

# AUTO RCM

N° 298  
JUILLET 2006

5,50 €  
France Metro



**Tamiya**  
**Dark Impact**

## XRay NT18 T



### 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**



**Kyosho Mini  
Inferno GP 09**



**HPI Hellfire**

### SCOOP !

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 €



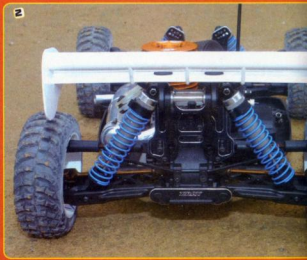
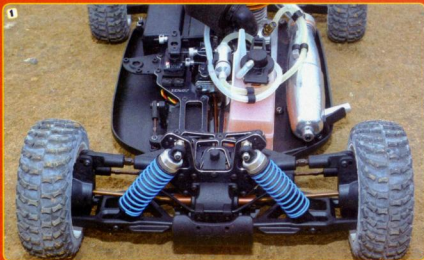
## Le kit de la moisson 2006



*Après plus d'une année d'existence du XB8 première génération, la firme Slovaque Xray a décidé pour le début de l'année 2006 de commercialiser la version TQ de son XB8. Cette version découle des modifications apportées par les pilotes du team, qui ont été testées et utilisées par Yannick Aigoïn, entre autre, pour décrocher la pole position lors du Championnat d'Europe 2005 à Reims (France), d'où le nom de «TQ» (Top Qualifier).*

### Qualité

Pour le moment, le Xray XB8 TQ est devenu une des références en matière de châssis 1/8 tout terrain. En effet, Yannick Aigoïn pour le Championnat de France A et Romain Soret pour le Championnat de France B commettent une véritable main mise dans la catégorie en remportant victoire sur victoire en championnat de France et pour Yannick le Grand Prix Efra. Le XB8 TQ fait également des étincelles dans biens d'autres pays où le succès se retrouve également au rendez-vous. La qualité Xray, qui est considérée par de nombreux modélistes comme la référence en matière de fabrication, est encore une fois au rendez-vous sur le XB8 TQ. On sent l'attention du détail sur chaque pièce, et on imagine





# YX88 TQ

facilement les heures de réflexion et de dessin qui se cachent derrière un tel kit. L'innovation n'est peut être pas flagrante pour les personnes qui partent du principe que tous les châssis sont les mêmes, mais l'œil averti reconnaît les subtilités propres à chaque voiture et qui sont autant de différences primordiales entre deux véhicules. En effet, innover de façon spectaculaire dans une catégorie où toutes les solutions ont été essayées et dont les meilleures sont connues et reconnues par tous, n'est pas chose aisée, et ce sont bel et bien dans les détails que l'on peut déceler des nouveautés sur un châssis somme toute relativement classique.

## Les plus du kit

Le kit dispose de pièces redessinées, qui ont une importance particulière sur le comportement de l'auto, il s'agit des supports d'amortisseurs avant et arrière, des supports d'axes de bras de suspension, des renforts de châssis, de la cloche, de la couronne, du volant moteur, des masselottes d'embrayage, de la platine radio, de la platine supérieure de cellule centrale, de la platine supérieure de cellule avant, des pistons d'amortisseurs, du sauve servo et des bras de suspension. Il s'agit donc d'une nouvelle voiture, dont les pièces sont 100% compatibles avec la version précédente. Il existe d'ailleurs des kits de transformation «TQ» afin de faire évoluer tout votre XB8 de première génération en version TQ.

Le nouveau support d'amortisseurs arrière : Le nouveau support d'amortisseurs arrière permet d'avoir le débattement de suspension maxi quelle que soit la position de l'amortisseur sur le triangle, par le déplacement des ancrages vers le haut. Ensuite, il y a de nouveaux ancrages pour les tirants supérieurs qui permettent d'avoir une bonne



## Fiche technique : Echelle : 1/8 - Modèle : XB 8 TQ

**Marque : X Ray - Distributeur : RB - Présentation : en kit**

**Type : compétition - Utilisation : TT - Châssis : aluminium**

**Moteur fourni : non - Transmission : 4x4**

**Cardans/Courroie : Cardans - Nb. De différentiels : 3**

**Type de différentiels : A pignons - Radio fournie : non**

**Amortisseurs : Hydrauliques - Temps de montage : 10 Heures**

prise de carrossage, quel que soit le centre de roulis choisi.

