

REPORTAGE: GP de FRANCE à AUXERRE

**SPECTER
PRO 1/8
DOSSIER
COMPLET**

TEST VARIATEUR
LRP SPHERE COMPETITION
TC SPEC

TEST RADIO
NOMADIO REACT

ASSO RC8
L'interview
de RICHARD SAXTON!

La NT1 XRAY
de A à Z

Gagnez une saison de carburant!

M 08207 - 77 - F: 5,50 €



NT1

Suite à notre visite au salon de Nuremberg, nous vous présentons dans notre numéro 74 un scoop concernant le nouveau châssis piste 1/10 thermique 200 mm de chez XRay, la NT1. Celle-ci est aujourd'hui disponible, et nous vous proposons de la découvrir comme promis en détail au travers de ce dossier.

CONQUÊTE MONDIALE

La catégorie piste 1/10 thermique, que l'on nomme également touring thermique, est l'une des disciplines qui manquait au catalogue de la firme slovaque. Avec l'arrivée de la NT1, XRay détient maintenant un catalogue quasiment complet qui regroupe les disciplines les plus prisées actuellement. Comme nous vous l'avons déjà dit, la conception de la NT1 fait appel à des solutions plutôt conservatrices, déjà éprouvées et finalement redoutablement efficaces. Mais là où l'entreprise slovaque se démarque, c'est sans aucun doute dans la qualité de ses produits, tant au niveau matériaux que du point de vue de la finition, bref des domaines dans lesquels XRay excelle. À l'ouverture de la boîte, si la présentation n'a rien d'extraordinaire, on reste cependant toujours agréablement surpris en découvrant les différentes pièces, qu'il s'agisse des plastiques ou encore des pièces en aluminium ou en acier usinées d'une grande précision. D'un point de vue technique, cette NT1 propose logiquement une transmission à quatre roues motrices par courroies crantées, alors que des cardans à boules goupillées se chargent de la partie finale. Bien évidemment, tout repose sur des roulements à billes de type étanche. Toujours au registre de la transmission, XRay propose deux différentiels, un pour l'avant et l'autre pour l'arrière. Ce choix est tout simplement dicté par le fait que cette configuration reste la plus appréciée par les pilotes aujourd'hui, dans la mesure où il est possible de les régler comme on le souhaite. Mais XRay a également pensé aux pilotes qui préfèrent disposer d'un axe rigide à l'avant en faisant dans la simplicité, puisque qu'une cale est livrée d'origine dans le kit. Cette cale vient se loger dans le corps du différentiel avant à la place des planétaires et satellites et devient rigide. La NT1 bénéficie logiquement d'une boîte de vitesses à deux rapports, à masselottes, alors que l'embrayage fourni d'origine est de type Centax, une configuration quasi incontournable dans la catégorie. En ce qui concerne la suspension, pas de surprises puisque l'avant et l'arrière reposent sur des rotules, autorisant ainsi tout un panel de réglages et ce dans une grande précision. La barre antiroulis avant est de type couteau alors qu'à l'arrière, la NT1 fait appel à une solution plus classique mais efficace puisqu'il s'agit de corde à piano. Les amortisseurs sont bien évidemment hydrauliques et proposent des corps en plastique. En ce qui concerne l'installation électrique, tout est très clair, propre ! Le boîtier de réception est assez vaste et propose un astucieux petit bouchon en caoutchouc qui permet d'avoir un accès rapide au quartz de réception, bien pratique dans l'urgence. Pour l'accu de réception, la NT1 fait appel à un accu classique de cinq éléments, que l'on trouve dans tous les magasins de modèles réduits. Une fois la NT1 assemblée, nous avons été bluffés par la liberté de sa suspension, mais aussi de sa transmission, qui propose une roue libre rarement constatée sur un châssis neuf disposant une transmission par courroies. Même s'il aura fallu attendre, XRay a encore une fois frappé fort en proposant la NT1, bien aboutie et visiblement efficace au regard de ses premières prestations au niveau national puisque que le châssis slovaque a participé aux trois finales du championnat de France Elite, ce qui reste un excellent début pour un châssis récemment né, d'autant que c'est une première pour la firme XRay ! Comme pour la piste 1/10 électrique avec la T2, le tout-terrain 1/8 thermique avec le XB8, la nouvelle NT1 s'attaque maintenant à la piste 1/10 thermique et semble vouloir s'y imposer d'entrée. Il semblerait bien que XRay veuille conquérir le monde de la RC !

La boîte de la XRay NT1 reprend graphismes et couleurs des boîtes des autres modèles de la marque, de quoi les identifier facilement.



XRay n'a pas oublié de fournir de la graisse et de l'huile silicone pour les différentiels avant et arrière ainsi que pour les amortisseurs.



PISTE 1/10 THERMIQUE 200 MM

Les cardans et noix de cardans bénéficient du célèbre traitement Hudy, gage d'une excellente fiabilité.



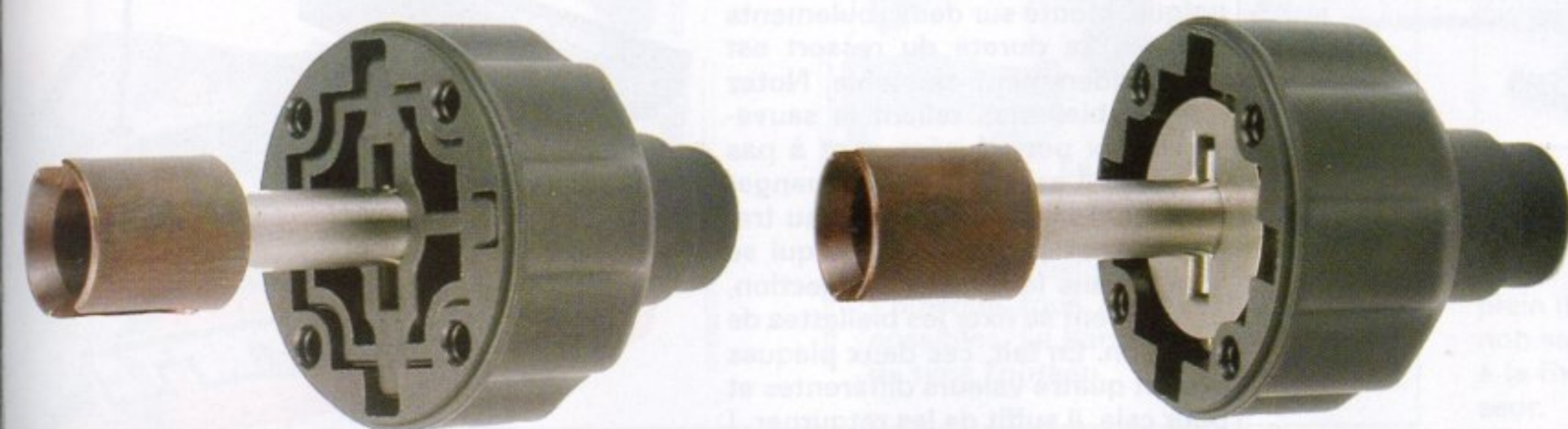
Deux poulies intermédiaires avant sont livrées d'origine, une offrant 25 dents et l'autre 26 ; permettant de jouer sur la prépondérance d'un train sur l'autre et donc la motricité de la voiture.



