

LE MENSUEL TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE RADIOCOMMANDEE



RB CONCEPT R3
MOTEUR TOURING 2,1 CC



LE TOUR A PNEUS
DEUXIEME PARTIE

**EURO
TT 1/8**
à AUXERRE



HOT BODIES CYCLONE D4
de A à Z



TAMIYA NITRAGE 5.2
de A à Z

À L'ESSAI:

2 XRAY NT1 & XB8 EC

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 - 79 - F : 5,50 €



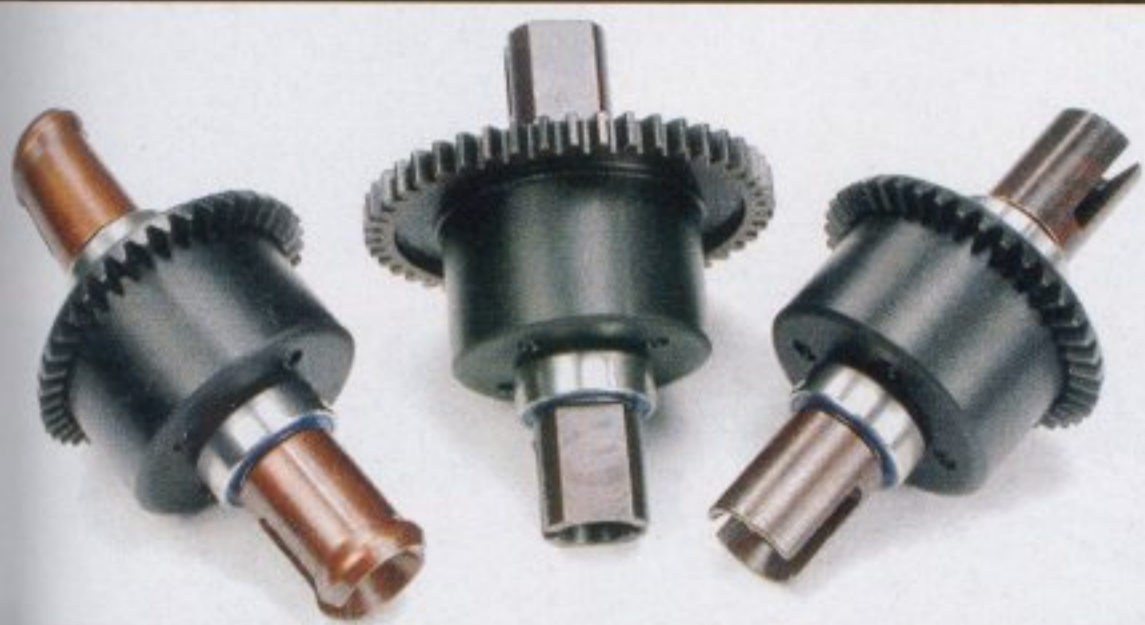
Le mois dernier, nous vous proposons un dossier complet sur le XRay XB8 EC, dernier châssis tout-terrain 1/8 thermique de la marque slovaque. Donc, pour compléter ce premier chapitre, nous vous proposons logiquement de vous présenter aujourd'hui l'essai cette nouvelle version du XB8 EC. Mais c'est aussi l'occasion pour nous de tester le RB S7, un moteur se situant dans le milieu de gamme du motoriste français.

DEVOIRS DE VACANCES

Pour ceux qui n'auraient pas lu le numéro précédent, le XRay XB8 EC succède donc à l'XB8 TQ, champion de France et d'Europe 2006. Il est vrai qu'au premier regard, les modifications ne sont pas flagrantes, et il faut avoir un œil averti pour pouvoir recenser les différents changements sur ce nouveau châssis. Tenez, justement, puisque l'on parle de châssis, sachez qu'il s'agit d'un nouveau modèle sur l'EC. Bien plus que sa nouvelle anodisation de couleur champagne, les masses sont reculées par rapport à l'édition précédente. Pour être plus clair, toute la mécanique centrale a reculé de quelques millimètres, au point de retrouver des cardans centraux d'une longueur identique à l'avant et à l'arrière. Bien évidemment tous ces changements impliquent aussi la présence d'une nouvelle platine radio, toujours en aluminium anodisé en noir, mais au dessin légèrement différent. Ensuite, on note l'arrivée de nouveaux amortisseurs, offrant un diamètre plus important et par conséquent un volume d'huile majoré. S'ils sont plus gros, les amortisseurs avant sont aussi un peu plus longs, de manière à compenser le gain de débattement obtenu sur cette nouvelle édition, grâce à un petit travail effectué par XRay sur les triangles et les étriers. Face à cela, le support d'amortisseurs avant est donc lui aussi différent. Ensuite, on retrouve dans le kit les dernières biellettes de direction de la marque, munies d'un anti-déchapage. Enfin, inutile de préciser que le montage reste d'une extrême facilité, une signature XRay à l'image de la qualité de ses produits.

