

R/C

RACING CARS

www.rcmodelisme.net

Actu :

TT 1/10, piste 1/10, piste 1/8, TT 1/8, etc...



**ET toujours les fiches
R/C Astuces !**



Futaba 3 GR

Audi A4 Carson

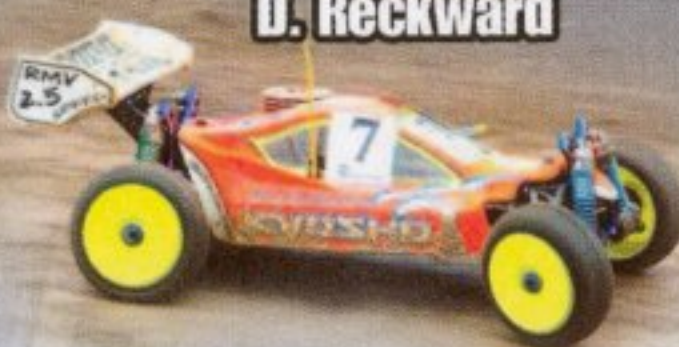


**Kyosho MP777
D. Reckward**

Tamiya Ford F350



Cen Genesis GST 7-7



Thunder Tiger AT-10

Xray T2R



T2M Pirate RS3



Tamiya Tamtech Gear



Déc. 2006 N°154 - 5,90€

M 02156 - 154 - F: 5,90 €



Apparue en fin de saison dernière, l'X Ray T2 allait rapidement s'imposer comme l'un des châssis les plus compétitifs de sa catégorie. Ceci grâce, notamment, à une architecture pour le moins innovante qui vaudra au fabricant slovaque de monter sur la troisième marche du podium lors des derniers championnats du monde ; une architecture aujourd'hui déclinée en version « Raycer », importée par RB et qui s'adressera ainsi parfaitement aux pilotes d'acquiescer un modèle Touring compétitif pour un prix de vente bien inférieur à ce qui se fait traditionnellement en la matière grâce, notamment, à un rapport qualité/prix pour le moins attractif, comme nous allons pouvoir le constater ici...

Présentation

La qualité : voici, en effet, un mot qui tient tout particulièrement au cœur du fabricant slovaque que ce soit tant au niveau de la conception que de la fabrication des pièces, comme nous pourrions le constater par la suite. Le packaging a, lui aussi, fait l'objet d'un soin tout particulier avec un design pour le moins attrayant. À l'intérieur, toutes les pièces sont emballées dans des petits sachets en plastique qu'il suffira d'ouvrir au fur et à mesure que le montage avancera. Et force est de constater alors que l'équipement se veut de haute tenue.

Citons ainsi, de manière non exhaustive, la présence d'une transmission et d'une direction montées sur roulements à billes, un large pare-chocs en mousse (toujours très utile en cas de collisions et autres désagréments), sans oublier aussi, des amortisseurs à corps filetés, de superbes cellules... ; l'acquisition de l'équipement électronique et de la carrosserie demeurant à la libre appréciation de ses futurs acquéreurs. Seuls signes distinctifs à ce niveau, le kit ne comprend pas de jantes, comme cela était le cas avec la T2 première du nom. Même chose en ce qui concerne le

