

RC POWER MODELISME

LE MENSUEL TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE RADIOCOMMANDEE

CONCOURS !

Gagnez une
saison de
carburant

RADIO FUTABA 3 GR
UNE 2,4GHZ A MANCHES



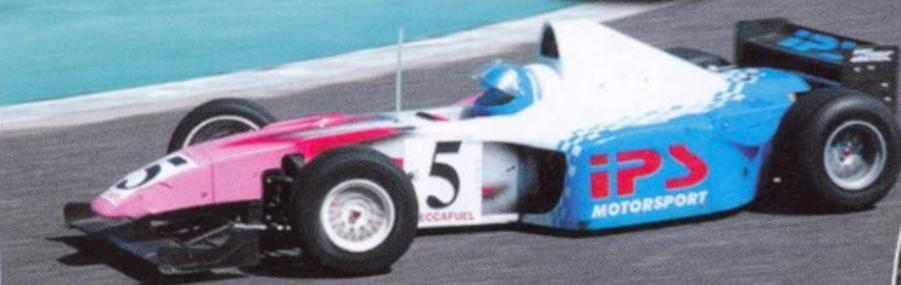
L'OUTIL DU MOIS
LE TOUR A PNEUS



SERVO FUTABA 5 9152
20 KILOS DE COUPLE !



NOUVEAUTÉ
LE TOUT-TERRAIN 1/10
SELON **HOT BODIES**



PREPARATION COURSE
FORMULE 1 FG



XRAY XBB EC
de A à Z

MASTERS KYOSHO 2007

Belgique : 6,50 € - Luxembourg : 6,50 € - Suisse : 10,50 fs - Espagne : 6,50 € - Portugal Cont. : 6,20 € - Italie : 6,50 €
- Canada : 10,50 \$ can - Dom : 7,40 € - Grèce : 6,50 € - Andorre : 5,20 € - Maroc : 64 MAD - Afrique : 3 900 cfa

M 08207 - 78 - F : 5,50 €

XB8 EC

Présenté lors du salon de Nüremberg, le successeur du XRay XB8 TQ est maintenant disponible depuis la fin mars. Le XB8 nous revient donc dans une nouvelle livrée « EC » pour rappeler tout simplement qu'il est le champion d'Europe en titre et que cette nouvelle version bénéficie des enseignements tirés après deux saisons de compétition.

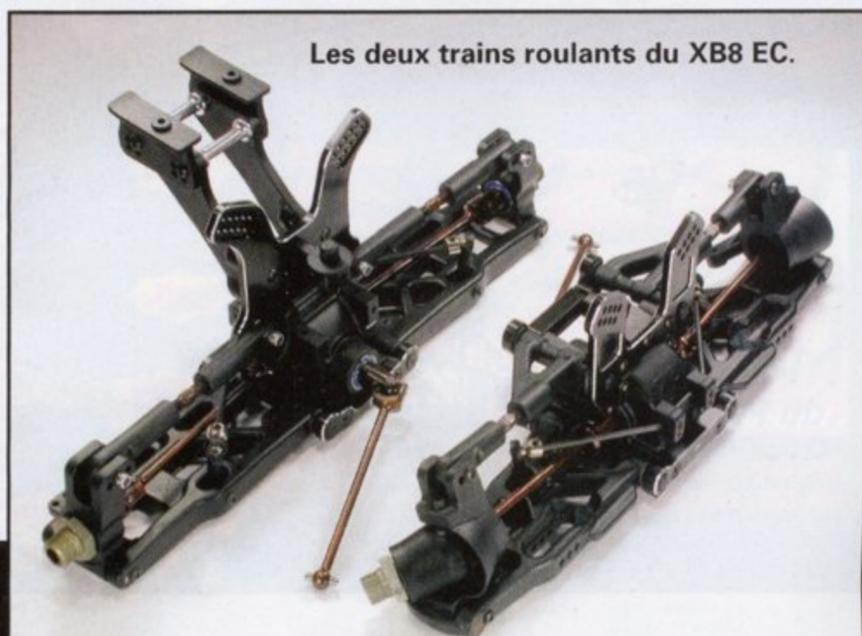
UN TITRE À DÉFENDRE !

