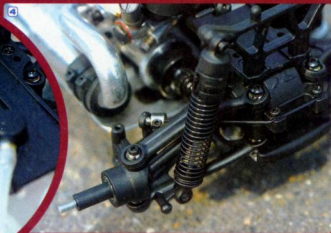
Toute la radio repose sur un support en plastique, lui-même vissé directement sur le châssis. La rigidité est ainsi améliorée, et les éléments radio sont à l'abri du carburant qui pourrait couler sur le châssis. Sur toute la partie droite on trouve donc, l'un derrière l'autre, le servo de direction, le récepteur, le pack d'accus, et le servo de gaz. Ce dernier est le seul à être monté à la verticale. Les commandes de frein et de gaz sont droites et directes, aucun point dur n'est à déplorer. Le pack d'accus est un NiMH 4,8V 700 mAh, tout petit, déjà câblé, il assurera une autonomie importante à la réception radio. La place laissée au récepteur est de 40x28 mm. Il faudra donc un petit récepteur, comme notre JR. Les gros récepteurs trouvent aussi leur place sur le servo de direction. La place disponible est alors de 40x50mm. Côté rangement des câbles on parvient à se débrouiller. Le châssis est pourvu d'ouvertures destinées au passage des câbles Rlsan du pack d'accus, rien ne frotte par le dessous, et cela permet de fixer le plus gros des fils. On apprécie l'interrupteur, même s'il fait « cheap », directement vissé au châssis, et



pièces bénéficie d'une haute qualité d'usinage, pas de limaille d'aluminium, pas de pièce à ébavurer. Le carter fait comme « les grands ». Il est renforcé et muni d'une bonne quantité d'ailettes. Le roulement interne est classique, le roulement avant n'est par contre pas étanche. Doté de trois transferts, on note une excellente finition interne, et un volume plutôt important des transferts. Le vilebrequin est classique, en acier, avec une admission de taille conséquente pour cette cylindrée. Le piston est en aluminium, les dimensions sont étonnantes tellement il est petit. La bielle, de couleur cuivre, ne comporte pas de bague, elle est monobloc et moulée dans un alliage spécial. La chemise est ABC, voilà un bon point pour la fiabilité dans le temps. On trouve trois lumières pour les transferts d'admission, classiques, et une grande pour l'échappement. La culasse est monobloc, anodisée bleu, c'est une jolie petite pièce qui reçoit une bougie standard. Le carburateur à tiroir, d'un diamètre de 4mm intègre les réglages de ralenti, de reprise, et de richesse. Son étanchéité avec le carter est assurée par un joint. Son fonctionnement est exempt de tout reproche, le boisseau coulisse sans point dur.

EN PISTE

On commence par régler la radio, ce qui nous permet de constater que les servos sont puissants et surtout très rapides malgré une alimentation en 4,8V. Les alimenter en 6V nous semble totalement superflu. Pour faire le plein du réservoir il faudra trouver un ustensile plus petit qu'une pipette classique, sous peine d'en renverser partout. Le démarrage de notre NT18 n'a posé absolument aucun problème, c'est de l'ordre du quart de tour. Il faut dire que nous avions le petit banc Hudy réalisé spécialement



à cet effet. Il nous a suffi d'un coup pour démarrer, et pourtant le moteur était neuf ! La roue du démarreur fait tourner le NT18 assez vite, au delà du régime de ralenti, c'est ce qui permet un amorçage très rapide du carburateur. La sonorité de l'échappement est aiguë mais pas désagréable du tout, en tout cas le niveau sonore n'est pas très élevé. Le bruit s'apparente à celui d'une grosse guêpe, gavée aux amphétamines, car plutôt nerveuse ! Du côté des réglages, il faut conserver un ralenti assez haut, et ne pas trop s'écarter des réglages d'origine car le NT18 demande une certaine finesse. La première accélération fait carrément décoller notre NT18 T, mais avec une grosse sensation de patinage excessif. Retour aux stands pour vérifier le serrage des différentiels, et pour leurs ajouter un bon demi tour de vis chacun. Pour le réglage des différentiels, il sera judicieux de régler l'avant un peu plus dur que l'arrière. Tout rentre dans l'ordre et voilà notre micro Stadium qui bondit littéralement. Les accélérations et la vitesse de pointe sont réellement très impressionnantes pour un véhicule de cette échelle. La voiture de piste NT18 réclamait une surface parfaitement lisse pour pouvoir être exploitée, le NT18 T se moque de tout et permet d'être « gaz » partout ! Les suspensions sont excellentes, les pneus également, et sur n'importe quelle surface goudronnée la stabilité est totale. Le NT18 T ne prend que très peu de roulis, la moricité est parfaite, le freinage est très progressif, la directivité est importante avec un peu de sousvirage à basse vitesse et un peu de sousvirage à haute vitesse, ce Stadium Truck se pilote au doigt et à l'œil malgré la puissance et les petites dimensions. Nous l'avons emmené sur une surface terreuse, pas trop défoncée bien sûr, et le même constat s'établit car les suspensions sont assez étonnantes, le NT18 T ne bronche pas, il est réellement subjugant ! La transmission extérieure tout métal ne craint pas les cailloux, c'est un autre bon point. Par contre, le petit Stadium est au ras du sol, et il se transforme très vite en ramasse poussière, malgré la

1/ La couronne principale est en acier.

2/ Les 4 cardans sont homocinétiques.

3/ Les amortisseurs hydrauliques sont époustouffants d'efficacité.

4/ Le demi train arrière.

5/ Le demi train avant.

X Ray NT 18T



carrosserie qui épouse assez bien les formes du châssis. Ne pas oublier donc de prévoir le pinceau de nettoyage en conséquence. Juste une remarque, monsieur X Ray, s'il te plaît, la prochaine fois tu nous fait un réservoir un tout petit peu plus

grand, parce que les minutes de pilotage aux commandes du NT18T, elles passent beaucoup trop vite.

Nous avons démarré facilement grâce au petit banc Hudy.



Autonomie

**Sensations de pilotage
Performances étonnantes
Moteur docile
Comportement routier
Exploitable partout
Fiabilité**

CONCLUSION

Ce micro Stadium regroupe tout ce que l'on peut attendre d'un modèle réduit de ce type, bonnes performances, moteur très docile, facilité de pilotage, et

possibilité d'évoluer sur un grand nombre de surfaces. C'est une vraie réussite. Bon, c'est pas le tout mais nous on y retourne, pas question de laisser refroidir le moteur !

Fiche technique

Echelle : 1/18 / Modèle : NT 18T / Marque : X Ray
Distributeur : RB / Présentation : en kit / Type : Loisir, compétition / Utilisation : TT et piste / Châssis : aluminium / Moteur fourni : oui, NT18 0,8cc / Transmission : 4x4 Cardans/Courroie : Cardans / Nb. De différentiels : 2 Type de différentiels : A billes / Radio fournie : non Amortisseurs : 4 hydrauliques / Temps de montage : 8 Heures