La cale d'anti-cabrage arrière : La cale d'anti-cabrage arrière permet d'augmenter l'angle d'anti-cabrage, qui agit sur plusieurs choses. Tout d'abord, le passage dans les trous et sur les bosses se trouve amélioré. Ensuite, la voiture se plante moins sur le train arrière à l'accélération, ce qui avait tendance à dégrader fortement l'équilibre du châssis. La nouvelle cale permet aussi d'avancer les triangles arrière, et d'augmenter l'angle des cardans, ce qui procure une meilleure motricité.

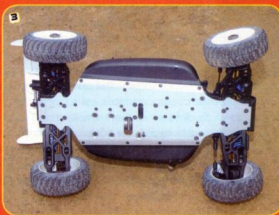
La nouvelle cale de pincement : elle permet aussi d'ajouter de l'anti-cabrage, tout en évitant

tant que le triangle touche la noix de sortie de différentiel.

La cale de triangle supérieure avant : elle est en aluminium donc plus fiable, elle permet d'avoir les triangles inférieurs et supérieurs parallèles avec la nouvelle cale d'anti-plongée. Ce parallélisme est indispensable avec un train avant sur étrier.

La nouvelle cale d'anti-plongée : elle apporte tout d'abord un angle d'anti-plongée accru, ce qui rend le buggy beaucoup plus stable au lâché de gaz, dans le passage dans les trous et sur les bosses. Cette nouvelle cale permet aussi de compenser la perte d'emplacement au niveau du train arrière. (Propos recueillis de Yannick ALGOIN).

**1/** Le train avant de l'XB8, nouveaux triangles, nouveaux supports d'amortisseurs, nouvelles sorties de différentiel, que de nouvelles options directement disponibles de boîte. **2/** Le train arrière de l'XB8, idem qu'à l'avant. **3/** Le châssis de cette belle production est identique aux versions précédentes en aluminium T6 7075 pliées sous la cellule avant et l'ensemble des vis est à têtes fraisées de types BTR. **4/** Afin de réaliser notre essai, la motorisation sera confiée au dernier moteur R & B S7, arrive dans nos locaux. Il est couplé à sa ligne d'échappement la fine, nous les passes durits fournies dans le kit pour réaliser un passage de durit parfait. **5/** Nouvelle platine renfort de cellule avant, nouveau rigidificateur de cellule le tout en aluminium anodisé noir et chantreiner couleur alu, c'est beau, ça en jette et c'est très luxueux.

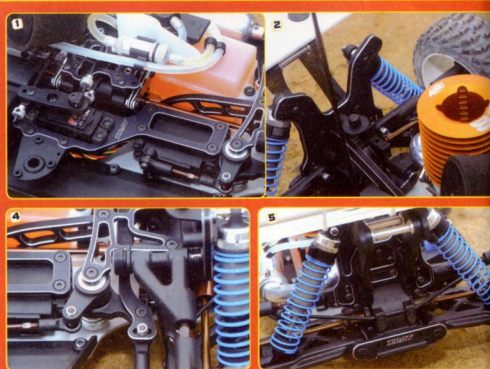


## La boîte

En premier lieu, on ouvre la boîte du Xray XB8-TQ, sur laquelle le buggy est bien mis en valeur et dont les caractéristiques principales sont présentées. Sur les côtés, nous trouvons des détails au sujet du châssis slovaque ainsi que des arguments bien sentis pour convaincre les derniers sceptiques ! La notice principale, du XB8, qui contient la majorité des étapes de montage du XB8 qu'il faudra mixer avec celle de la version TQ. Chaque étape est parfaitement détaillée, les vis et pièces métalliques principales sont présentées en taille réelle pour permettre de vérifier que l'on ne se trompe pas de taille ou de pièce. La notice secondaire «TQ», qui contient les étapes qui diffèrent de la version XB8 originale. Les étapes présentes dans cette notice remplacent celles qui comportent le même numéro dans la notice principale. Comme toujours chez Xray, nous recevons une tonne de lecture pour nos longues soirées d'hiver. En effet, en plus de l'incontournable notice de montage, nous recevons : 1 livret d'explications supplémentaires, propre à la version TQ du XB8. 1 certificat d'authenticité de Xray, 1 feuillet explicatif sur la façon et les avantages de s'enregistrer sur le site Xray, 1 page A3 recto / verso avec la liste de toutes les pièces du XB8 ainsi qu'un éclaté complet du XB8 TQ. 2 feuilles de réglage vierges. 2 feuilles de réglages de base, une pour circuit de type européen et l'autre pour circuit de type américain. 1 catalogue Hudy, et un dépliant pour chacun des modèles fabriqués par Xray.