Il est vrai que le XB8 EC a été conçu pour continuer dans la lignée de son prédécesseur, le XB8 TQ. En effet, ce dernier dispose à son actif de deux titres de champion de France mais surtout un titre de champion d'Europe avec Yannick Aigoïn, toujours en vigueur, mais qui sera remis en jeu dans quelques jours maintenant. Pour rappel, Yannick a même mené plus des trois quarts de la finale du dernier championnat du monde à Jakarta avant de connaître un petit souci de course. Durant ces deux saisons de compétition intensives, la firme XRay a pu récolter des informations précieuses auprès de ses pilotes afin d'améliorer ce XB8 déjà très abouti, pour proposer la version « EC ». Cette version reprend donc les initiales du titre « European Champion » et propose de nombreuses modifications, même si l'architecture du châssis ne semble pas avoir véritablement changé. Tout d'abord, ce XB8 EC dispose d'une nouvelle répartition des masses, qui sont ici légèrement reculées, ce qui implique logiquement un nouveau châssis. Ce dernier est d'ailleurs reconnaissable à son traitement de surface qui affiche une teinte champagne foncé. Ces masses reculées impliquent aussi la présence de nouveaux cardans centraux, qui offrent ici une longueur identique à l'avant et à l'arrière. En ce qui concerne la transmission, le XB8 possède trois différentiels à pignons coniques et est entièrement monté sur roulements à billes étanches. D'autre part, XRay apporte toujours un soin particulier à la qualité des matériaux utilisés, faisant appel notamment au célèbre acier Hudy - dont la qualité n'est plus à démontrer - que l'on retrouve au niveau des cardans, des pignons d'attaque et des couronnes coniques, et de la cloche d'embrayage. Enfin, le freinage est confié à deux disques en acier usiné. Passons maintenant à la suspension, qui présente aussi de son lot de nouveautés. Commençons par les amortisseurs, qui disposent d'un volume plus important afin d'améliorer la qualité de l'amortissement. Ceux de l'avant sont aussi un peu plus longs que sur la version précédente et l'on retrouve logiquement un nouveau support avant, le tout pour gagner un peu en débattement. D'ailleurs à ce propos, les triangles avant ont subi quelques petites modifications, qui se traduisent par la présence de retouches réalisées par usinage, de manière à contribuer à l'augmentation du débattement sans brider, et de pouvoir obtenir un braquage maximum d'origine. Pour le reste, nous vous le disons plus haut, l'architecture de la suspension du XB8 ne change pas, faisant appel à des solutions approuvées et validées sur la précédente version. Au registre de l'équipement, XRay reste toujours un exemple avec une notice des plus claires, la présence d'huile pour les amortisseurs et les différentiels, un filtre à air double mousse et un filtre à carburant, sans oublier un petit outillage de base. Mais les inconditionnels de la marque regretteront sans doute la disparition des tournevis 6 pans issus de la gamme Profitool Hudy. Dans la boîte, XRay livre bel et bien des jantes, mais les pneus restent absents du kit. Pour notre test, la société RB - qui importe la marque dans l'hexagone - nous a livré des pneus Proline montés-collés. Enfin, une carrosserie accompagne bien évidemment le kit, mais ici aussi RB nous a fait profiter d'une nouveauté Proline, en nous procurant une carrosserie de la marque américaine pré-décorée. Allez, nous vous proposons de venir découvrir tout cela en détail dans les quelques pages qui suivent...

TOUT-TERRAIN 1/8ÈME THERMIQUE



Le XB8 EC dispose de trois différentiels à pignons coniques en acier.



Les deux trains roulants du XB8 EC.



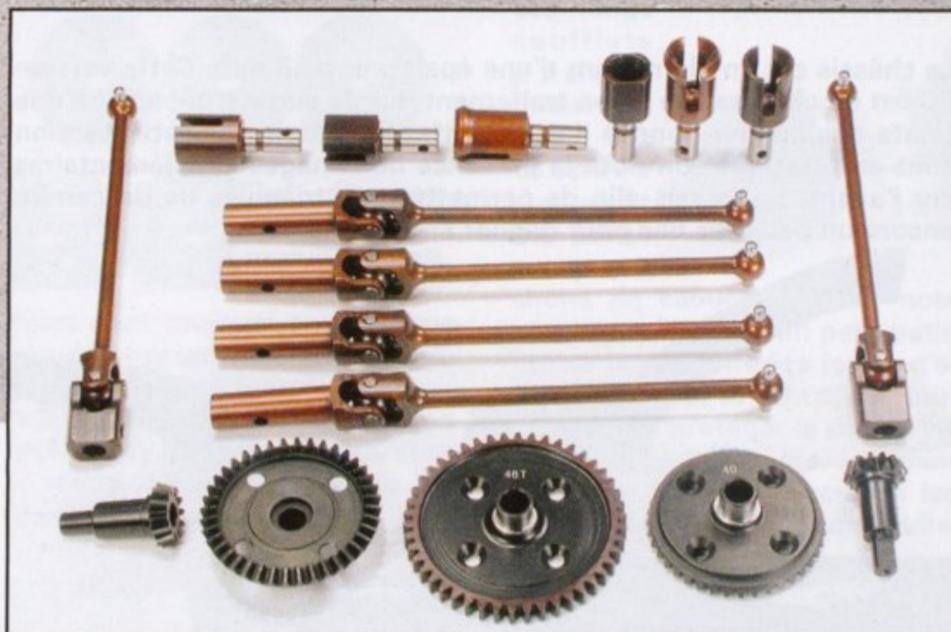
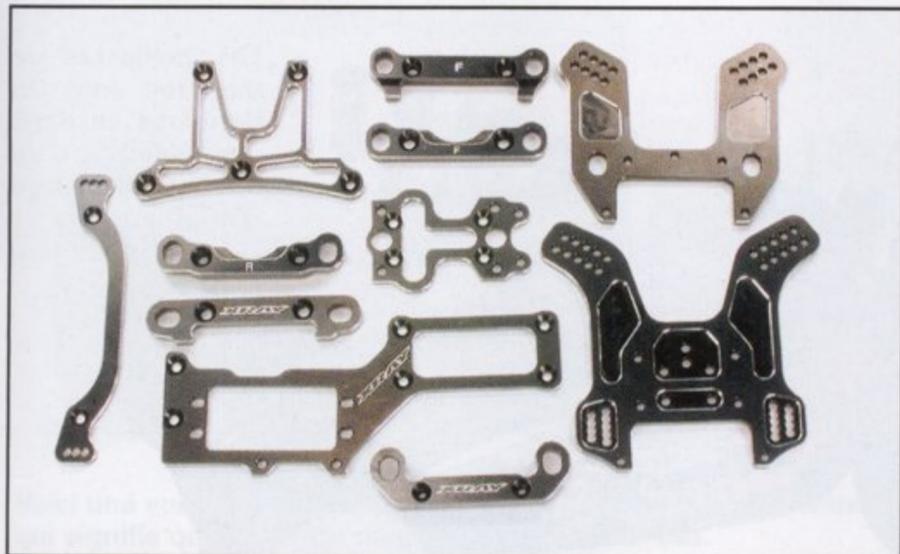
La boîte du XRay XB8 EC reprend les couleurs habituelles de la firme slovaque, sans oublier un petit clin d'œil qui rappelle que la marque est championne d'Europe tout-terrain 1/8 avec Yannick Aigoïn.



