

LE MENSUEL TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE RADIOCOMMANDEE

test
**TRUGGY LOSI
BIGHT T**

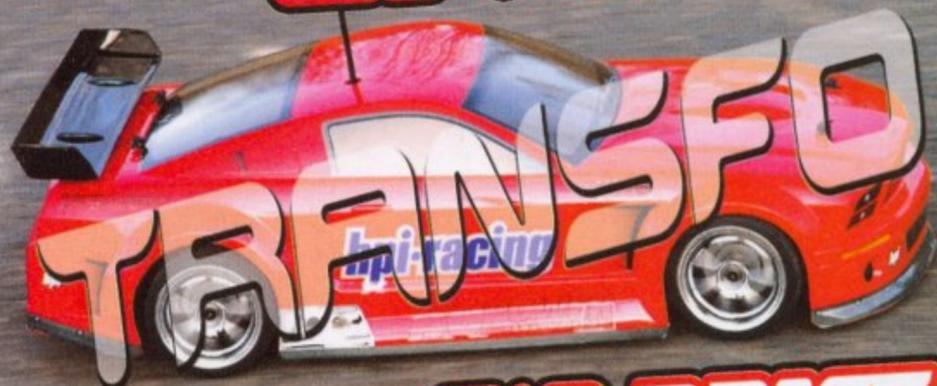
**FUTABA S 9156
24,5KG DE COUPLE !**

**SCOOP
UN TT 1 / 10 SERPENT !**

**ADRIEN BERTIN
INTERVIEW
EXCLUSIVE**



E10 TOURING



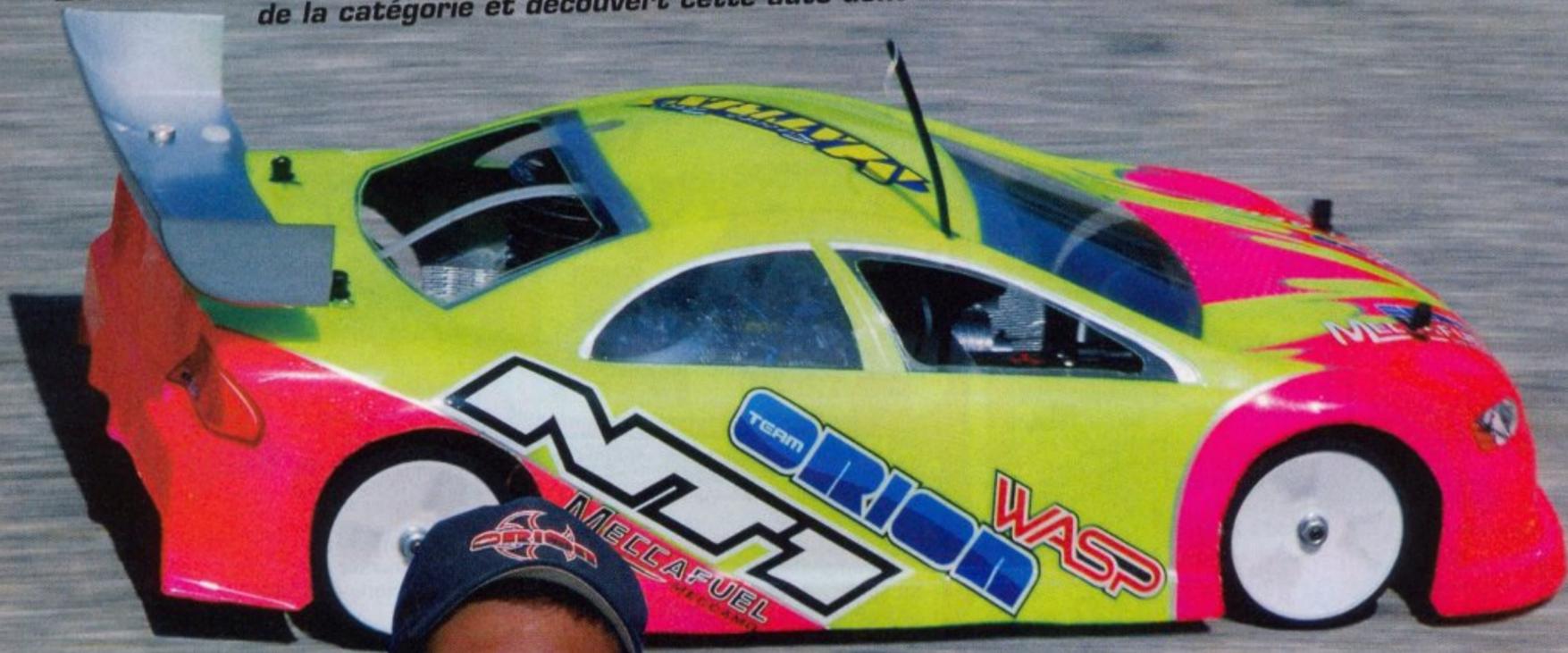
E10 DRIFT

**SPECIAL TRUGGY !
CHALLENGE DECOUVERTE
2EME MANCHE**

M 08207 - 83 - F : 5,50 €



Sélectionné tour à tour en tant que membre de l'équipe de France pour participer au championnat d'Europe B qui s'est tenu à Roeselare en Belgique, puis également parmi les pilotes réalloués pour participer au championnat d'Europe Elite à Madrid, Mathias Kalaris continue de grimper dans le box-office des valeurs sûres de la piste en 200 mm. C'est à l'occasion d'une visite dans sa ville d'origine, Marseille, que nous avons rencontré le jeune espoir de la catégorie et découvert cette auto dont nous vous livrons à présent la visite guidée en images.



La NT 1 de Mathias Kalaris en action sur la piste du Marseille Mini Modèles. La mécanique de la voiture de Mathias est coiffée d'une carrosserie de Dodge Stratus 3 décorée avec le plus grand soin.



Mathias Kalaris est un pilote originaire de la ville de Marseille qui adhère au club de la ville, le Marseille Mini Modèles. Agé d'à peine 15 ans, il fait déjà partie des pilotes les plus prometteurs de sa catégorie en ayant déjà à son actif un titre national. L'ex-champion de France Promo, qui était fidèle depuis des lustres à la marque Kyosho, a créé la surprise en optant dès le début de l'année pour la toute nouvelle NT 1 XRay. Passée une courte phase d'apprentissage liée à ce changement de monture, son châssis a depuis largement évolué sous l'impulsion de l'arrivée de pièces spéciales validées en course par ses soins, qui sont l'œuvre du fabricant d'options Capricorn.

