

RADIO CONTROLLED ELECTRIC POWERED RACING BUGGY  
**4WD OFF-ROAD RACER**

# OPTIMA MID

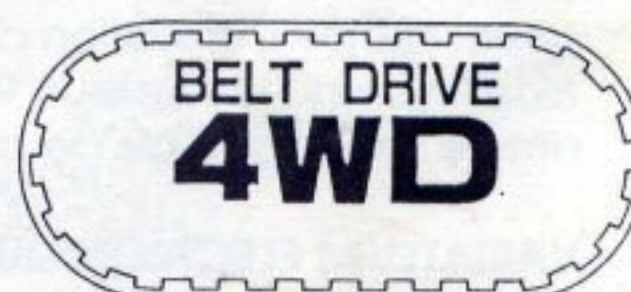
- **FOUR-WHEEL DRIVE BY LIGHTWEIGHT EFFICIENT TIMING BELT.**
- **EXTRA-LONG WHEEL TRAVEL FOR TOP HANDLING.**
- **MID-SHIP MOTOR POSITION FOR BEST WEIGHT DISTRIBUTION.**
- **STRONG, LIGHT ALUMINUM-ALLOY PLATE CHASSIS.**
- **OVERSIZE PRESSURE SHOCKS, POWERFUL 240ST MOTOR, AND SPEED CONTROLLER INCLUDED IN KIT.**
- **GLASS-REINFORCED SUSPENSION ARMS FOR STRENGTH WITH LIGHT WEIGHT.**
- **LOW-PROFILE, HIGH-GRIP TIRES.**
- **HIGH PERFORMANCE: LIGHT WEIGHT, TOP SUSPENSION ACTION.**
- **EASY ASSEMBLY AND ADJUSTMENT. SIMPLE MAINTENANCE.**

**1:10 SCALE**

BATTERY: 7.2V-1200mAh

RADIO: 2ch.

[NOT INCLUDED]



TOUT-TERRAIN ELECTRIQUE 4 ROUES MOTRICES

Modele de compétition radiocommandé, amortisseurs à volume constant, entraînement par courroie.

Moteur 240 ST et variateur inclus

NOTICE EN FRANCAIS

Avant de commencer l'assemblage du modèle, lire et étudier attentivement les instructions et les schémas fournis, une bonne vue d'ensemble élimine les risques d'erreur et facilite la construction. Repérer et vérifier les pièces en les laissant dans leur conditionnement. Se familiariser avec les sigles employés tout au long de cette notice:

Mettre du frein-fillet aux emplacements repérés par l'inscription "SW CEMENT"; Ce produit permet de bloquer les écrous et les vis tout en permettant leur démontage.

Mettre de la graisse aux endroits repérés par le sigle "GREASE"

Apprendre à discerner les différents types de vis et de boulons:

Les vis autotaraudeuses généralement vissées directement dans le plastique possèdent un gros filetage et une extrémité pointue.

Les vis classiques, ou boulon, largement utilisées dans ce montage sont souvent associées à des écrous ou vissées dans une pièce taraudée; Leur filetage est plus fin.

Les vis classiques peuvent être de type différent :

Les vis à tête plate/Les vis à tête ronde/Les vis à tête fraisée/Les vis pointeaux sans tête et les vis à six pans creux.

Serrer modérément les vis autotaraudeuses afin de ne pas déformer les plastiques.

Vérifier chaque pièce et comparer avec les listes et les dessins fournis. S'assurer de leur orientation avant assemblage et ne pas hésiter à faire des montages à blanc.

Liste des accessoires complémentaires, non fournis:

Un ensemble de radiocommande 2 voies/2 servos à manches ou à volant, des piles ou des accus pour l'émetteur, une batterie Cd.Nickel 7,2 V. ( 1200 ou 1400 mah), un système de recharge rapide (Kyosho 1845/1848), de la colle cyanoacrylate et de la peinture.

Liste de l'outillage conseillé:

Un tournevis cruciforme, deux clés à tube (M4, M3), un cutter, une paire de pinces plates, une paire de ciseaux, une petite vrille ou une mini-perceuse, une pince coupante, du papier de verre de la colle cyanoacrylate, un pinceau.

**KYOSHO**  
THE FIRST IN RADIO CONTROL MODELS

KIT No. 3135



Notice complémentaire pour

## TURBO OPTIMA MID

Le Turbo Mid est une évolution de l'Optima MID très orientée vers la compétition. De conception identique au Mid, certains éléments ont été renforcés afin d'optimiser les performances et de résister à un usage intensif tel qu'il se pratique en haute compétition. Son châssis fraisé (option OTW3 pour le MID), ses barres anti-roulis (option OTW1), ses supports spéciaux d'amortisseurs en carbone/epoxy (option OTW3) et ses barres de direction et de réglage de carrossage à réglage rapide (option W5005) lui offre de grandes possibilités d'adaptation aux différents circuits rencontrés

La notice en français fournie dans la boîte est commune aux deux versions du MID, seuls quelques points de détail de montage diffèrent.

Les § 23, 26, 27, 30, 31 et 32 ne concernent pas la version "Turbo".

PHASES 3 & 4 : Pour le montage de la barre anti-roulis arrière et de la plaque de renfort, s'aider des schémas 3 & 4 de la notice d'origine

PHASE 6/2 : Montage de la barre anti-roulis avant, voir Page 5 § 6 de la notice d'origine

PHASE 11 : Montage des cardans universels, voir page 6 § 11

PHASE 13 : Assemblage des tirants de suspensions réglables, voir page 7 § 13 de la notice d'origine

PHASE 14 : Fixation des boules des biellettes de barres anti-roulis, voir § 14 de la notice d'origine.

PHASES 16 & 18 : Confection des biellettes de direction et des tirants de carrossage réglables;

Attention les filetages sont inversés l'un par rapport à l'autre.

PHASE 27 : Installation du variateur. Se reporter aux schémas 24, 27 et 31. Selon les formes des boîtiers des variateurs utilisés, le montage se fera par collage ou à l'aide d'une vis comme pour un servo. NOTE: L'utilisation d'un variateur électronique supprime toute forme d'alimentation extérieure du récepteur. Pour le câblage et les réglages de ce type de variateur, se reporter à la notice spécifique de ce dernier.

### VARIATEURS ELECTRONIQUES

Marche AV & Frein électronique : DRASTIC Nova 18 I (ref 540105), Marsac Electronique ME 6 FET. Pour la compétition, les pilotes du team DRASTIC préconisent le variateur électronique Marsac Electronique ME 6 Buz 11

Marche AV & AR: DRASTIC Nova 18 III (Ref 540135), Marsac Electronique ME 8 FET R ou en haut de gamme le DRASTIC 19 I (ref 540110).

### MOTEURS :

Le TURBO MID est livré d'origine avec un excellent moteur modifié, le DRASTIC 300 RS (Champion d'Europe 86). Ses qualités le placent parmi les meilleurs de sa catégorie. Pour ceux qui recherchent de plus grandes performances, le Team DRASTIC conseille le DRASTIC 300 WSI à aimants WET (ref 460135) pour les pilotes expérimentés, ou bien le DRASTIC 360 GTI pour son compromis idéal puissance/couple/consommation.

Pour les courses en catégorie STANDARD, le Team DRASTIC recommande le DRASTIC 300 ST ref 460100, l'un des meilleurs moteurs actuels en catégorie standard.

### BATTERIES 7,2 Volts :

Les performances de votre MID sont directement liées aux modèles de batteries que vous allez utiliser.

LOISIR : nous vous conseillons fortement le pack d'accus NiCad SAFTSECURIT 1,4 A à détection automatique de fin charge (ref 134976). Ce type d'accus révolutionnaire, résout tous les problèmes de charge grâce à un capteur thermique intégré dans le pack qui coupe automatiquement la charge dès que l'accu est parfaitement chargé. Fini les risques de surcharge, les risques d'accu détérioré voire même les risques d'explosion.

LOISIR-COMPETITION : SAFT Racinbatt 1,6 A ref 134752, DRASTIC point Jaune ref 470100, KYOSHO SCE 1700 ref 2330

COMPETITION : PINK 1500, DRASTIC point rouge ref 470105, SAFT High Power VY 1,2 et 1,4 Selected, KYOSHO SPRINT SCR ref 2310. Pour ceux qui préfèrent assembler leurs pack, les PINK 1500 sont aussi disponibles en éléments séparés.

### VISSERIE ALUMINIUM:

Il existe un kit de visserie aluminium DRASTIC ref 531070 qui permet d'alléger la voiture et de gagner en performances pures.

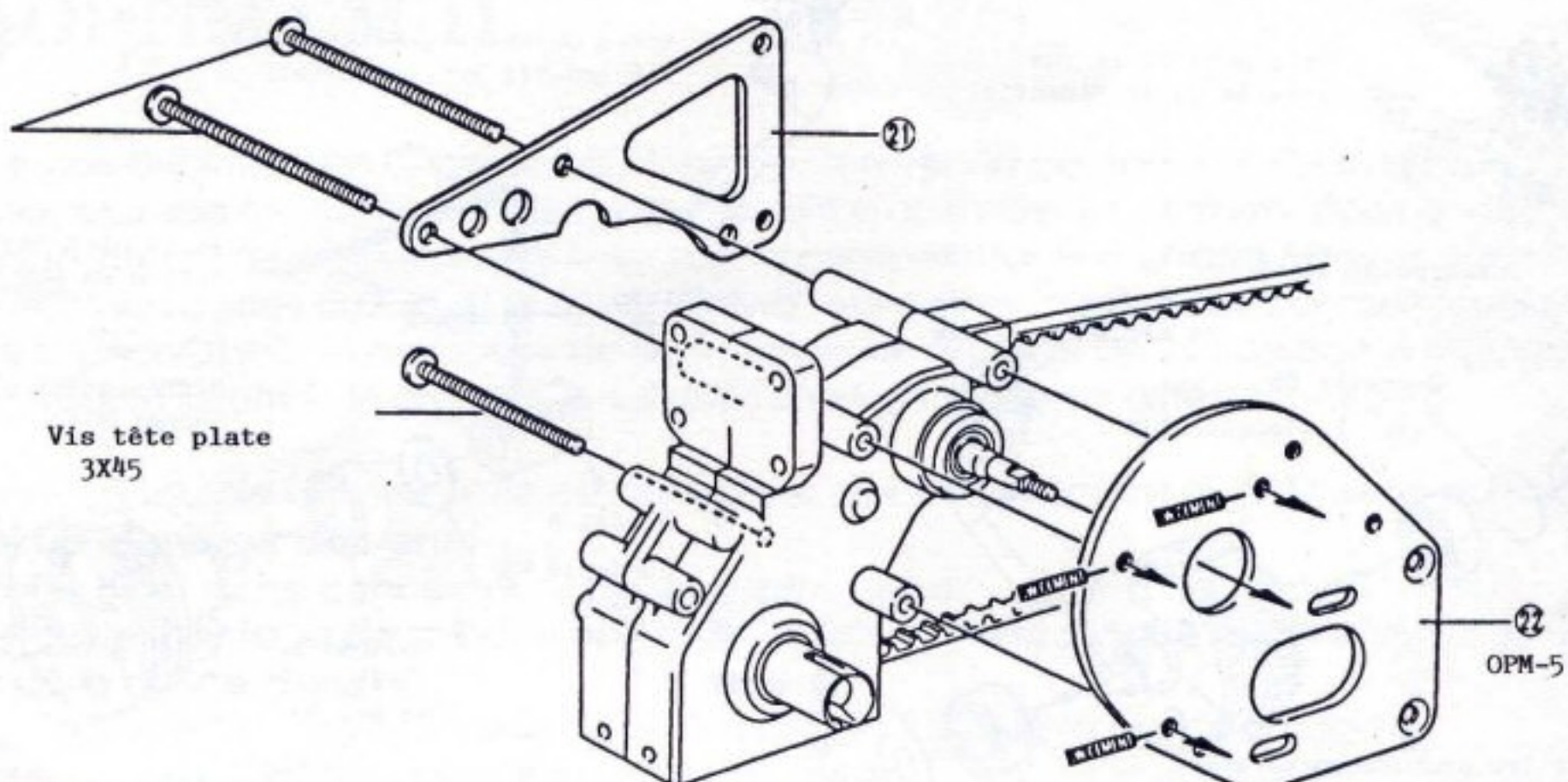






### 3 FIXATION DE LA PLAQUE ARRIERE

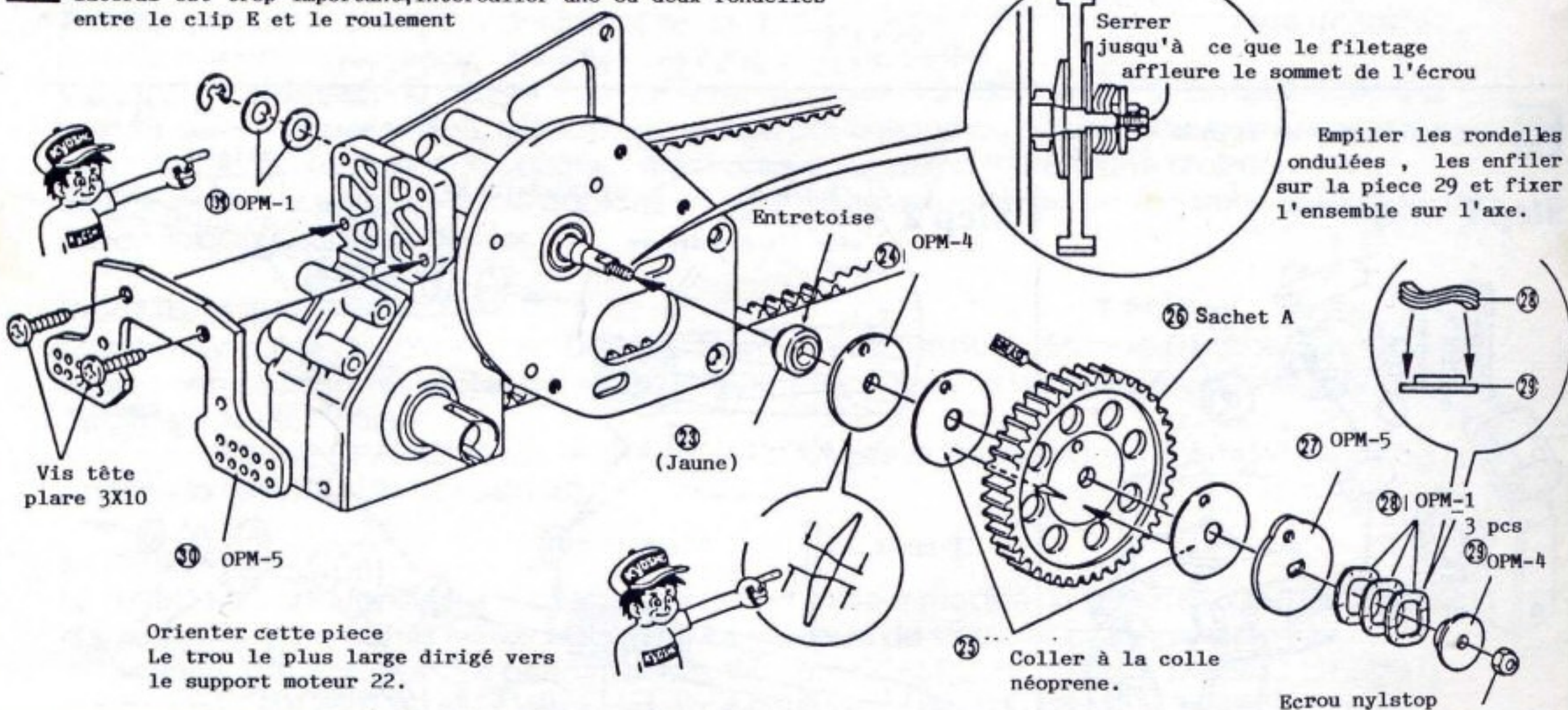
Vis tête plate 3X45



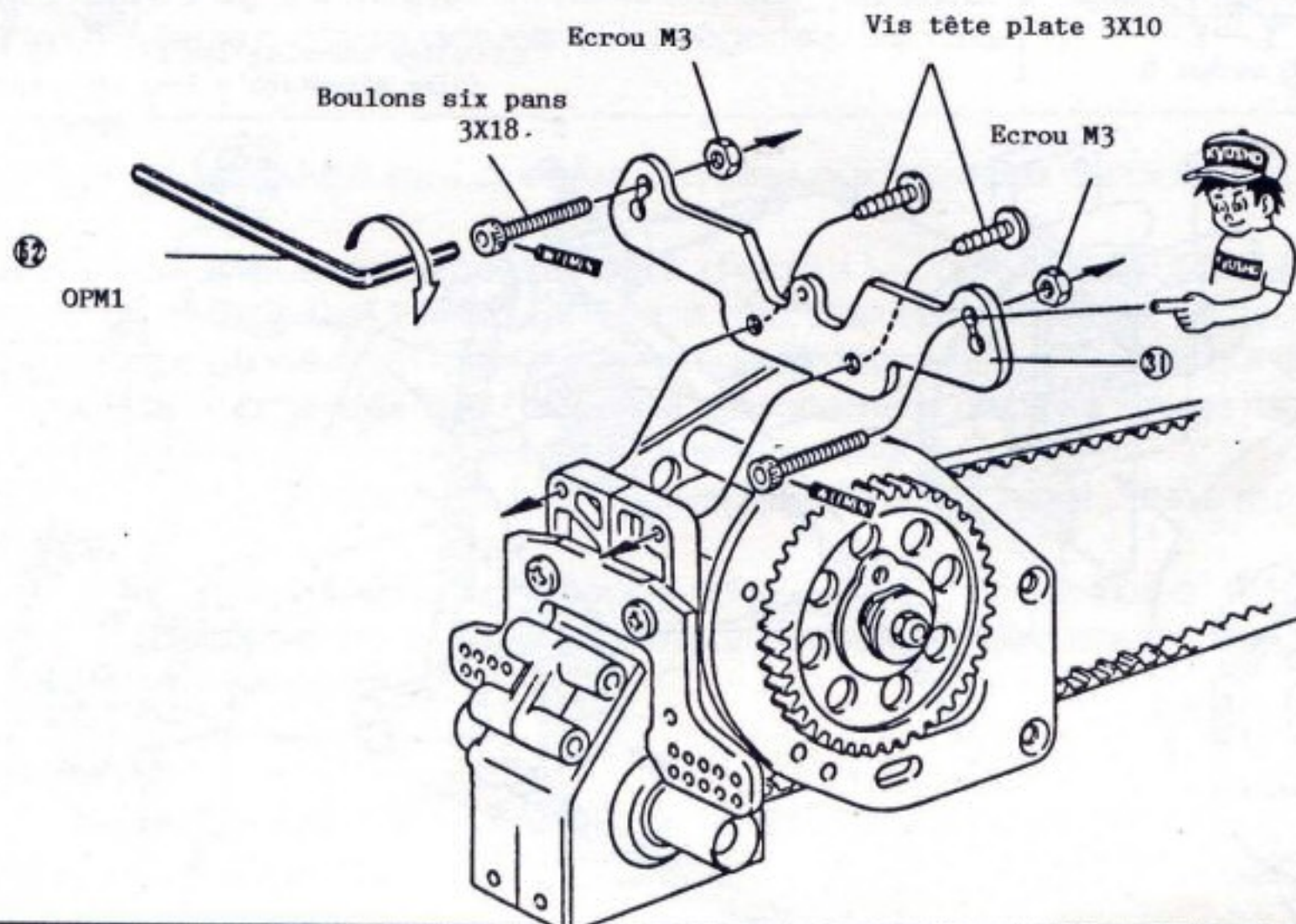
Vis tête plate 3X45

### 4 INSTALLATION DE LA COURONNE

Si, après avoir réalisé l'assemblage ci-contre, le jeu latéral est trop important, intercaler une ou deux rondelles entre le clip E et le roulement