XRay livre deux petites fioles d'huile silicone pour les différentiels alors qu'un flacon plus important est dédié aux amortisseurs.



Les pièces en aluminium sont toujours anodisées en noir.

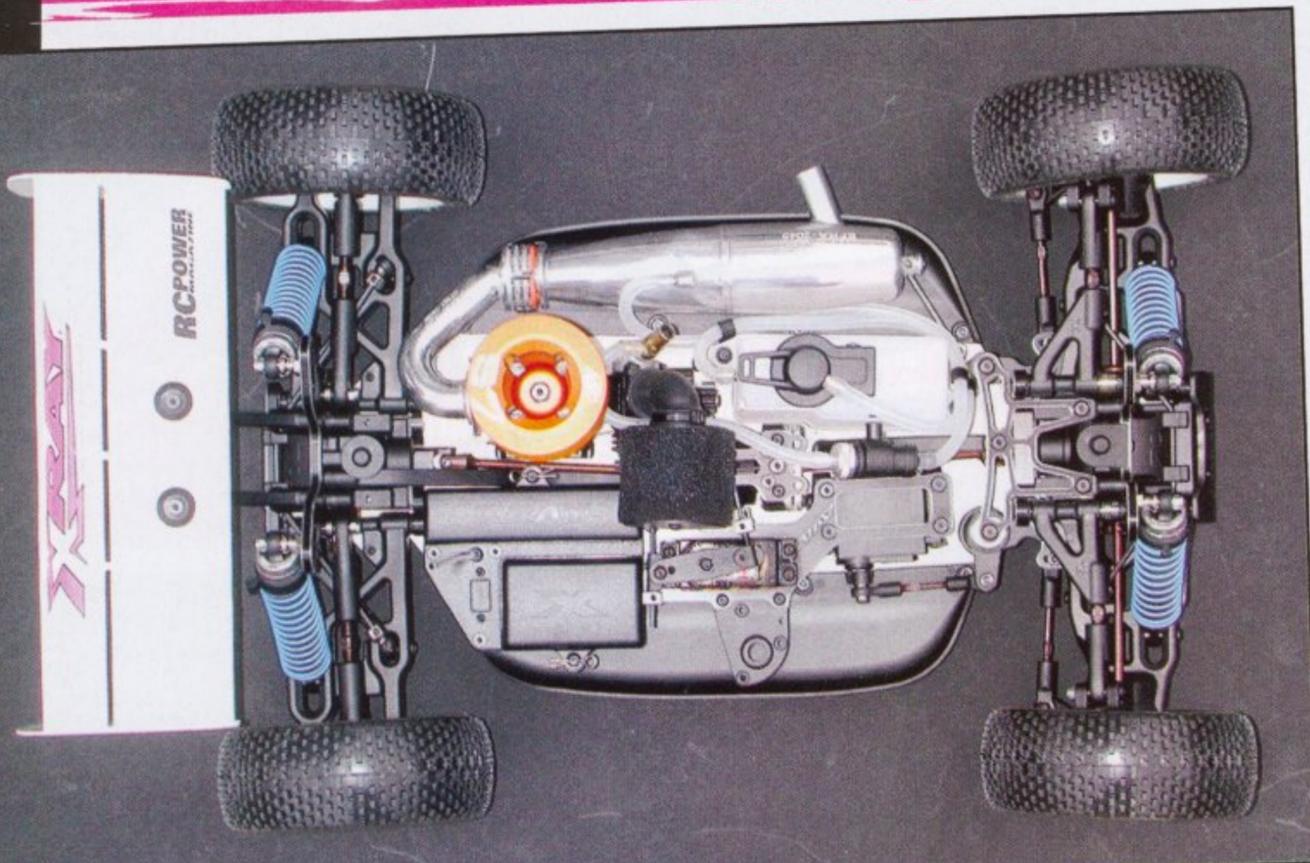


Les pièces maîtresses de la transmission bénéficient du célèbre traitement Hudy, véritable référence en la matière pour les pièces en acier.



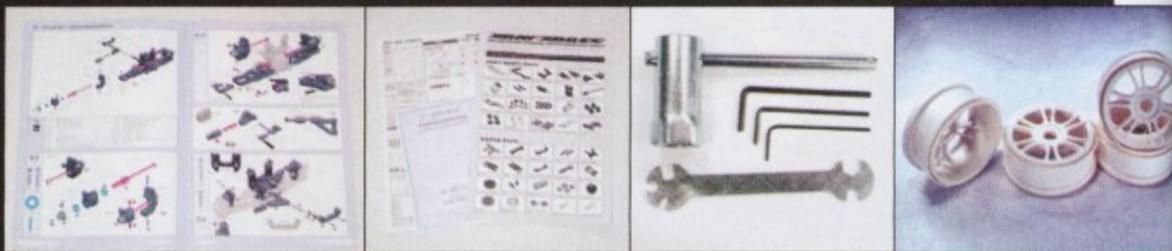
Toute la transmission est montée sur roulements à billes étanches. Les roulements proposés par XRay sont d'excellente qualité.

XRAY XB8 EC



Voici le résultat obtenu après quelques heures de montage. Le XRay XB8 EC est fin prêt pour ses premiers tours de roues. Pour en arriver là, il faut souligner que le montage est un véritable plaisir. Tout se monte, s'assemble, se fixe en toute simplicité et en toute liberté, sans aucun point dur. Comme d'habitude, on retrouve dans la boîte une notice en couleur parfaitement réalisée sur la base du XB8 TQ, mais accompagnée d'un complément lui aussi en couleur afin de signaler les petites modifications de montage spécifiques au XB8 EC. Bref, monter un kit dans ces conditions s'avère vraiment sympa !