CONDITIONS DU TEST

Afin de se mettre dans la peau de l'acheteur lambda, nous avons joué le jeu et monté le XB8 EC en respectant scrupuleusement ce que nous indiquait la notice de montage. On retrouve donc le différentiel arrière rempli avec de l'huile silicone affichant un indice de 1000 cps, alors que les différentiels central et avant reçoivent tous deux de la 7000. En ce qui concerne les amortisseurs, ici aussi, nous nous sommes servis de la fiole livrée d'origine, affichant une viscosité de 350. Pour les différents réglages de suspension, nous nous sommes référés à la fiche de réglages fournie d'origine, en tenant compte de celle donnée pour les pistes de type « européenne », sachant que le verso de cette fiche comporte une fiche de réglage typée pour les pistes de style « US ». Passons maintenant à la motorisation, s'agissant donc du RB S7, un moteur proposant un excellent rapport qualité / prix / performance. Ce bloc à sept transferts est tout simplement le petit frère du célèbre WS7 III. Ici, pas de carter noir ni de grosse culasse avec un insert séparé, mais en revanche pas de quoi altérer les performances pures du moteur ! Pour accorder notre RB S7, le motoriste français nous a fourni un ensemble inline RB EFRA 2045. En matière de carrosserie, nous avons fait l'impasse sur celle livrée d'origine en nous simplifiant la vie avec une carrosserie pré-décourée Proline, et là on peut légitimement affirmer que se faire une belle carrosserie devient vraiment un jeu d'enfant ! Enfin, XRay ne livrant pas de pneus dans la boîte, RB nous a fourni un train de pneus montés-collés Proline, des Bow-Tie.



Les différentiels sont remplis avec de l'huile silicone fournie par XRay. L'avant, celui avec les noix longues, reçoit de la 7000, tout comme le différentiel central. L'arrière est quant à lui rempli avec de la 1000, une configuration un peu trop souple à notre goût !