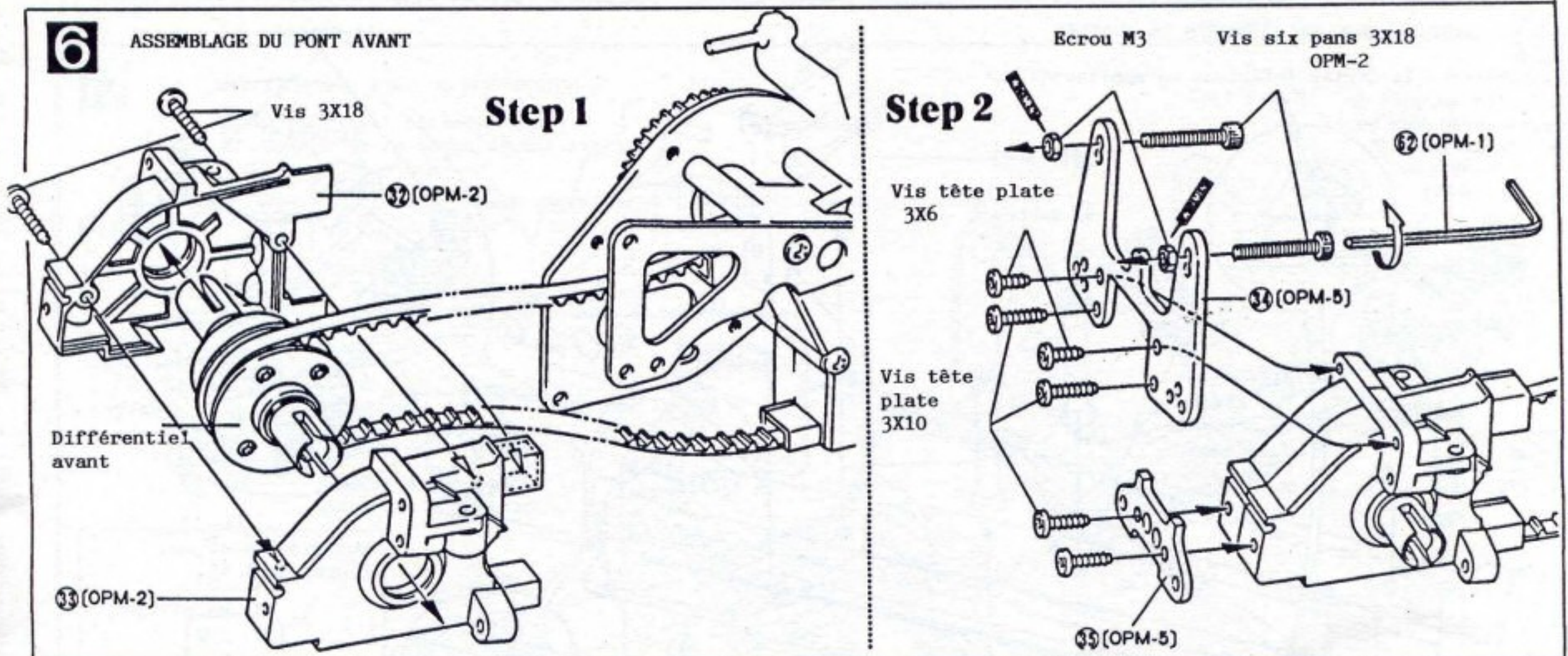


### 5 SUPPORT D'AMORTISSEUR ARRIERE

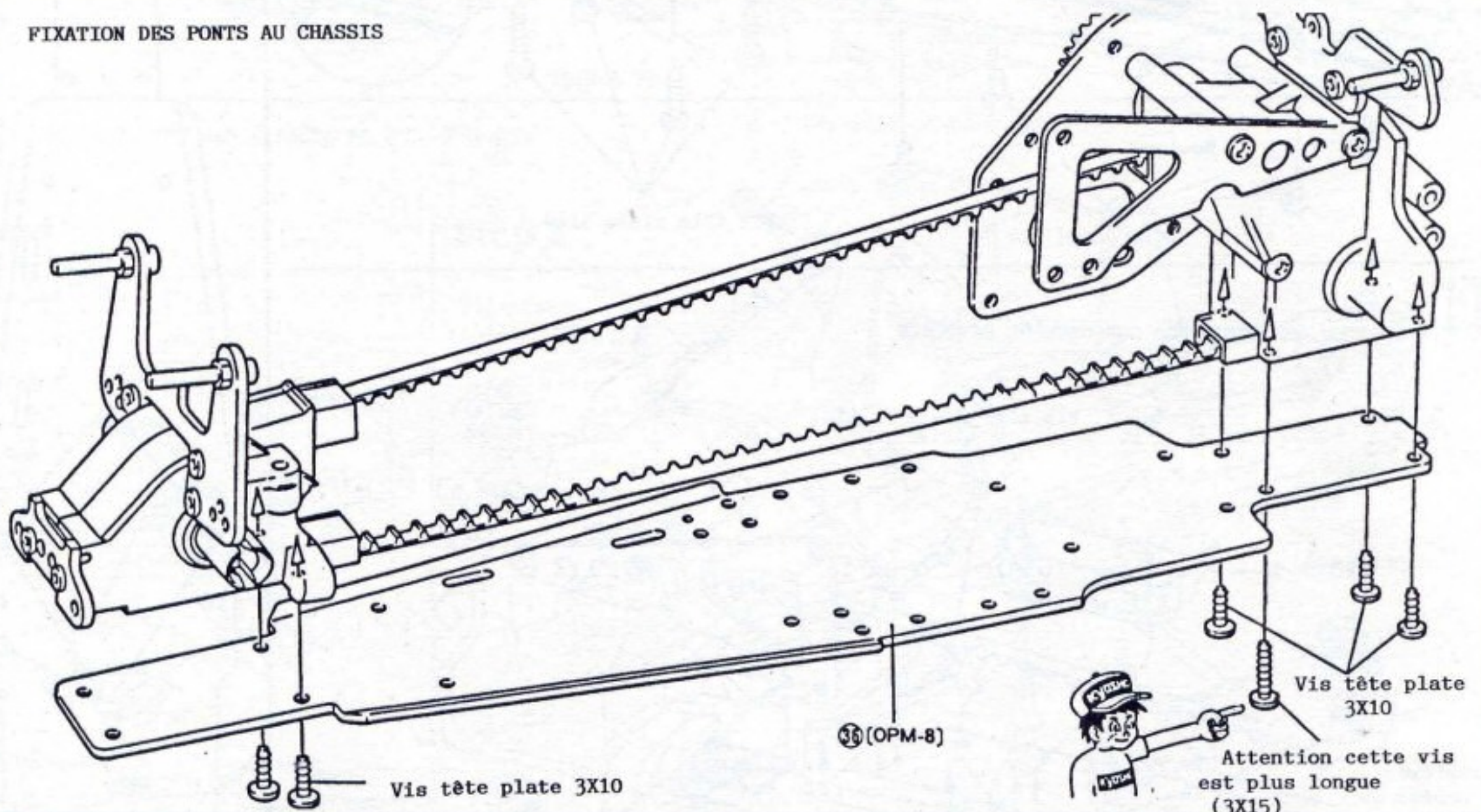




## 6 ASSEMBLAGE DU PONT AVANT

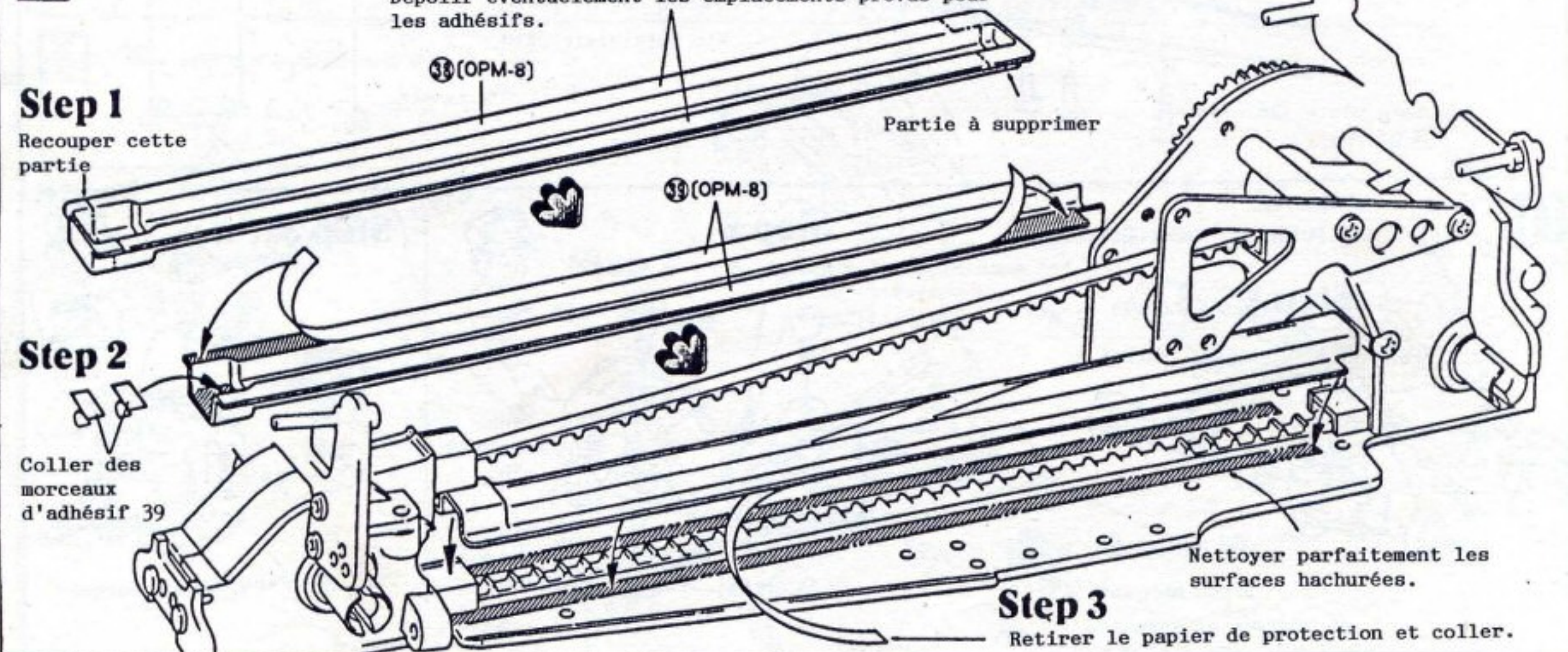


## 7 FIXATION DES PONTS AU CHASSIS



## 8 CARTER DE COURROIE

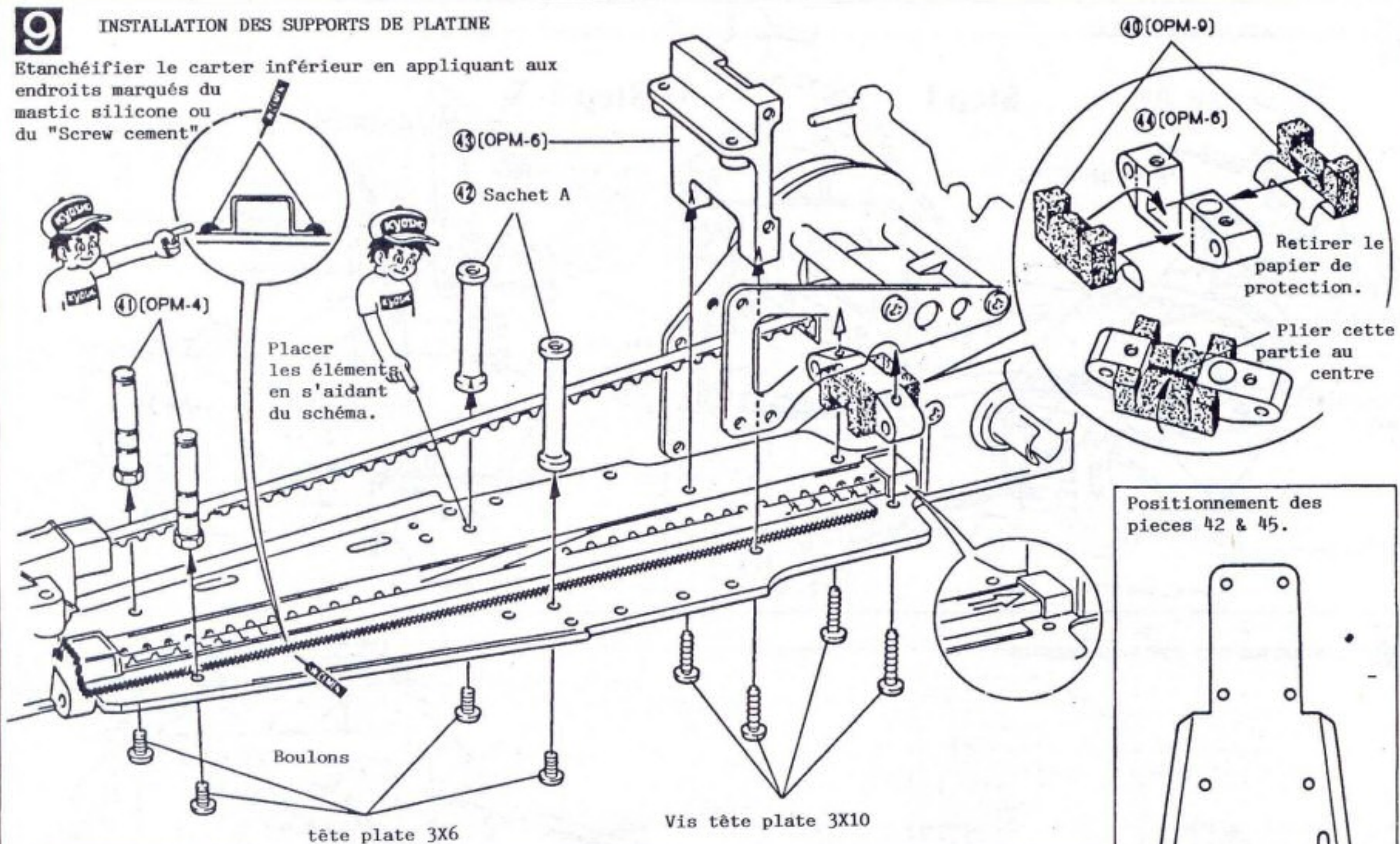
Nettoyer le carter à l'alcool après l'avoir détouré. Dépouiller éventuellement les emplacements prévus pour les adhésifs.



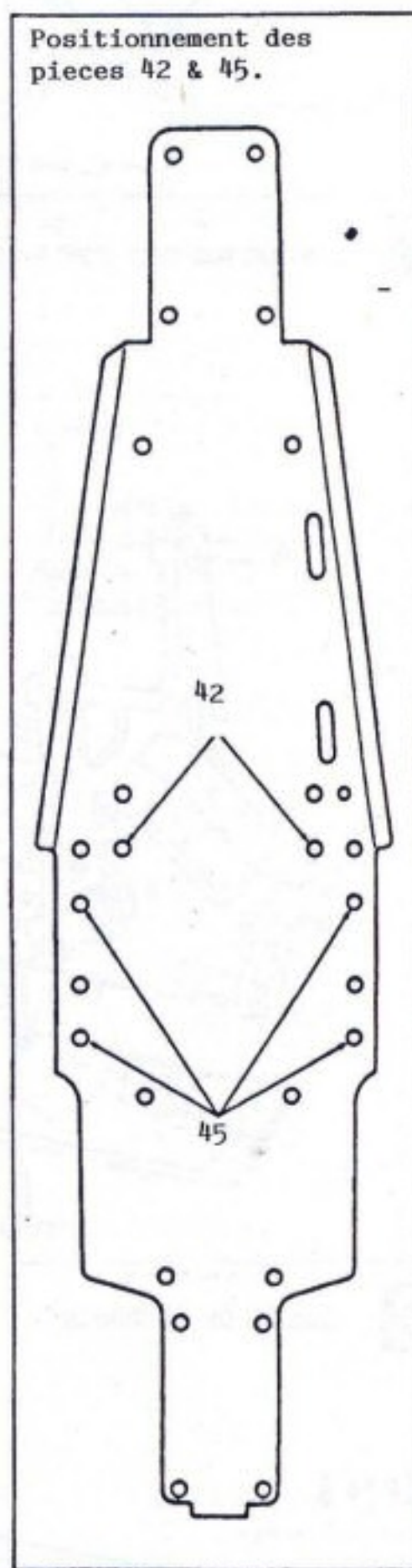
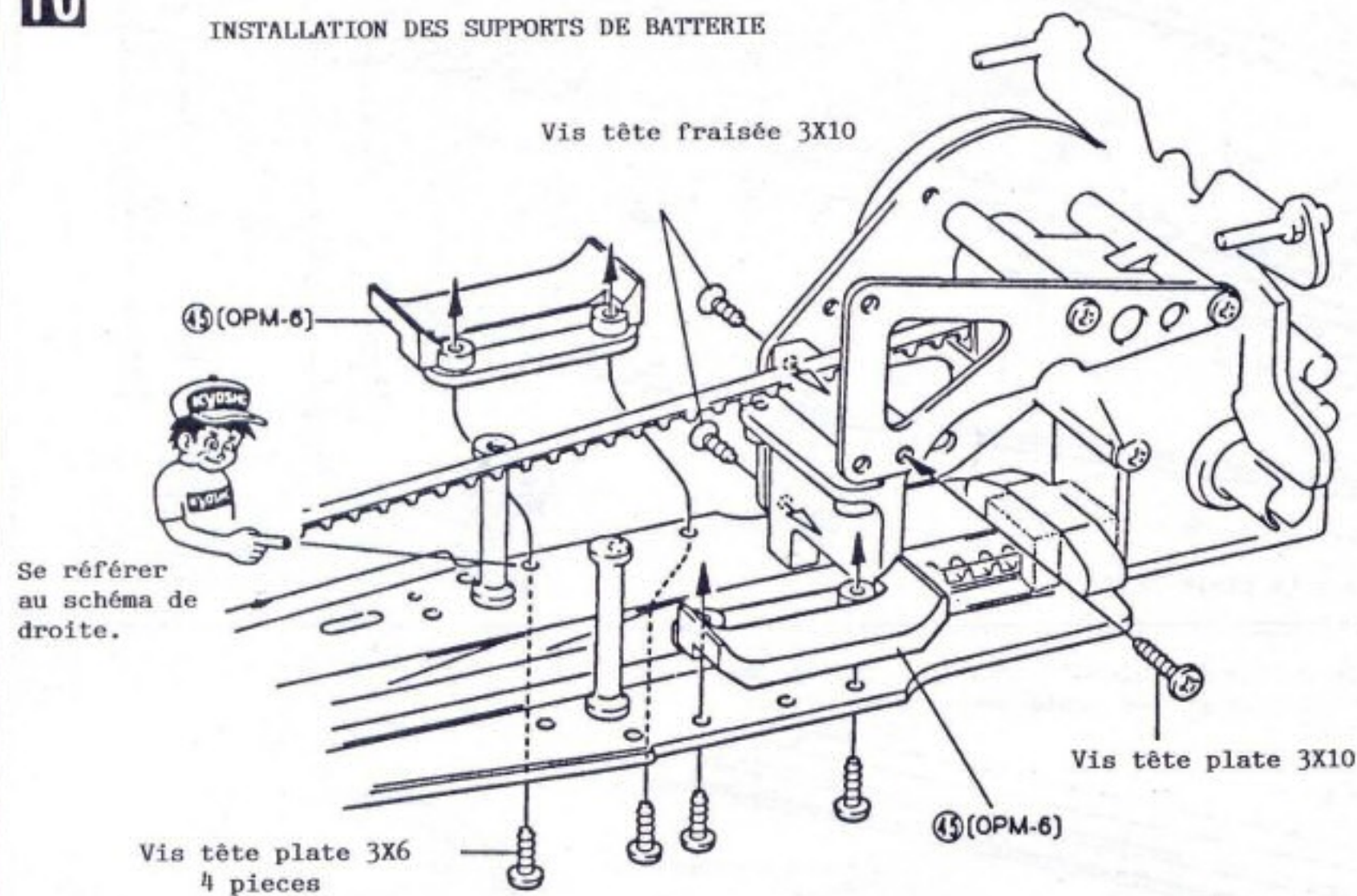


## 9 INSTALLATION DES SUPPORTS DE PLATINE

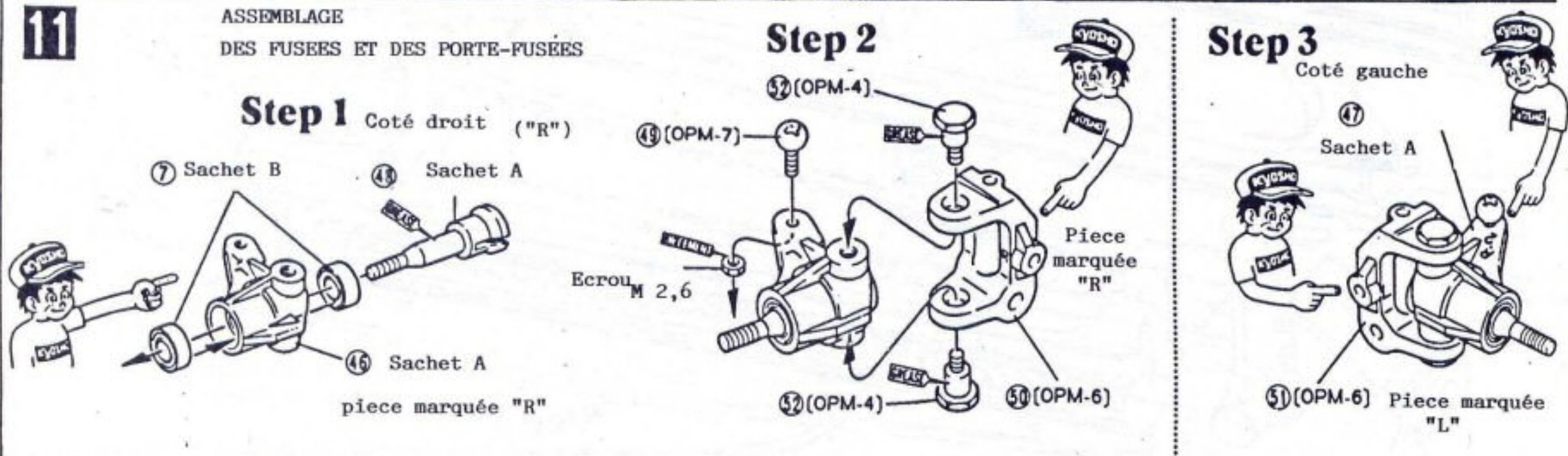
Étanchéifier le carter inférieur en appliquant aux endroits marqués du mastic silicone ou du "Screw cement"



## 10 INSTALLATION DES SUPPORTS DE BATTERIE



## 11 ASSEMBLAGE DES FUSEES ET DES PORTE-FUSEES



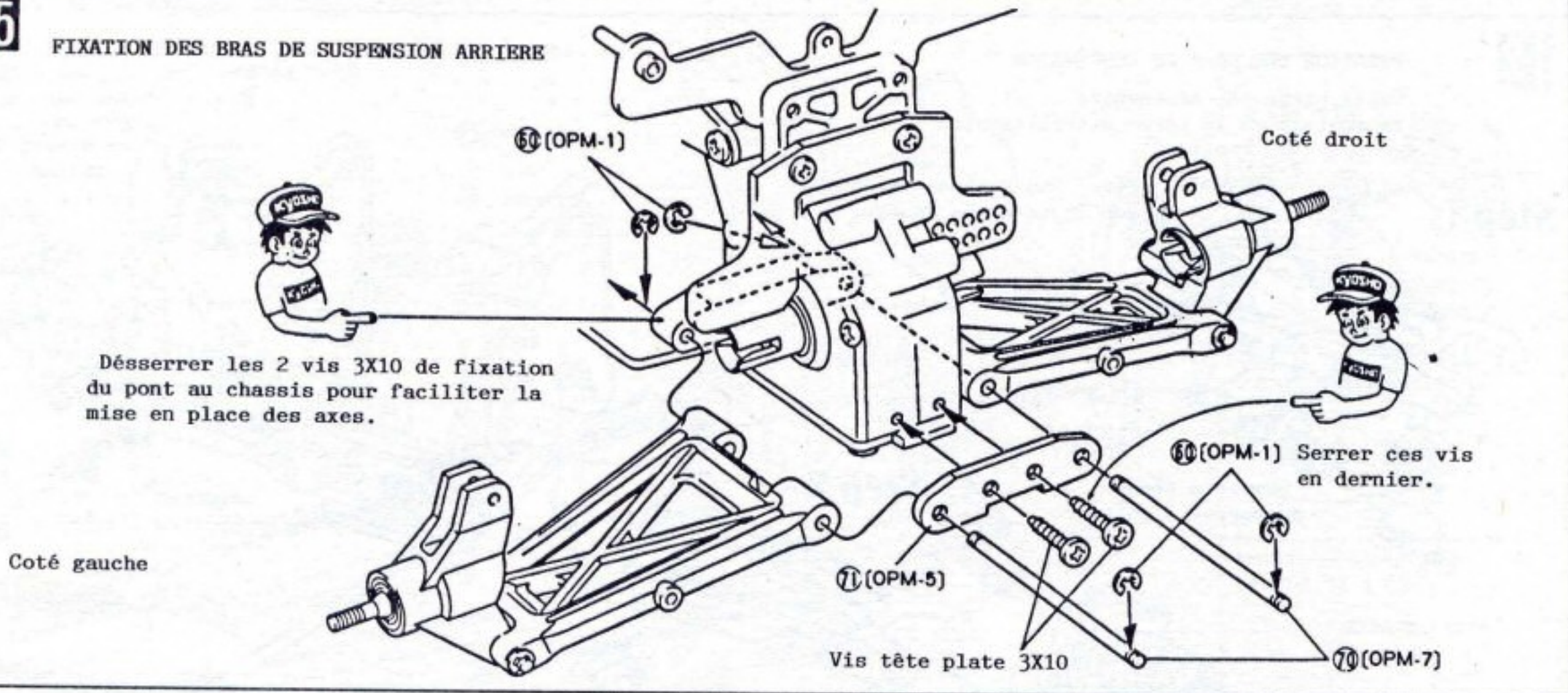






# 15

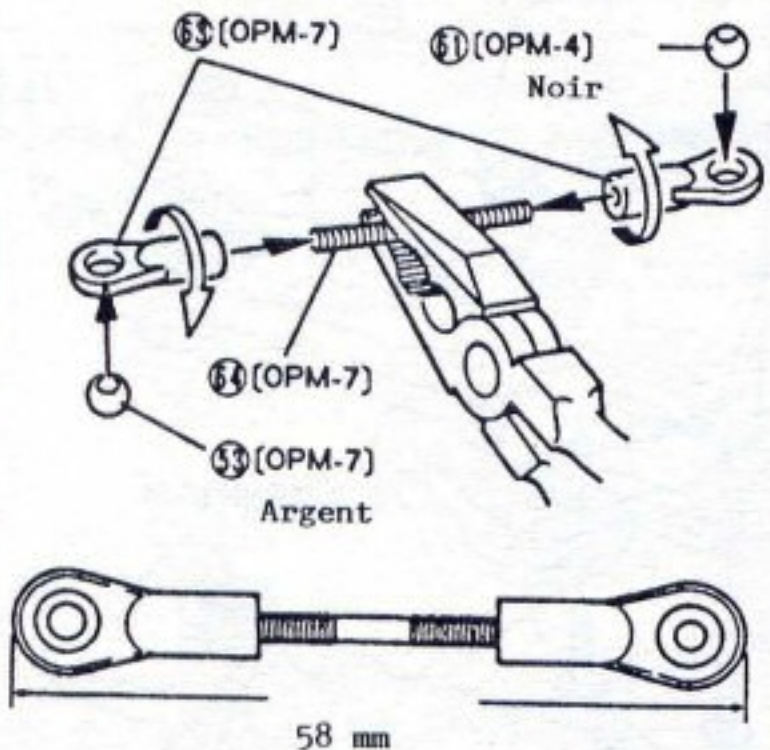
## FIXATION DES BRAS DE SUSPENSION ARRIERE



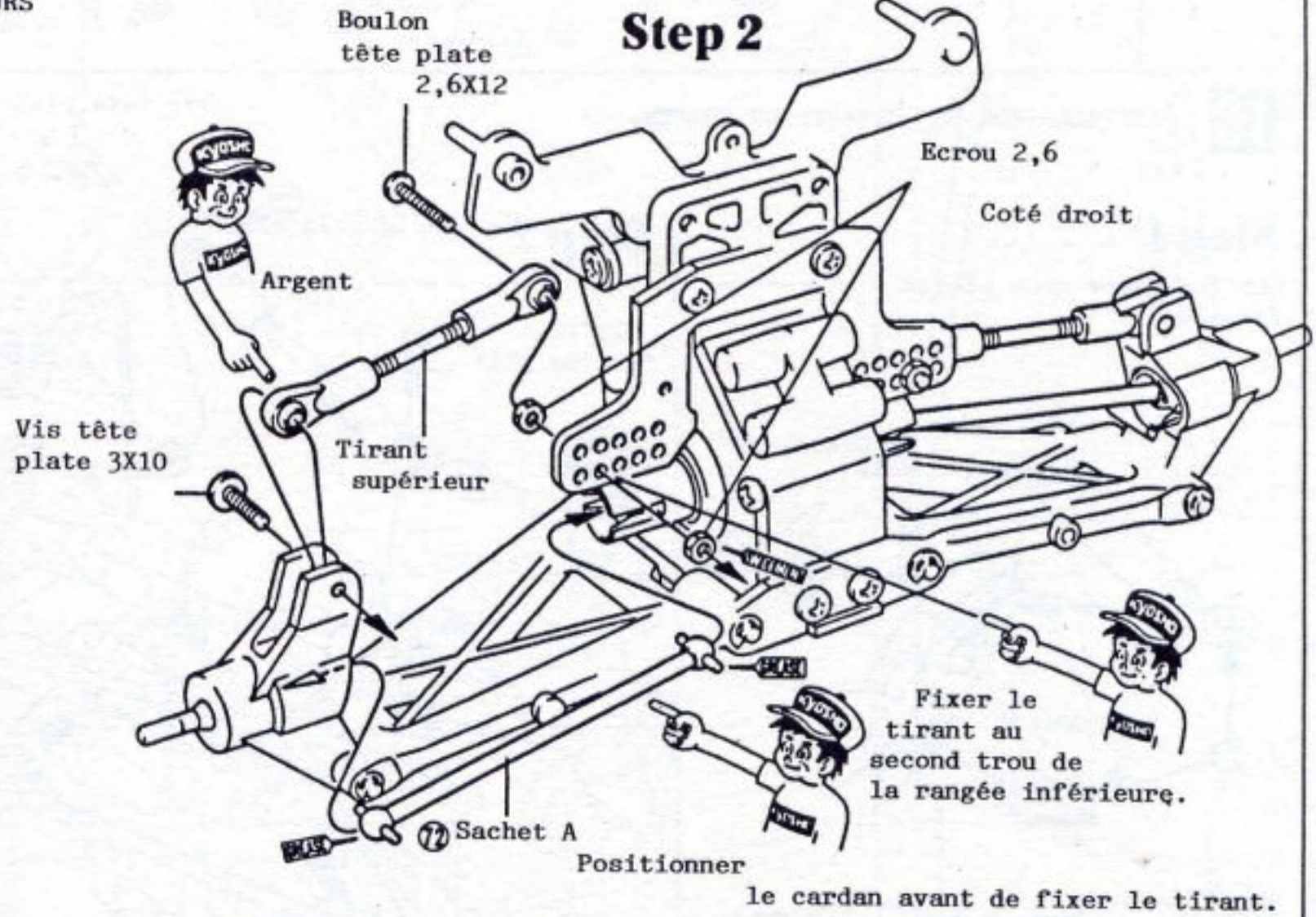
# 16

## INSTALLATION DES TIRANTS SUPERIEURS

### Step 1 CONFECTIONNER DEUX PIECES IDENTIQUES



### Step 2

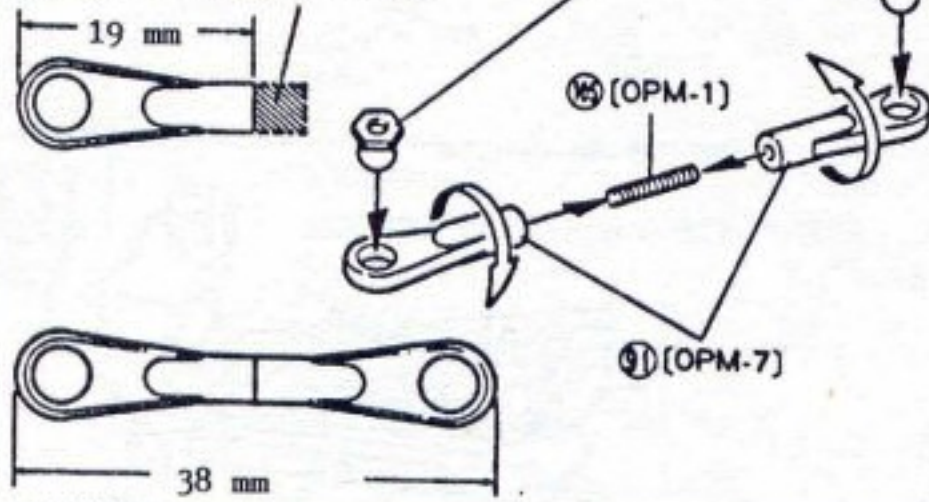


# 17

## SAUVE-SERVO

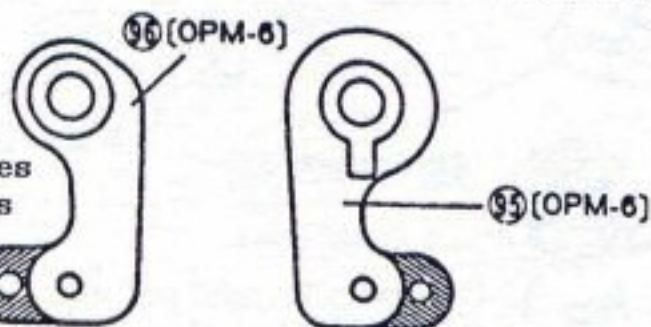
### Step 1

Supprimer la partie hachurée 97 (OPM-4) de façon à ce que les chapes mesurent 19 mm de long.