LE PILOTE ET SON MATERIEL

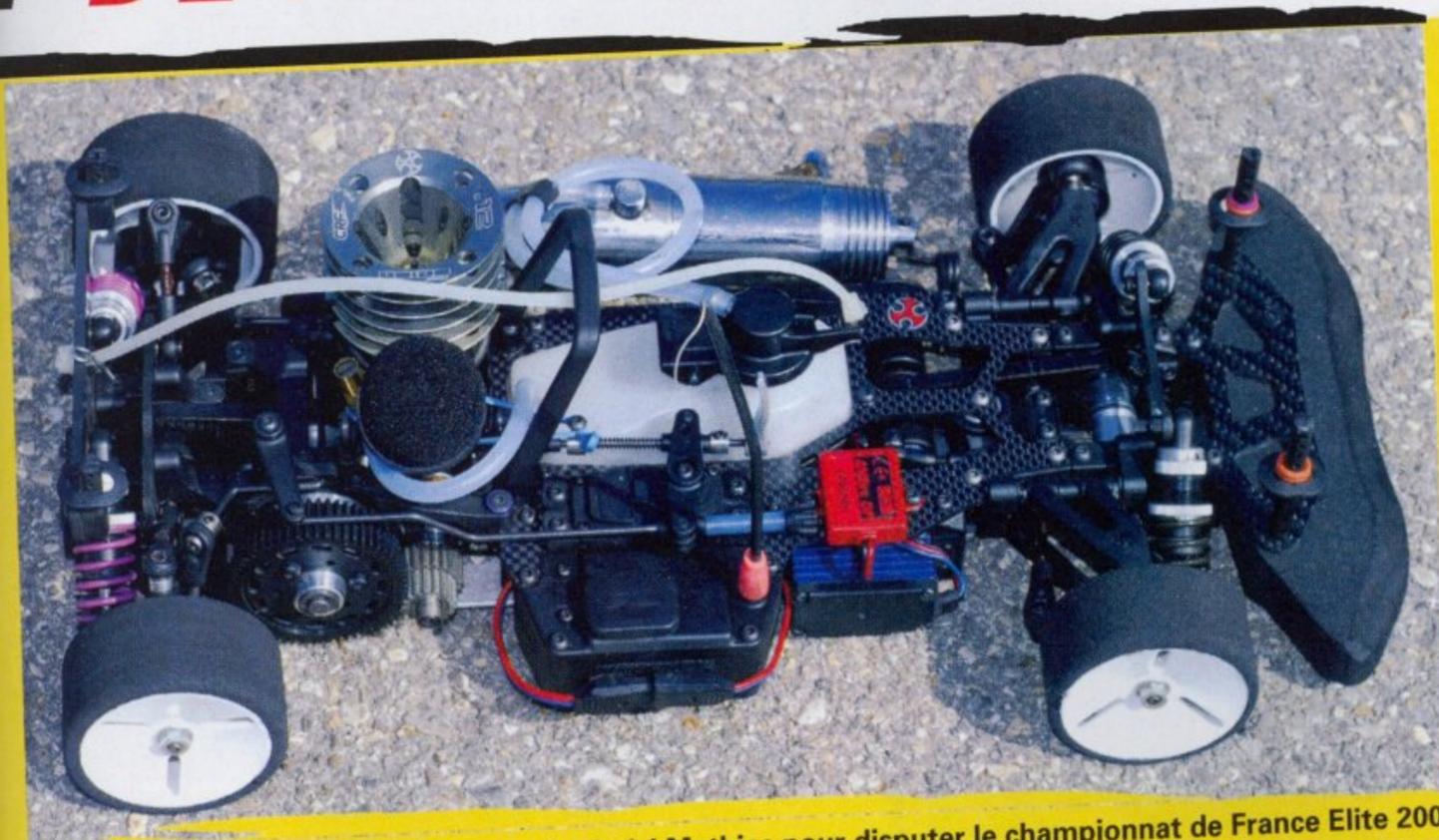
PRÉNOM : MATHIAS
 NOM : KALARIS
 VOITURE :XRAY NT 1
 EMBRAYAGE :CAPRICORN
 MOTEUR : ORION CRF 12
 BOUGIE : 6
 POT :ORION CRF EFRA 2626
 CARBURANT :MECCAMO 16%
 RADIO :FUTABA 3 PK
 SERVO GAZ :THUNDER TIGER ACE DS 1015
 SERVO DIRECTION : THUNDER TIGER ACE DS 1015
 PNEUS :MATRIX
 OPTIONS :HEXAGONES DE ROUES EN ALUMINIUM, SUPPORTS
D'AMORTISSEURS AVANT ET ARRIÈRE, SUPPORT DE PARE-CHOC
 SPONSORS : MECCAMO, NOUGIER MODÉLISME, ORION, MATRIX, MRC,
CAPRICORN, LES PARENTS, RB

LA XRAY NT 1 DE MATHIAS KALARIS

1 DE MATHIAS KALARIS

PNEUS

Voici les pneus Matrix distribués par la société APS. Ces derniers commencent à se tailler une part non négligeable du gâteau en 200 mm sous l'impulsion d'Adrien Bertin son distributeur. Rappelons que ces pneus ont remporté le titre de champion d'Europe dans cette catégorie avec Dario Balestri. Mathias utilise des pneus en 40° shore. Ils viennent se positionner sur des nouvelles jantes issues du même fabricant. Très pratiques, leurs écopes permettent d'accéder aux rotules des porte-fusées avant et arrière sans avoir à démonter les pneus !



La NT 1 de chez XRay est la voiture qu'a choisi Mathias pour disputer le championnat de France Elite 200 mm. Cette auto fait partie de celles qui renferment sans doute le plus d'options. Celles-ci proviennent non seulement du concepteur XRay, mais aussi du fameux optionneur dont le nom revient de plus en plus fréquemment dans cette discipline qui est celui de l'Italien Capricorne.

MOTEUR



La NT 1 de l'ex-champion de France est motorisée par le fameux carter suisse de chez Orion. Il s'agit précisément du CRF 12 (2,1 cc) qui comporte à peu près tout ce dont le modéliste féru de compétition peut rêver. Carter traité, culasse haute et allégée, mais surtout conception interne hi-tech et irréprochable sont à créditer en faveur de ce bloc.