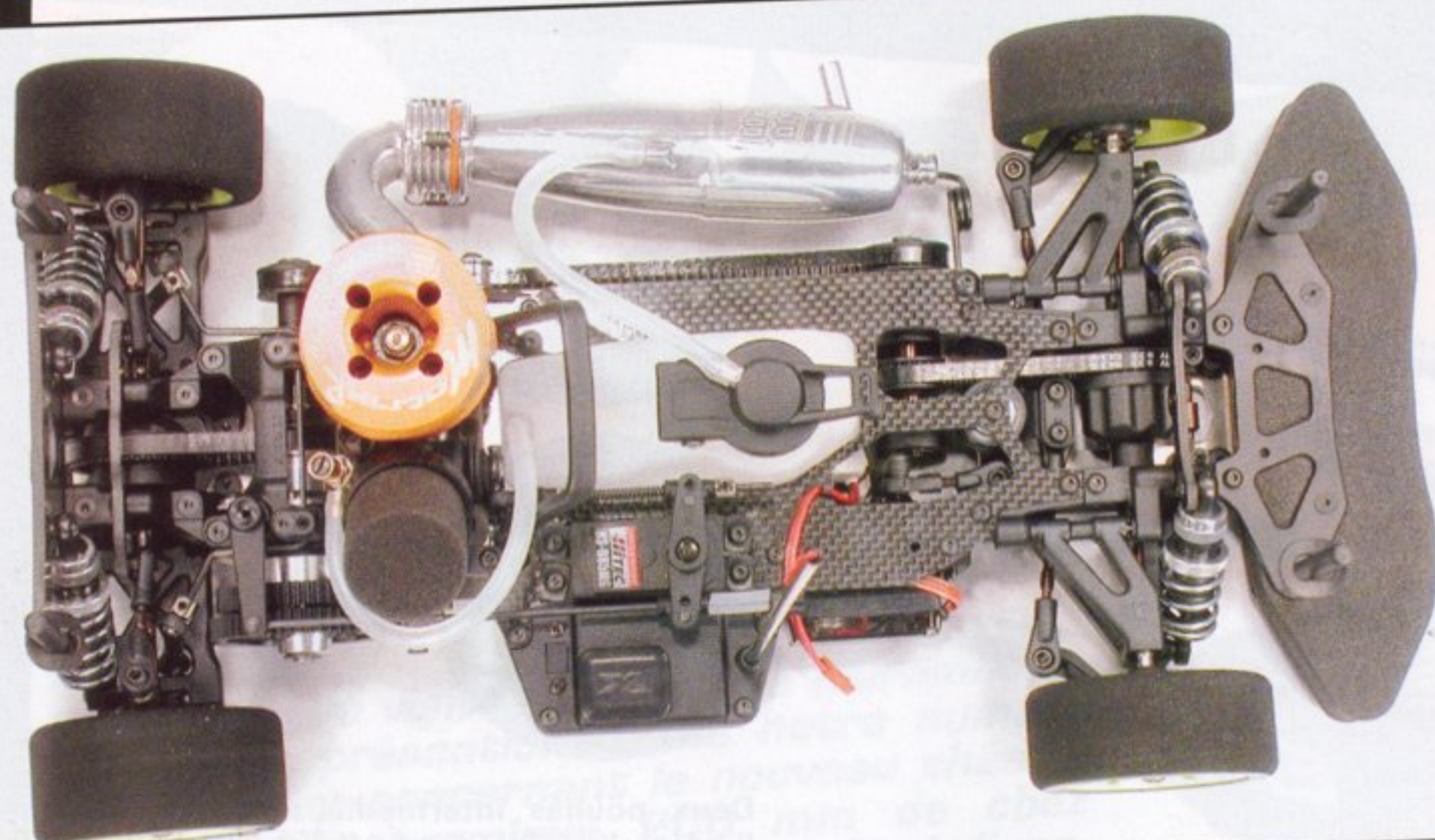
Dans un souci de perfection et afin de faciliter le montage, les plastiques recevant les grosses rotules de suspension - tels que triangles - sont filetés, ainsi que les logements de bouchons pour les portes-fusées avant et arrière. Cela évite également tout assemblage de travers.



Bien évidemment, la NT1 est entièrement montée sur roulements à billes et l'on en recense 23, la plupart étant étanches.



En matière de transmission, XRay offre d'origine la possibilité de monter un différentiel avant classique à pignons coniques... Ou de remplacer les pignons par une pièce en plastique qui vient transformer le différentiel en axe rigide, une excellente initiative qui évite ainsi tout bricolage hasardeux !