TEST PISTE 1/10^{ÈME} ELECTRIQUE

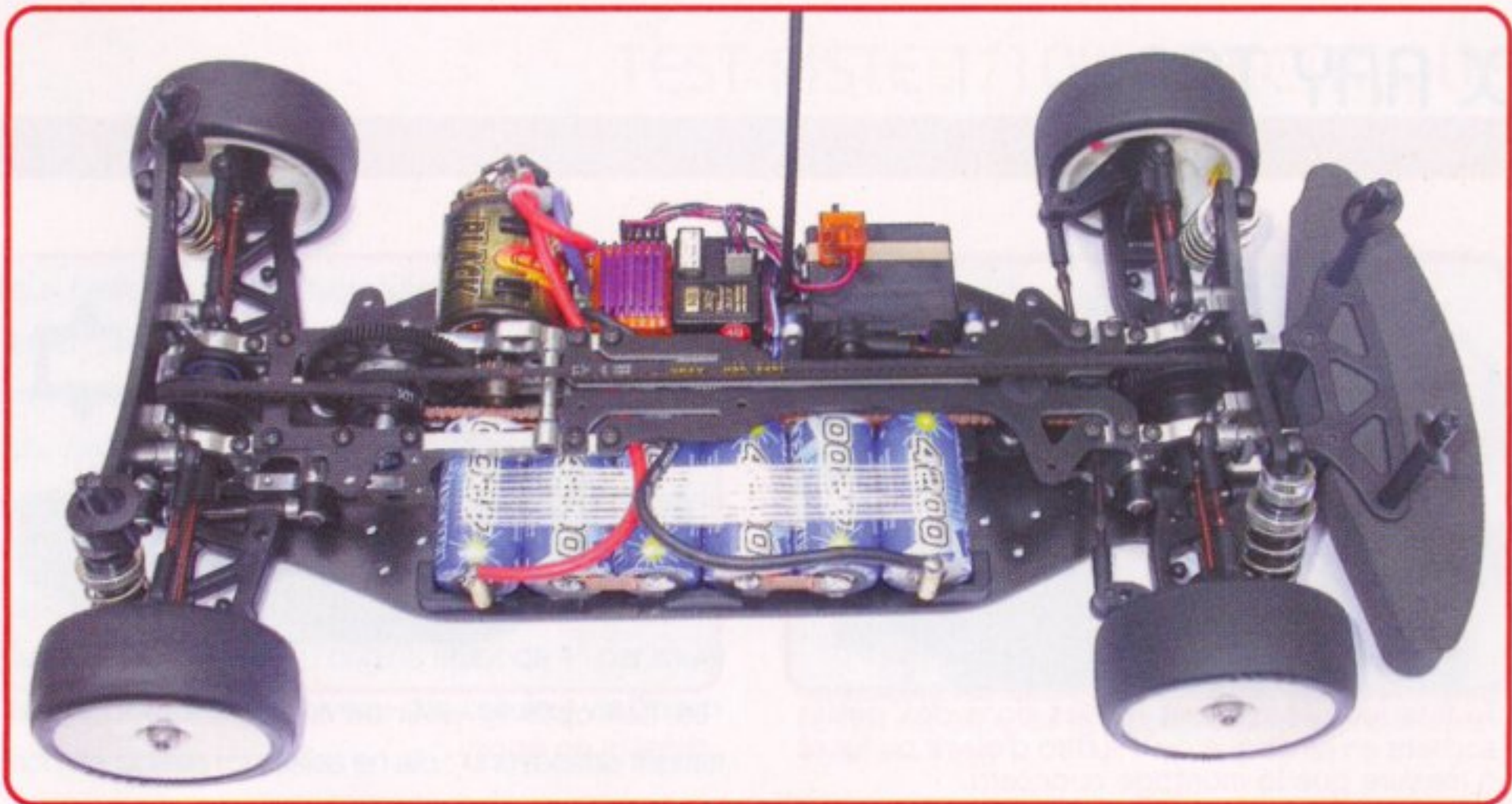
« UNE VÉRITABLE RÉUSSITE ! »



Multi'Diff. Celui-ci a été ici remplacé par un différentiel. Exit aussi le châssis en carbone. Ce dernier a été délaissé au profit d'un modèle en époxy. Celui-là est livré légèrement pré-monté, les cellules avant et arrière ayant été préalablement installées. Enfin, comme il est de coutume chez X Ray, la T2R est livrée accompagnée d'une documentation pour le moins fournie comprenant, notamment, un astucieux « Set-Up Book », ainsi que deux fiches de réglages ; à quoi, il conviendra d'adjoindre aussi une magnifique planche d'autocollants (en fait la même que celle apparue avec la T2 première du nom).