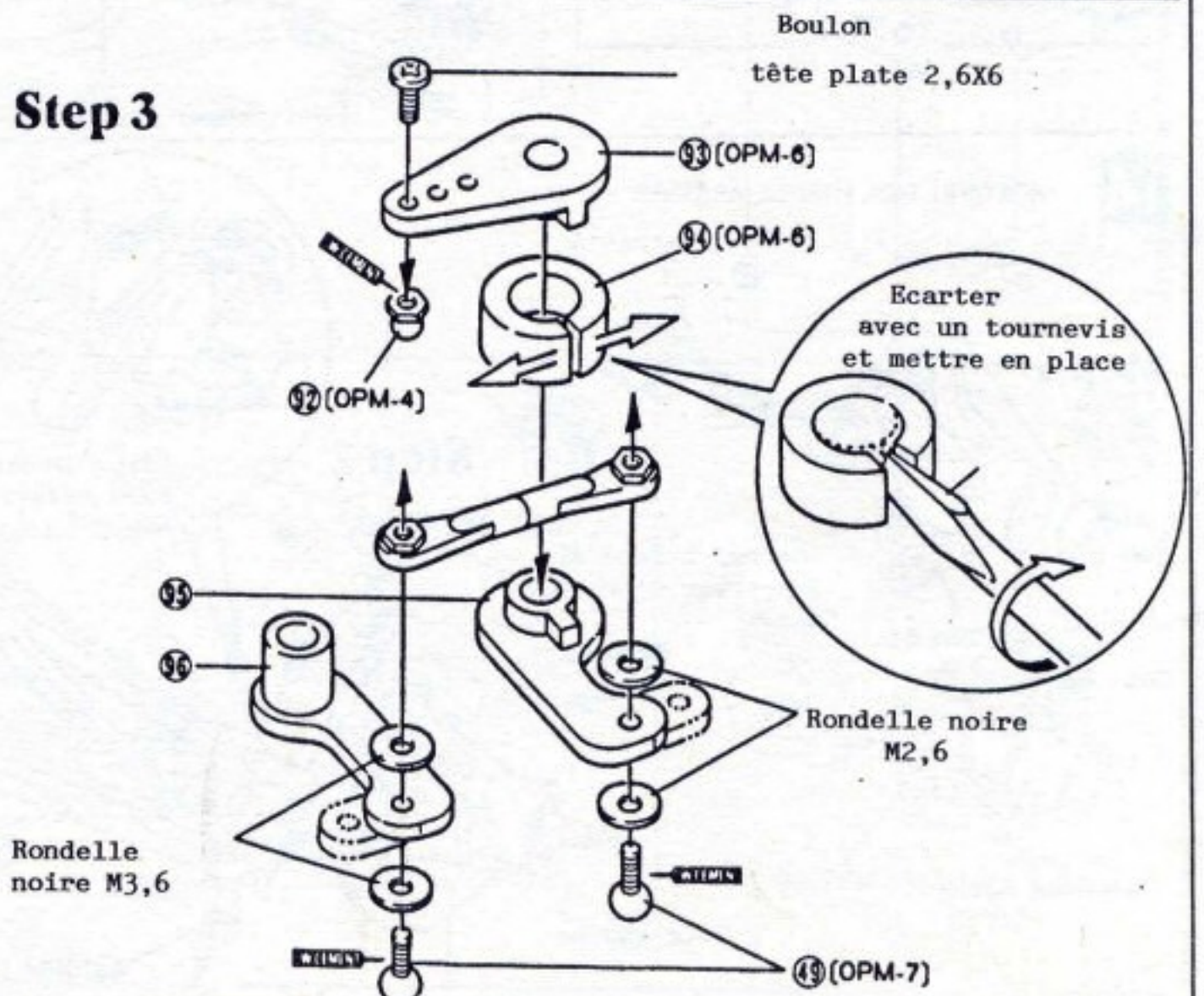


### Step 2

Recouper les parties inutiles avec des pinces coupantes.



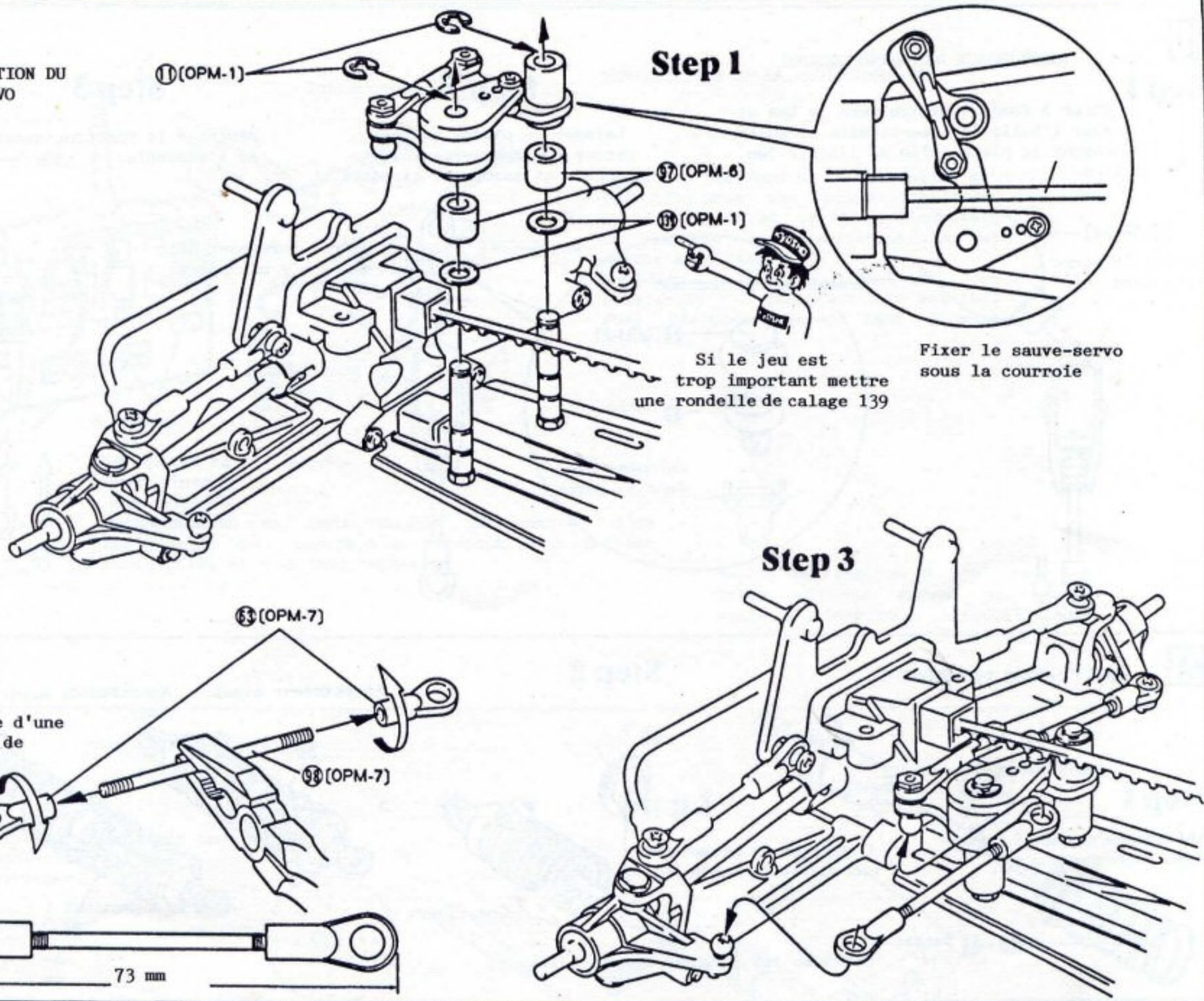
### Step 3





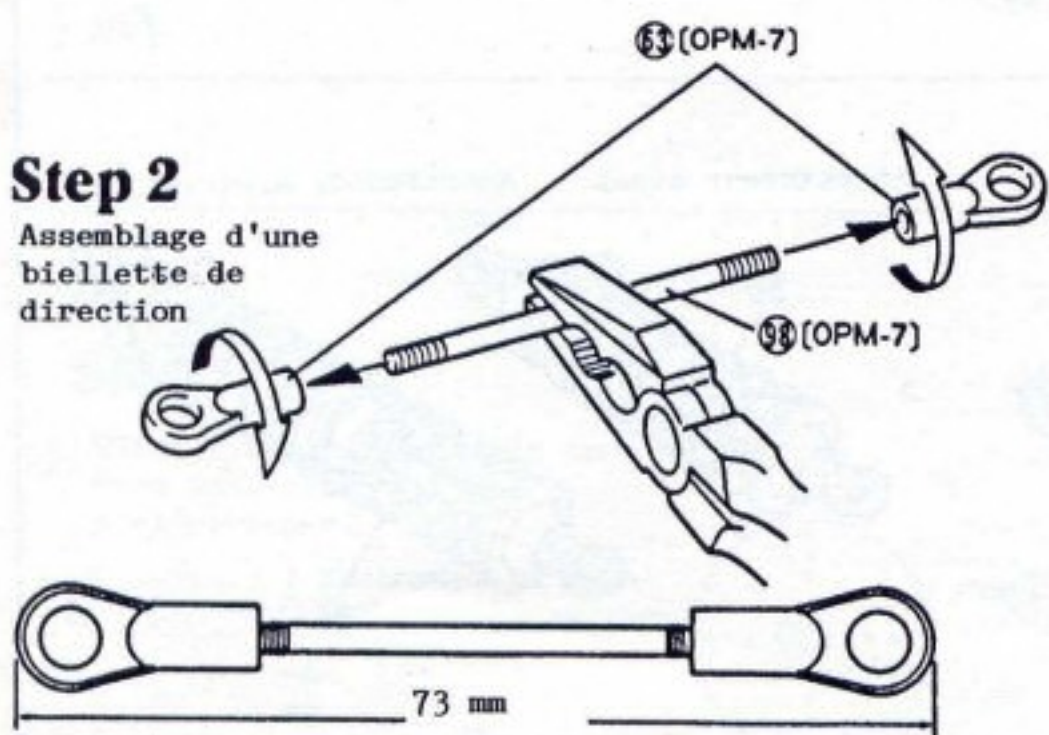
18

INSTALLATION DU SAUVE-SERVO

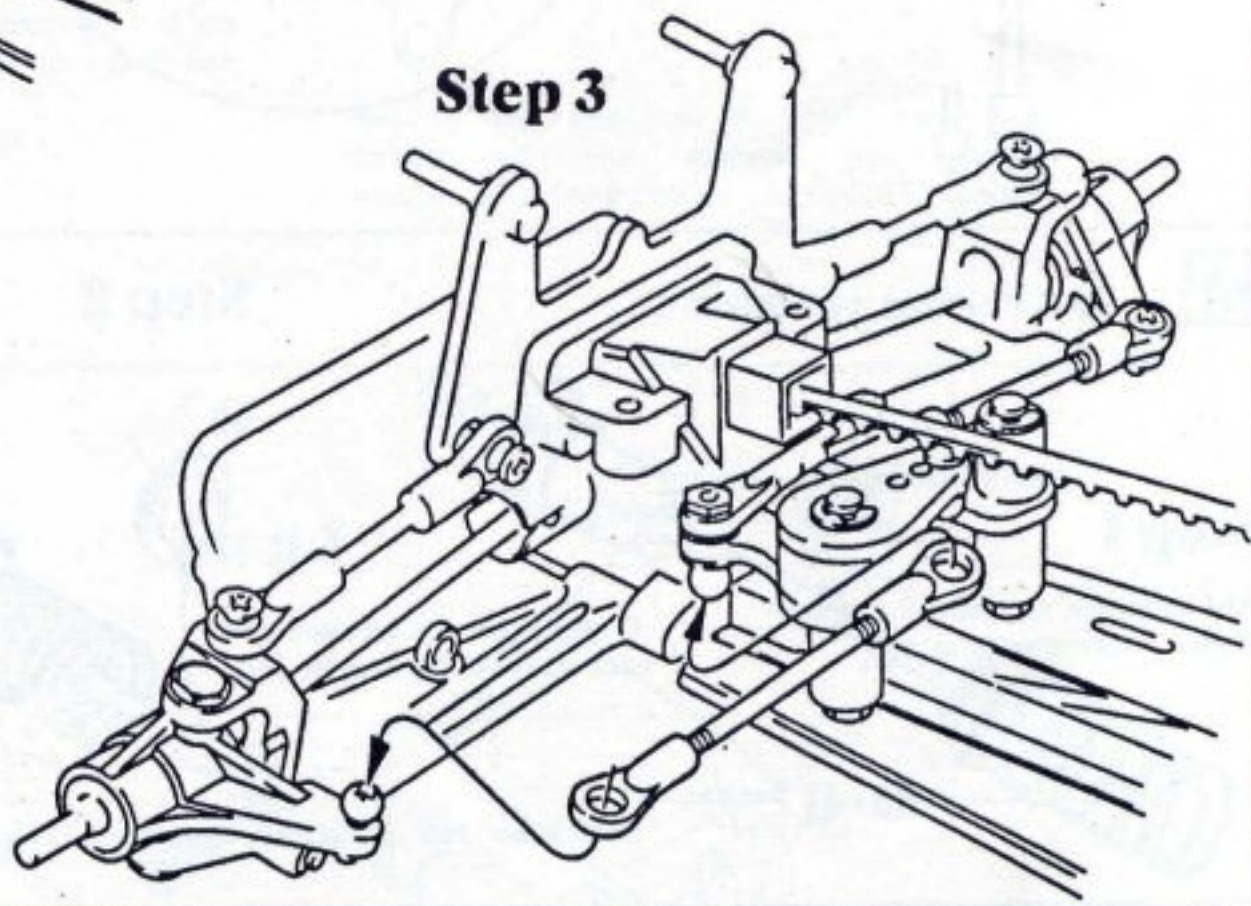


Step 2

Assemblage d'une biellette de direction



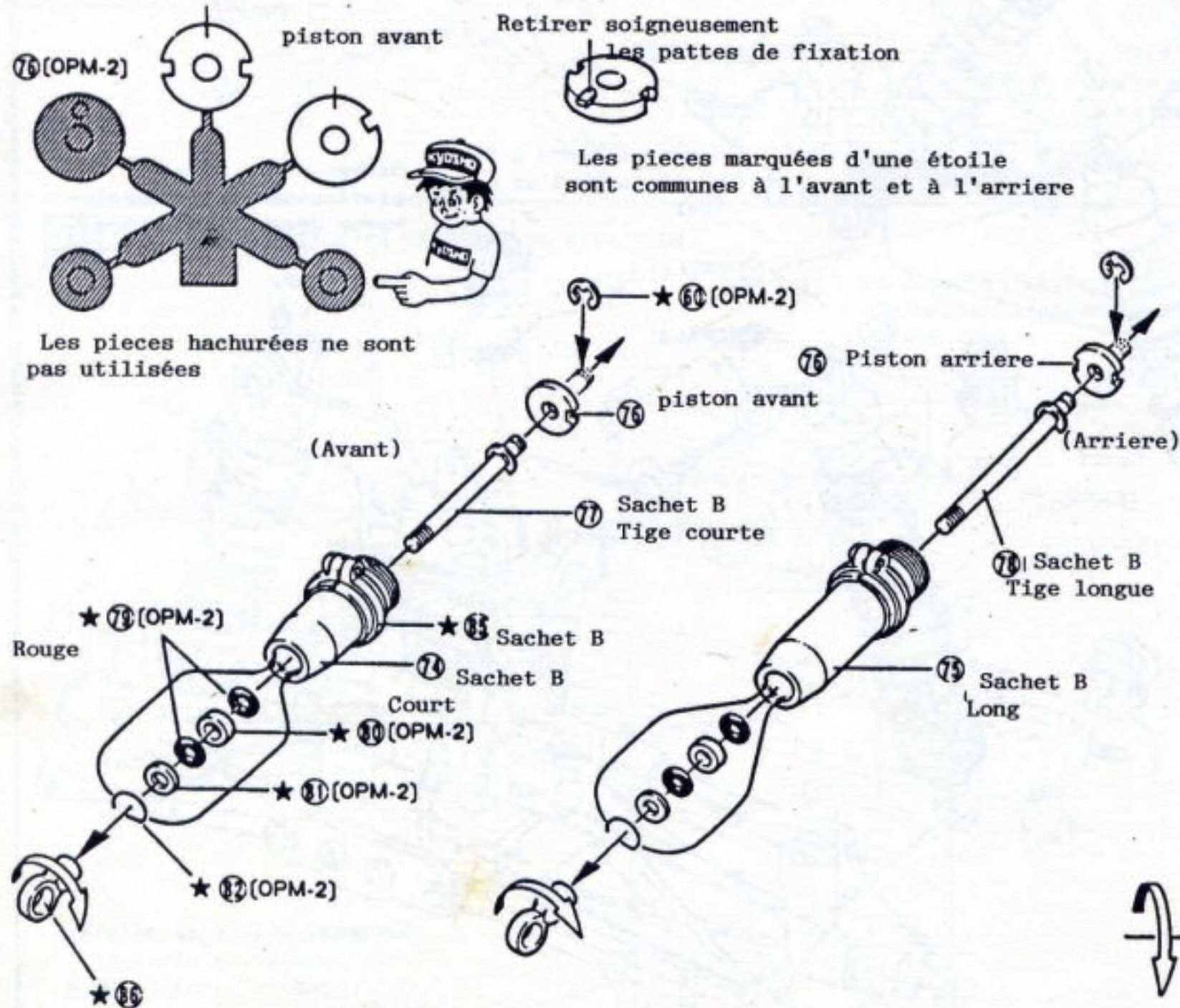
Step 3



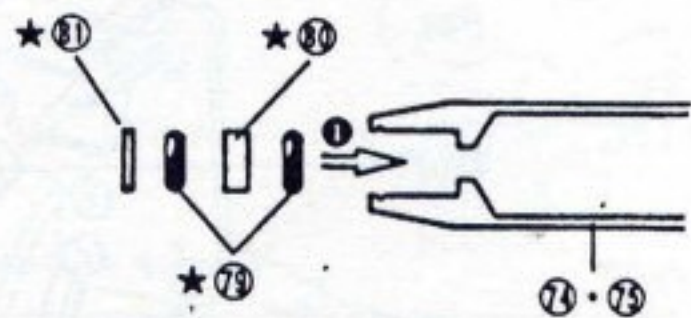
19

MONTAGE DES AMORTISSEURS

Piston arriere



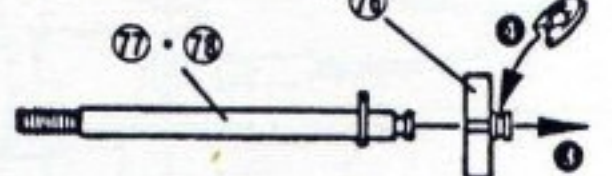
Assembler en suivant l'ordre de 1 à 6



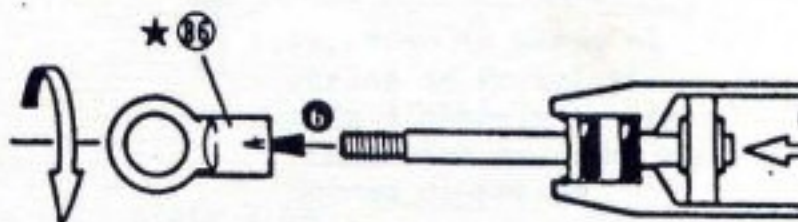
Installer un clip en fil. (C) Le mettre dans la gorge



Fixer le piston sur la tige avec un clip "E"



Passer la tige dans le corps d'amortisseur et visser la chape.



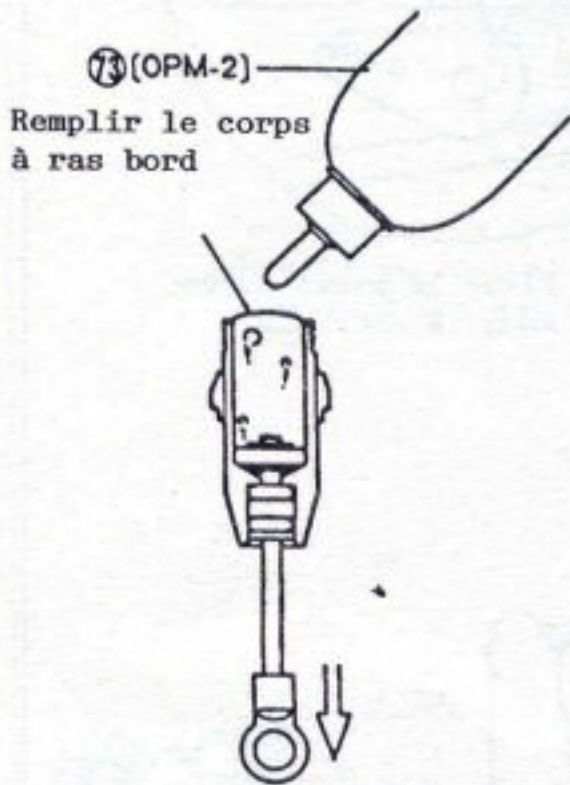


# 20

## REPLISSAGE DES AMORTISSEURS

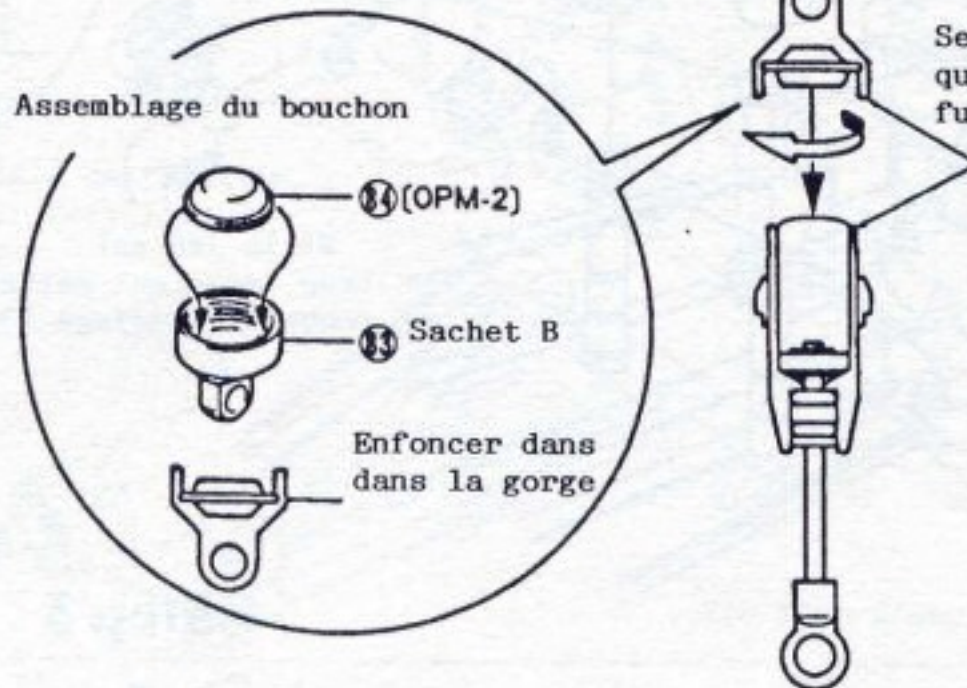
### Step 1

Tirer à fond le piston vers le bas et verser l'huile lentement; Faire circuler doucement le piston afin de libérer les bulles.



### Step 2

Laisser le piston enfoncé, serrer progressivement le bouchon et essuyer l'excédant d'huile.

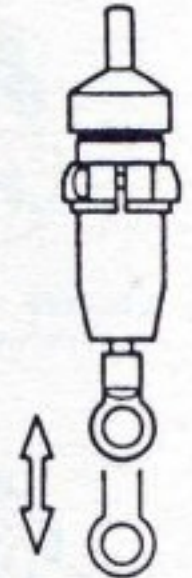


### Step 3

Vérifier le fonctionnement de l'ensemble.

Serrer fermement afin qu'il n'y ait pas de fuites

Le piston doit pouvoir être déplacé sans points durs.