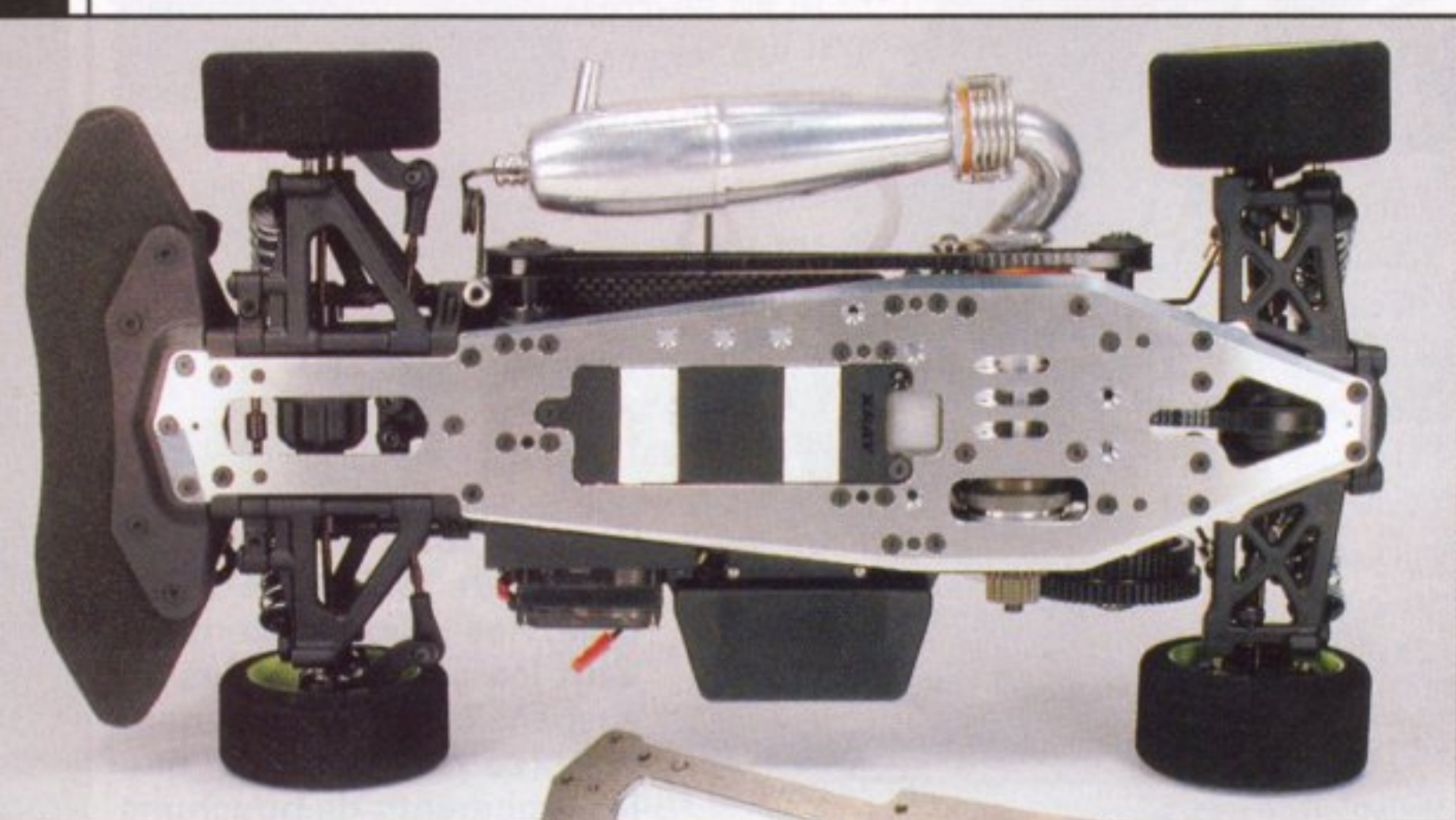


La XRay NT1 une fois assemblée et prête à rouler. Les châssis de ce type, purement axés compétition, restent bien évidemment à assembler et il faut dire que la NT1 propose un montage très facile. Cependant, nous avons eu une petite séance d'interrogation et de perplexité lors du montage du moteur, mais nous y reviendrons plus tard. Si la firme slovaque excelle dans la présentation et l'ajustage de ses modèles, il faut savoir que la documentation fournie d'origine est des plus riches. On y retrouve donc une notice très claire et explicite, un cahier complet faisant référence à tous les réglages possibles sur la voiture ainsi qu'un tableau synthétisant les réglages et influences de ces derniers suivant les pistes rencontrées. Par contre, il faudra un minimum de connaissances en Anglais pour pouvoir s'appropriier ces réglages.

FIGHE TECHNIQUE

MARQUE :	.....XRAY
DISTRIBUTEUR :	.....RB
MODELE :	.....NT1
CATÉGORIE :	.....PISTE 1/10 THERMIQUE 200 MM
USAGE :	.....COMPÉTITION
CHÂSSIS :	.....PLAQUE EN ALUMINIUM
TRANSMISSION :	.....4X4 PAR COURROIES + CARDANS
	.....2 DIFFÉRENTIELS + BOÎTE DE VITESSES
SUSPENSION :	.....TRIANGLES INF AV ET AR, TRIANGLES SUP AV, TIRANTS SUP AR, AMORTISSEURS HYDRAULIQUES
MOTEUR :	.....TYPE 2,1 CM3, NON FOURNI
RADIO :	.....NON FOURNIE
CARROSSERIE :	.....NON FOURNIE
PNEUS :	.....NON FOURNIS
PRÉSENTATION :	.....EN KIT

CHASSIS



Le châssis est en aluminium, sa découpe est assurée par usinage. Il propose une épaisseur de 3 mm, une cote inférieure à ce que propose généralement la concurrence, un choix dicté par la possibilité d'utiliser le Multi-Flex.

La découpe du châssis est assez étroite et propose des bords biseautés, un classique pour la catégorie piste.