La notice en couleur est celle de la précédente version. Un livret est fourni en complément pour les spécificités de l'EC. On retrouve les classiques clés Allen coudées dans la boîte, à défaut des clés Profitool livrées dans la toute première version du XB8. Notez aussi la présence d'une clé pour serrer les hexagones de roues et d'une clé plate, très pratique pour le montage des pas inversés. Les jantes sont fournies d'origine, mais il vous faudra vous procurer les mousses et les gommés !

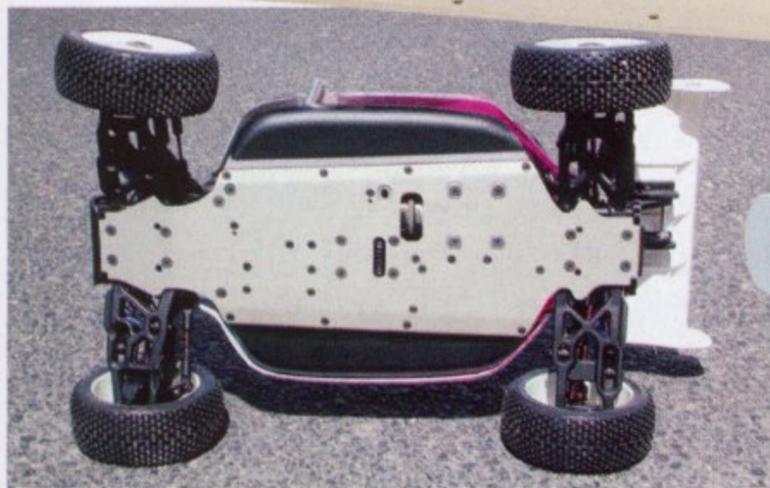


FIGHE TECHNIQUE

MARQUE : XRAY
 DISTRIBUTEUR : RB PRODUCTS
 MODÈLE : XB8 EC
 CATÉGORIE : ... TOUT-TERRAIN 1/8 THERMIQUE
 USAGE : COMPÉTITION
 CHASSIS : PLAQUE EN ALUMINIUM
 TRANSMISSION : 4X4 PAR CARDANS,
 3 DIFFÉRENTIELS
 SUSPENSION : TRIANGLES INF AV ET AR, TRIANGLES
 SUP AV, TIRANTS SUP AR,
 AMORTISSEURS HYDRAULIQUES
 MOTEUR : TYPE 3,5 CM3, NON FOURNI
 RADIO : NON FOURNIE
 CARROSSERIE : FOURNIE
 PNEUS : NON FOURNIS
 PRÉSENTATION : EN KIT

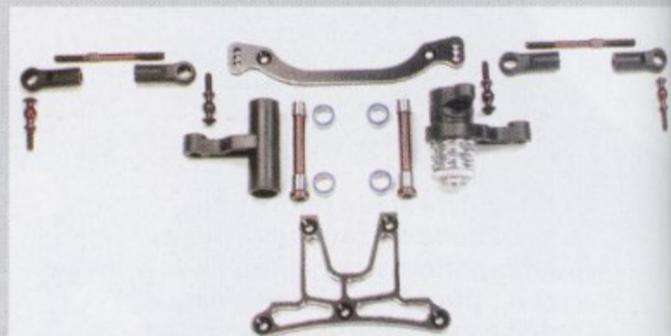
CHASSIS

Le châssis est en aluminium d'une épaisseur de 3 mm. Cette version EC est reconnaissable à son traitement dur de surface qui affiche une teinte champagne foncée. Les renforts de châssis sur cette version sont en plastique. On note la présence de lamages supplémentaires sur l'avant du châssis afin de permettre aux triangles de descendre encore un peu plus bas pour gagner en débattement.



Vue de dessous, une fois la mécanique assemblée. Les proportions et la forme du châssis restent dans la tendance actuelle. Il est évidemment entièrement fraisé.

DIRECTION



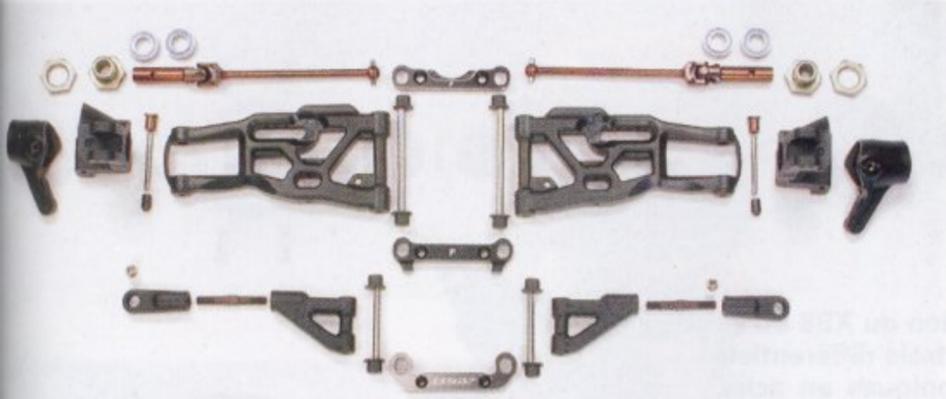
La direction se compose d'un double renvoi monté sur quatre roulements à billes. Notez que les axes, pas inversés et les rotules sont en acier bénéficiant du traitement Hudy.



Les biellettes de direction sont les dernières en date, disposant d'un anti-décapage d'origine.