Le montage

Rien à signaler ici si ce n'est une facilité de montage tout simplement déconcertante; il faut dire, en



Reposant sur une architecture empruntée à la T2 première du nom, la T2R offrira un rapport qualité/prix pour le moins attractif en faisant preuve d'un réel potentiel lors de notre essai routier.



Le packaging arbore un design pour le moins attrayant comme vous pourrez le constater sur cette photo.

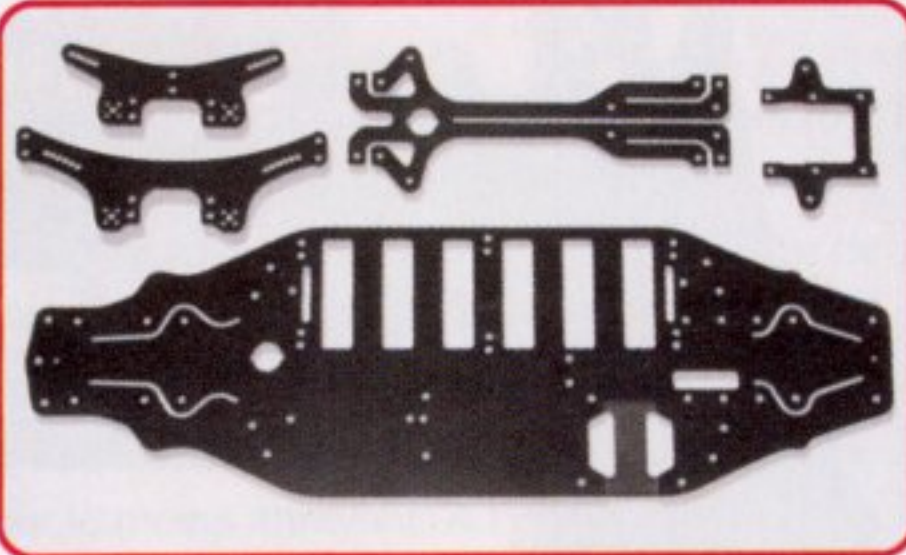
La T2R est livrée accompagnée d'une documentation pour le moins fournie, dont une magnifique notice agrémentée de larges reprographies qui vous guideront parfaitement au travers des différentes étapes du montage.

Inclus dans le kit, ce petit set d'outillage comprenant l'huile pour les amortisseurs, une dé de réglage pour les biellettes et de la graisse pour les différentiels.

Le châssis est livré légèrement pré-monté ; les cellules avant et arrière ayant été préalablement installées.



Toutes les pièces sont livrées dans des petits sachets en plastique qu'il suffira d'ouvrir au fur et à mesure que le montage avancera.



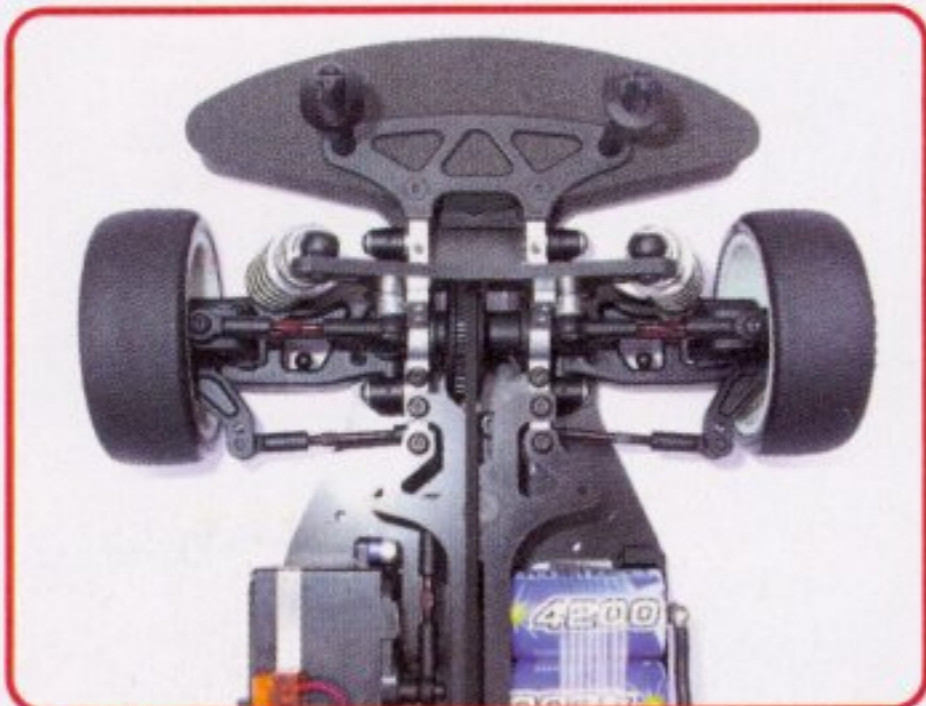
La T2R opte ici pour un ensemble platines + châssis en époxy.