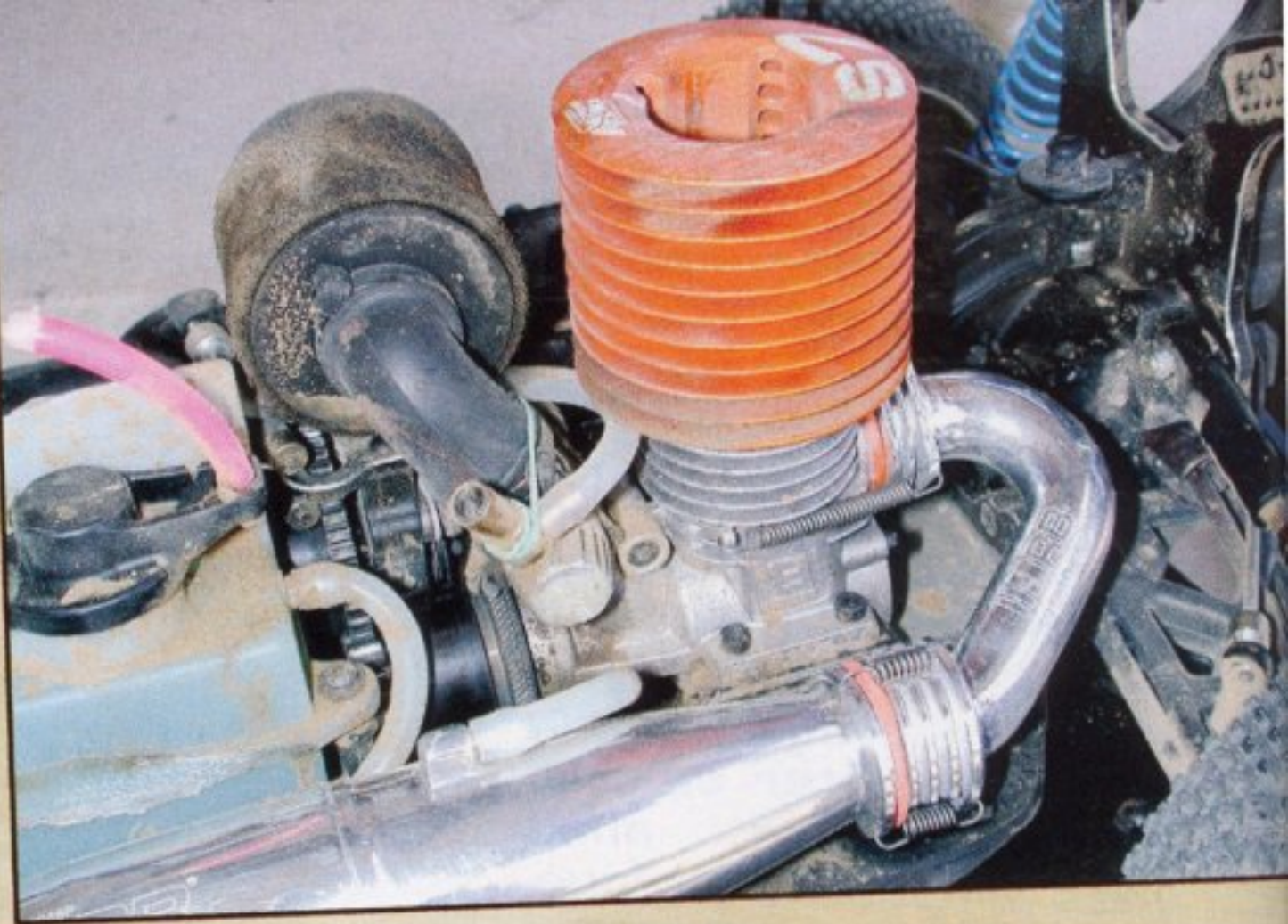
Notre XRay XB8 EC est fin prêt à effectuer ses premiers tours de roues.



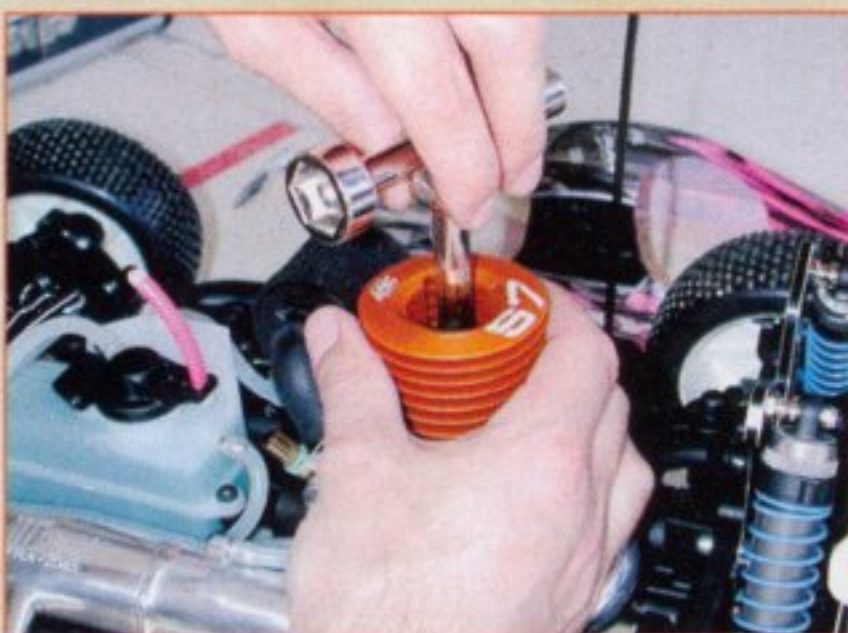
LE S7, ET POURQUOI PAS ?!