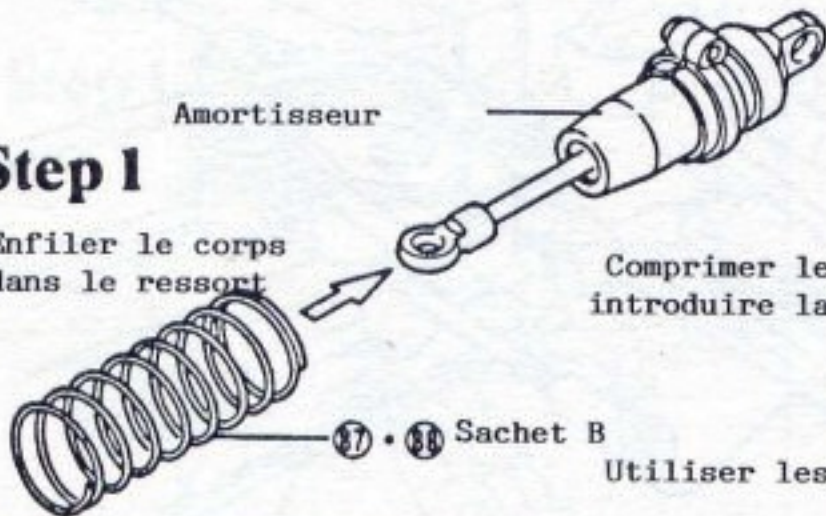


# 21

## INSTALLATION DES RESORTS

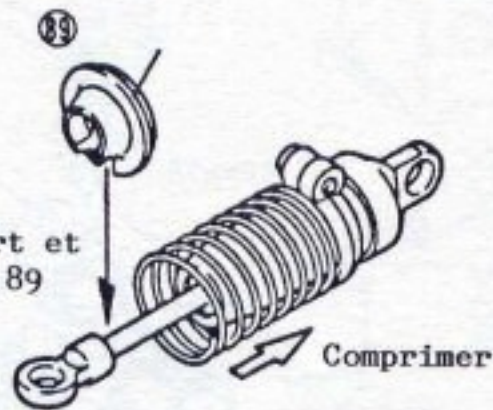
### Step 1

Enfiler le corps dans le ressort



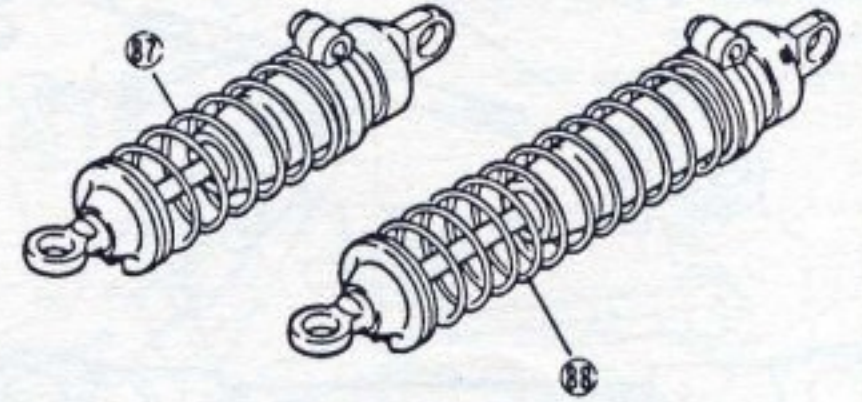
### Step 2

Comprimer le ressort et introduire la butée 89



Amortisseur avant court

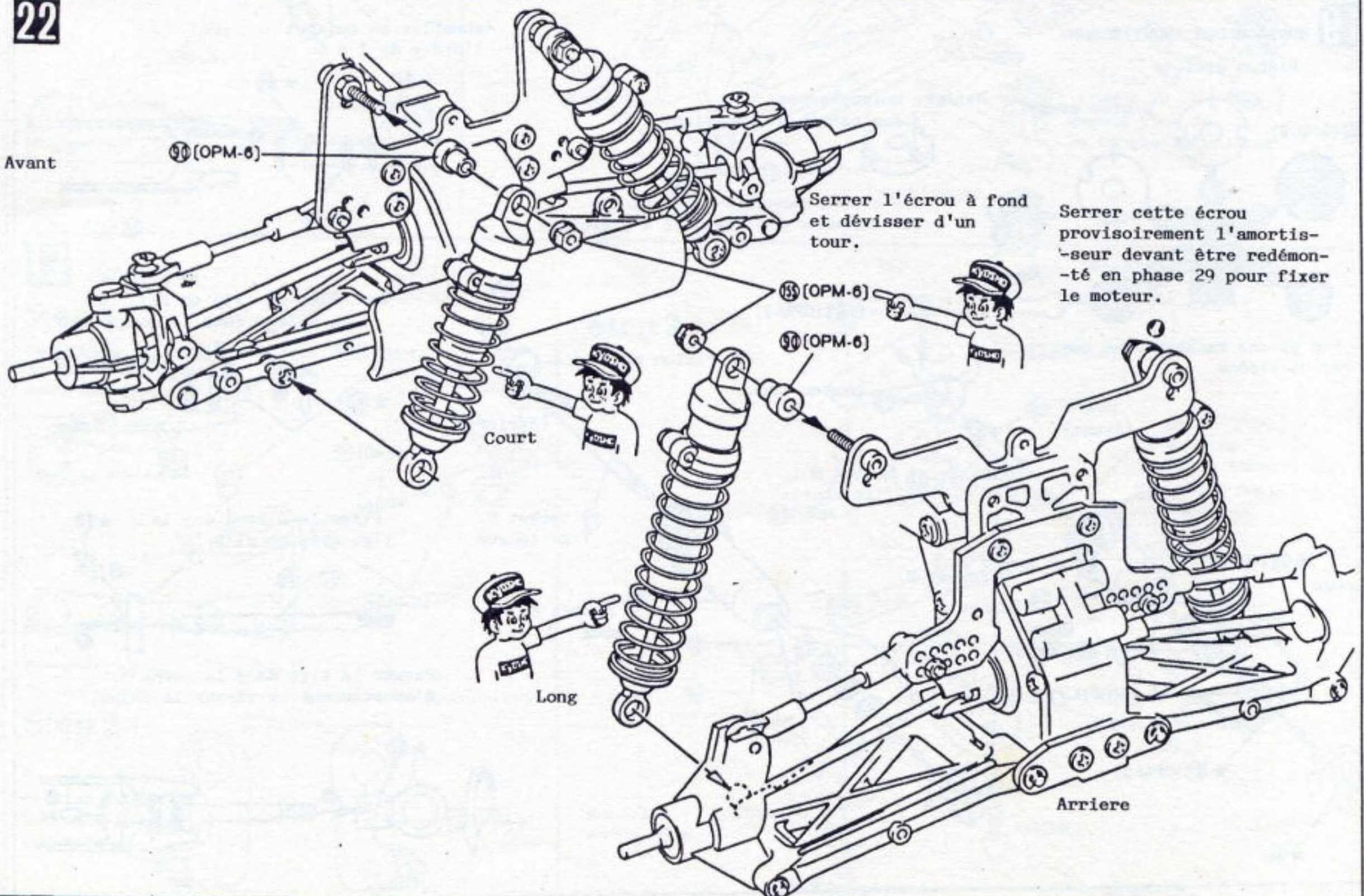
Amortisseur arriere long.



Utiliser les ressorts courts à l'avant

# 22

Avant

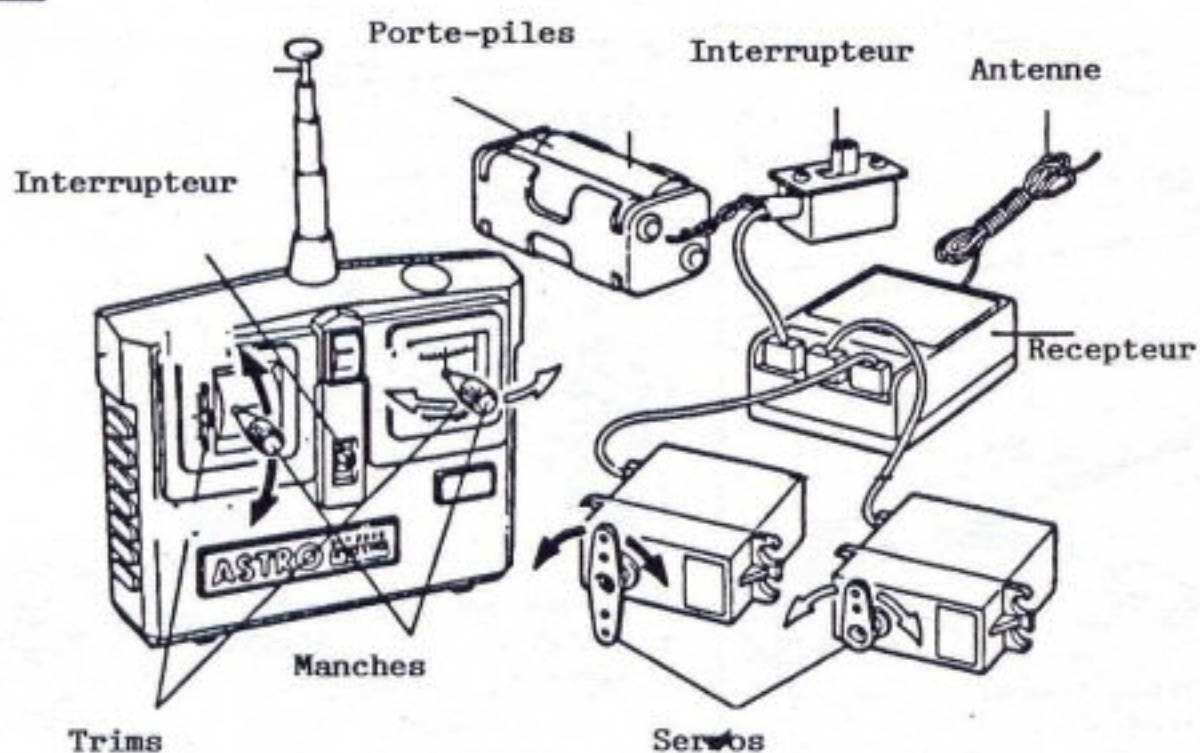


Serrer l'écrou à fond et dévisser d'un tour.

Serrer cette écrou provisoirement l'amortisseur devant être redémontré en phase 29 pour fixer le moteur.



23



VERIFICATION DE LA RADIOCOMMANDE

Equiper l'émetteur et le port-piles de réception avec des piles alcalines ou des accus et vérifier l'ensemble en suivant les conseils de sa notice spécifique. Toujours allumer l'émetteur en premier, le récepteur ensuite. Pour éteindre opérer dans l'ordre inverse.



Un ensemble de radiocommande se compose d'un émetteur, de deux servos, d'un récepteur, d'un boîtier porte-piles et d'un interrupteur.

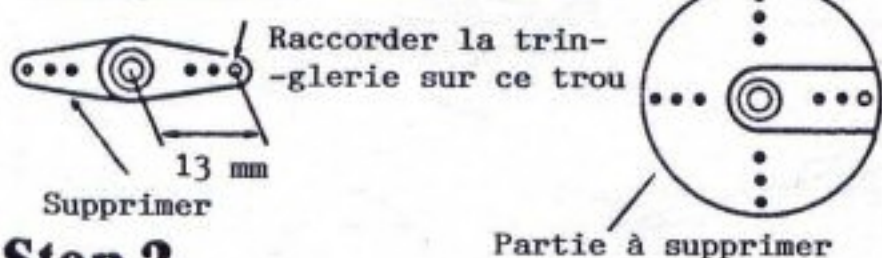
Mettre les manches de l'émetteur, les trims et les servos au neutre avant d'entreprendre l'installation.

24

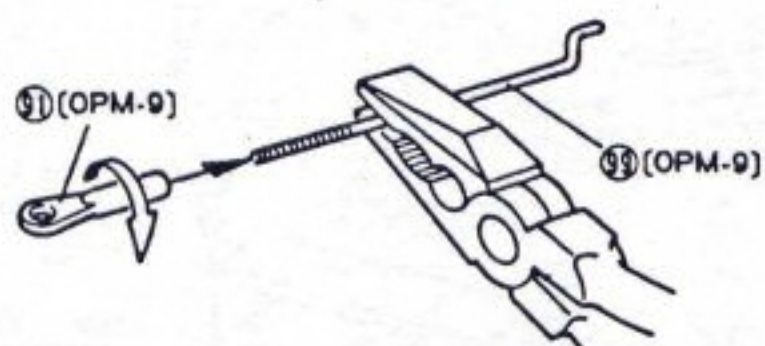
TRINGLERIE DE DIRECTION

Step 1

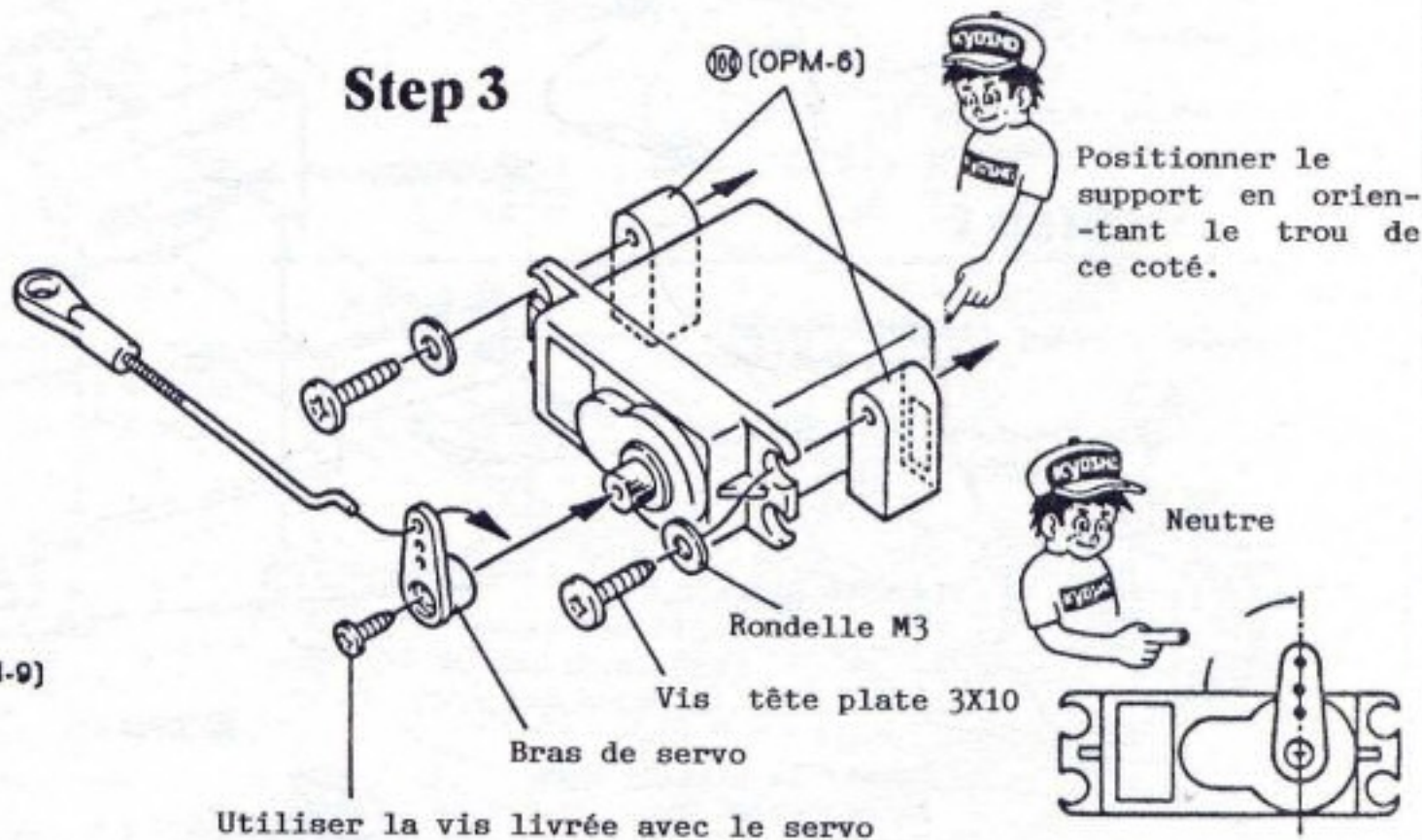
Elargir, si nécessaire, le trou avec une vrille ou une mini-perceuse.



Step 2

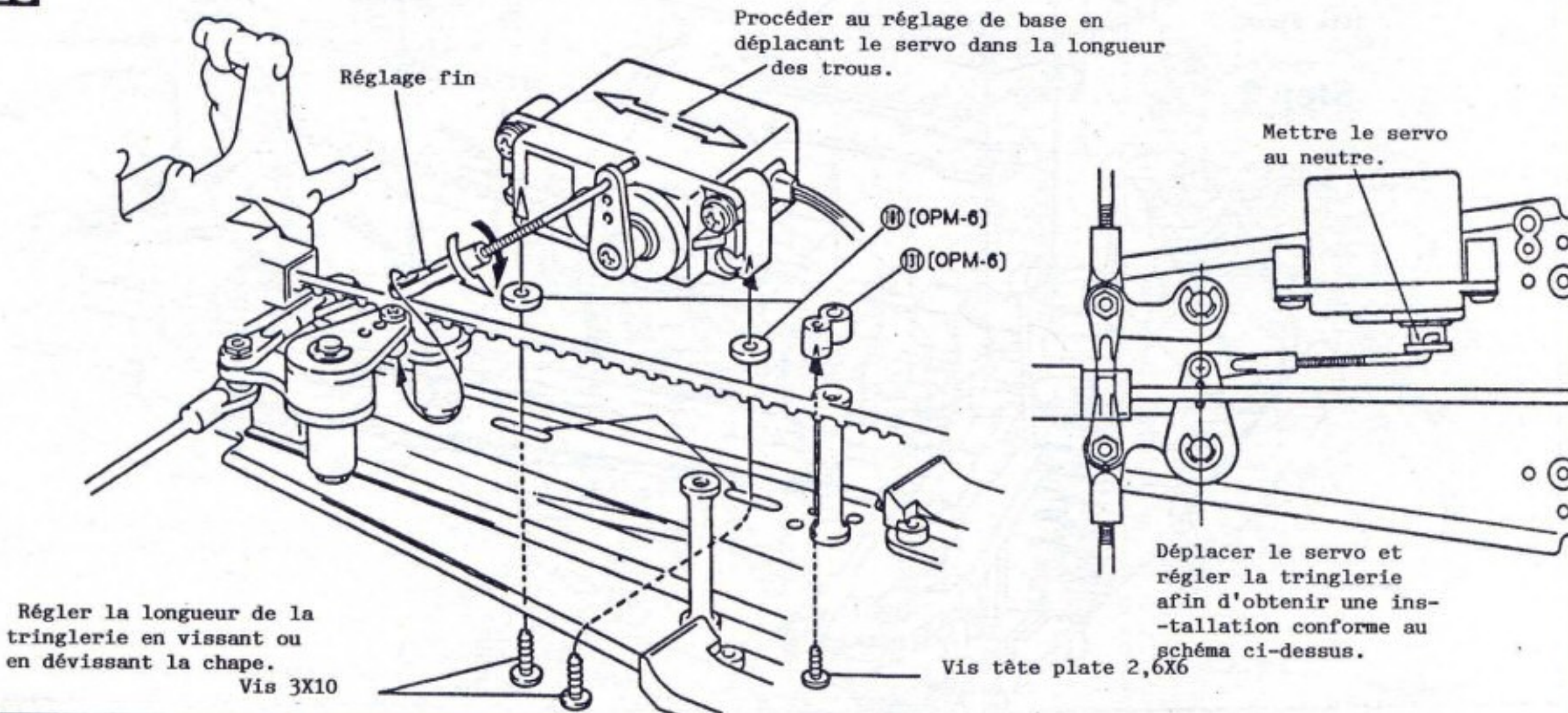


Step 3



25

INSTALLATION DE LA BARRE DE DIRECTION



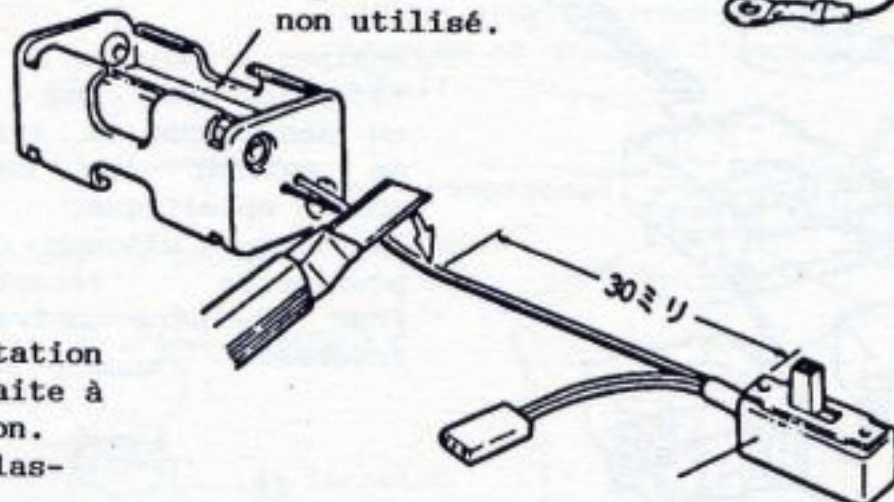




**Step**  
Les récepteurs de radio portants ce logo devront être cablés selon le schéma de la page 14

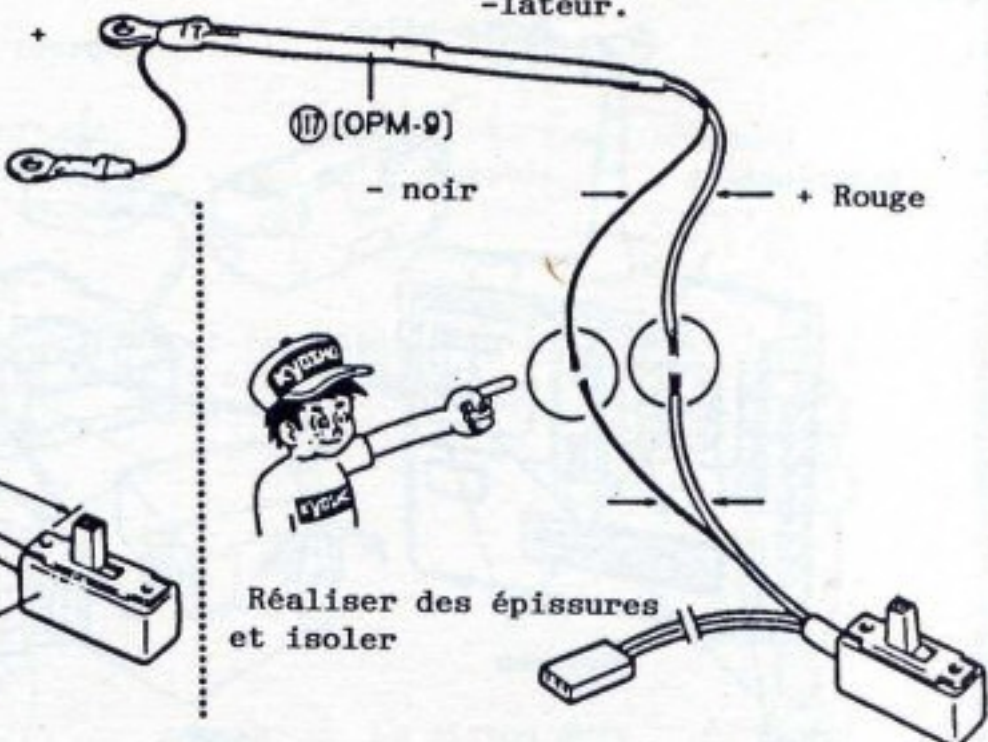
Grace au régulateur OPM9 l'alimentation du récepteur et des servos sera faite à partir de la batterie de propulsion. Ne jamais brancher un récepteur classique directement sur 7,2 volts. Attention une inversion de polarité risquerait d'endommager gravement les éléments radio.

Porte-piles non utilisé.



Interrupteur fourni avec la radio.

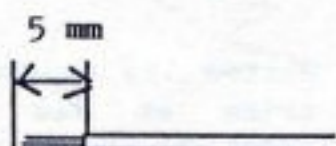
**Step 2** Raccorder les fils de l'interrupteur au régulateur.



Réaliser des épissures et isoler

EPISSURES/

1



Retirer l'isolant sur 5 mm

2.