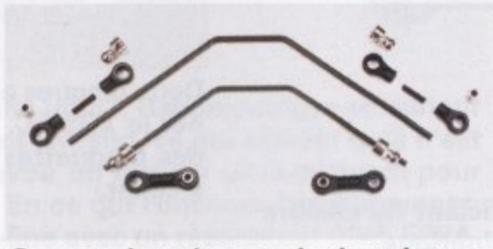
SUSPENSION



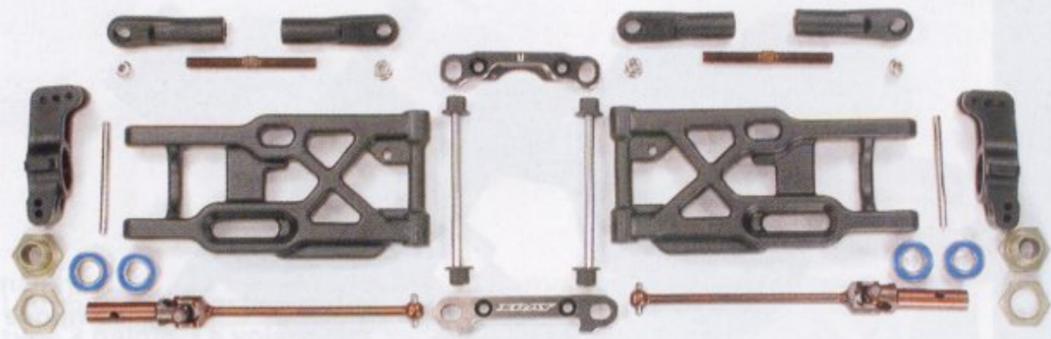
La suspension reçoit quelques modifications, notamment pour gagner en débattement. Ici aussi les triangles sont ceux les plus épais. La configuration du train avant fait toujours appel à un système sur étriers.



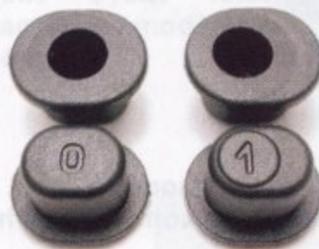
Les triangles inférieurs avant ont fait l'objet de quelques retouches par usinage. En effet, le débattement ayant été augmenté, les différentes butées ont été retouchées de manière à ne pas brider les débattements maximums, que ce soit pour la suspension ou la direction.



On note la présence de deux barres anti-roulis d'origine dans le XB8 EC, indispensables sur un châssis dont la vocation est la compétition.



La suspension arrière propose une architecture identique à celle de la version précédente. Les triangles inférieurs sont les derniers en date, à savoir les modèles épais (plus rigides). La partie supérieure est confiée à un tirant à pas inversés, de manière à procéder à des réglages rapides et précis.



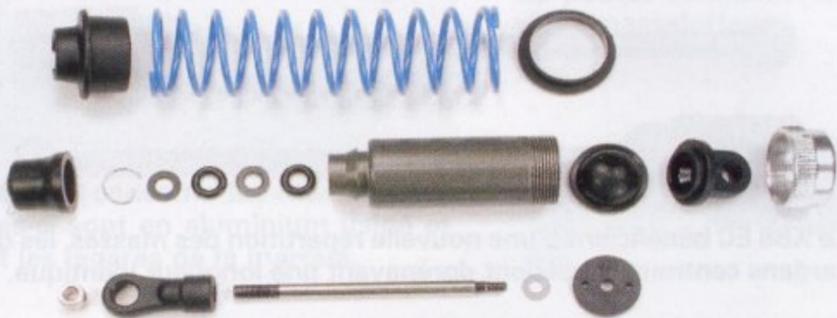
Pincement, anti-plongée et anti-cabrage sont ajustables d'origine par le biais de petits inserts en plastique qui prennent place dans les différentes cales et supports en aluminium composant la suspension.

Ces petites cales de différentes épaisseurs servent à régler la position des six triangles de suspension et des porte-fusées arrière.



Comme sur la précédente édition, la châsse est toujours ajustable au niveau de l'axe de triangle maintenant l'étrier. Il est placé dans un canon excentrique en acier.