Il est vrai qu'en général, on aime disposer du meilleur moteur qui soit au sein d'une gamme, le plus performant, le plus puissant, mais aussi généralement par voie de conséquence le plus onéreux. La question qu'il faut se poser est « en ai-je vraiment besoin ? » ou « vais-je arriver à l'exploiter ? ». Comme le dit un certain slogan publicitaire, « sans maîtrise, la puissance n'est rien ». Il est bien évident que l'on fera davantage de progrès avec un moteur souple, maîtrisable et avec lequel il est possible d'aligner des tours corrects et constants plutôt qu'avec une balle qui met à mal votre châssis au moindre coup de gaz. Il est vrai qu'en compétition, les pilotes sont généralement motorisés par des blocs haut de gamme, mais ils jouent sur de nombreux paramètres pour que la puissance du moteur reste exploitable. D'ailleurs, nous vous le disions le mois dernier, ce moteur a récemment remporté les derniers Masters Kyosho à Sucy en Brie, au nez et la barbe de blocs beaucoup plus performants sur le papier. Le S7 dispose donc d'une chemise à sept transferts de type ABC, d'un vilebrequin de type Turbo et du carter de dernière génération chez RB, le MSC. Lors de la mise en route, le S7 ne va pas se faire prier pour craquer, même si ce dernier coince un peu au point mort haut. Visiblement, les réglages affligés d'origine au carburateur sont assez riches, une base plutôt propice pour le rodage. Nous avons cependant rajouté un peu de ralenti. Après quelques minutes au banc pour la mise en température et afin de valider la stabilité du moteur dans cette configuration riche, nous continuons notre rodage sur la piste sans mettre la carrosserie sur le châssis, de manière à bien ventiler le moteur mais aussi pour avoir un accès rapide aux différents réglages en cas de besoin. Après quelques pleins, nous affinons les réglages du S7 jusqu'à trouver un excellent compromis entre le ralenti, la reprise et la pointe. Mais avant de valider tout cela, il faut faire ces derniers réglages avec la carrosserie sur le châssis, bref le mettre en condition d'usage. Le RB S7 révèle un comportement assez souple, progressif et qui permet de passer assez facilement la motricité. En ce qui concerne la pointe, les performances du S7 sont loin d'être ridicules, bien que le moteur ne soit pas encore parfaitement libéré. Malgré son carburateur de 8mm, la consommation reste très raisonnable, et il est facile d'atteindre les 7'30 d'autonomie. Le RB S7 reste donc un excellent moteur pour faire ses premières armes en tout-terrain, il comblera tous ceux qui recherchent un bon moteur pas trop onéreux pour du loisir, et même pour la compétition.

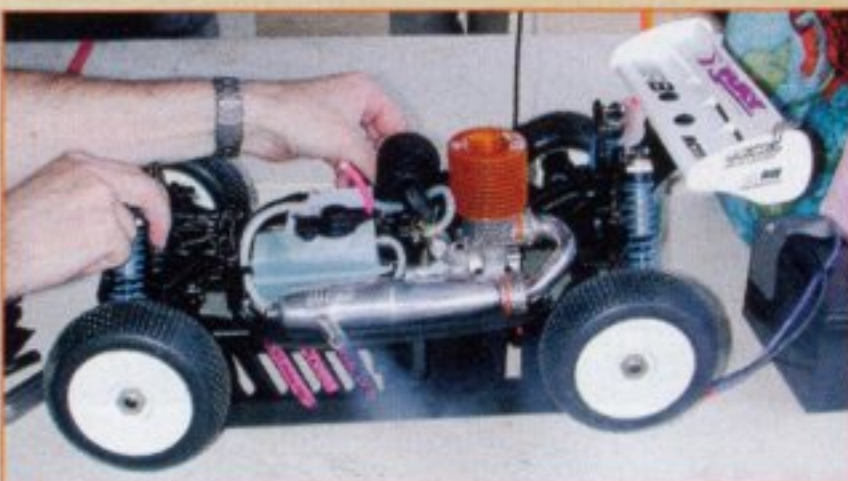
Le RB S7 s'est montré très facile à mettre en marche, à régler et assez souple en matière de comportement, un excellent compromis notamment sur une piste glissante.