Pour honorer le vieil adage qui dit que l'on est jamais si bien servi que par soi-même, notons que l'échappement retenu pour accorder le CRF 12 à la perfection est le modèle EFRA 2626 signé Orion. Bien que très courte d'origine, la pipe de sortie bénéficie en supplément d'un renfort constitué de pâte bi-composant.

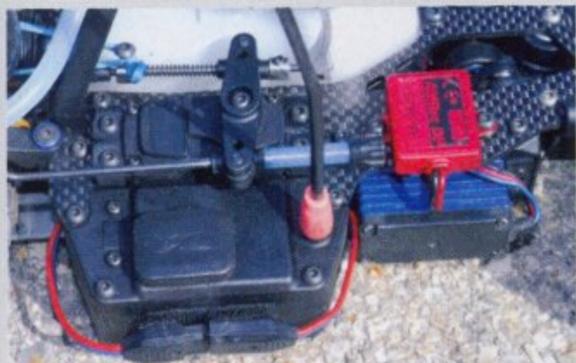


Mathias n'utilise pas l'embrayage XRay d'origine. Il fait appel à un modèle de marque Capricorn qui entretient la différence par un poids réduit de 10 grammes en rapport de celui de série. Il en résulte des montées en régime plus franches. L'autonomie se situe de son côté entre 5.15 et 5.30 minutes selon les circuits.



Parmi les particularités qui ont trait au moteur CRF 12, son carburateur possède un corps aileté et également traité, reconnaissable à sa couleur noire. Son second atout réside dans le fait qu'il soit équipé d'un système de buses interchangeables. Ce venturi a bénéficié d'un travail très précis en vue de réduire l'autonomie, mais aussi d'apporter un surcroît de couple et de tours à haut régime.

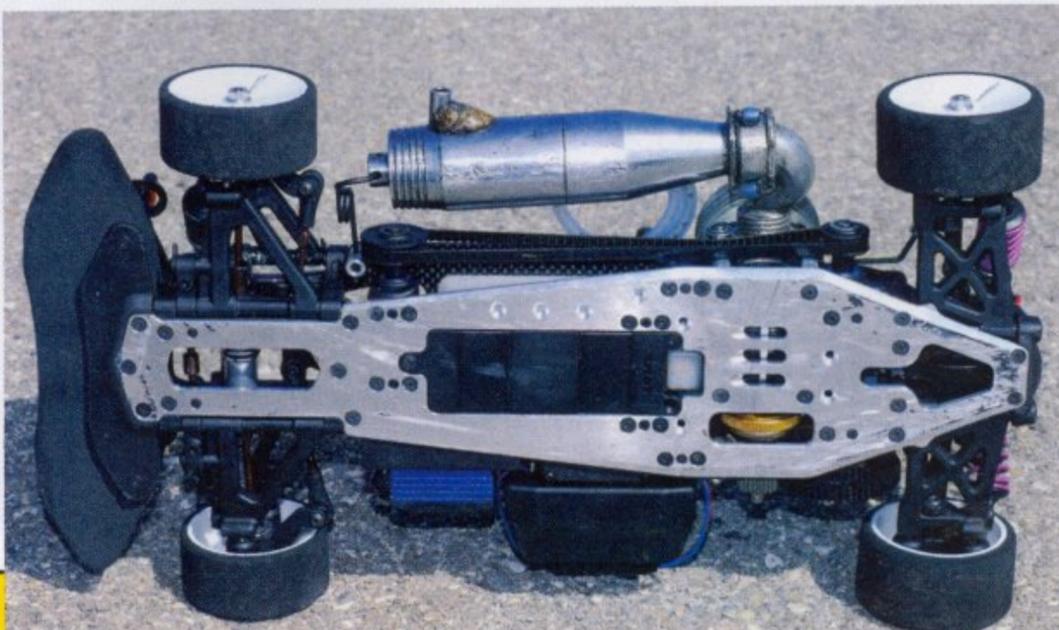
RADIO



La platine radio véhicule une puce personnelle. D'autre part, la liaison des prises de réception est fiabilisée par une bande de velcro qui maintient le binôme en place sur le côté du boîtier renfermant le récepteur.