AMRTISSEURS

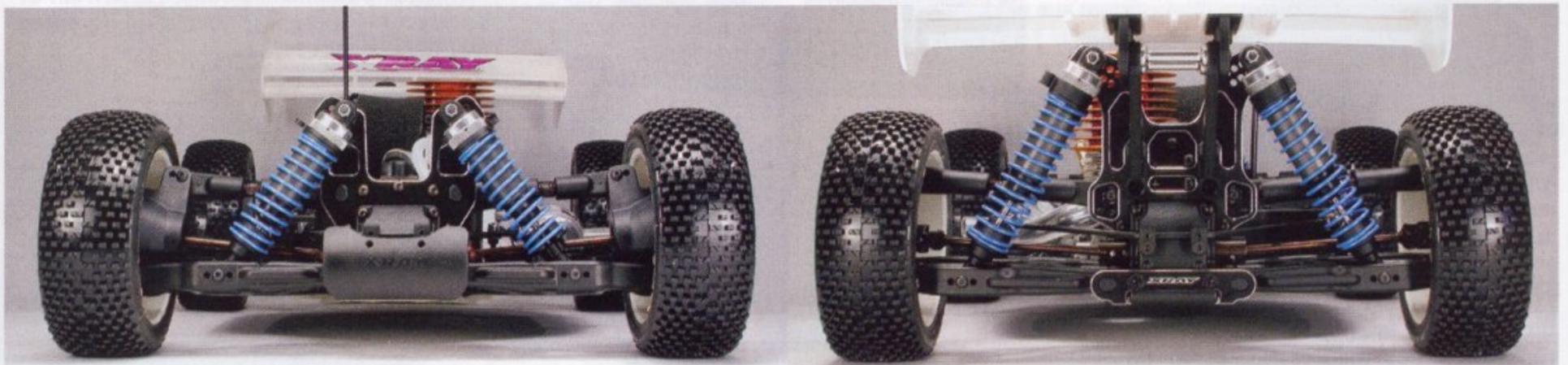


Les amortisseurs sont entièrement nouveaux puisqu'ils disposent d'un corps au diamètre plus important, proposant logiquement un volume d'huile plus important, une tendance très actuelle en tout-terrain 1/8 thermique. Bien plus qu'une mode, cette nouveauté devrait permettre au châssis de mieux se comporter sur les pistes difficiles ou défoncées, sans que la suspension ne se dégrade.



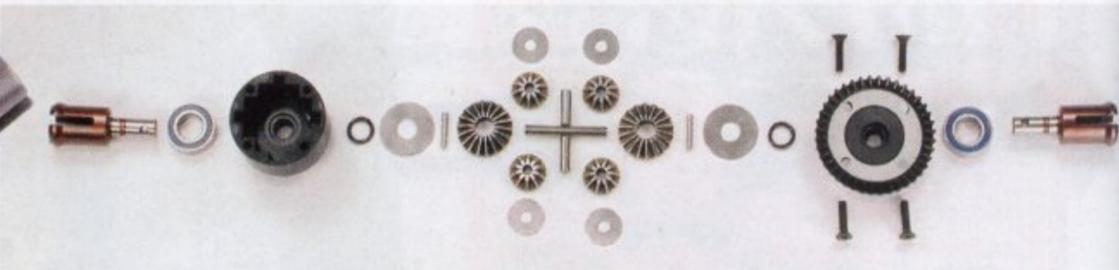
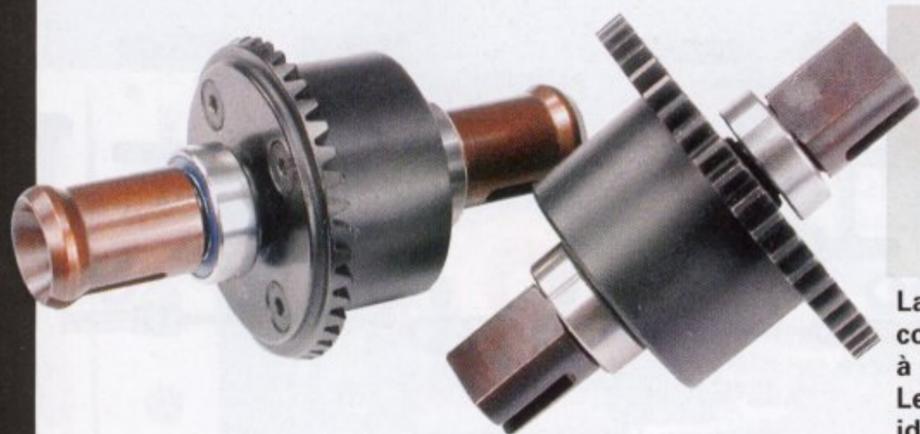
Qui dit nouveaux corps dit nouveaux pistons. Ces derniers sont toujours en plastique moulé et proposent trois diamètres de trous différents, à savoir 1.3, 1.4 et 1.5 mm. Chaque piston est aussi proposé en version « trous cylindriques » ou en version « trous coniques »

Les longs soufflets protégeant la tige ont disparu au profit de petits capuchons en caoutchouc. On note aussi l'apparition d'un petit patin qui se place entre les joints d'amortisseurs et le capuchon, permettant de protéger la tige et les joints de la poussière, retenant aussi par la même occasion les éventuelles petites fuites d'huile.



Voici une vue des trains avant et arrière du XRay XB8 EC. Notez l'épaisseur des triangles inférieurs et la position très basse de transmission, qui signifie que le centre de gravité est au plus bas.

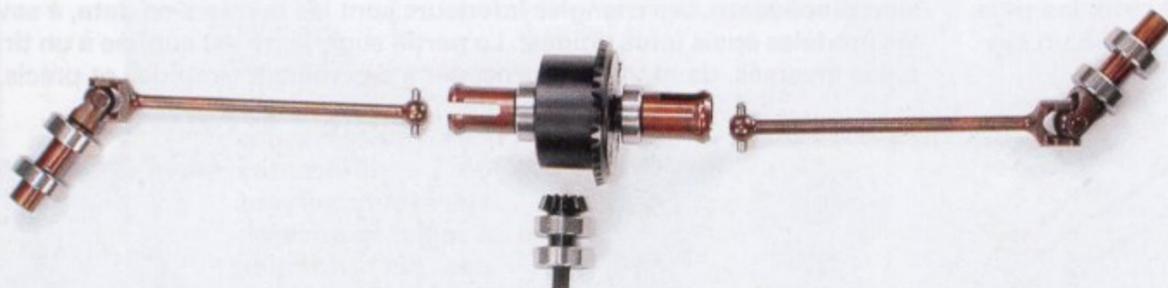
TRANSMISSION



La transmission du XB8 EC se compose de trois différentiels à pignons coniques en acier. Les corps sont quant à eux identiques.



Deux disques en acier ont pour tâche de freiner le XB8 EC. Signalons que les garnitures des plaquettes sont de type Ferodo et sont à coller.