Raccorder les fils positifs aux fils positifs (+) et les fils négatifs au - (noir)

3. Isoler le raccord avec un morceau d'adhésif.



Souder si possible les connections

**Step 1**

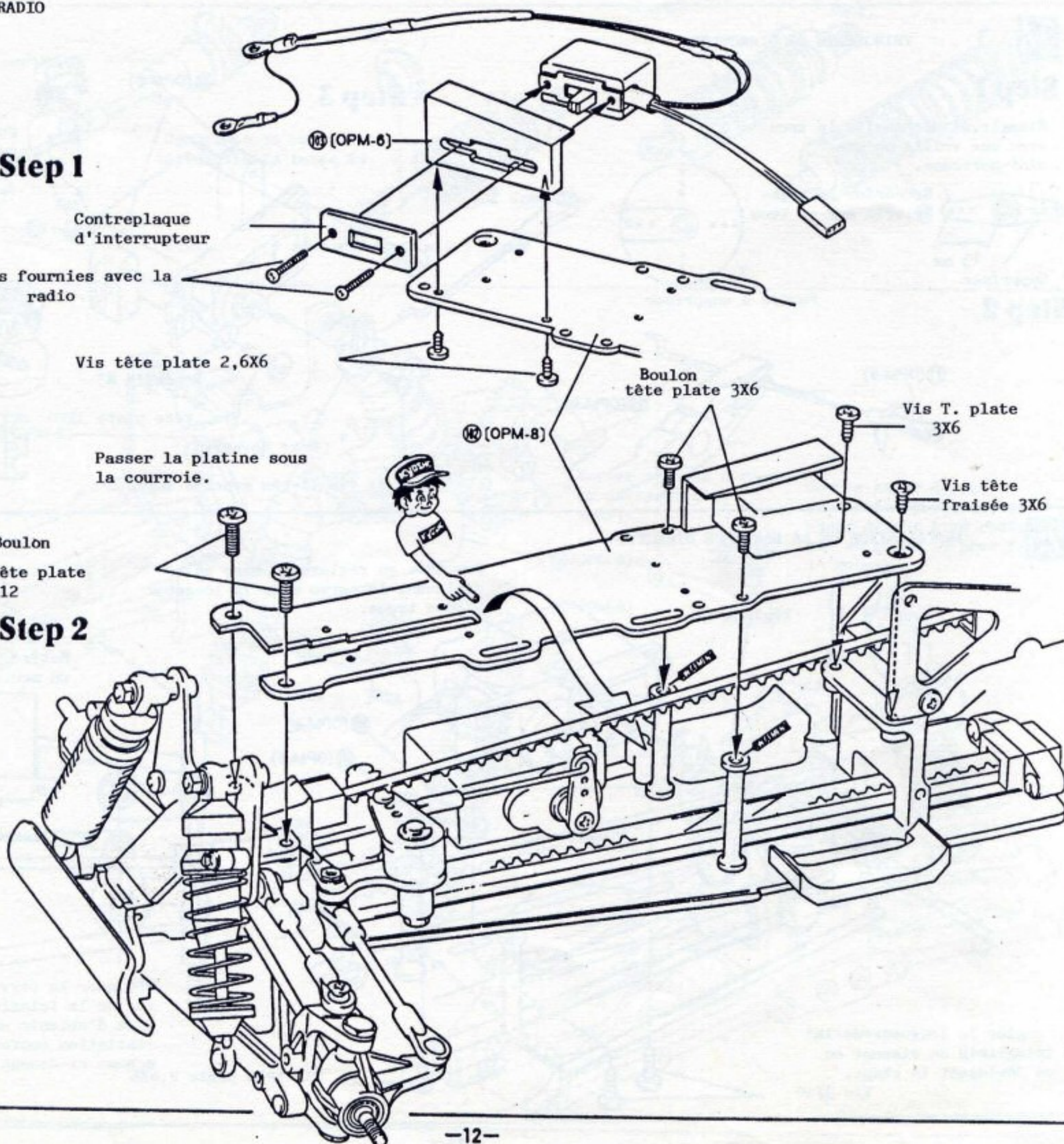
Contreplaque d'interrupteur  
Vis fournies avec la radio

Vis tête plate 2,6X6

Passer la platine sous la courroie.

Boulon tête plate 4X12

**Step 2**



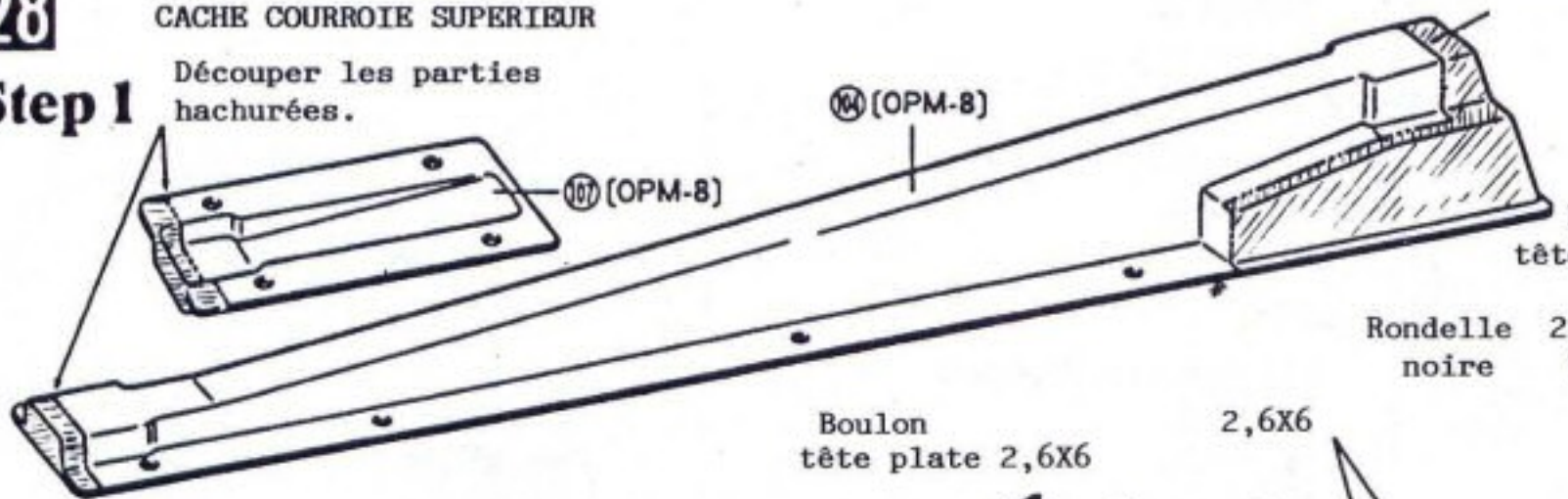


28

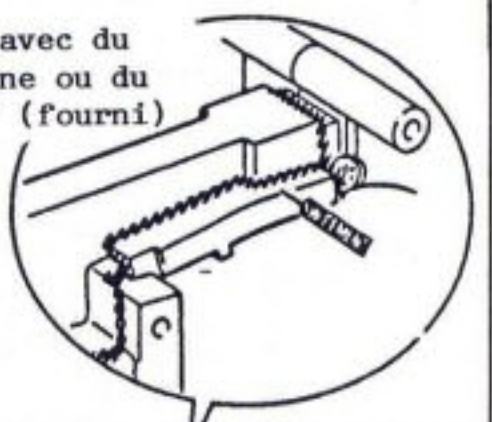
CACHE COURROIE SUPERIEUR

Step 1

Découper les parties hachurées.



Etanchéifier avec du mastic silicone ou du "Scew cement" (fourni)

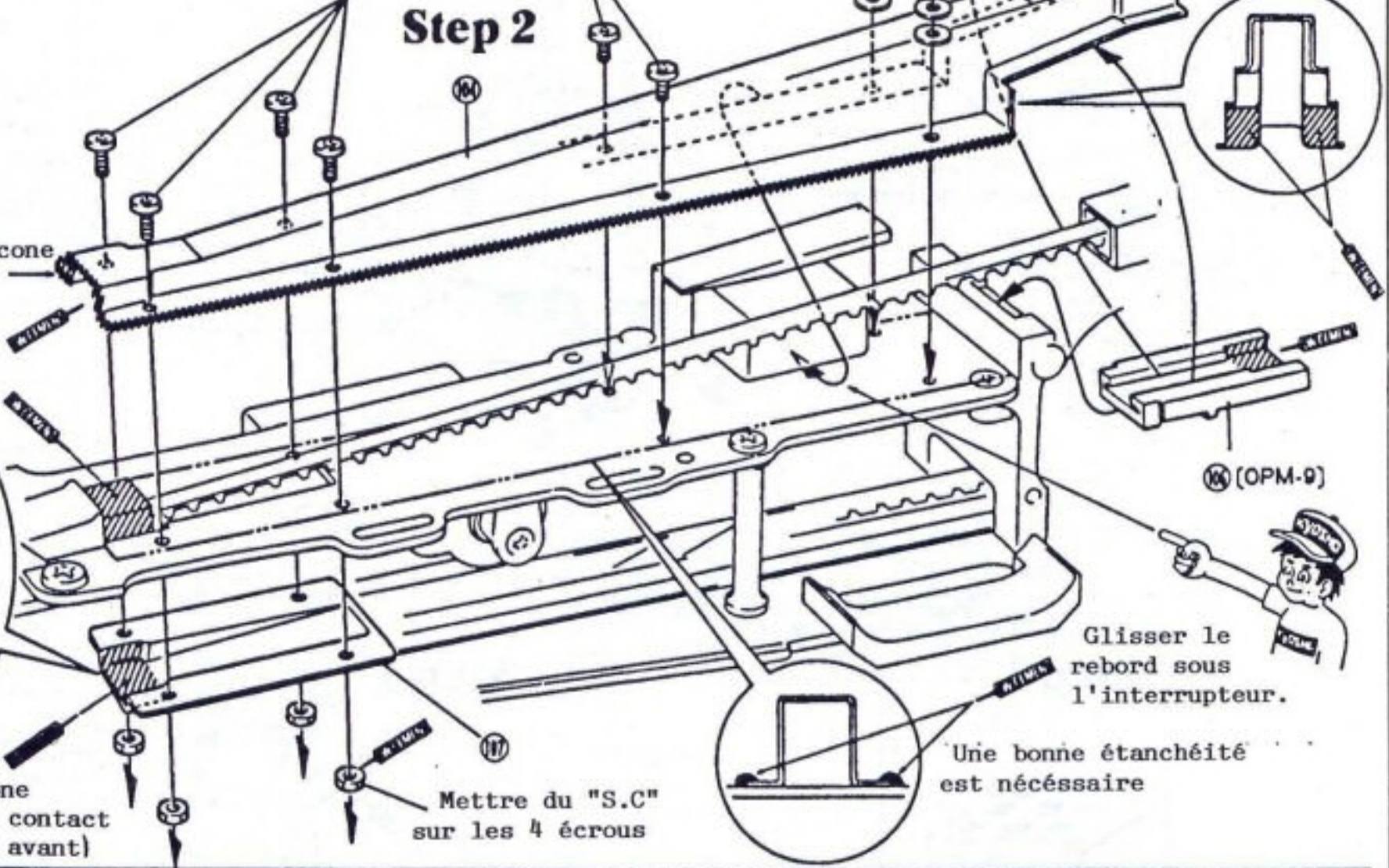
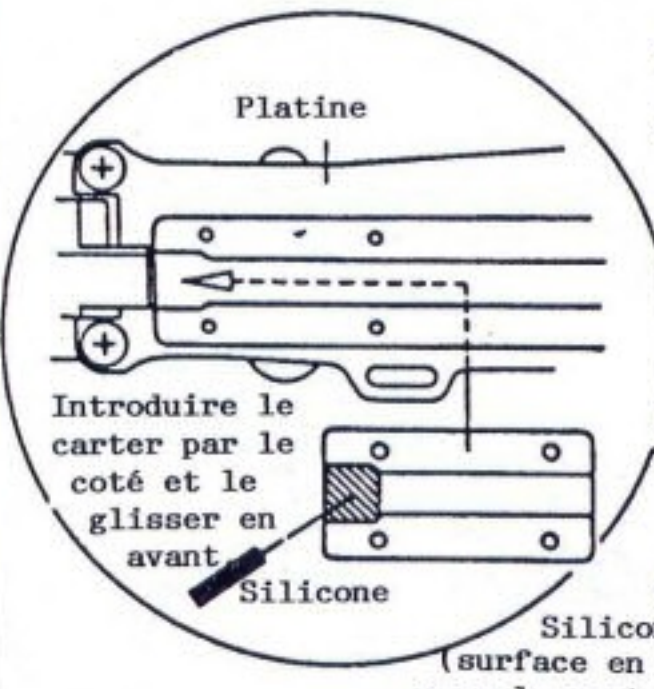


Vue arriere

Step 2

Step 3

Etanchéifier le cache apres fixation. Mettre de la pate silicone aux jointures



Glisser le rebord sous l'interrupteur.

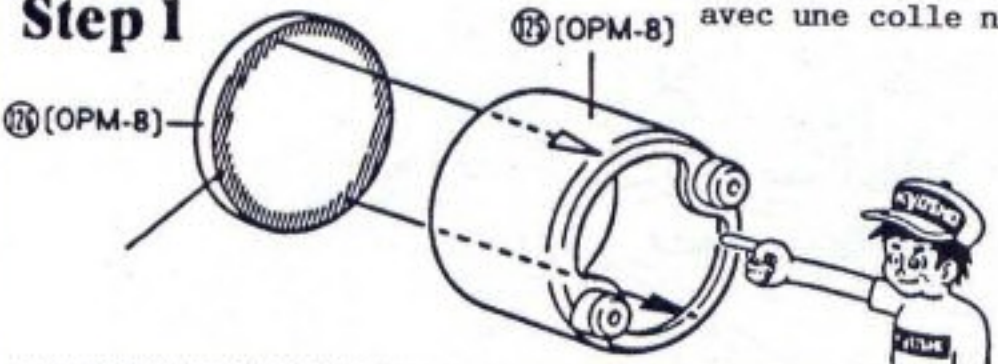
Une bonne étanchéité est nécessaire

29

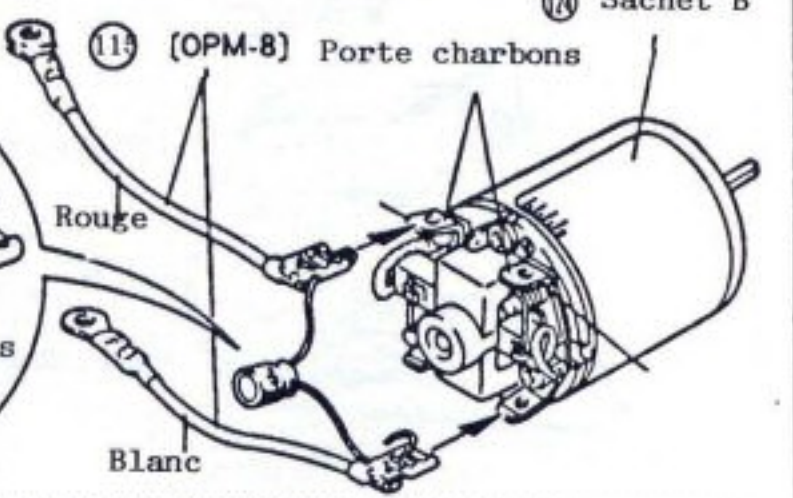
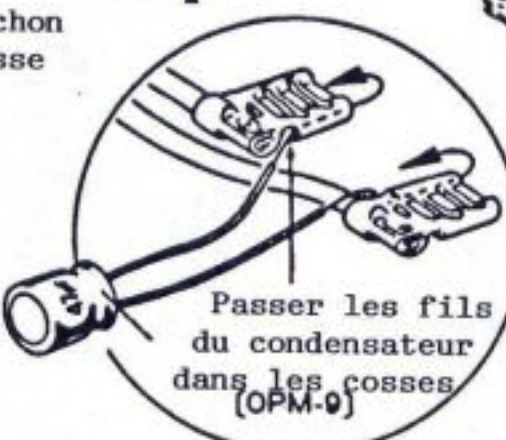
INSTALLATION MOTEUR/

Step 1

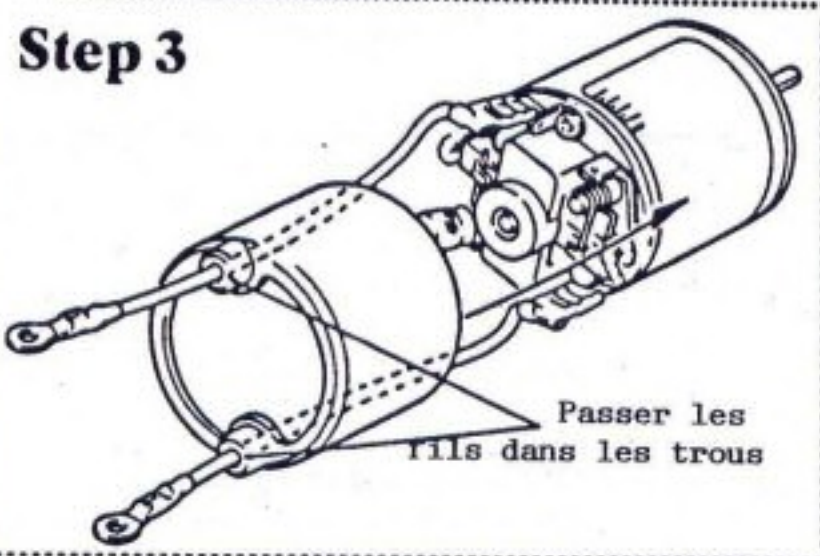
Découper le centre du capuchon et coller le filtre en mousse avec une colle néoprène.



Step 2

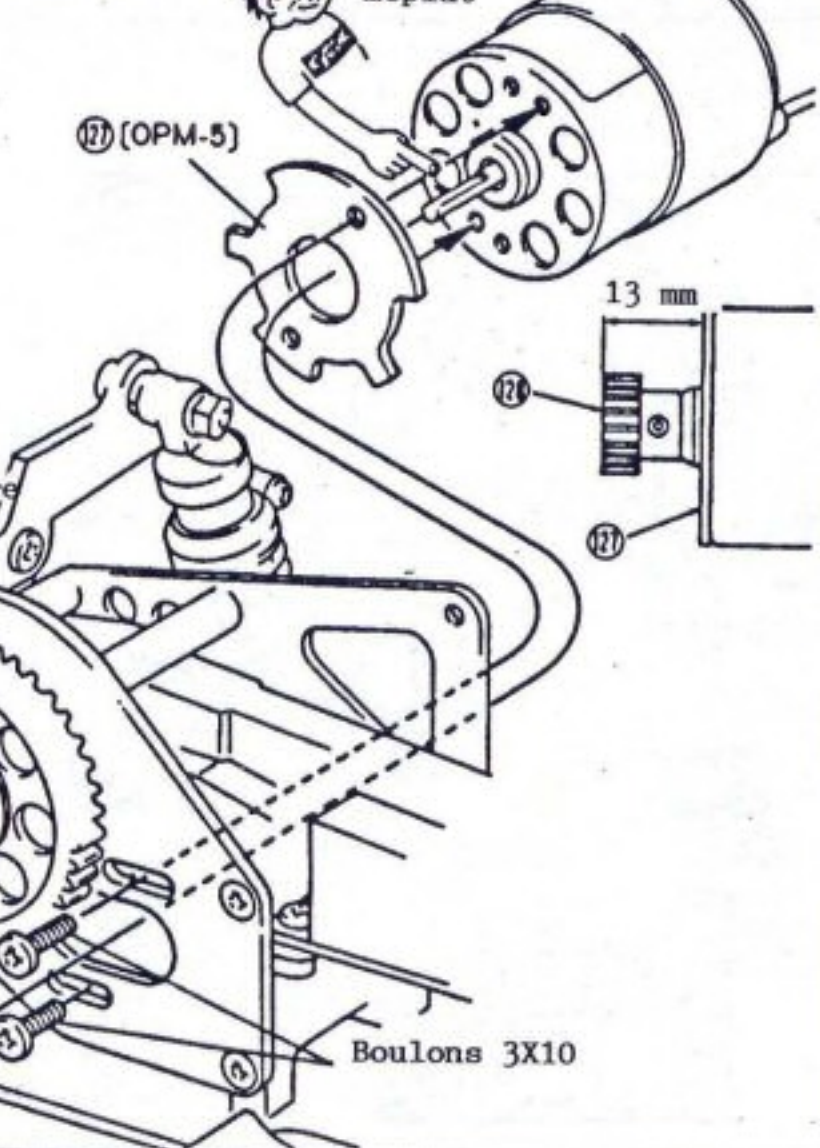


Step 3



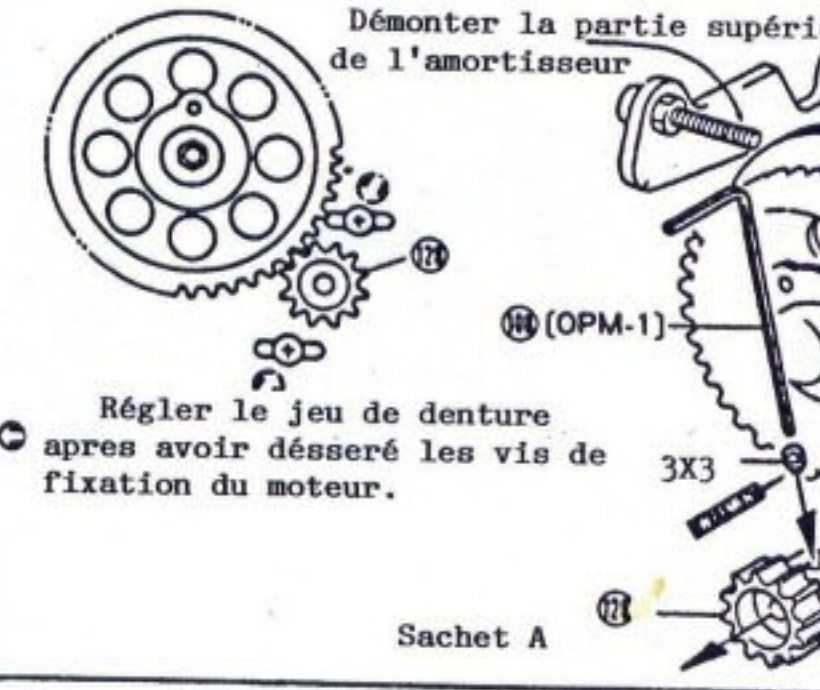
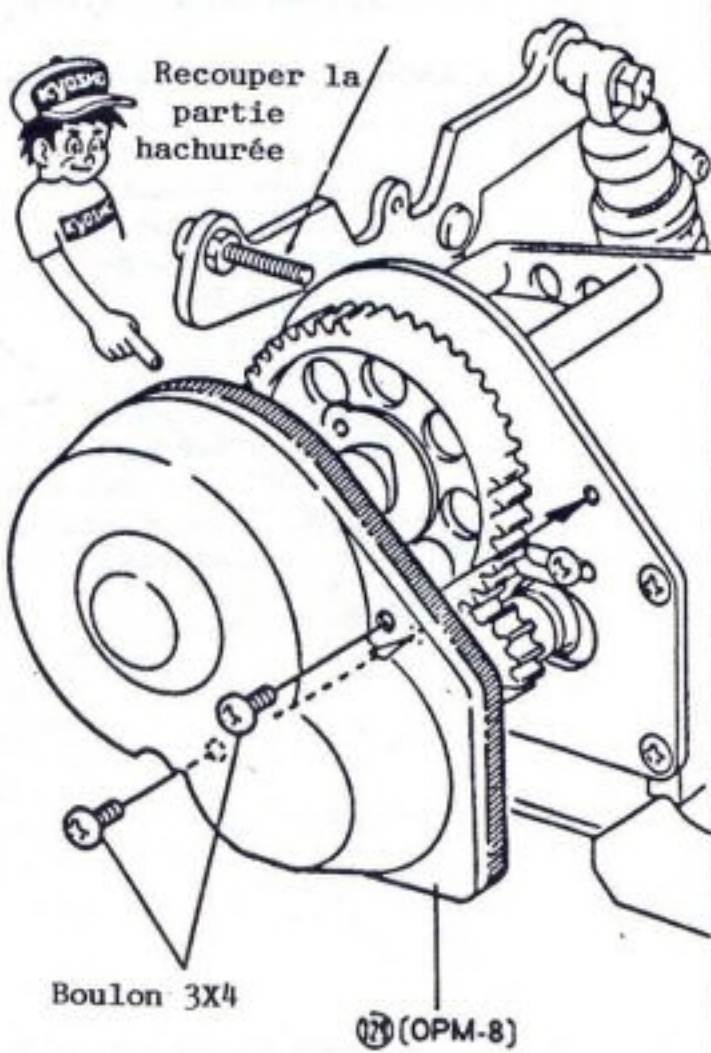
Step 4

Serrer la vis pointeau du pignon sur le méplat



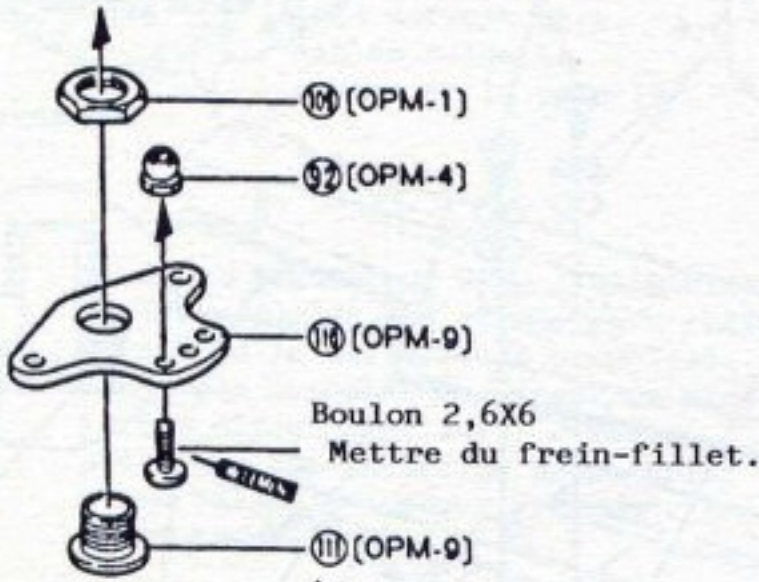
Step 5

Refixer l'amortisseur apres avoir installé le cache-moteur 129.