PREMIER DEMARRAGE

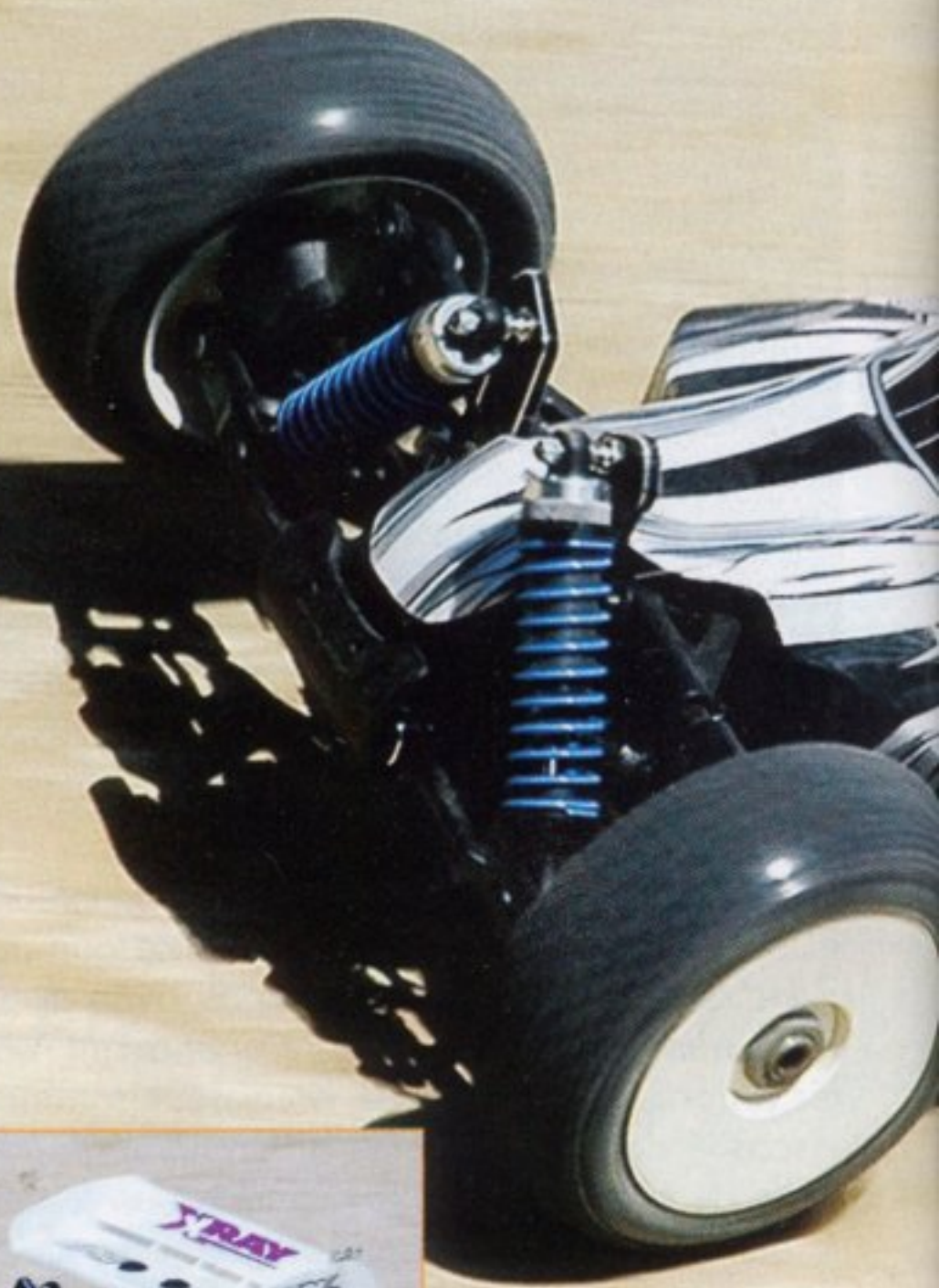


Notre RB S7 coince un peu au point mort haut, comme la plupart des moteurs neufs. Afin de faciliter le démarrage, nous avons très légèrement desserré la bougie. Une fois le moteur démarré, ne pas oublier de resserrer immédiatement la bougie.



Le moteur ne nous posera aucun problème lors de son premier démarrage. Les réglages apportés au carburateur d'origine sont assez riches, faisant généreusement fumer l'échappement.

Le rodage s'effectue sur la piste, sans carrosserie.





D'origine, les petits roulements à billes 5x10x4 qui se logent dans la cloche d'embrayage possèdent de la graisse à l'intérieur.

Cette graisse va légèrement se disperser dans la cloche lors des premiers tours de roue, donnant l'impression d'un embrayage qui « cire ». Sachez qu'il est possible d'éviter ce phénomène en les dégraissant. Mais il ne faut surtout pas les monter à sec, et mettre une petite pulvérisation de WD 40 sur ces derniers avant de les monter, et enfin absorber l'excédent à l'aide d'une feuille de papier essuie-tout.



Vous comprenez maintenant mieux pourquoi il est important de mettre de l'huile sur les mousses de filtre à air !