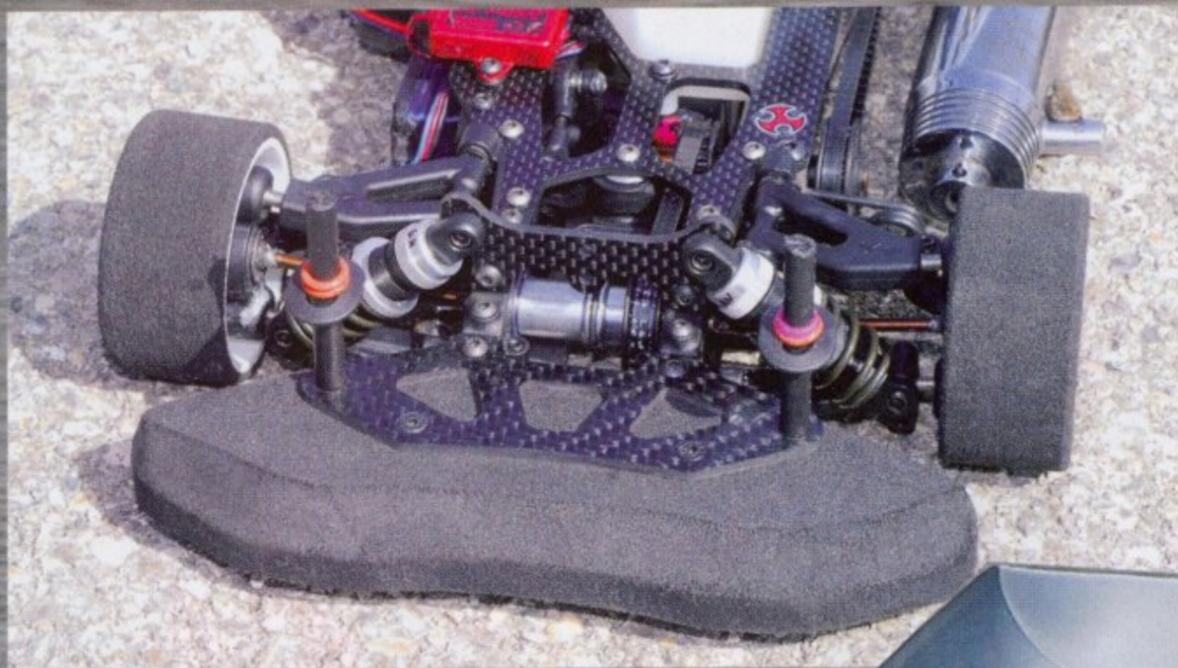
CHASSIS

Le châssis fait partie des éléments qui restent d'origine. Particulièrement bien pensé, celui-ci comporte une lumière généreuse qui laisse apparaître le volant d'embrayage, ainsi que trois fraisages débouchants sous la fixation moteur afin que la ventilation s'effectue au mieux.



LA XRAY NT 1 DE MATHIAS KALARIS

TRAIN AVANT



A l'avant, les amortisseurs sont équipés de ressorts noirs durs qui s'accompagnent d'une très forte précharge pour limiter les mouvements de plongée du châssis.

Le train avant arbore un support de pare-chocs monté en option. Celui-ci est en carbone pour assurer une rigidité sans faille. On remarque la retouche méticuleuse qui a été appliquée au niveau de la mousse du pare-chocs pour que celle-ci fasse parfaitement corps avec la carrosserie. Notons aussi pêle-mêle la présence de joints toriques emmanchés sur les plots de carrosserie pour atténuer les vibrations.