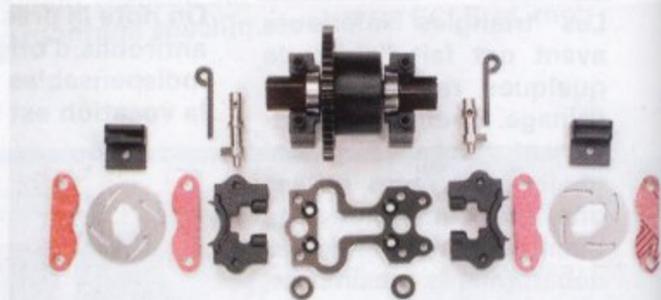
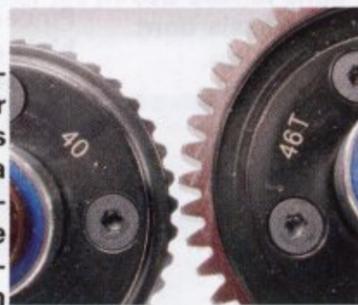


Les éléments en acier qui composent la transmission sont en acier, bénéficiant du célèbre traitement Hudy. Signalons aussi que tous les cardans sont de type homocinétique.

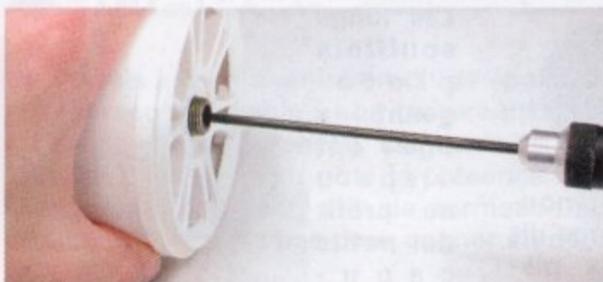


Toute la transmission du XB8 EC est montée sur des roulements à billes de type étanche. Les roulements de la firme slovaque sont facilement reconnaissables par leurs flasques bleus.

XRay a judicieusement gravé sur les couronnes coniques et sur la couronne primaire le nombre de dents dont bénéficie la pièce. Bien pratique pour s'y retrouver quand on veut modifier le rapport de transmission.



Voici la transmission centrale montée sur deux paliers en plastique qui s'ouvrent en deux parties, bien pratique pour un l'entretien et un accès rapide.

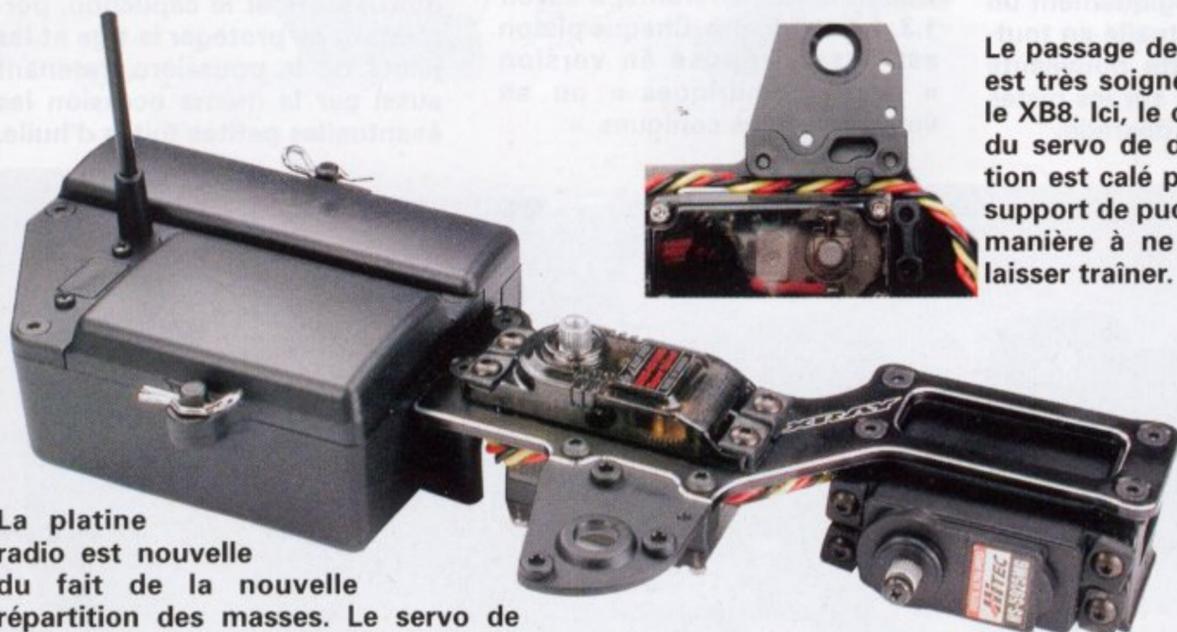


Voici une petite astuce pour serrer les vis prenant place dans les axes de roues pour maintenir les goupilles d'hexagone de roues. Il suffit de vous aider d'une roue pour tenir aisément l'hexagone lors du serrage.

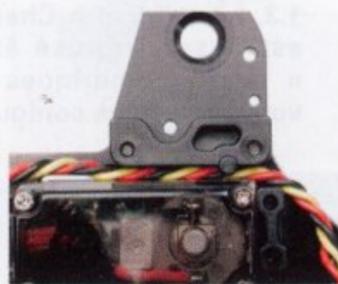


Le XB8 EC bénéficiant d'une nouvelle répartition des masses, les deux cardans centraux possèdent dorénavant une longueur identique.