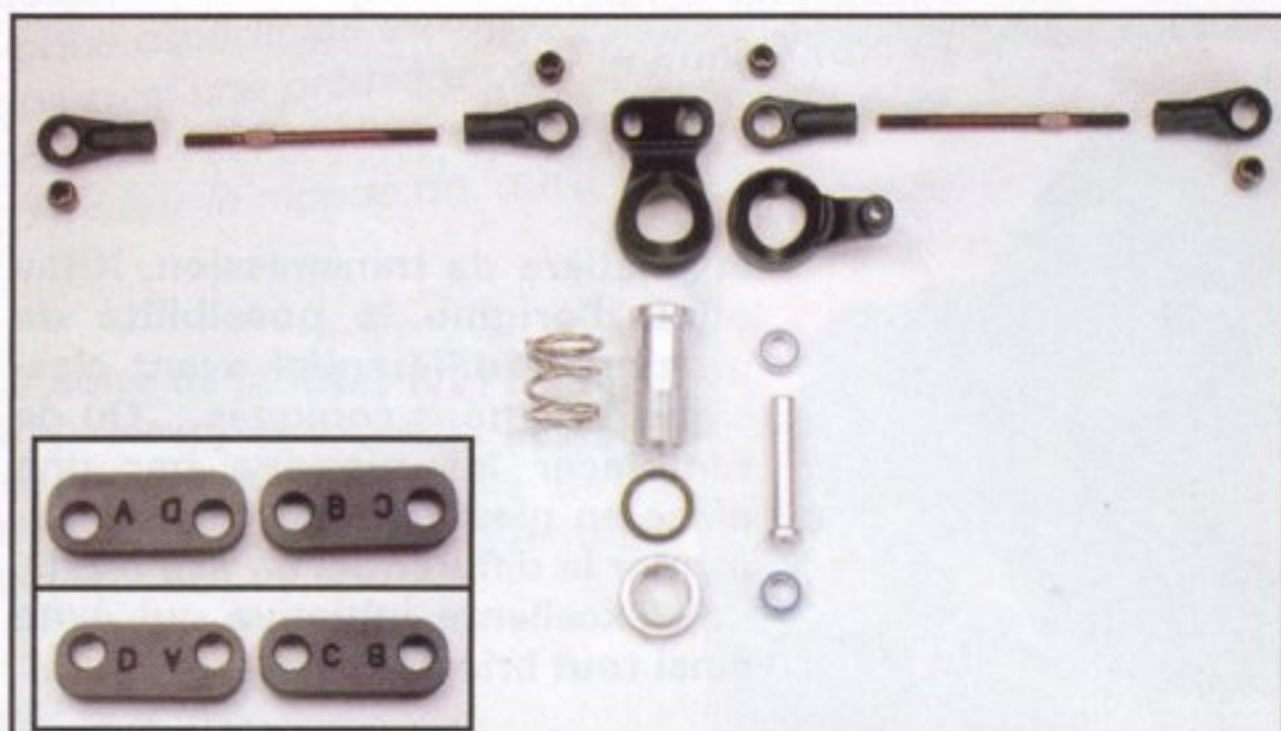


La notice reste une référence en matière de clarté. Cette dernière est en couleur et en 3D, les vis sont quant à elles à l'échelle dans la marge.

La documentation fournie par XRay est très riche, que ce soit pour les différentes étapes de montage ou l'approche des différents réglages, sans oublier un petit catalogue de la marque et le certificat d'authenticité si cher à la marque.



DIRECTION



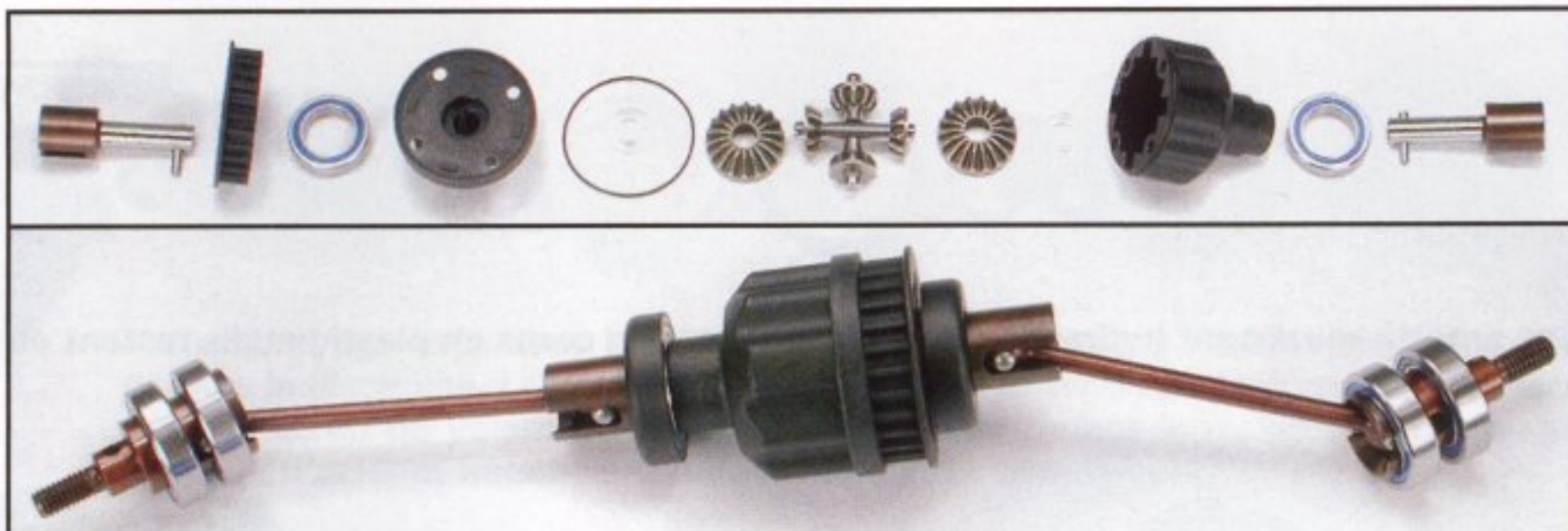
Le renvoi de direction est central et unique, monté sur deux roulements à billes. La dureté du ressort est bien évidemment ajustable. Notez que les biellettes reliant le servo aux porte-fusées sont à pas inversés. Il est possible de changer l'Ackermann de la direction au travers de ces petites plaques qui se logent dans le renvoi de direction, où viennent se fixer les biellettes de direction. En fait, ces deux plaques offrent quatre valeurs différentes et pour cela, il suffit de les retourner !



TRANSMISSION



La XRay NT1 propose d'origine deux différentiels, l'arrière sera rempli de graisse silicone affichant 60000 cps et l'avant 80000 cps. Sachez que le différentiel avant peut être bloqué en remplaçant les pignons par une cale en plastique.



Les différentiels sont à pignons coniques en acier, dont quatre satellites. La transmission est entièrement montée sur roulements à billes. Les cardans avant et arrière sont à boules goupillées.