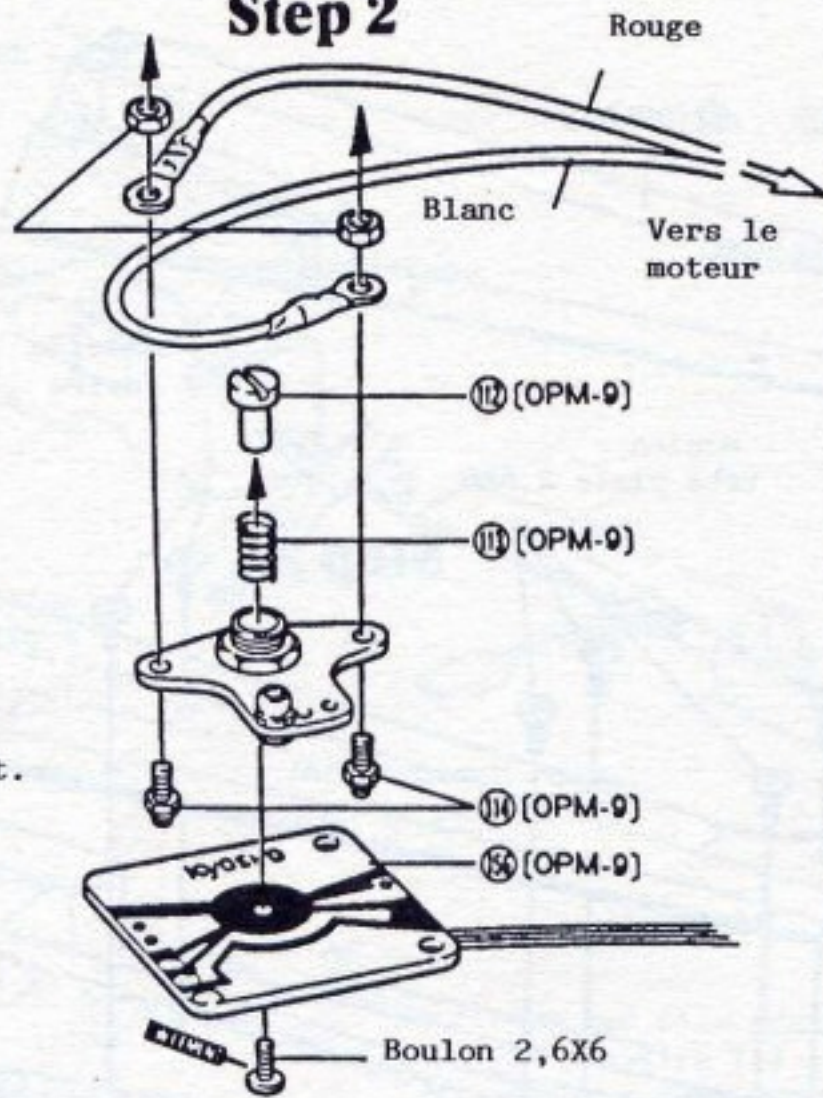




Step 1



Step 2



Rouge (+)

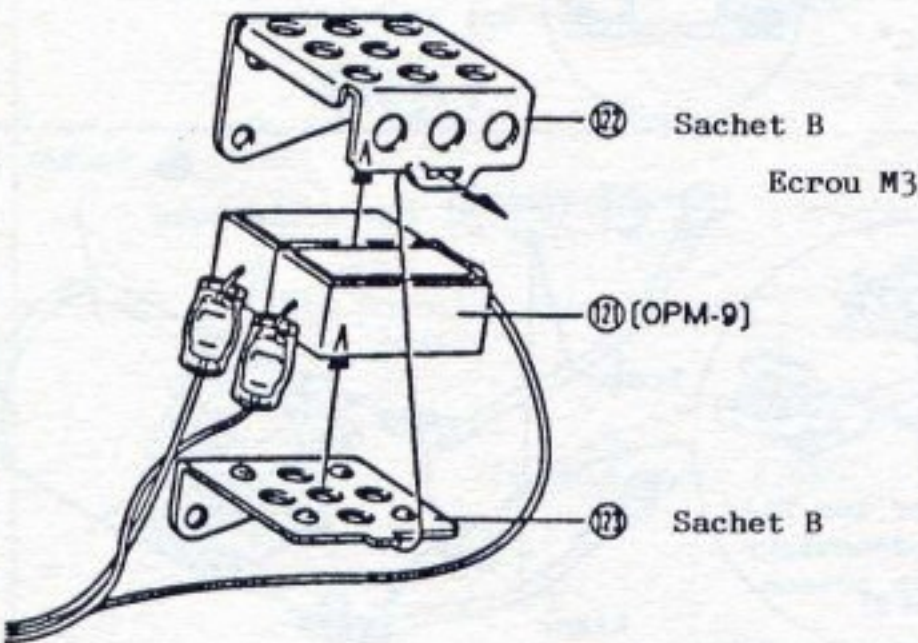
⑩ (OPM-9)

Noir

**BEC**  
BATTERY ELIMINATOR CIRCUIT

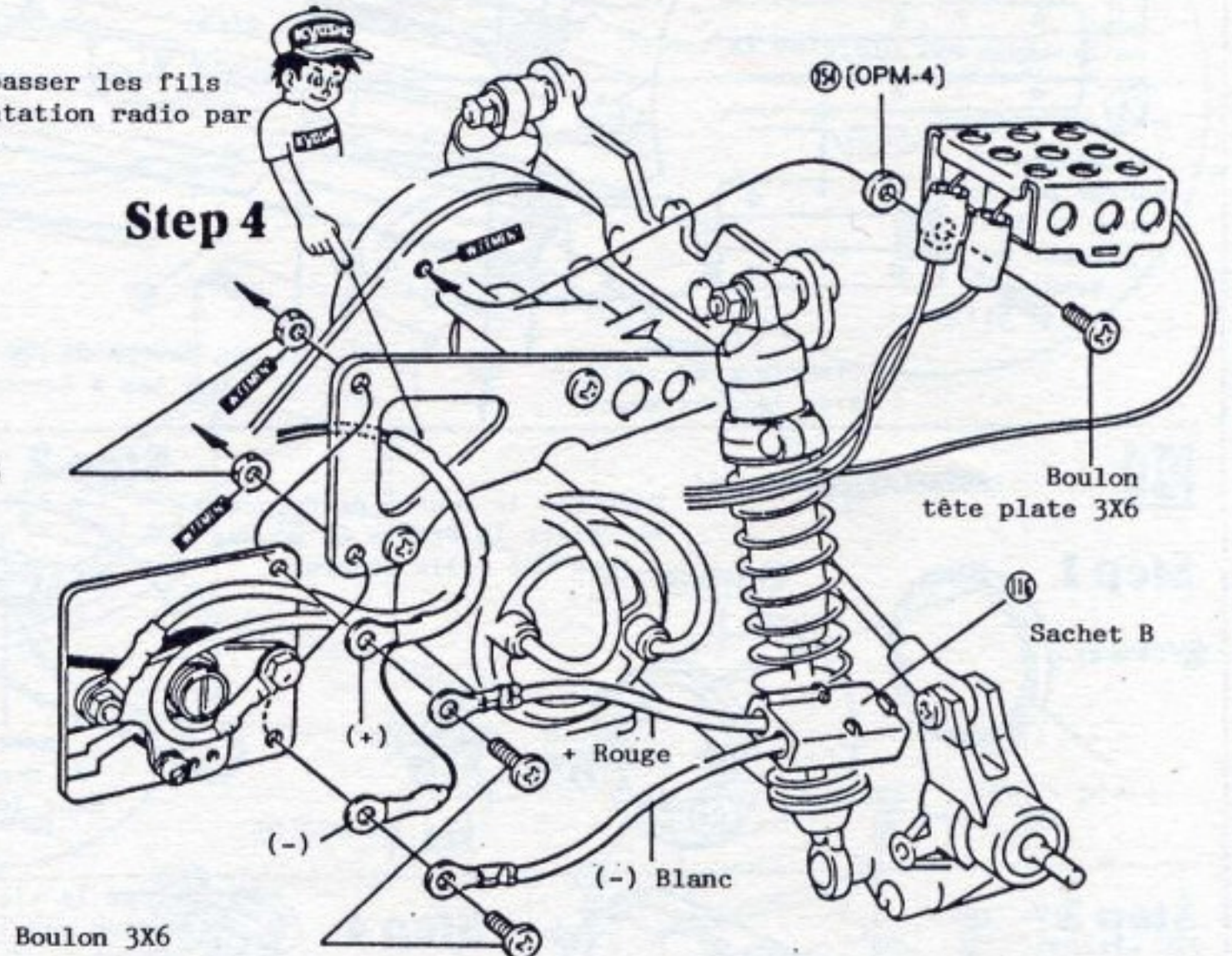
Ce logo signifie que le recepteur de la radio peut être alimenté directement sur 7,2 volts sans passer par un régulateur; Dans ce cas raccorder la prise de l'interrupteur radio avec la prise rouge fournie dans le kit.

Step 3



Step 4

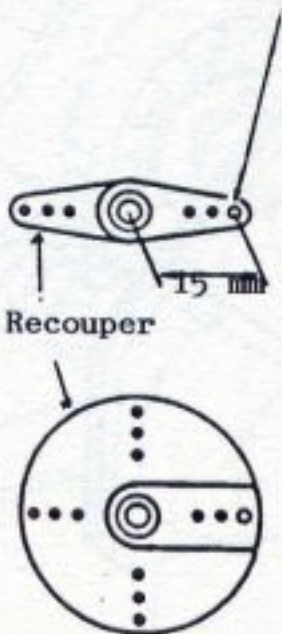
Faire passer les fils d'alimentation radio par ce trou.



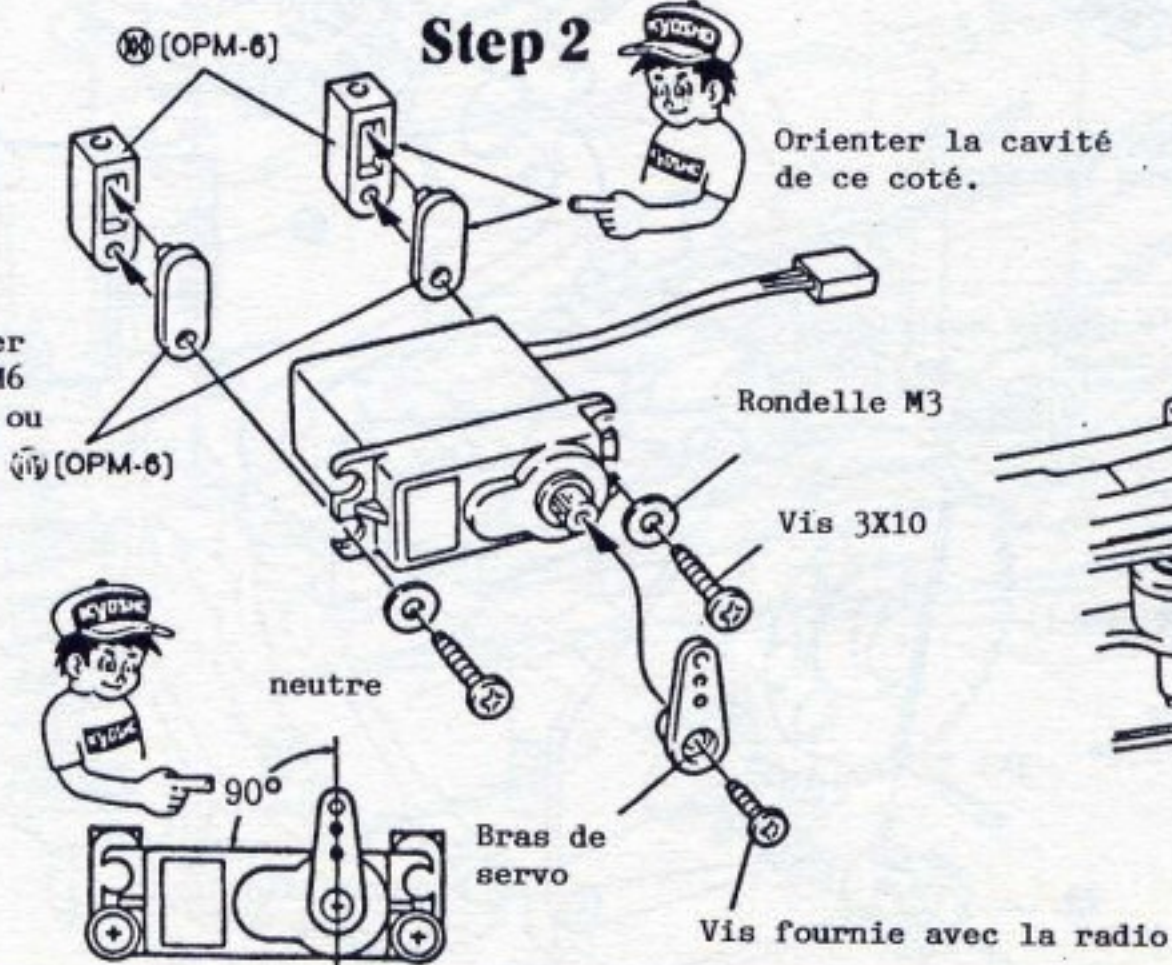
Découper un bras de servo.

Step 1

Elargir si nécessaire le trou en fonction de la tringlerie à raccorder en phase 32 P.15

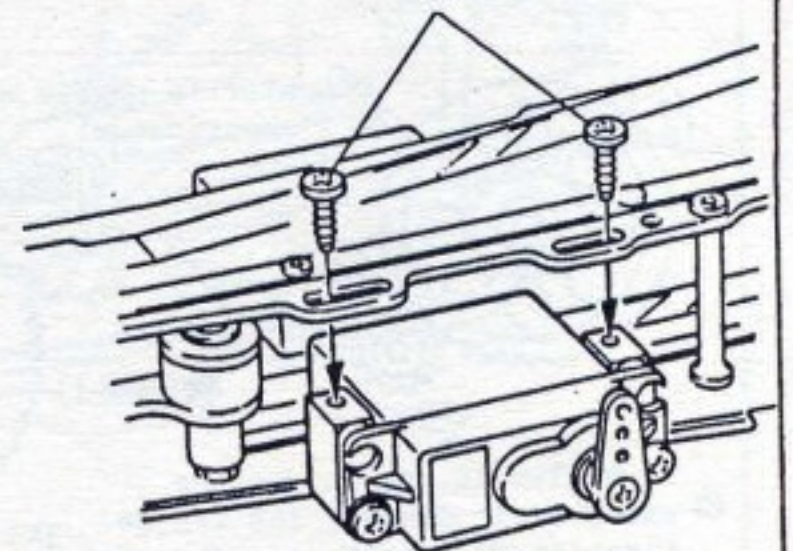


Ne pas utiliser les pieces OPM6 avec des mini ou des micro servos



Step 3

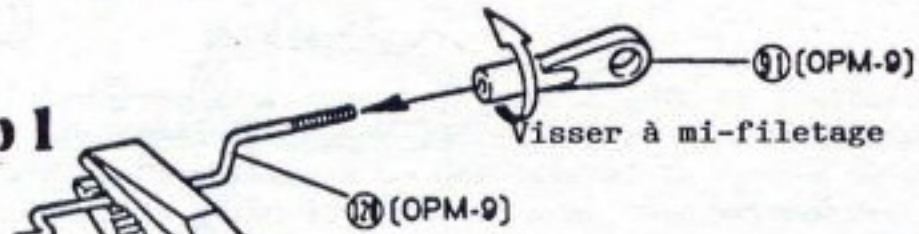
Vis 3X10





**32**

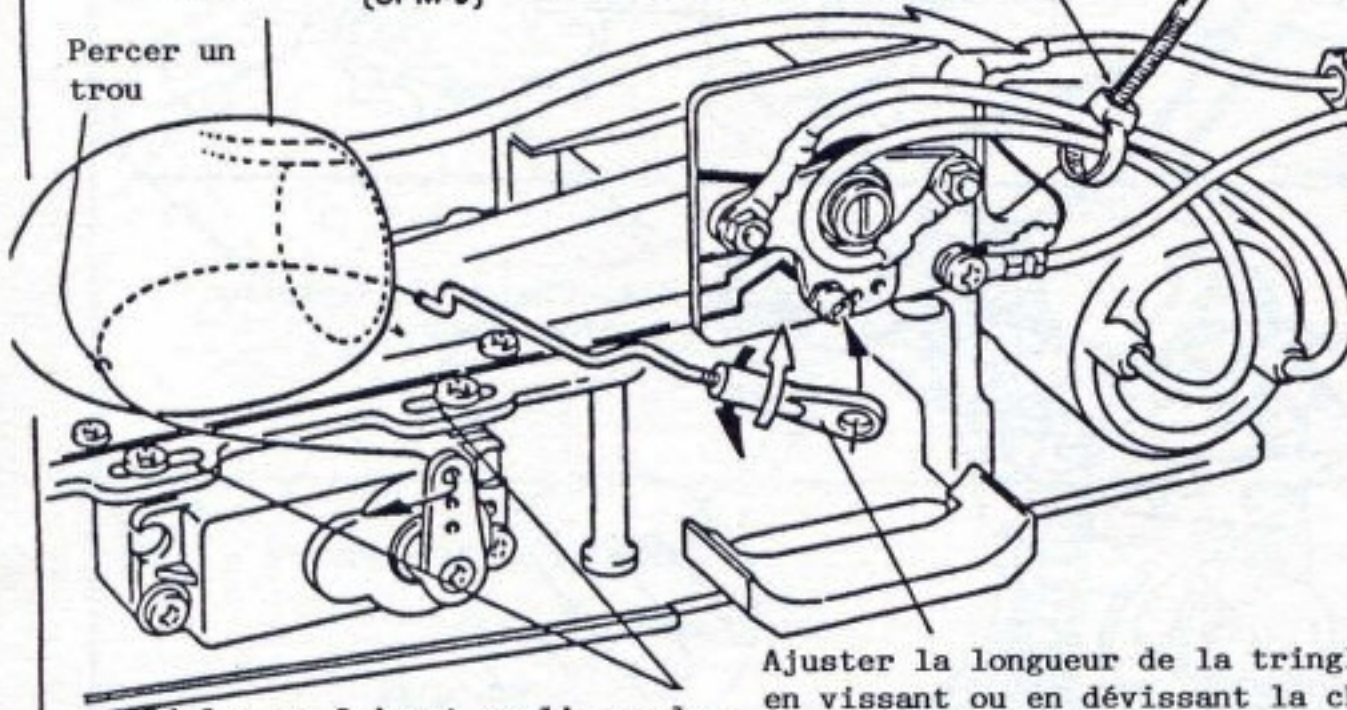
## TRINGLERIE DE VARIATEUR/

**Step 1****Step 2**Cache  
poussiere

(OPM-9)

Attacher la chape sur le bras du variateur et recouvrir l'ensemble avec le cache. Le fermer avec un collier en nylon. Couper l'excédent de languette.

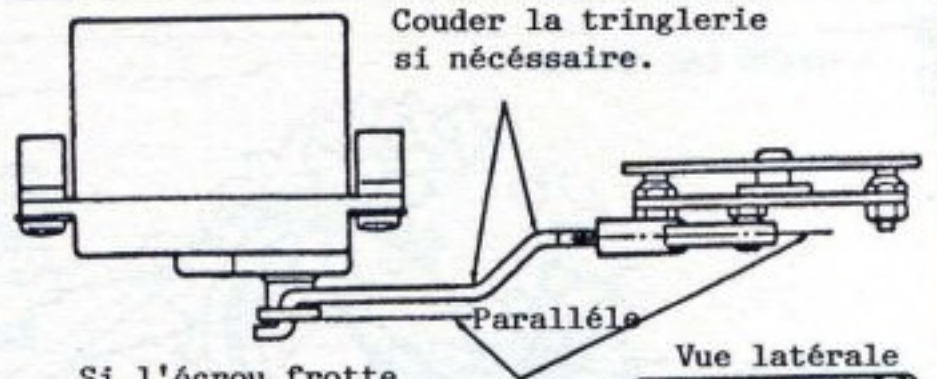
Percer un trou



Régler en faisant coulisser les supports dans les boutonnières.

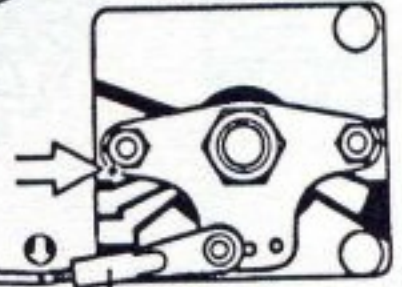
Ajuster la longueur de la tringlerie en vissant ou en dévissant la chape.

Coudre la tringlerie si nécessaire.



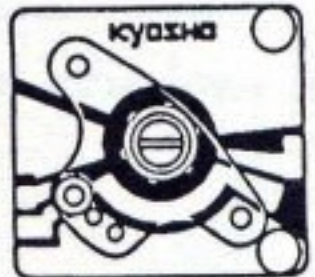
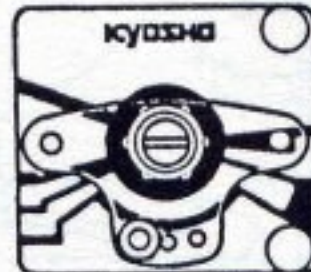
Si l'écrou frotte contre la tringlerie, la courber comme indiqué.

Vue latérale



Marche arrière

Arret



Vitesse intermédiaire

Grande vitesse

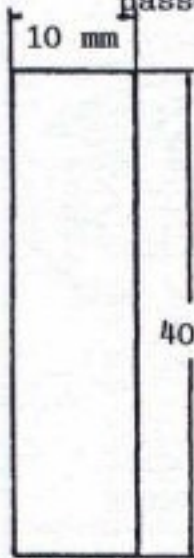
Petite vitesse

**33**

## FIXATION DU RECEPTEUR/

**Step 2****Step 1**

Enfoncer le tube dans son embase et passer l'antenne.

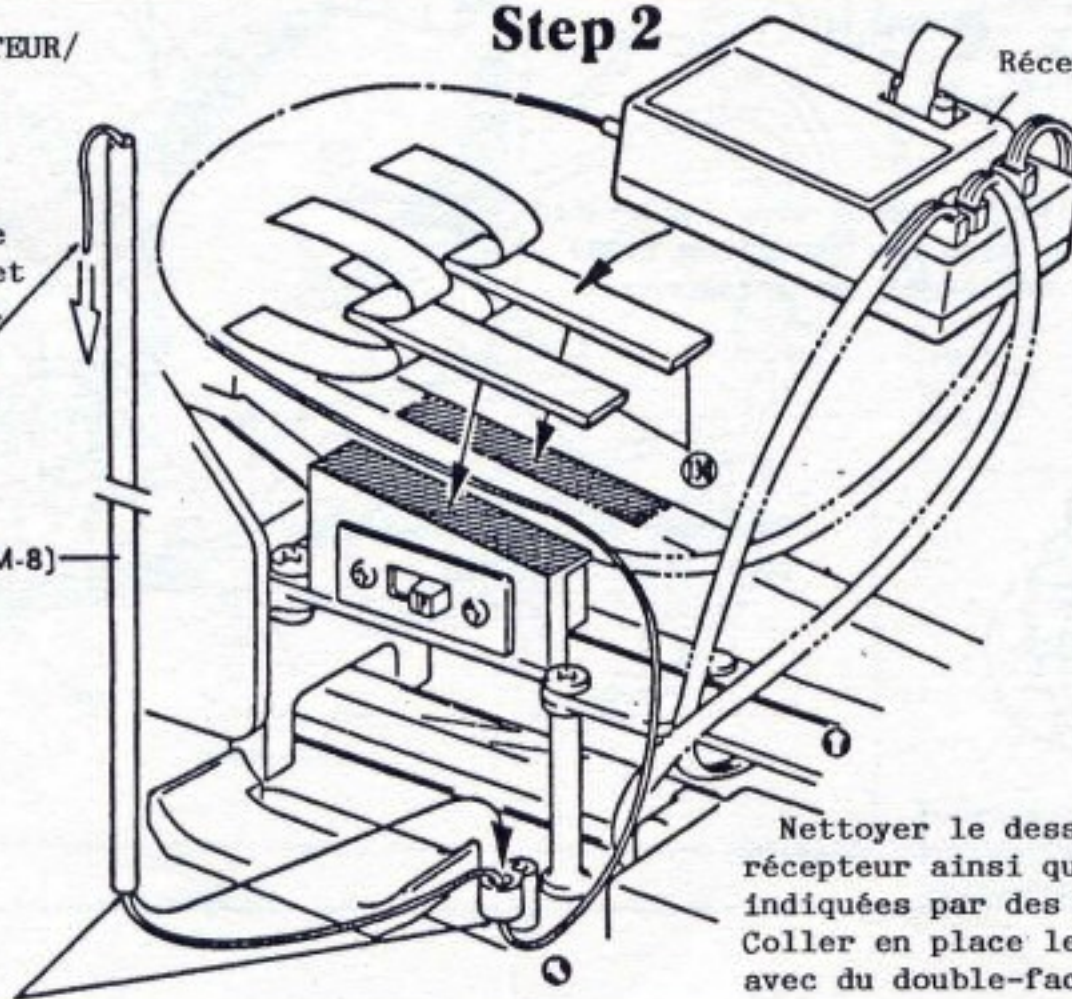


Antenne du récepteur

117 (OPM-8)

118 (OPM-9)

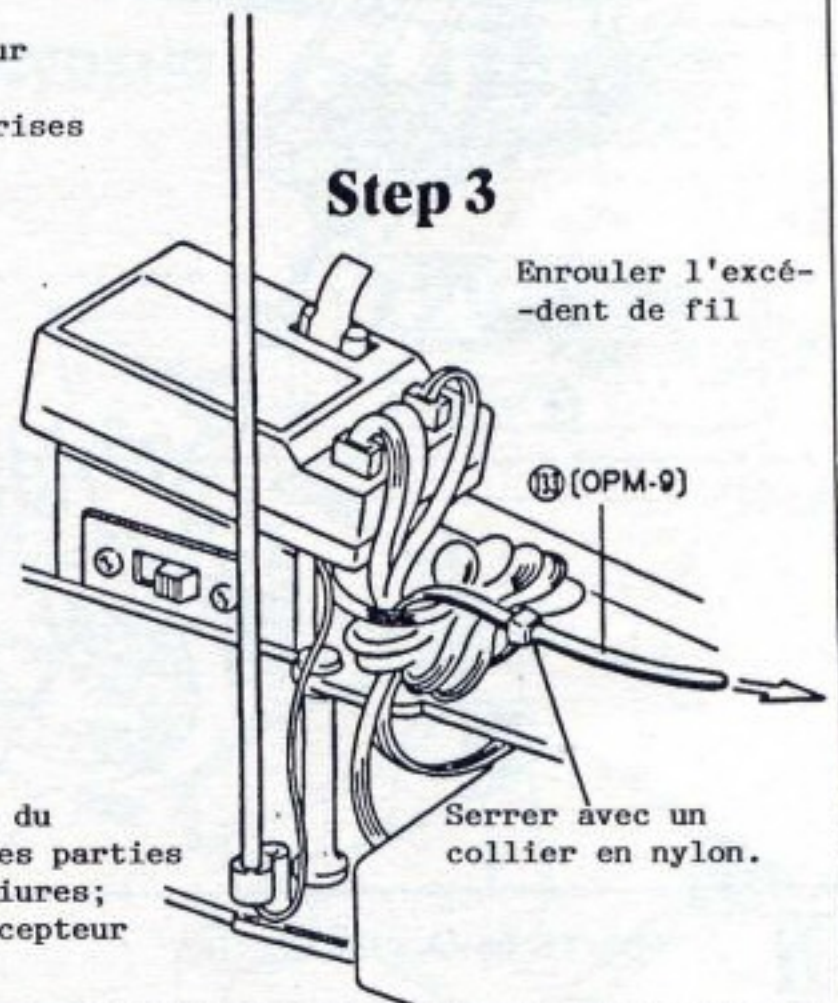
Passer l'antenne dans le tube.