INSTALLATION RADIO

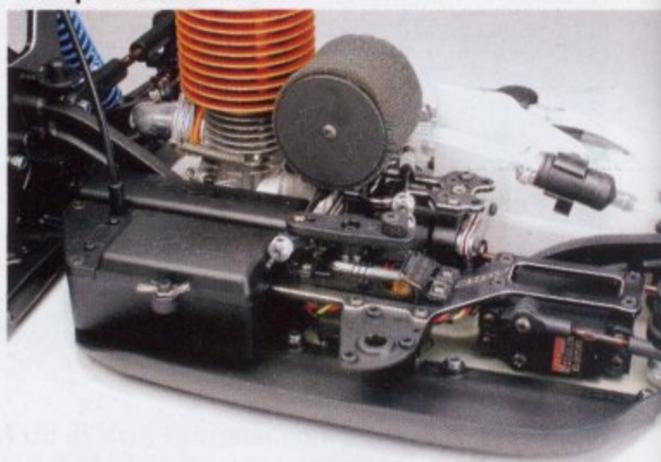


La platine radio est nouvelle du fait de la nouvelle répartition des masses. Le servo de direction reste en position couchée comme sur la version précédente. Le boîtier de réception est quant à lui suffisamment vaste pour recevoir un récepteur de taille normale et un accu de cinq éléments assemblé en stick.



Le passage des fils est très soigné sur le XB8. Ici, le câble du servo de direction est calé par le support de puce de manière à ne rien laisser traîner.

Une fois sur le châssis et les différentes tringleries installées, la présentation de l'électronique reste très propre. Tout l'accastillage est livrée d'origine dans le kit, même les palonniers pour les gaz/frein et la direction, prévus pour les différentes marques de servos.



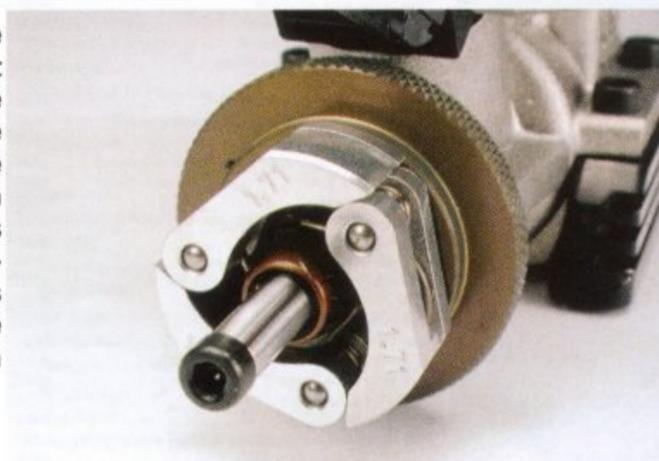
MOTEUR ET PÉRIPHÉRIE



Pour cet essai, RB nous a confié un S7. Rappelons que ce moteur vient de remporter les Masters Kyosho, ce qui signifie qu'il n'est pas forcément nécessaire d'avoir un moteur ultra-puissant pour pouvoir s'illustrer en course. En ce qui concerne l'échappement, RB nous a fourni une ligne in-line avec un résonateur 2045 EFRA.



L'embrayage est de type 3 points. Le volant est en aluminium traité dur. La cloche affiche 13 dents et est montée sur deux roulements à billes. Ces derniers sont d'ailleurs nouveaux, les flasques bleus ayant laissé place à des modèles en métal.

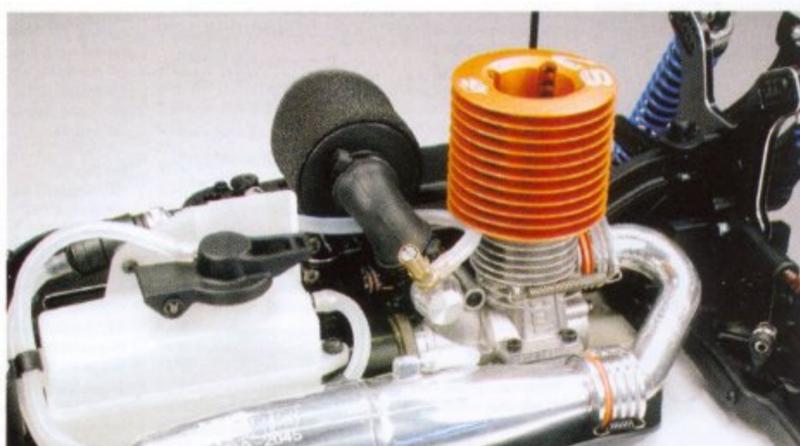


En ce qui concerne les masselottes, celles-ci sont en aluminium usiné et sont les légères de la marque.

Un filtre à air double mousse est livré d'origine dans le kit. Lors de son assemblage, il ne faudra surtout pas oublier de huiler les deux mousses.



Lors du montage de l'embrayage, il ne faut surtout pas oublier de placer les petites rondelles entre le volant et les masselottes.



Le moteur est en place sur le châssis et s'installe sans aucun problème. La fixation du pot d'échappement est assurée par un morceau de corde à piano de 3 mm coudé d'origine.

Un filtre à carburant est livré d'origine dans la boîte et prend place cette fois-ci sur la protection du réservoir et non sur la platine de différentiel central.



FINITIONS



LA SUITE...

Le mois prochain, nous vous proposerons de retrouver un essai complet de ce XRay XB8 EC, et qui sait, il aura peut-être obtenu un nouveau titre européen à Auxerre...

Même si une carrosserie est livrée d'origine dans le kit, RB nous a fourni une carrosserie Proline Crowd Pleazer 2 pré-décorée aux motifs plutôt sympathiques. Il suffit de passer juste une couleur ou deux pour compléter la décoration.



Seules les jantes sont fournies dans la boîte, sans pneumatiques. Afin de pouvoir mener à bien notre prochain essai, RB nous a fourni des pneus montés collés Bow-Tie Proline, le profil tout simplement champion du monde en titre dans la catégorie.

RCP