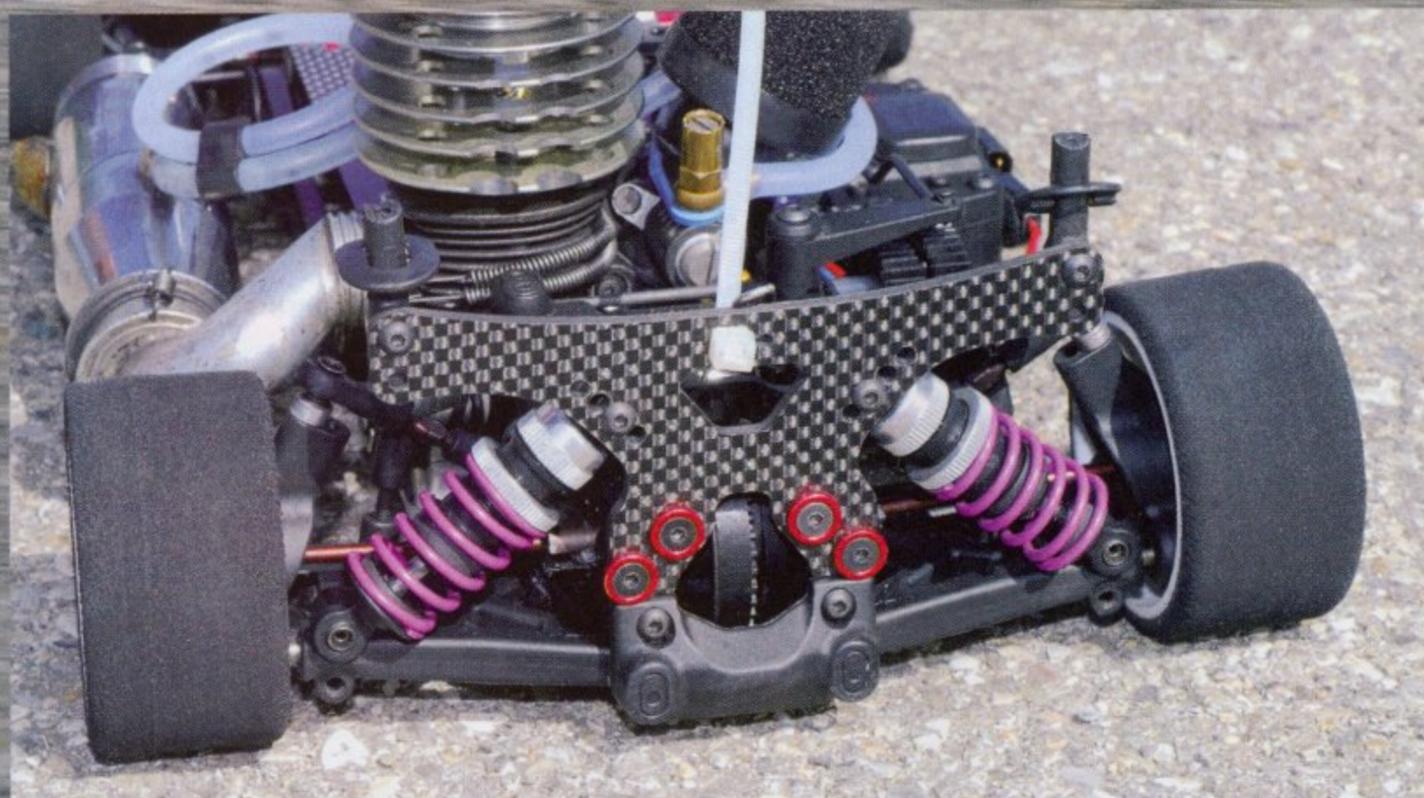
Le support d'amortisseurs avant fait partie des pièces option. Il est signé « Capricorn » et comporte un nombre d'ancrages accru en rapport de la version originale.



Mathias roule avec une châsse intermédiaire sur la plupart des tracés. D'où le nombre de cales équilibrable qui apparaît de chaque côté des triangles supérieurs.



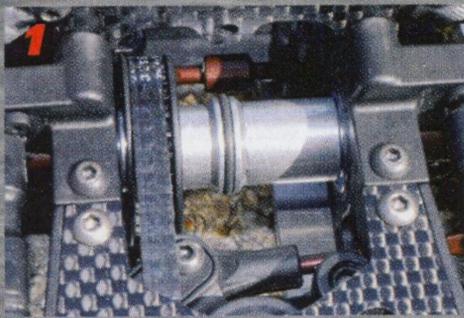
TRAIN ARRIERE



La mécanique de la NT 1 dispose d'une barre anti-roulis arrière très efficace dont les points d'attache s'effectuent dans l'alignement des triangles inférieurs.

Le train arrière s'accommode des ressorts mauves. Ces derniers viennent s'ancrer à l'avant-dernier trou du support d'origine en carbone, pour délivrer au final une adhérence proche du maximum autorisé. De leur côté, les inserts sur lesquels sont fixés les axes des bras inférieurs s'inscrivent sur la position la plus basse qui génère une inclinaison d'angle minime.

TRANSMISSION



1- Sur la grande majorité des circuits, Mathias préfère utiliser l'axe rigide sur l'essieu avant. L'auto apparaît ainsi un peu plus paresseuse en entrée de courbe, mais se révèle en contrepartie bien plus facile à gérer en sortie au moment de remettre plein gaz. À noter que sur la NT 1, la pièce en aluminium que nous apercevons ici est la même qui permet aussi de passer sous le mode de la roue libre.