Ce sachet supplémentaire contient quelques vis de rechange ainsi que des rondelles de différentes épaisseurs ; ceci afin de jouer, notamment, sur l'angle de pincement arrière.



La couronne principale de transmission est livrée en version « Hard », gage d'une rigidité optimum.



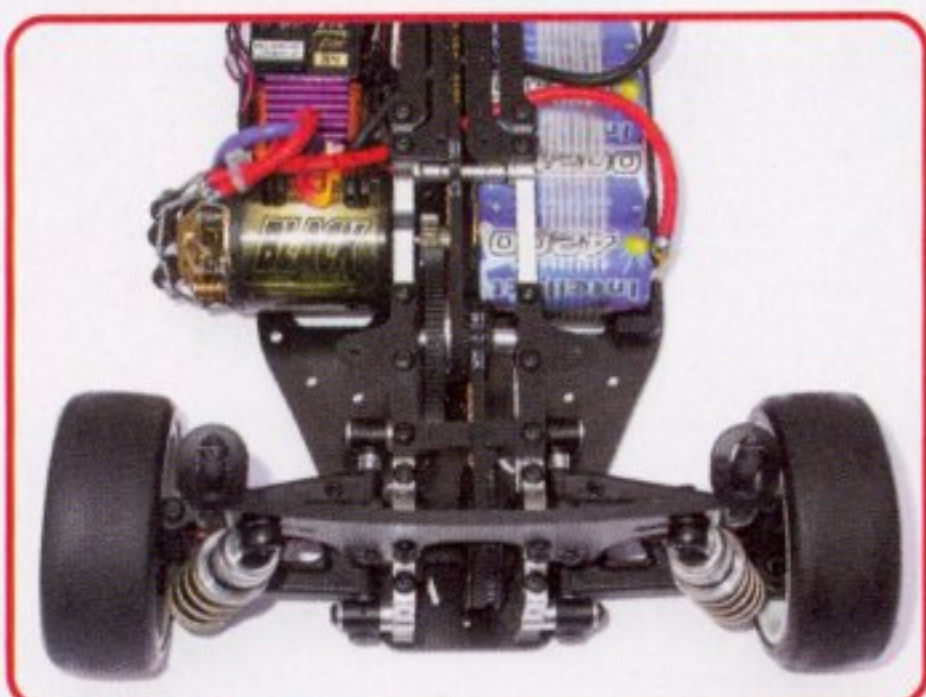
Le train avant.



Les cardans sont en tous identiques à ceux de la T2 ; notez la présence à leurs extrémités de petits blades en plastique.