Nettoyer le dessous du récepteur ainsi que les parties indiquées par des striures; Coller en place le récepteur avec du double-face.

**Step 3**

Enrouler l'excédent de fil



Serrer avec un collier en nylon.

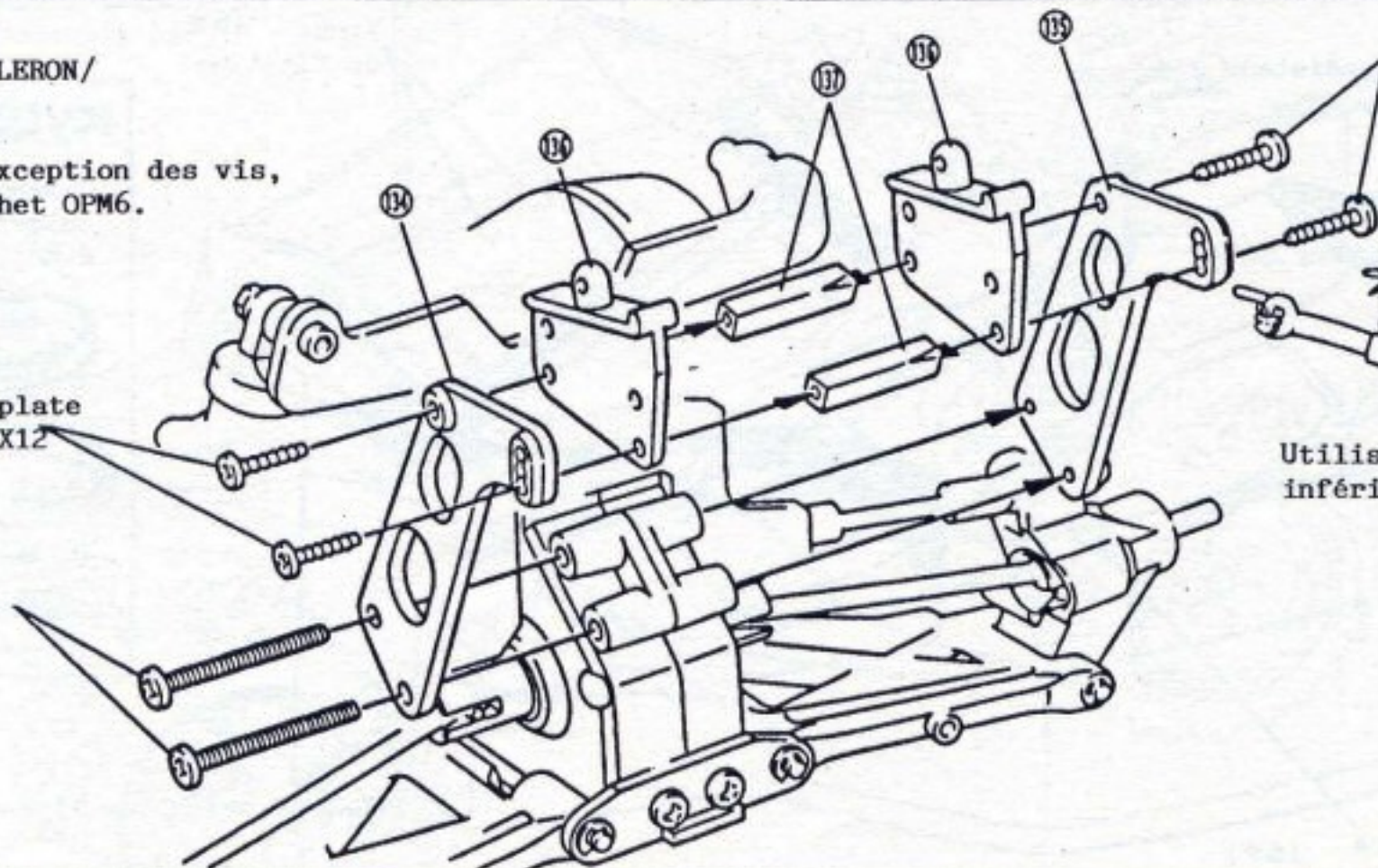
**34**

## FIXATION DE L'AILERON/

Toutes les pièces, à l'exception des vis, se trouvent dans le sachet OPM6.

Vis tête plate 2,6X12

Boulons 3X30

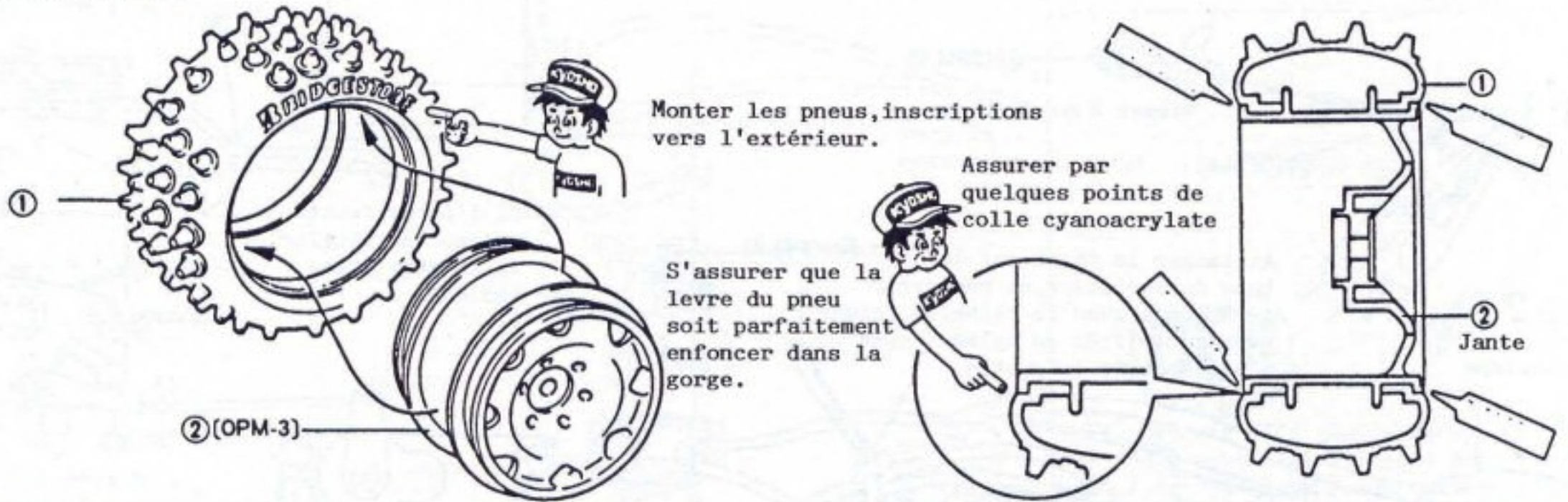


Vis 2,6X12

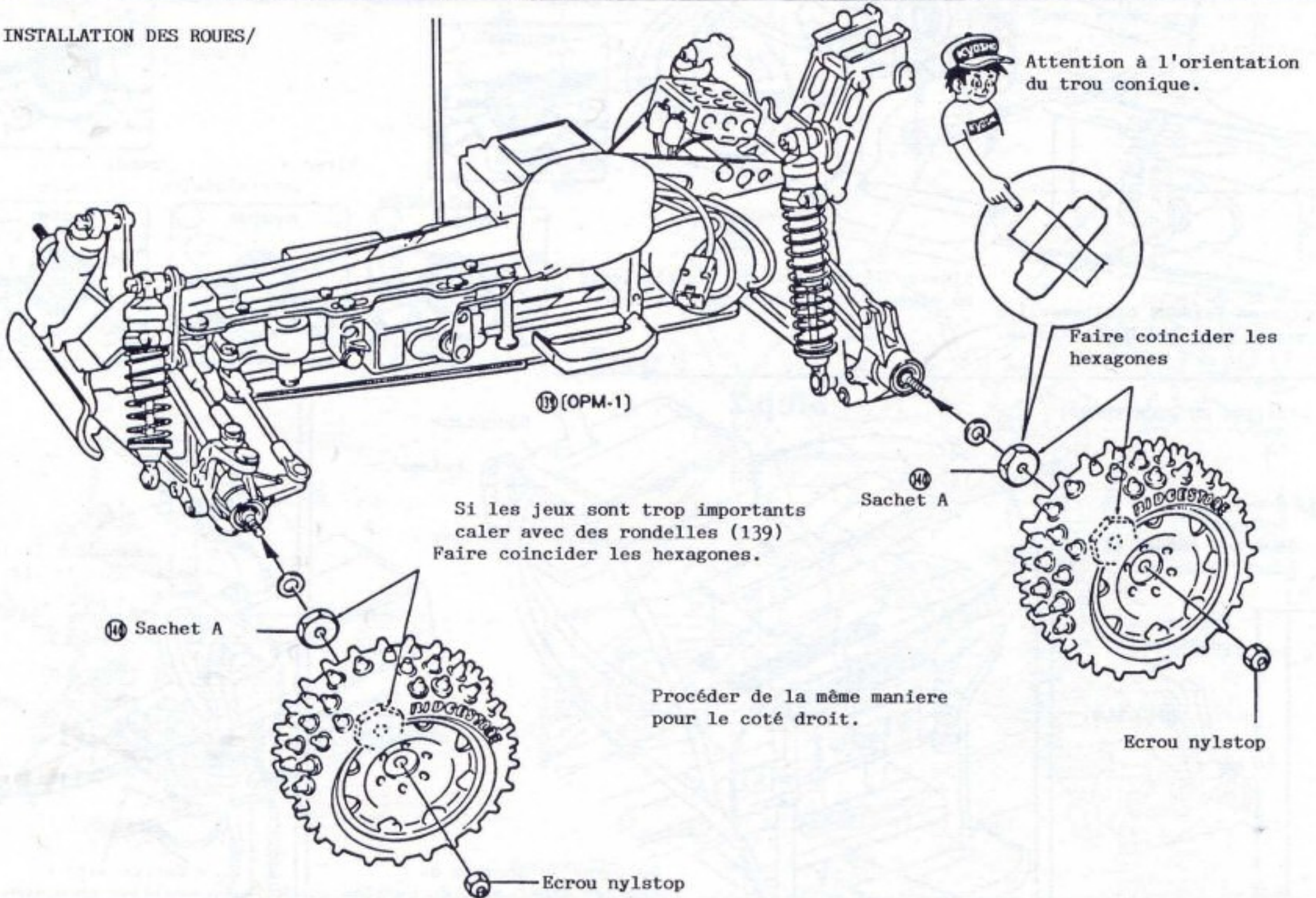
Utiliser le trou inférieur



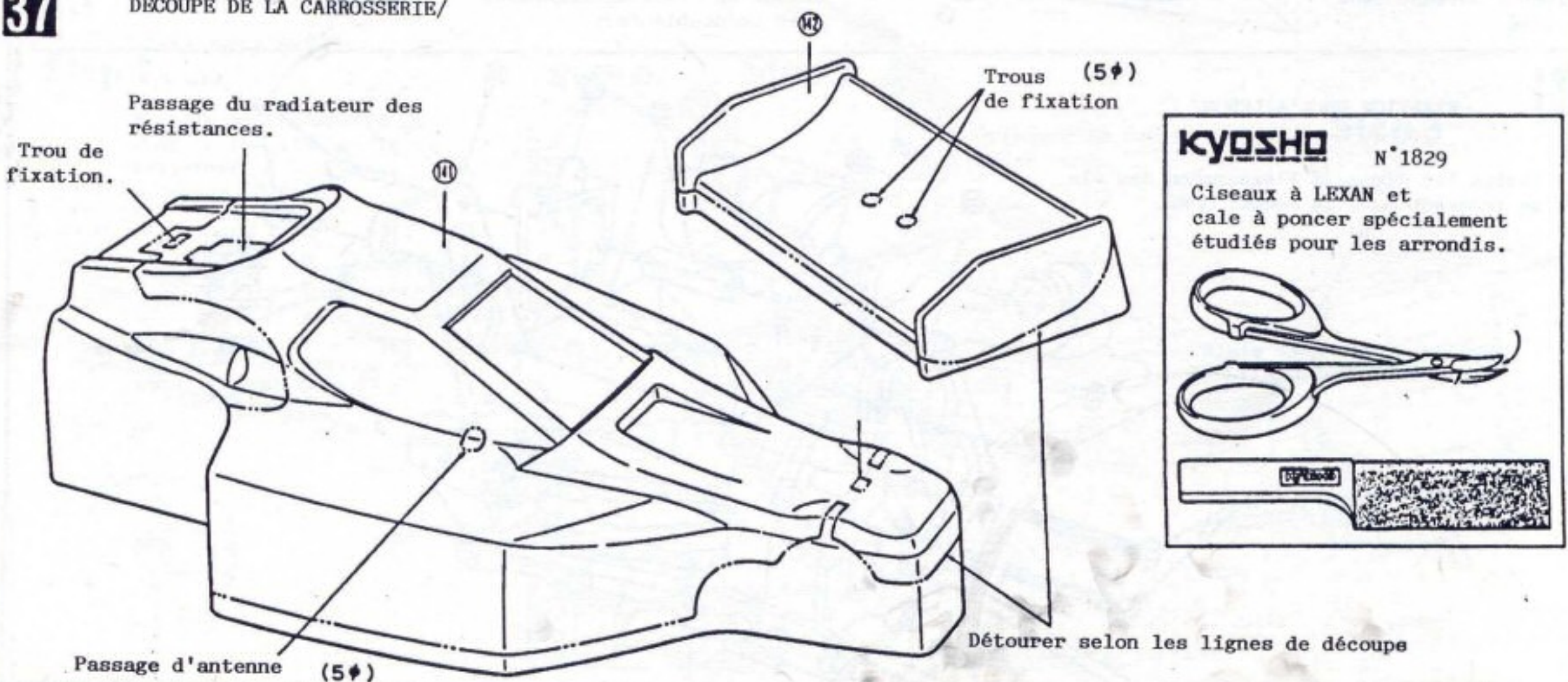
**35** MONTAGE DES PNEUS/



**36** INSTALLATION DES ROUES/



**37** DECOUPE DE LA CARROSSERIE/

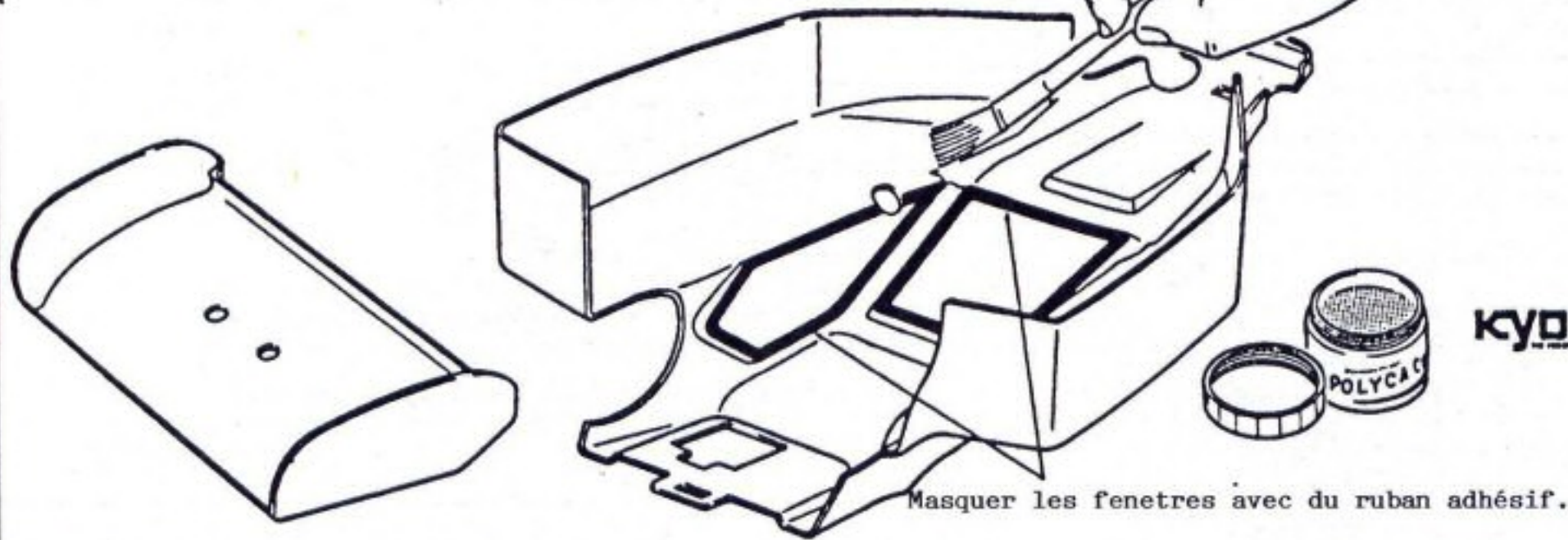




38

DECORATION/

Nettoyer entièrement la carrosserie et l'aileron avec un détergeant (liquide vaisselle) et la rincer abondamment; Faire attention à ne pas laisser de traces de doigts. Masquer selon la décoration choisie et peindre par l'intérieur avec une peinture acrylique (POLYCA)



KYOSHO

KYOSHO



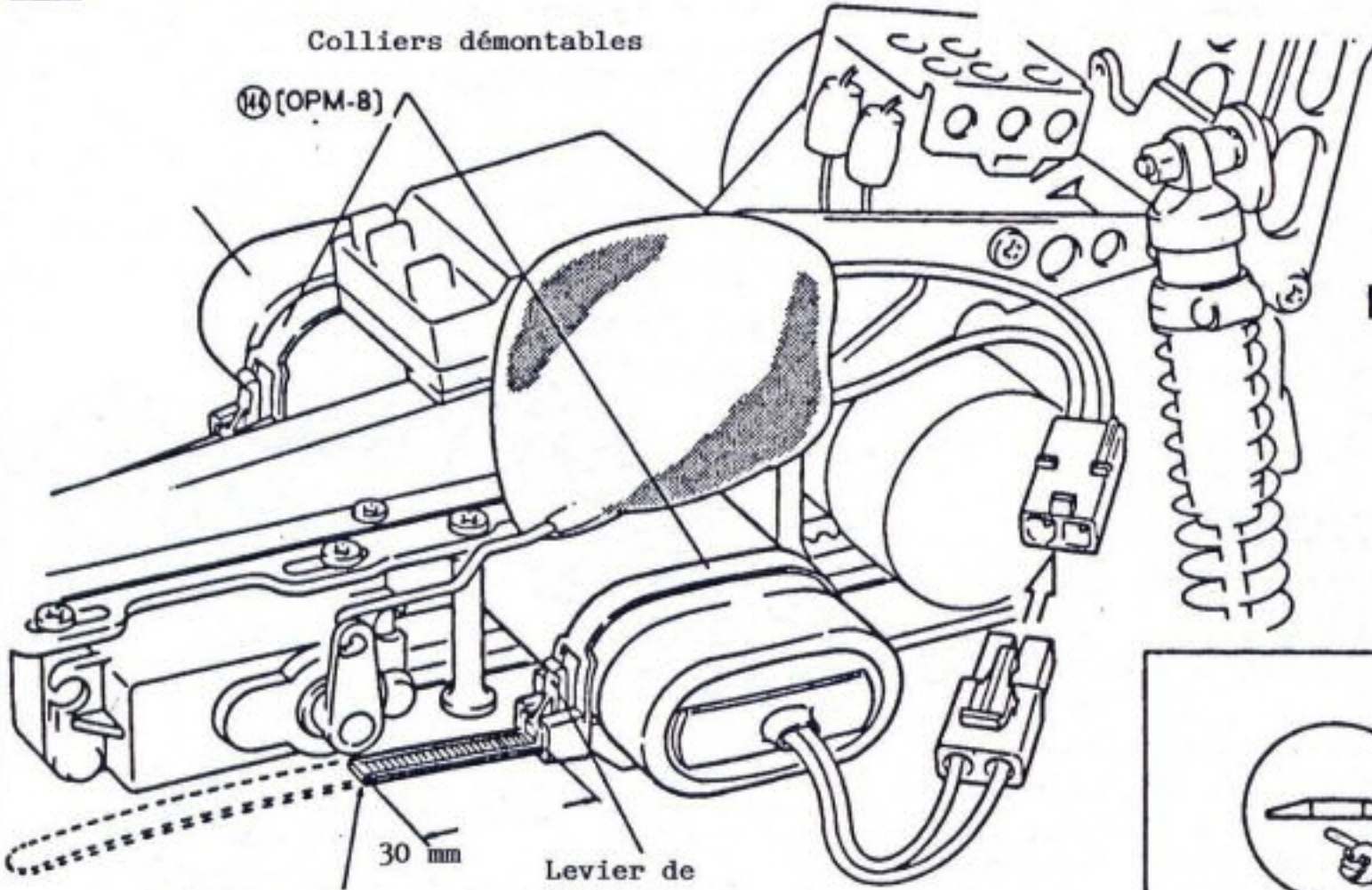
Masquer les fenestres avec du ruban adhésif.

39

FIXATION DE LA BATTERIE/

ATTENTION: Toujours entreposer le modèle après avoir retiré la batterie.

Colliers démontables



Couper la languette après serrage

Levier de bloquage.

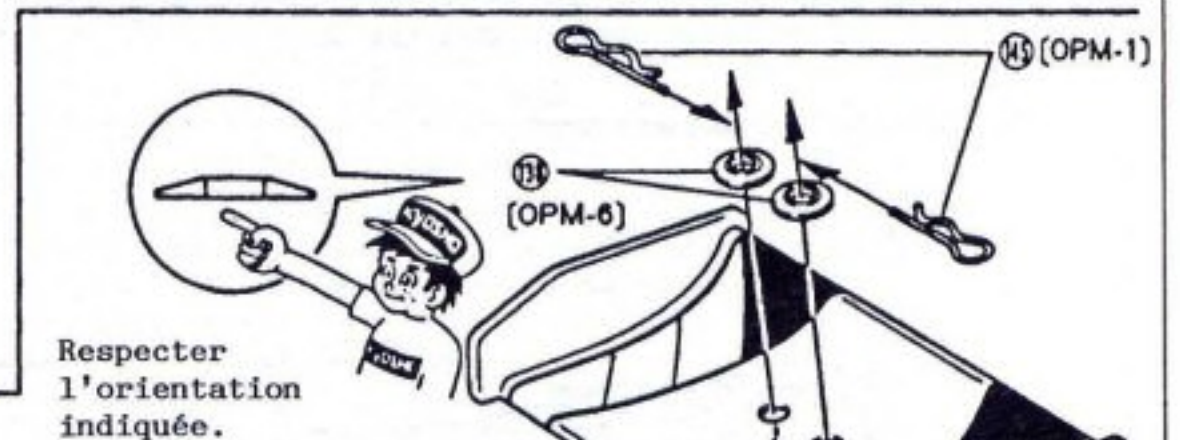
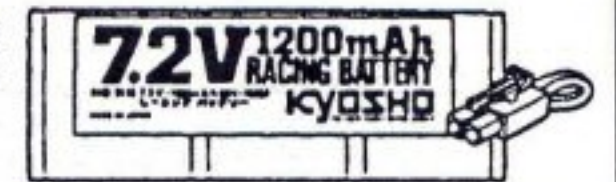
KYOSHO

Batterie d'entraînement



N° 2306

Batterie de compétition  
N° 2218

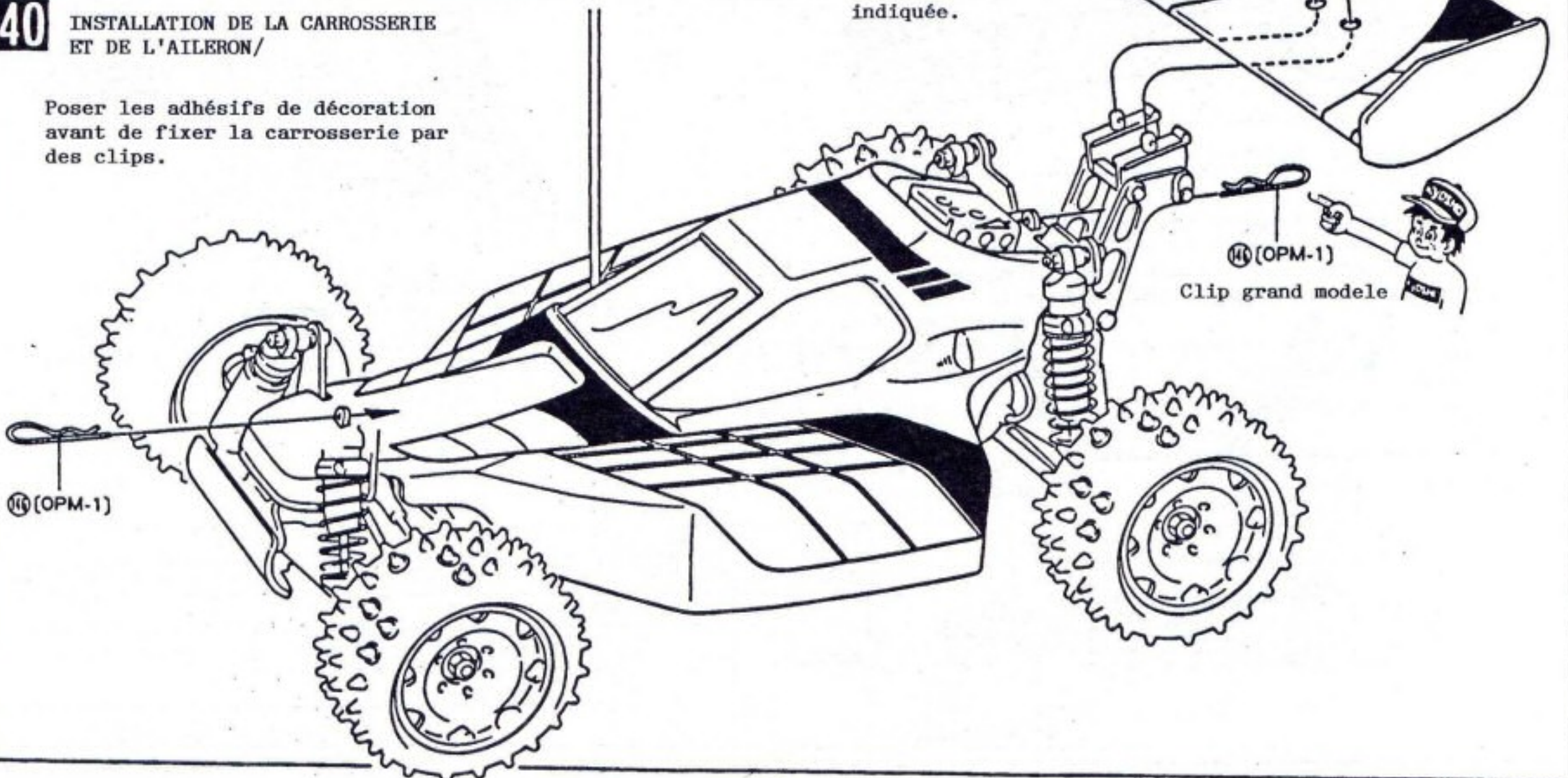


Respecter l'orientation indiquée.