## Le montage du Xray XB8 TQ

L'assemblage d'un kit Xray est pour moi un véritable plaisir, tant les éléments sont parfaitement réalisés et s'assemblent sans difficulté. Le montage de cet XB8 TQ ne m'a pas déçu, j'ai éprouvé le même plaisir de montage que pour certaines productions nipponne qui étaient référence en la matière, aucune surprise à signaler. Il faudra cependant porter une grande attention au vissage des cellules sur le châssis, des chapes sur les amortisseurs et des biellettes, les efforts sur les pièces sont très importants et Xray s'est adapté au niveau de la tenue des plastiques en durcissant ces derniers. Ainsi, il n'est vraiment pas facile, voire même difficile, de visser les biellettes dans les chapes d'amortisseurs et les vis de châssis dans les cellules. A noter, dans le kit la présence d'une clé de roue, d'une clé plate pour les différents écrous, un filtre à air de bonne facture, un filtre à essence, de la durite en suffisance, autant de détails dont la présence fait plaisir, puisqu'il n'est pas nécessaire



de se les procurer à part. Font également partie du kit des jantes, dont la qualité n'est pas un souci, mais pas de pneus ni d'inserts, Xray laissant le choix à l'utilisateur des gomme qu'il désire monter. Les couronnes métalliques traitées sont usinées au niveau de la portée destinée à accueillir le roulement à billes. Les corps de différentiel en plastique fibré très dur, disposent d'un insert usiné au niveau du roulement à billes. A l'intérieur des planétaires et des satellites, un joint se charge d'étanchéifier le différentiel au niveau des noix de cardan. Dans la version TQ, ces joints sont à retirer pour assurer une bonne liberté de fonctionnement des différentiels. L'huile fournie dans le kit est de la 7000 pour l'avant et le central, et de la 1000 pour l'arrière. Ne pas oublier de mettre du frein filet sur la vis rendant le cardan homocinétique solidaire du couple conique. Xray fournit six pistons différents, de diamètre de trou différent, ainsi que des pistons aux trous coniques. L'huile fournie dans le kit est de la 350. L'installation des éléments radio constitue la dernière étape du montage du XB8 TQ. Les supports de servos ainsi que les divers palonniers sont prévus pour des servos de taille standard de toutes les marques : Futaba, Ko Propo, Hitec, JR Propo, Sanwa ainsi que tous leurs dérivés et correspondances. Les supports de servo de direction se fixent simplement à la platine par quatre vis. Les câbles du servo de direction sont guidés par une petite plaquette, qui empêche ces derniers de venir frotter contre le disque du frein avant, ou pire, de se prendre dans le mouvement de la transmission. Ne pas oublier de placer les petits silent blocs en caoutchouc, qui peuvent s'avérer salvateurs pour vos servo. Le câble du servo

de direction est guidé contre le servo des gaz par un petit ergot moulé avec le support de puce. La biellette de direction, de facture identique à ses consœurs, se fixe sur le palonnier fourni dans le kit, adapté au servo choisi. La direction semble très libre et surtout précise, avec juste ce qu'il faut de jeu. La tringlerie des gaz est simple et directe, avec ressort de rappel pour le carburateur. La tringlerie des freins suit le même concept direct et simple. La aussi, des mollettes de réglage permettent d'adapter à son pilotage les freins avant et arrière de manière indépendante. A noter la présence d'un filtre à essence de très bonne qualité, lui aussi fourni. Les petits clips à durite, maintenant deux tubes entre eux, sont également fournis par Xray dans le kit du XB8 TQ.

## Essai du Xray XB8 TQ

Une fois tout monté le plus agréablement comme. Il s'agit de l'essai proprement dit de la voiture. Le maître de mot de chez R & B est de rouler strictement d'origine. C'est donc avec tous les produits de la boîte que j'ai posé la voiture sur la piste du club de Clamart ARC 14 qui nous a fait la gentillesse de nous ouvrir leurs portes pour cet essai. Pour motoriser notre XB8 TQ, la société R & B nous a confié le nouveau S7, référencé 1005, après un rodage très gras de ce moteur sur le banc, je commence par plusieurs tours de roues afin de roder la mécanique qui n'en a pas réellement besoin vu que tout est libre, au fur et à mesure de la progression sur la piste je referme le moteur pour obtenir des réglages proche des conditions maximale d'utilisation. Après encore trois pleins le moteur commence à se libérer un peu et donne grande satis-