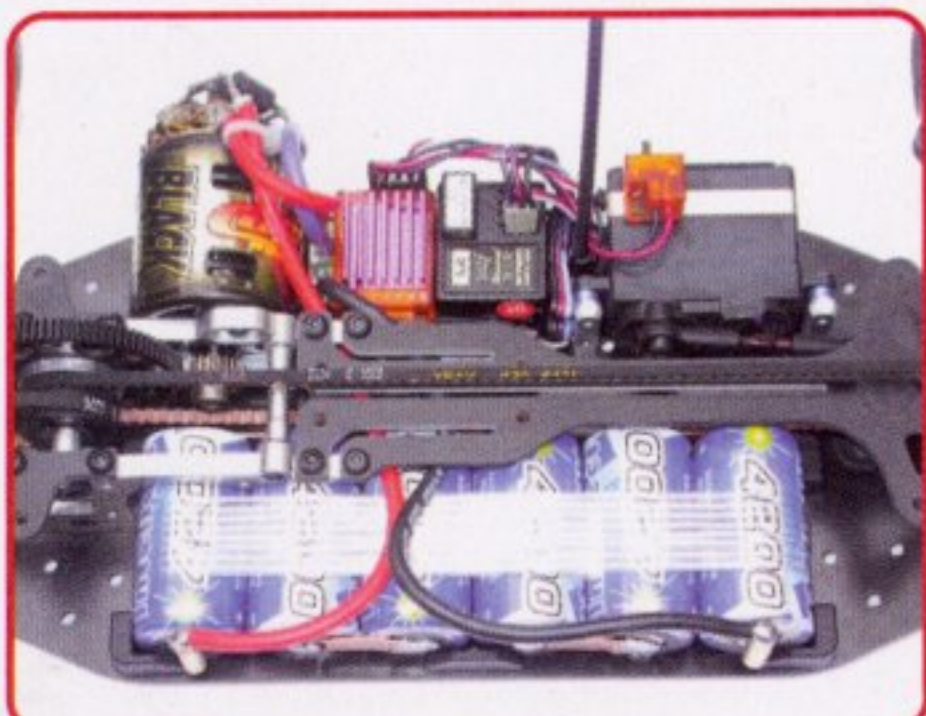
La transmission est intégralement montée sur roulements à billes.



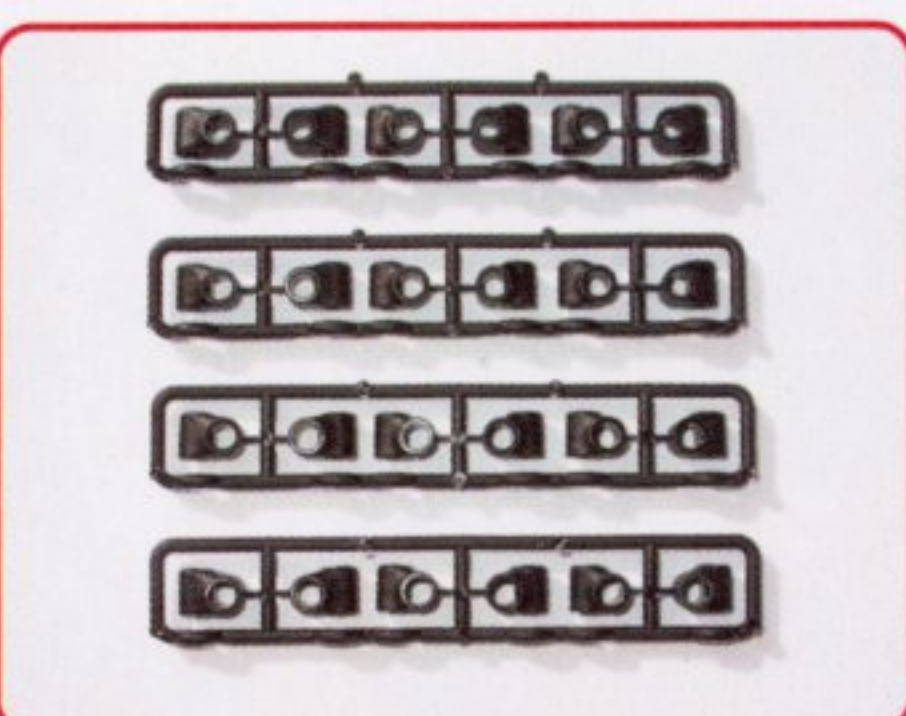
Le train arrière.



Contrairement à la T2 première du nom, le dernier-né slovaque opte ici pour des hexagones de roues en plastique.



La répartition des masses ne dérogera en rien à celle découverte sur la T2.