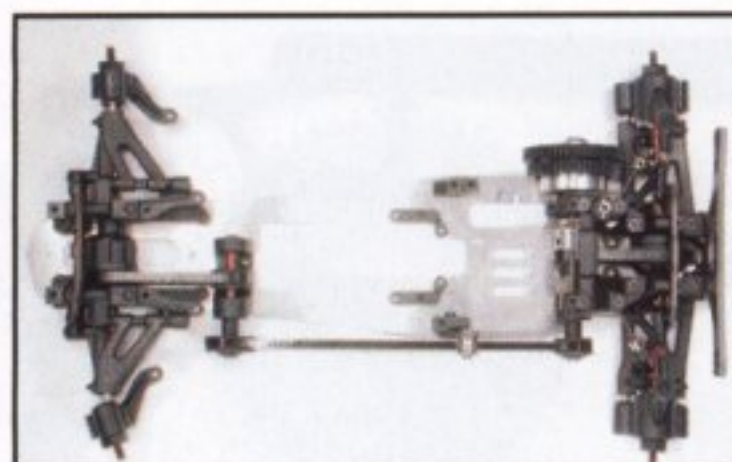
Ce sont trois courroies qui assurent la transmission intégrale de la NT1.



Ensuite, la tension de la courroie centrale est possible à l'aide d'un tendeur monté sur roulements à billes.

Afin de pouvoir ajuster la tension des courroies avant et arrière, XRay a eu recours à des bagues excentriques. L'ergot sur l'excentrique permet de caler la bague dans une empreinte crantée située dans le palier.

Le freinage est confié à un disque en acier et usiné, alors que les plaquettes reçoivent une simple garniture de type Ferodo, qu'il faut coller. Par contre, deux petits trous sont aménagés dans les paliers arrière de manière à pouvoir faire passer une clé Allen afin d'ajuster aisément le serrage des plaquettes, bien pensé !

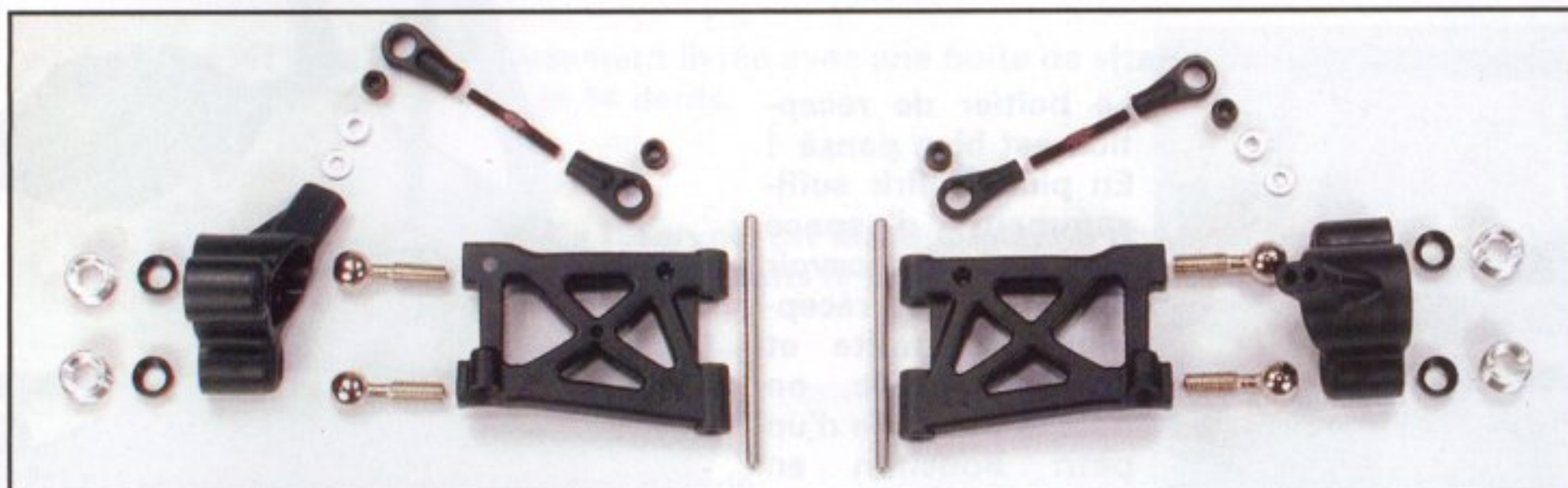


Toute la transmission est placée sur la NT1 et nous avons été bluffés par la liberté de cette dernière d'origine. Tout est vraiment très libre et c'est plutôt rare pour une transmission par courroies... neuves !