Les pneus Proline Bow-Tie se sont montrés assez performants sur cette piste assez poussiéreuse.

Les amortisseurs arrière se sont montrés plutôt fermes lors de notre essai. L'huile semble légèrement trop épaisse associée à ces ressorts.



Il est souhaitable de descendre en indice d'huile et de rajouter une cale de précontrainte des ressorts.



ALORS ?

Pour essayer la nouvelle arme XRay, nous nous rendons sur la piste de l'ARC 14 située à Clamart en banlieue parisienne. Malgré les mauvaises conditions météo des jours précédant l'essai, avec alternance de soleil et d'averses, la piste est sèche et la poussière bien présente. D'autre part, le tracé de l'ARC 14 dispose de tous les ingrédients nécessaires pour pouvoir mener à bien ce test et juger du potentiel du XB8 EC, avec des épingles, chicanes, une courbe rapide placée en bout de ligne droite et de nombreux sauts dont une quadruple bosse. Avant d'entrer dans le vif du sujet avec la gâchette dans le coin, le rodage du moteur nous a permis de nous familiariser avec le comportement du XB8 EC, mais aussi de bien vérifier que les différents trims radio étaient bien ajustés et que tout était bien serré. D'ailleurs, les premières minutes donnent l'impression que l'embrayage cire un peu, mais rien d'anormal, c'est juste la graisse située dans les deux roulements à billes de la cloche qui est sortie de ces derniers. Après quelques tours, le phénomène disparaît complètement. Ah oui, une chose très importante, il ne faut surtout pas oublier de mettre de l'huile sur les deux mousses de filtre à air. Cette huile spécifique n'étant pas fournie d'origine dans le kit, il faudra donc vous en procurer auprès de votre détaillant. Les premiers tours de roues se font donc sans carrosserie, afin d'effectuer le rodage du moteur et pour éviter toute chauffe excessive. Une fois les bons réglages obtenus, il est temps de pousser un peu plus le XB8 EC. La première chose que l'on constate est que le nouveau châssis XRay présente une bonne motricité, malgré une piste relativement glissante, ce qui permet de pouvoir bien aborder les différents sauts rencontrés sur la piste. Justement, à propos des sauts, le XB8 EC semble être très à l'aise dans les airs et il n'est pas forcément nécessaire de savoir parfaitement corriger l'assiette du châssis lors des sauts pour tirer son épingle du jeu. Pour les pilotes les plus avertis, il est aussi très facile de corriger un mauvais envol avec le châssis slovaque. A la remise des gaz, le train arrière semble un peu joueur sur cette piste glissante, un phénomène qui peut être facilement corrigé en durcissant le différentiel arrière qui est rempli d'origine avec de la 1000, une graisse relativement fluide que finalement peu de pilotes utilisent. En ce qui concerne le train avant, celui-ci est assez précis, que ce soit à basse ou haute vitesse, même si ici aussi, durcir légèrement le différentiel avant, en passant de la 7000 à de la 10000 par exemple ne serait pas un luxe. Ensuite, la suspension encaisse assez bien les différentes irrégularités de la piste, même si l'arrière sautille un peu. Il est vrai qu'en statique, avec une huile identique dans les quatre amortisseurs, nous avons constaté un train arrière plutôt ferme par rapport à l'avant. D'ailleurs, après quelques pleins, l'arrière a tendance à remonter difficilement en statique. Après enquête, il s'avère que les pilotes n'utilisent pas les petits patins synthétiques placés autour de la tige et situés dans le petit soufflet protégeant la tige. D'autre part, descendre légèrement d'indice à l'arrière semble être aussi une bonne solution, tout en rajoutant une petite cale de 2mm pour contraindre les ressorts. L'avant propose quant à lui une bonne base, même s'il se montre assez souple. Nous y avons également rajouté une cale de 2mm de chaque côté. Sur une piste plus accrocheuse, il faudra sans aucun doute durcir un peu en huile à l'avant. Après plusieurs pleins et n'ayant pas ménagé la mécanique, notamment lors de réceptions de sauts plutôt hasardeuses, le XB8 EC s'est montré très fiable. Le XB8 EC semble donc bien né, dans la lignée de son prédécesseur. Aussi, ce châssis est toujours en lutte pour le titre de champion de France, dont le verdict est attendu lors de la dernière manche qui aura lieu à Dijon fin septembre prochain.

RCP