Ces petites cales permettront de jouer sur la hauteur des centres de roulis avant et arrière.

effet, que la réputation du fabricant slovaque n'est plus à faire en la matière. Le conditionnement des pièces joint à la qualité de leur fabrication facilitera ainsi grandement l'opération. Sans oublier aussi, l'extraordinaire lisibilité de la notice qui, à force de larges reprographies en couleurs, vous guidera parfaitement au travers des différentes étapes ; une notice, précisons-le, identique à celle de la T2, X Ray ayant pour l'occasion joint un petit fascicule relatant les spécificités du dernier-né slovaque. Que du bonheur, donc...

Autoscopie

Nous vous le disions précédemment, l'X Ray T2R repose sur une architecture identique à celle découverte sur la T2 première du nom, la différence essentielle résidant ici dans un choix des matériaux quelque peu distinct, principalement, au niveau du châssis...

Le châssis : Exit, en effet, le magnifique châssis en carbone de la T2. Ce dernier sera ici remplacé par un ensemble châssis et platines supérieures en époxy de 2,5 millimètres d'épaisseur. La répartition des masses, quant à elle, ne dérogera en rien à celle découverte sur la T2. Le pack d'accus, toujours en configuration US, viendra ainsi se greffer sur le flanc droit du châssis et sera maintenu dans ses logements à l'aide de scotch armé : une méthode aujourd'hui largement usitée et qui évitera au châssis de « tweaker ». Six petites pièces plastiques éviteront, pour leur part, que le pack ne vienne bouger latéralement. Le reste de l'électronique, à savoir : le servo de direction, le récepteur et le variateur électronique, s'installera, quant à elle, sur le côté gauche du châssis, juste devant le moteur. Autre point commun avec son aïeule, le châssis de la T2R en reprend aussi la « Multi-Flex Technology ». Il suffira dès lors de retirer (ou, au contraire, d'ajouter) des vis préalablement déterminées et servant à relier les platines supérieures et le châssis aux cellules pour jouer sur la flexibilité de ce dernier. Vous pourrez dès lors passer d'un châssis rigide à celui d'un châssis medium ou souple et ceci, sans avoir besoin de le remplacer ! Sur la piste, la « Multi-Flex Technologie » se concrétisera par une tenue de route optimum et ce quelles que soient les conditions d'accroche.

La transmission : Reposant sur une architecture en grande partie empruntée à celle de la T2 première du nom, la transmission du dernier-né slovaque opte pour deux courroies étroites reliant chacun des trains roulants à l'axe de transmission principal ; un axe qui recevra d'origine une couronne 48 DP « Hard » garantissant ainsi une rigidité optimum. Côté roues, la T2R est équipée des mêmes cardans que son aïeule et recevront, à leurs extrémités, quatre petits blades en plastique évitant ainsi tout risque d'usure prématurée au niveau des sorties de différentiels. Seul point distinctif à ce niveau, les hexagones en alu qui équi-

pent la T2 ont été remplacés ici par des modèles en plastique. Mais revenons-en maintenant aux différentiels. Nous vous le disions en préambule, la T2R reçoit d'origine deux différentiels. Exit donc le Multi'Diff présent d'origine sur le train avant de la T2. Montés sur roulements à billes (comme l'ensemble de la transmission d'ailleurs), les différentiels de la T2R ont subi quelques petites modifications au niveau de leur design. La principale d'entre elles réside indéniablement dans la présence, ici, de sorties en plastique, ce qui, d'un point de vue pratique, permettra de diminuer encore un peu plus les masses en rotation. Leur comportement dans le temps ne souffrira, pour leur part, d'aucune critique et se montreront tout aussi constants que leurs homologues en alu, comme nous pourrons le constater lors de l'essai routier.