SUSPENSION

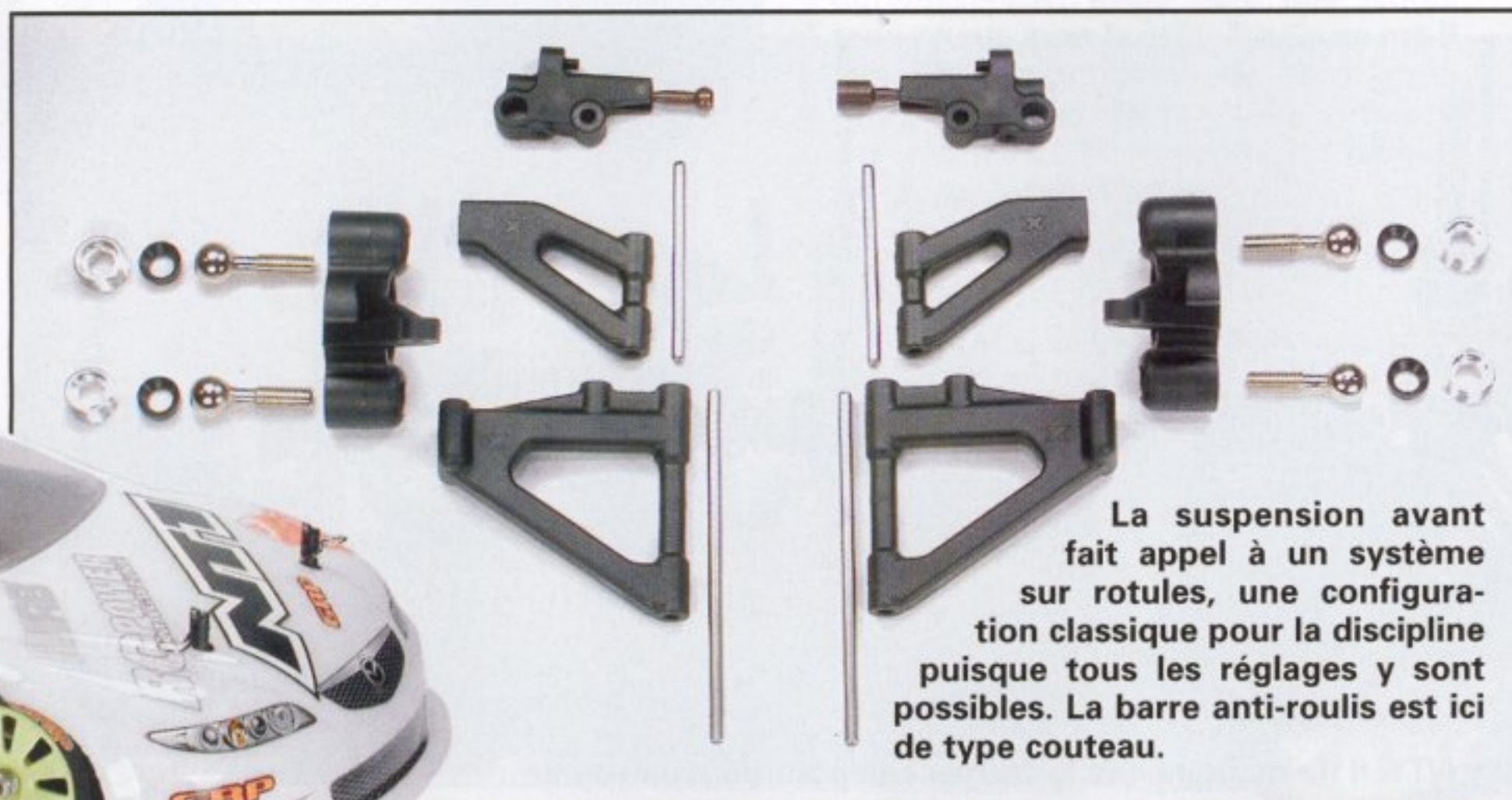


Une fois les trains avant et arrière, on constate que la suspension fait preuve d'une grande liberté.



Le train arrière est monté sur rotules. Ce choix permet d'effectuer de nombreux réglages en toute simplicité. Les tirants supérieurs sont quant à eux montés sur des pas inversés.

La châsse est ajustable via des petites cales en plastique qui viennent prendre place à l'avant ou à l'arrière des triangles supérieurs avant.



La suspension avant fait appel à un système sur rotules, une configuration classique pour la discipline puisque tous les réglages y sont possibles. La barre anti-roulis est ici de type couteau.



L'anti-cabrage arrière et l'anti-plongée avant sont ajustables via de petits inserts excentriques dans lesquels les axes de triangles viennent se loger.

La partie inférieure de la biellette de la barre anti-roulis arrière se fixe en plein milieu du triangle et non sur la partie opposée à la fixation de l'amortisseur.



AMORTISSEURS

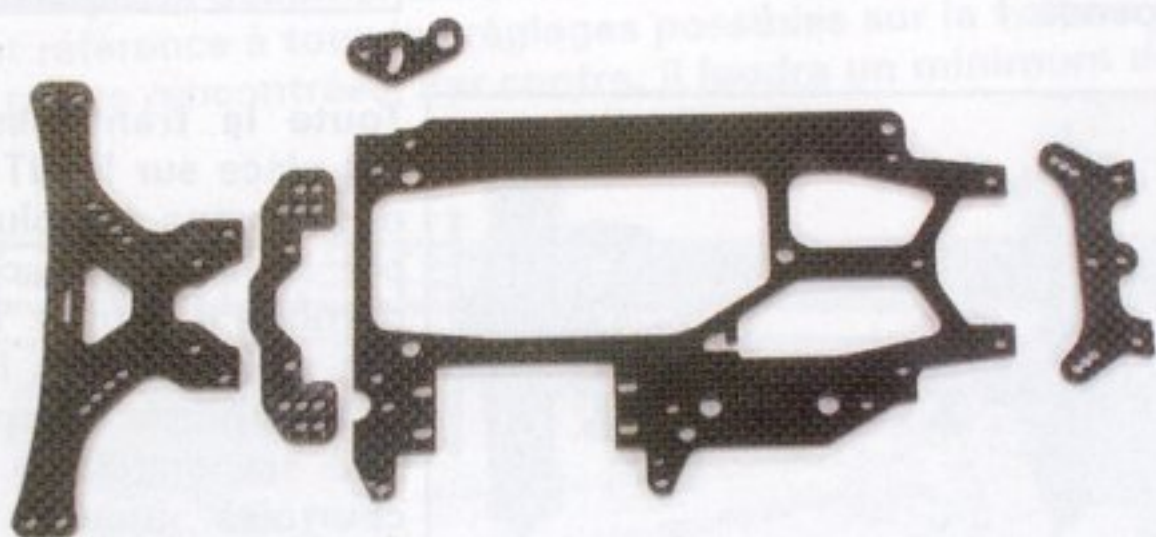


Les amortisseurs sont hydrauliques et disposent d'un corps en plastique. Ils restent entièrement à assembler.



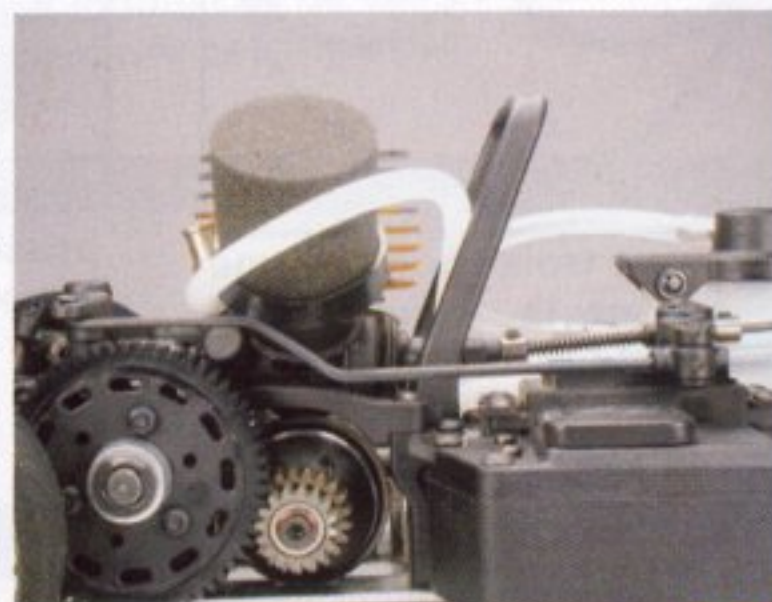
XRay a fait dans la sobriété au niveau de ses ressorts d'amortisseurs puisqu'ils affichent une couleur argentée. Les ressorts avant sont plus courts que ceux de l'arrière, mais ils sont aussi légèrement plus fermes. Deux types de pistons sont livrés. Les premiers sont classiques, offrant deux, trois ou quatre trous. Les seconds sont quant à eux réglables et permettent de modifier le nombre des trous du piston sans avoir à les démonter.