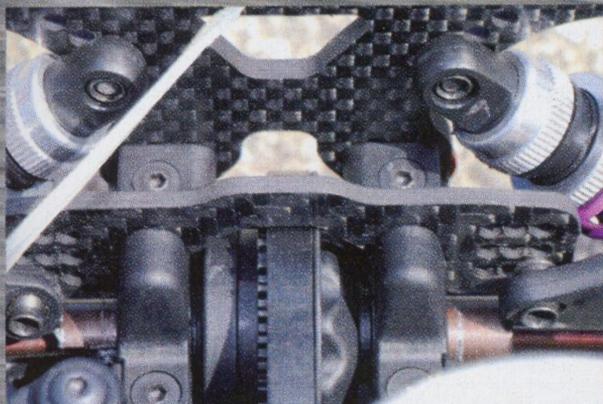
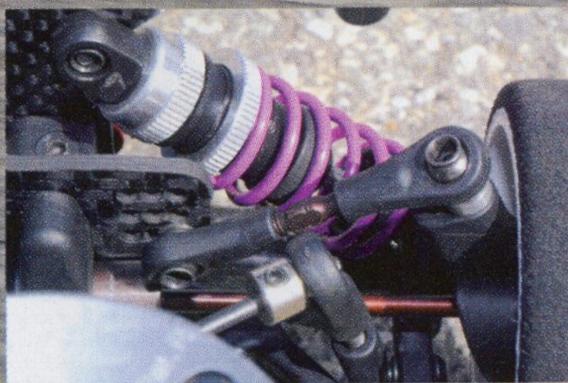
2- Le rapport de transmission s'établit à 17/59-23/54. Les multiples allègements dont bénéficient les deux couronnes de transmission sont de série.

3- Le chapitre du freinage mérite que l'on s'y attarde. Le disque ventilé en acier provient de chez Capricorn. Les plaquettes sont de conception maison. Eric Kalaris, papa et mécano de Mathias, concocte des plaquettes à « double effet ». L'une est constituée d'une plaque à garniture progressive d'un côté, puis l'autre d'une plaque en téflon. Ce procédé permet d'obtenir une meilleure appréhension lors des phases de ralentissement et d'atténuer les blocages de roues.

4- Toute la transmission de l'auto a été revue. Les roulements à billes flasqués sont des modèles en céramique. D'autre part, les hexagones de roues d'origine se sont éclipsés au profit de répliques en aluminium.



La fixation des tirants arrière à pas inversés s'effectue sur la position la plus basse du support. Autrement dit, c'est encore une fois l'angle maximum de carrossage qui sera privilégié à l'enfoncement.



Le support intermédiaire arrière sur lequel viennent s'ancrer les tirants supérieurs du train est un modèle option conçu par Capricorn. Celui-ci fait passer le nombre d'ancrages de quatre pour l'original à neuf. En outre, l'épaisseur d'origine de 3 millimètres a été portée à 4 mm.



La barre anti-roulis arrière est une version traditionnelle conçue en corde à piano. Elle fixe la section à 2,2 millimètres.

FIGHE DE REGLAGE

**XRAY NT 1
DE M. KALARIS**

TRAIN AVANT

Amortisseurs

| | |
|----------------------|---------------------|
| Pistons : |2 trous |
| Huile : |500 |
| Ressorts : | Rouges XRay |
| Tension de ressort : |6,5 mm |
| Carrossage : |1° |
| Châsse : |2° |
| Barre anti-roulis : |Inclinée à 45° |
| Ouverture : |1° |
| Garde au sol : |5 mm |

TRAIN ARRIÈRE

Amortisseurs

| | |
|---------------------|------------------|
| Pistons : |3 trous |
| Huile : |500 |
| Ressorts : |Violet XRay |
| Tension : |3,5 mm |
| Carrossage : |4° |
| Pincement : |2,5° |
| Barre anti-roulis : |2,2 mm |
| Garde au sol : |6 mm |

DIVERS

| | |
|---------------------------|-----------------------|
| Empattement : |199 mm |
| Différentiel AV : |Arbre rigide |
| Différentiel AR : |40000 |
| Rapport de transmission : | 17/59-23/54 |
| Pneus avant : |Matrix 40° shore |
| Pneus arrière : |Matrix 40° shore |

RCP