L'amortissement : Statu quo en la matière puisque l'amortissement de la T2R est une copie intégrale de celui équipant de la T2 première du nom ; exception faite, toutefois, des supports d'amortisseurs, ici en époxy. Autre point distinctif, leur découpe se veut désormais un peu plus large au niveau de l'ancrage de la biellette de carrossage. D'égale longueur à l'avant et à l'arrière, les combinés de la T2R demeurent équipés de corps filetés en plastique, ce qui, à l'usage, permettra de régler la garde au sol en un simple tour de main. A l'intérieur, nous retrouverons aussi, logées au dessus des coupelles en silicone, quatre petites mousses qui permettront de jouer sur le « rebound ». Les pistons, pour leur part, restent disponibles dans le kit en deux configurations différentes : réglables ou non de l'extérieur. Il suffira dans ce premier cas de tourner l'axe d'amortisseur dans son corps jusqu'à obtenir le compromis recherché (de un à quatre trous), le petit plat effectué sur chaque axe assurant un parfait maintien du piston. Apparus sur la T2 première du nom, les ressorts Silver (pour l'avant) et Gold (pour l'arrière) sont bien sûr ici présents.

Les trains roulants : Ici aussi, aucune modification majeure au regard de ce que nous avons découvert sur la T2 première génération. Les trains roulants de la T2R sont, en effet, en tous points identiques à ceux de son aïeule et disposent, à ce titre, de quatre triangles inférieurs en dureté « Hard », gage d'une meilleure rigidité. Ces derniers se grefferont à même les cellules via une petite pièce métallique qui viendra s'insérer dans une cale en plastique. Ces cales, disponibles dans le kit en trois modèles différents, permettront de jouer sur la hauteur des centres de roulis avant et arrière, ainsi que sur les angles d'anti-plongée (à l'avant) et d'anti-cabrage (à l'arrière). Le train avant, pour sa part, opte toujours pour un couple fusée/étrier qu'il conviendra, le cas échéant, de remplacer par les modèles existant en options pour modifier la chasse (0°/2° et 6°, 4° étant la valeur d'origine). Le carrossage, quant à lui, demeure réglable grâce

aux biellettes à pas inversé équipant les trains roulants ; des biellettes à l'extrémité desquelles, nous retrouverons aussi une petite pièce cylindrique en alu dont le positionnement permettra de jouer sur le centre de roulis. Pas de changement non plus au niveau du train arrière où l'angle de pincement demeurera réglage « Out-board » (i.e au niveau des fusées, les modèles d'origine étant de 1° par roue) et « In-Board » (i.e au niveau des cellules) via l'insertion de petites rondelles en alu : une recette reprise aussi au niveau des réglages des voies (avant et arrière), ainsi que de l'empattement.