INSTALLATION RADIO



La platine radio est en carbone, tout comme les supports d'amortisseurs, de tirants arrière ou de tendeur de courroie central.

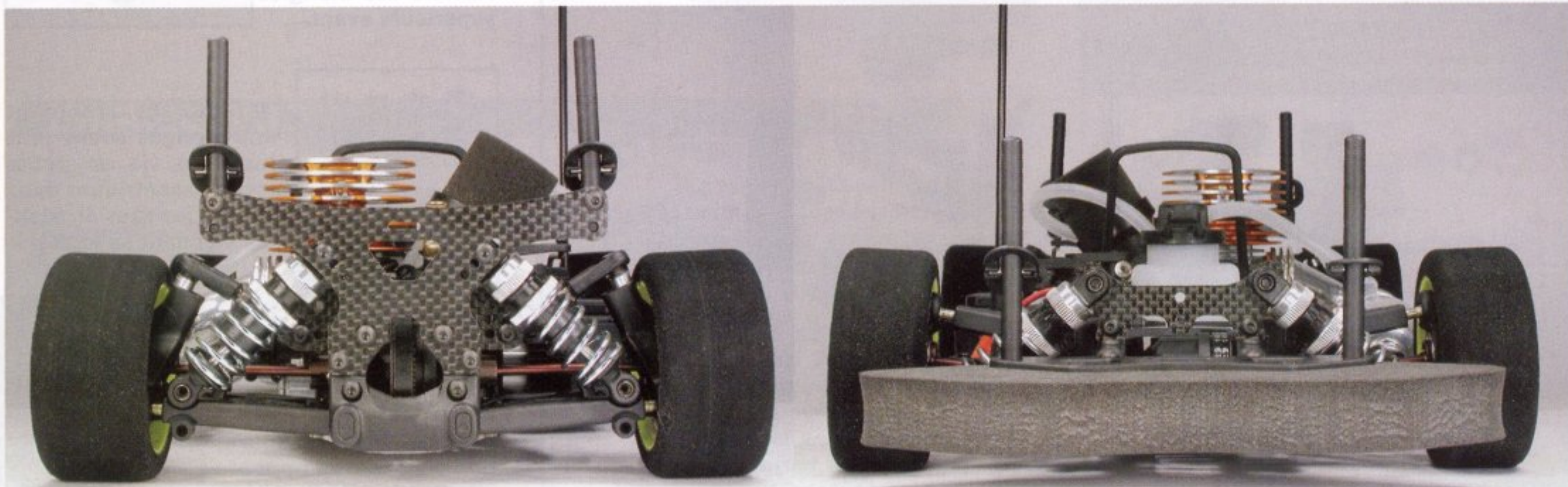
Les tringleries des gaz/frein tirent parfaitement dans l'axe. La commande de frein est réalisée dans de la corde à piano. Notez qu'elle est livrée déjà coudée d'origine.



Le boîtier de réception est bien pensé ! En plus d'offrir suffisamment d'espace pour pouvoir recevoir la plupart des récepteurs de petite et moyenne taille, on note la présence d'un petit bouchon en caoutchouc qui, une fois enlevé, donne accès au quartz et permet donc de le changer sans avoir à tout ouvrir.