L'essai

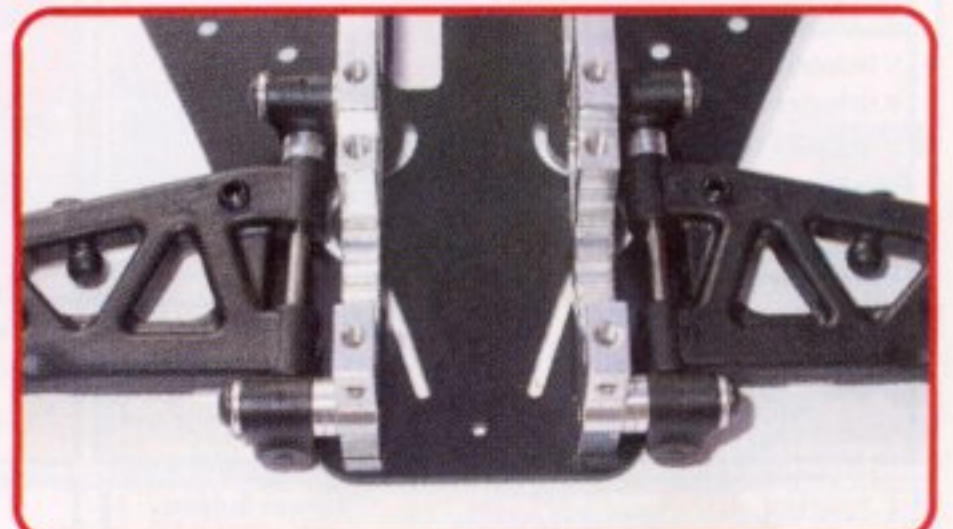
Avant tout, petit passage par le « Dressing-Room ». Notre T2R recevra à cette occasion un équipement digne de ce qui se fait de mieux en matière de compétition. Les pneus, pour leur part, seront identiques à ceux utilisés en championnat de France Supersport. Ces précisions étant faites, direction maintenant notre piste d'essai. L'heure est, en effet, venue de faire procéder à notre T2R ses premiers tours de roues. Et force est de constater que le dernier-né slovaque se montrera pour le moins à son aise sur une piste pourtant réputée pour son exigence. Notre châssis fera ainsi preuve d'une aisance pour le moins déconcertante avec un train arrière littéralement rivé au sol. Le train avant, quant à lui, ne montra aucune difficulté majeure et s'inscrira par conséquent parfaitement dans les parties sinueuses du tracé, garantissant ainsi des vitesses de passage pour le moins exemplaires et ce, malgré un léger sous-virage en sortie de courbe ; un phénomène lié naturellement à la présence, d'origine, d'un différentiel sur le train avant. Mais rassurez-vous, rien de réellement pénalisant ; du moins pas assez pour que cela ait un réel impact sur le chrono comme nous le verrons par la suite. La transmission, pour sa part, respire la joie de vivre et fera preuve d'une liberté exceptionnelle, gage d'un rendement optimum avec, notamment, une vitesse de pointe et des relances hallucinantes. Fin de la session, l'heure est désormais au bilan. Aucun doute, notre X Ray T2R aura su faire preuve d'un réel potentiel : facile à piloter, elle se sera montrée pour autant très rapide avec un « Set-Up » resté très proche de celui prodigué par la fiche de réglages fournie dans le kit. Et les temps au tours effectués au cours de cet essai confirmeront amplement notre sentiment, gage que le dernier-né slovaque constitue indéniablement le choix idéal pour ceux qui seraient intéressés par un châssis compétitif pour un prix de vente bien inférieur à ce qui se fait traditionnellement en matière de châssis de « haute compétition ». En un mot : que du bonheur !

Special Thanks to RC Body Paint pour la décoration de notre carrosserie (www.rcbodypaint.com) ■

Par Jadot



La T2R est équipée de quatre triangles inférieurs en version « Hard ».



Le système de fixation des triangles arrière ; notez ici la présence des petites rondelles en alu permettant non seulement de régler le pincement « In-Board » mais aussi les voies et l'empattement.



La vis de renfort située à l'avant de la cellule arrière sera ici laissée lors de notre essai routier.



XRAY T2R

Distributeur :	RB Products	
Propulsion :	thermique <input type="checkbox"/>	électrique <input checked="" type="checkbox"/>
Usage :	compétition <input checked="" type="checkbox"/>	loisir <input type="checkbox"/>
Moteur :	type : 540 fourni <input type="checkbox"/>	non fourni <input checked="" type="checkbox"/>
Echelle :	1/10 Piste <input checked="" type="checkbox"/>	TT <input type="checkbox"/> Truck <input type="checkbox"/>
Châssis :	epoxy + platines epoxy	
Transmission :	4x2 <input type="checkbox"/>	4x4 <input checked="" type="checkbox"/>
Type :	courroies <input checked="" type="checkbox"/>	cardans <input type="checkbox"/>
Boîte de vitesses :	oui <input type="checkbox"/>	non <input checked="" type="checkbox"/>
Marche arrière :	oui <input type="checkbox"/>	non <input checked="" type="checkbox"/>
Différentiel(s) nbre :	2 à billes <input checked="" type="checkbox"/>	droits <input type="checkbox"/>
Suspensions	triangles inf., tirants sup.	
Av :	ressorts - amortisseurs	
Suspensions	triangles inf., tirants sup.	
Arr :	ressorts - amortisseurs	
Présentation :	prêt à rouler <input type="checkbox"/>	prémonté <input type="checkbox"/> kit <input checked="" type="checkbox"/>
Prix maxi :	nc	