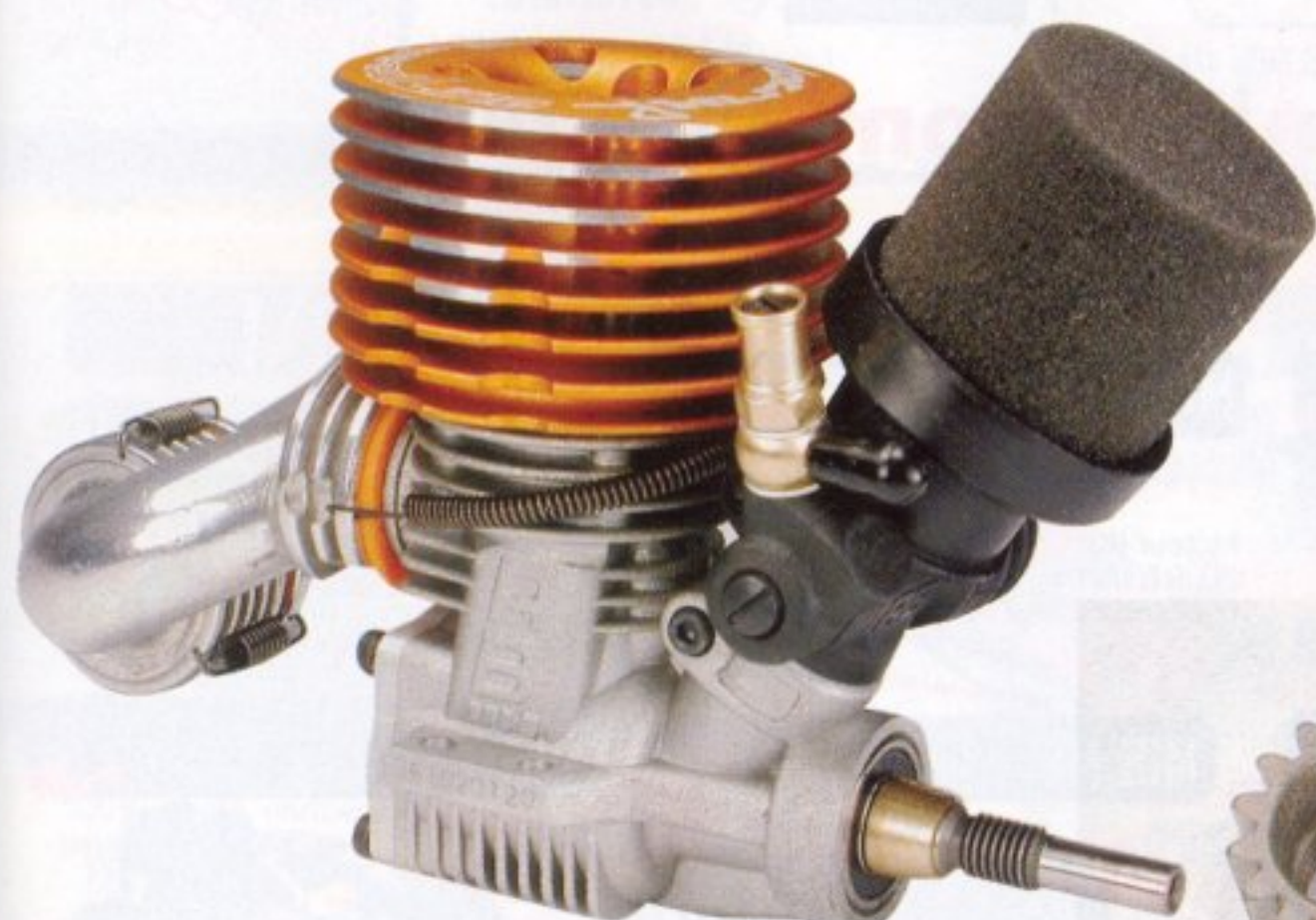


Avant de placer la platine sur le châssis, l'électronique et le réservoir doivent être installés sur cette dernière.



Voici une vue des trains avant et arrière de la XRay NT1. Il ne manque que la carrosserie pour pouvoir rouler...

MOTEUR ET PÉRIPHÉRIE



Pour motoriser notre XRay NT1, nous allons une nouvelle fois faire appel au RB Matrix. Celui-ci est accompagné de sa ligne d'échappement de type in-line. Par contre, le carter du Matrix reste le plus large sur le marché aujourd'hui, et pour le loger sur la NT1, il sera nécessaire d'effectuer une retouche des cales moteur à la lime ou à la mini-perceuse.



Afin de régler correctement l'embrayage, il est indispensable de disposer d'un pied à coulisse.



Comme la plupart des châssis piste de compétition, la NT1 dispose d'une butée à billes à l'extrémité de la cloche d'embrayage. C'est un élément fragile qu'il faut régulièrement surveiller. Enfin, ne pas oublier de mettre un peu de graisse sur les billes avant assemblage.



L'embrayage livré avec la NT1 est de type Centax, un attribut indispensable dans la discipline. Le volant est en aluminium et reçoit un traitement dur alors que l'écrou du volant et la bague fileté comprimant le ressort d'embrayage sont en acier et bénéficient du célèbre traitement Hudy.



La cloche d'embrayage et ses pignons. Ces derniers sont en aluminium traité dur. Notez que le nombre de dents est rapporté sur les pignons. Enfin, deux roulements à billes de tailles différentes guident la cloche.



La XRay NT1 est bien évidemment livrée avec une boîte de vitesses à deux rapports. Ici, les couronnes affichent 59 et 54 dents.



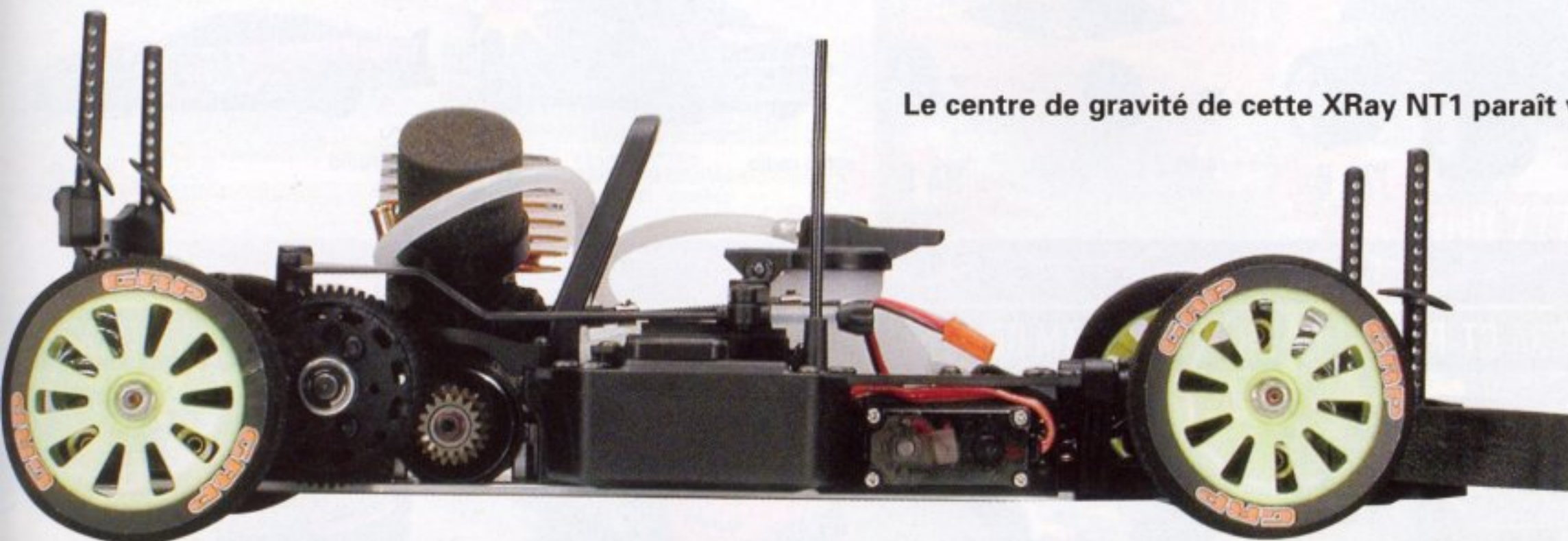
Le réservoir est fixé à la platine par trois points. Les passages de vis dans la platine sont montés sur silentblochs.

FINITIONS



Curieusement, XRay livre des jantes sans pneus avec la NT1. Toujours est-il que RB, l'importateur de la marque XRay dans l'hexagone nous a fourni des gommés GRP montées sur de belles jantes jaune fluo.

La NT1 est livrée sans carrosserie. Afin de mener à bien ce dossier, RB nous a fourni une carrosserie Protoform de Mazda 6, qu'il faut bien évidemment peindre. Notez que les caches de vitres sont fournis d'origine.



Le centre de gravité de cette XRay NT1 paraît vraiment bas, vous ne trouvez pas ?

LA SUITE...

Le mois prochain, nous vous proposerons de retrouver un essai complet de la XRay NT1 et de vous dévoiler le potentiel de cette nouvelle venue de l'Est...

RCP