40

INSTALLATION DE LA CARROSSERIE ET DE L'AILERON/

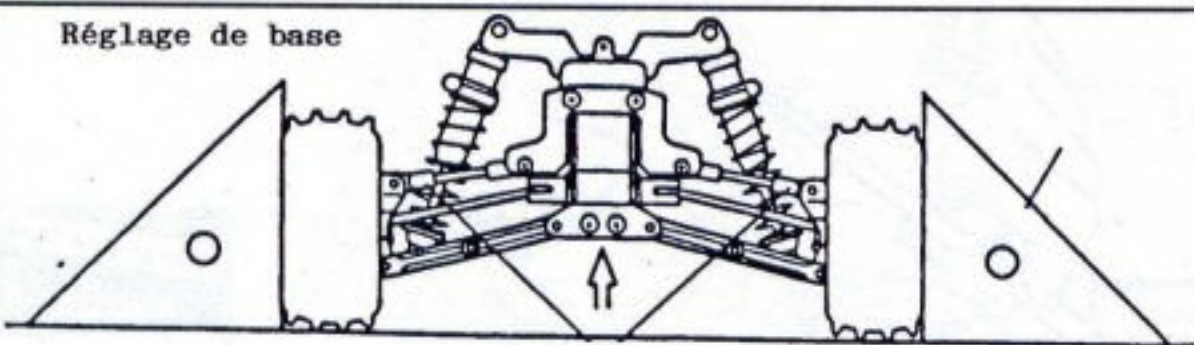
Poser les adhésifs de décoration avant de fixer la carrosserie par des clips.



Clip grand modèle



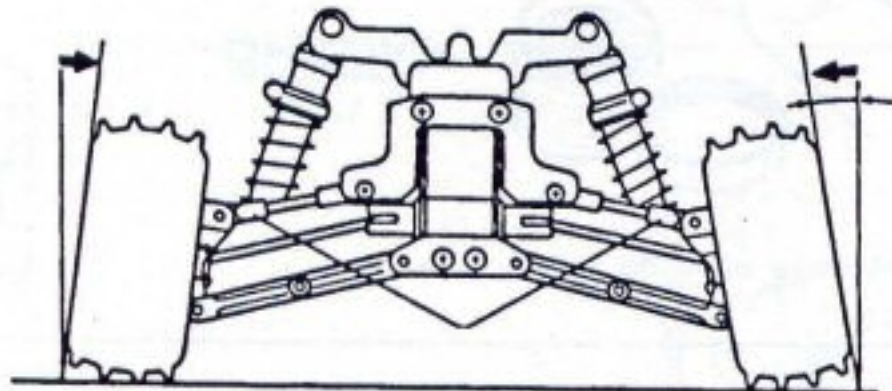
Réglage de base



Tirants supérieurs

Poser le modèle sur une surface plane, le soulever au maximum et régler la longueur des tirants de manière à ce que les jantes forment un angle droit avec le sol.

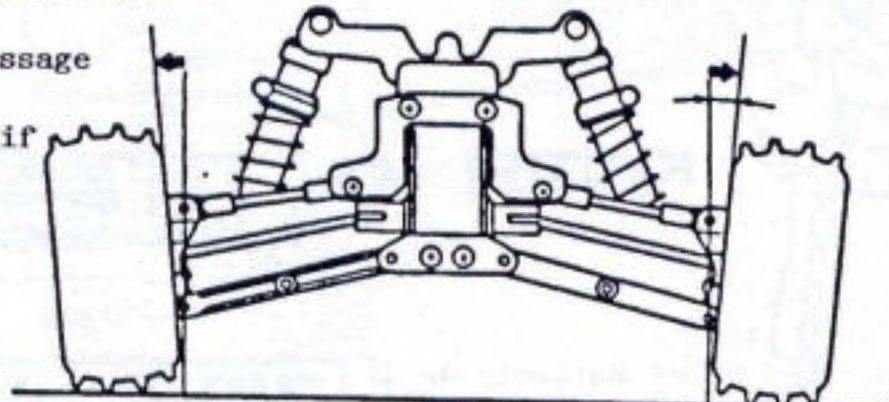
Carrossage négatif



Tirants supérieurs

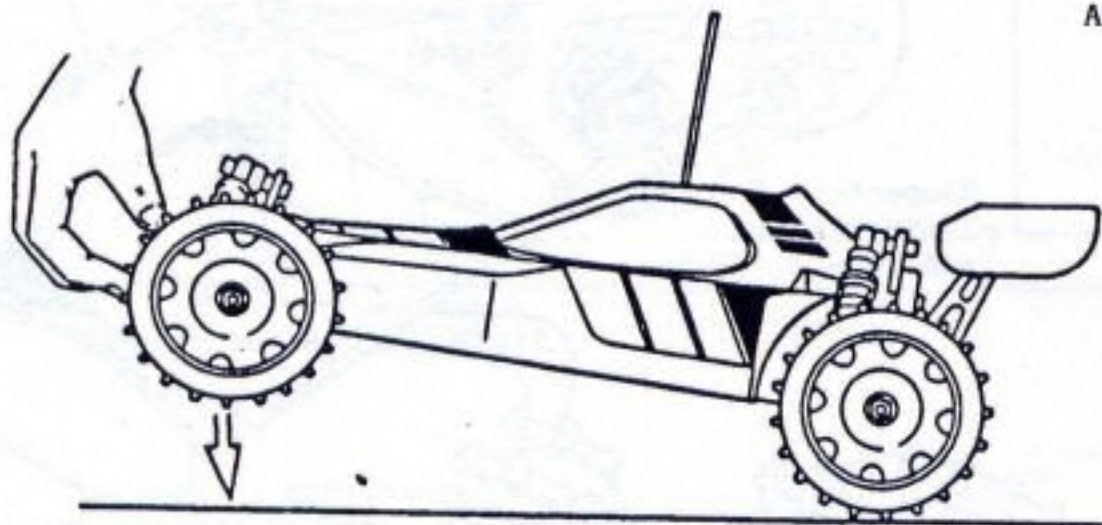
Raccourcir le tirant jusqu'à obtenir le carrossage négatif voulu. Un carrossage négatif à l'arrière renforce l'adhérence en traction et diminue le survirage. Un carrossage négatif à l'avant renforce le pouvoir directionnel.

Carrossage positif

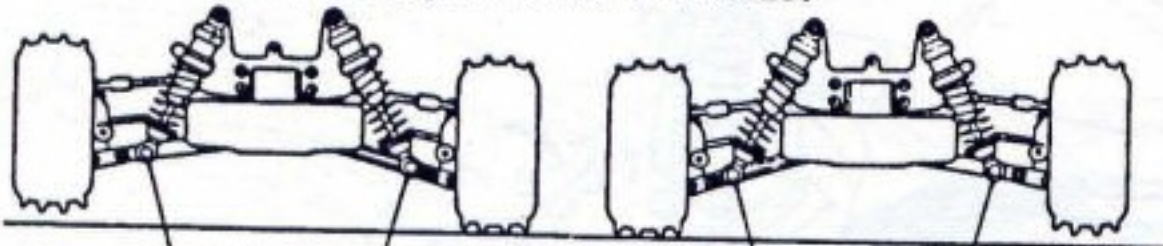


Allonger les tirants jusqu'à obtenir le carrossage positif voulu. Un carrossage positif à l'avant provoque la sous-direction (sous-virage) et à l'arrière de la sur-direction. Un carrossage positif excessif entraînerait une désolidarisation des cardans.

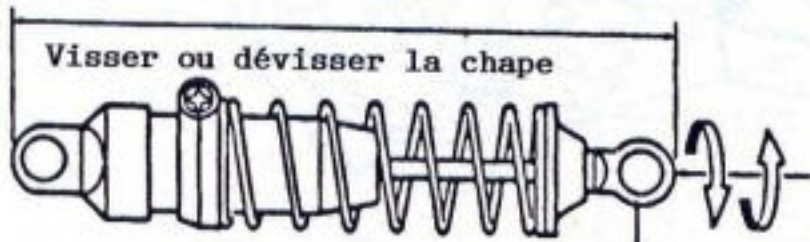
Equilibrage des suspensions.



Régler la longueur des amortisseurs de façon à ce que les roues touchent le sol simultanément. Une différence entre les roues droite et gauche rendrait la tenue de cap en ligne droite difficile.



Allonger Raccourcir Raccourcir



Chape de fixation.

CHOIX DE L'HUILE ET DES PISTONS

Avant	Huile fluide et ressorts mous	--	Directivité accrue
Avant	Huile épaisse et ressorts durcis.	--	Direction moins sensible
Arrière	Huile fluide et faible tension des ressorts	--	Adhérence renforcée
Arrière	Huile épaisse et ressorts durcis.	--	Adhérence diminuée

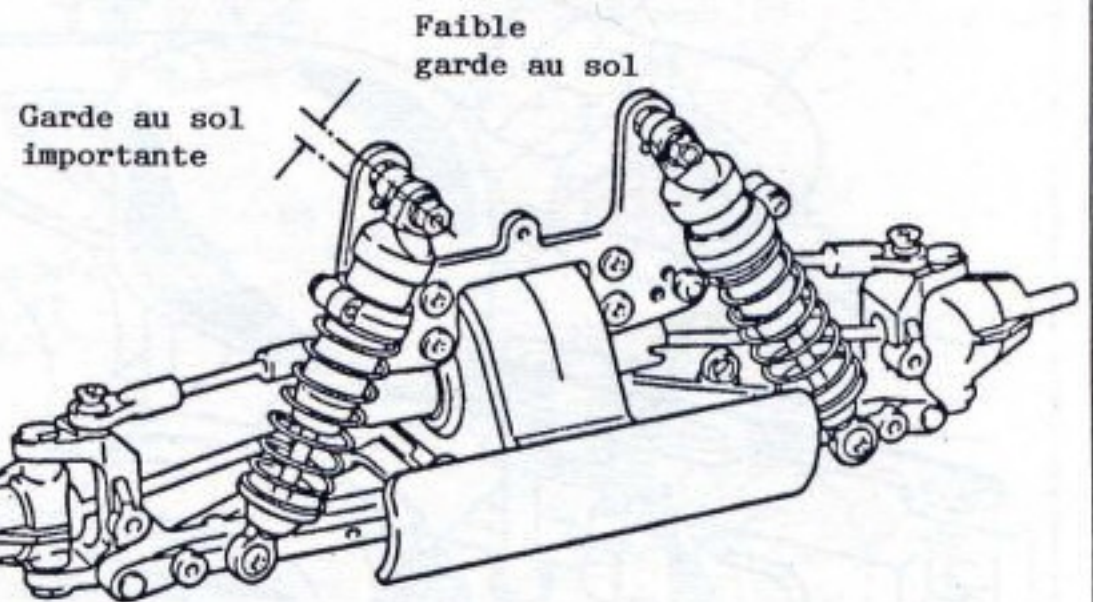
Attitude pendant les sauts:  
Des ressorts plus durs (plus comprimés) et une huile fluide dans les amortisseurs avant éviteront au modèle de "planter" sur l'avant après un saut.

Guide d'utilisation des différents pistons.

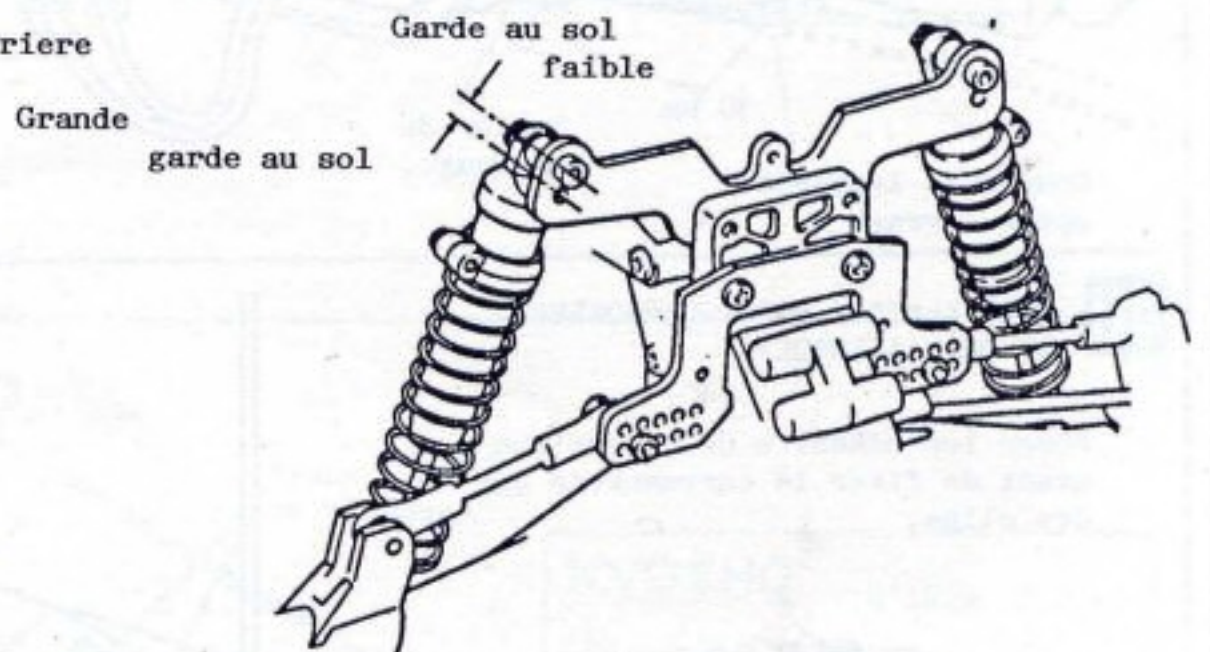
Huile N°1951	Jaune	Vert	Jaune	Rouge	Vert	Rouge
	← +Dur			+ Mou →		

Réglage de la garde au sol

Avant



Arrière



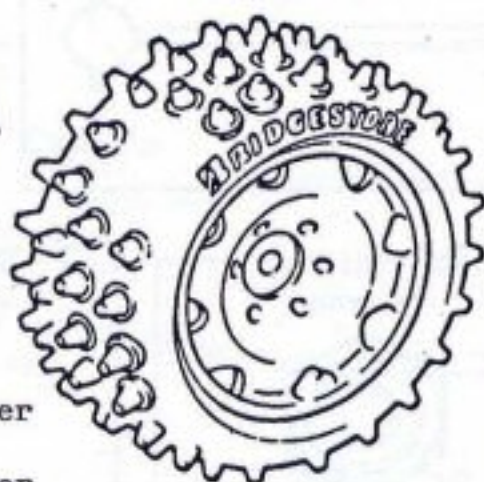
Il est possible d'ajuster la garde au sol en fonction de l'état du terrain. En règle générale il est conseillé de réhausser la garde au sol sur les pistes glissantes.

Pignon	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Rapport	13.04	12.22	11.50	10.87	10.29	9.78	9.31	8.89	8.50	8.15	7.82
MOTEUR	SPA 240 WS										
	Le Mans H240S & 240 SB										
	Le Mans 240 ST										
	Le Mans 360 Gold										



Il est possible d'influer sur la tenue de route du modèle en recoupant partiellement les picots des pneus.

\* Pour dessensibiliser la direction du MID, recouper les picots d'un tiers.



Type de terrain	Taille des picots
Gazon	Couper 1/2
Dur	" " 2/3
Sablonneux	" " Ne pas couper
Dur/Poussiereux	" " 1/3
Mou	Ne pas couper

Utiliser les pneus OH. W5031 sur les surfaces durs et les pneus W5032 pour les terrains meubles.

REGLAGE DES DIFFERENTIELS

Le réglage de dureté d'un différentiel avec des huiles de différentes qualités. Pour durcir le différentiel, utiliser l'huile ref.1952. Pour une utilisation plus standard; mélanger cette huile avec 10 à 20% d'huile d'amortisseur.

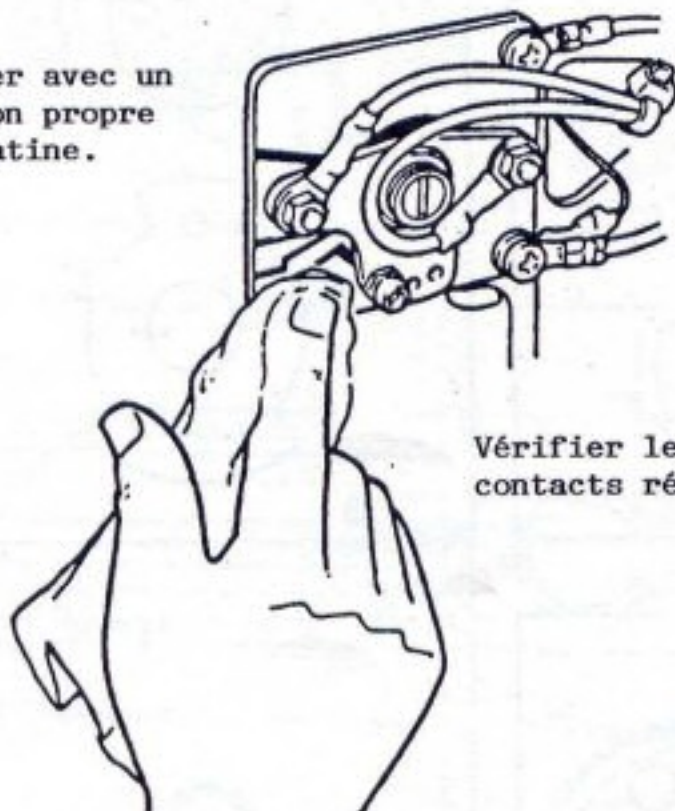
Changement de comportement selon les vicissitudes:

Réglage	Comportement à faible vitesse	Comportement à haute vitesse
Diff. AV. huile épaisse	Neutre	Souvirage
Diff. AR. huile épaisse	Sous-virage	Survirage
Huile fluide AV. & AR.	Survirage	Neutre

Alimentation radio

Sur ce modèle, le récepteur étant alimenté par l'accu de propulsion, il est normal d'observer des troubles de contrôle lorsque le pack est en fin de potentiel.

Essuyer avec un chiffon propre la platine.

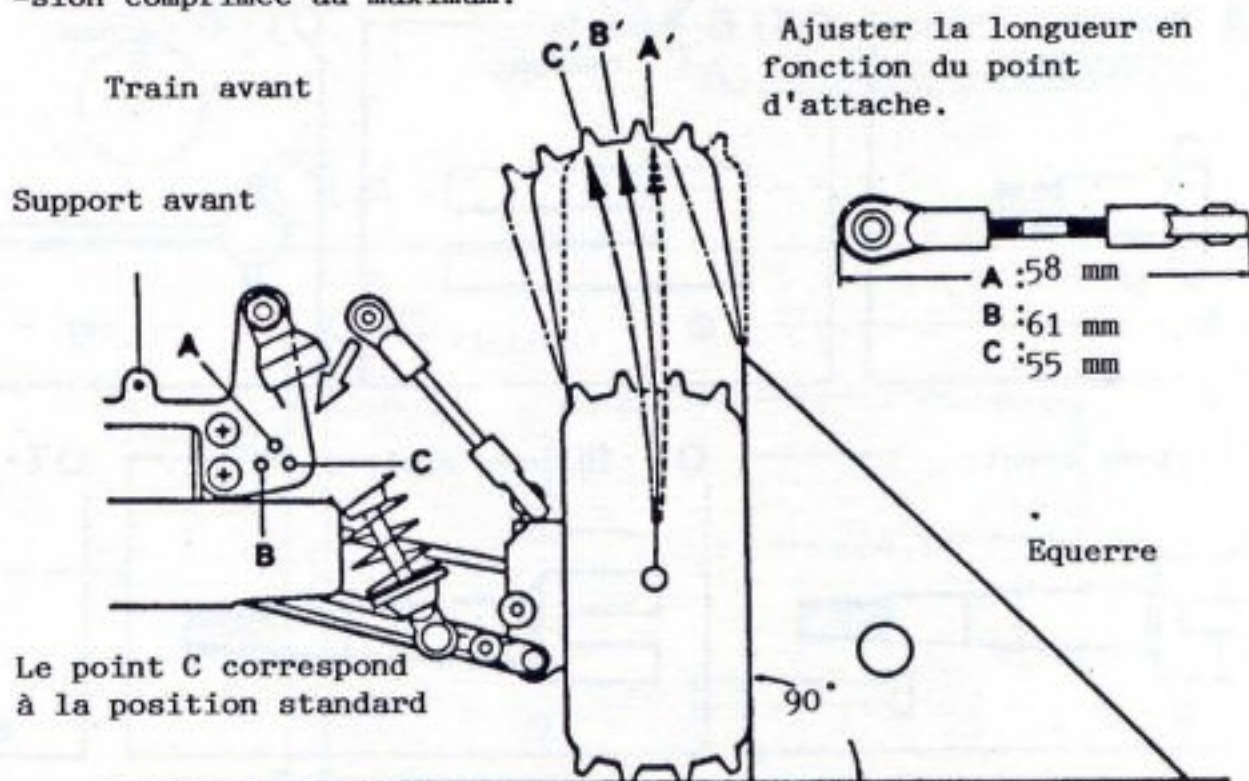


Vérifier les pointes de contacts régulièrement.

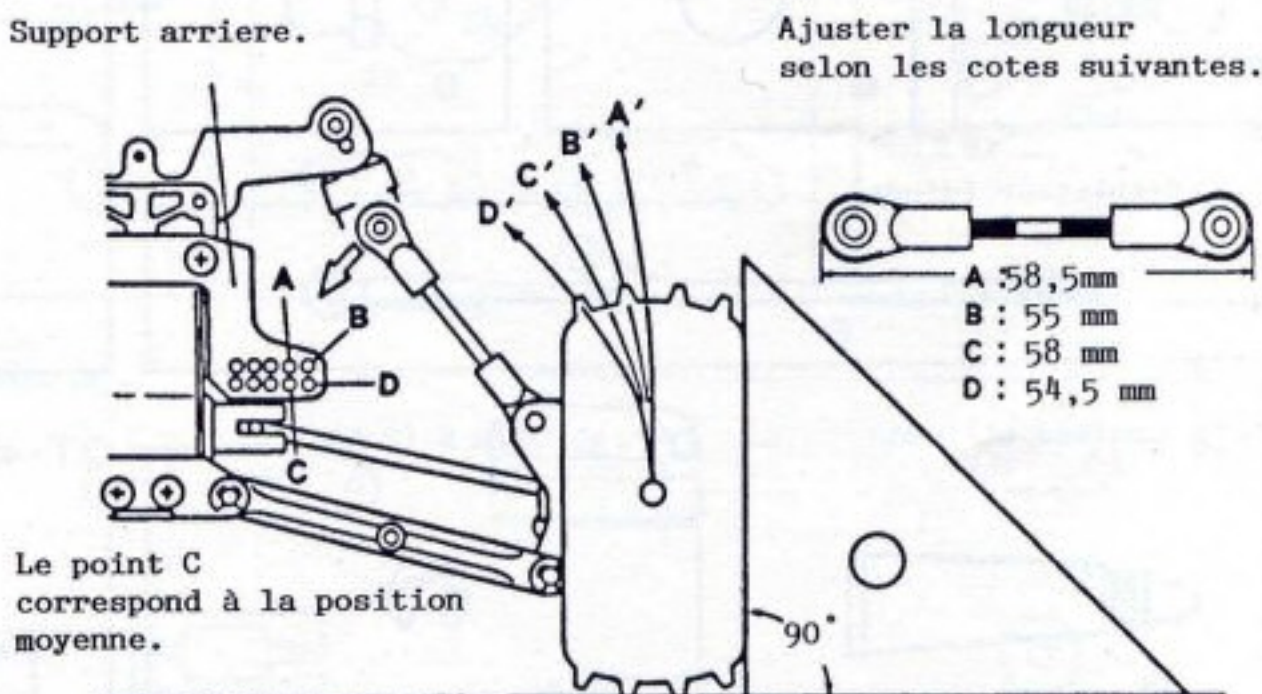
Nettoyer régulièrement les roues crantées d'entraînement de la courroie.

Influence de la position du tirant supérieur sur la variation de carrossage.

Les points de fixation du tirant sur le support d'amortisseur correspondent aux positions "A, B & C" de la roue avec la suspension comprimée au maximum.

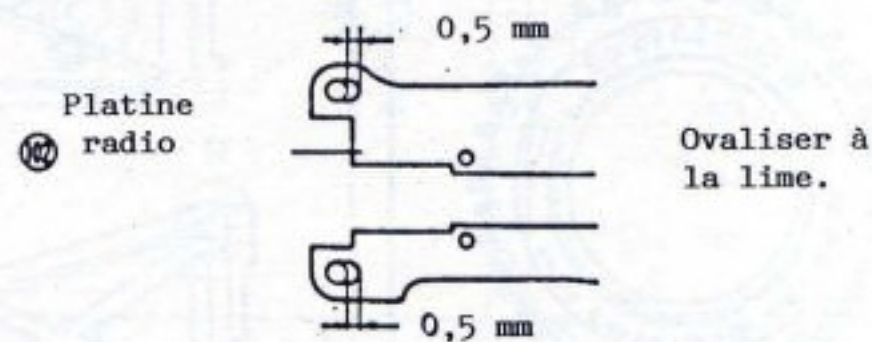


Pour le train arrière, procéder comme pour l'avant. Une position supplémentaire peut être obtenue grâce au point "D".



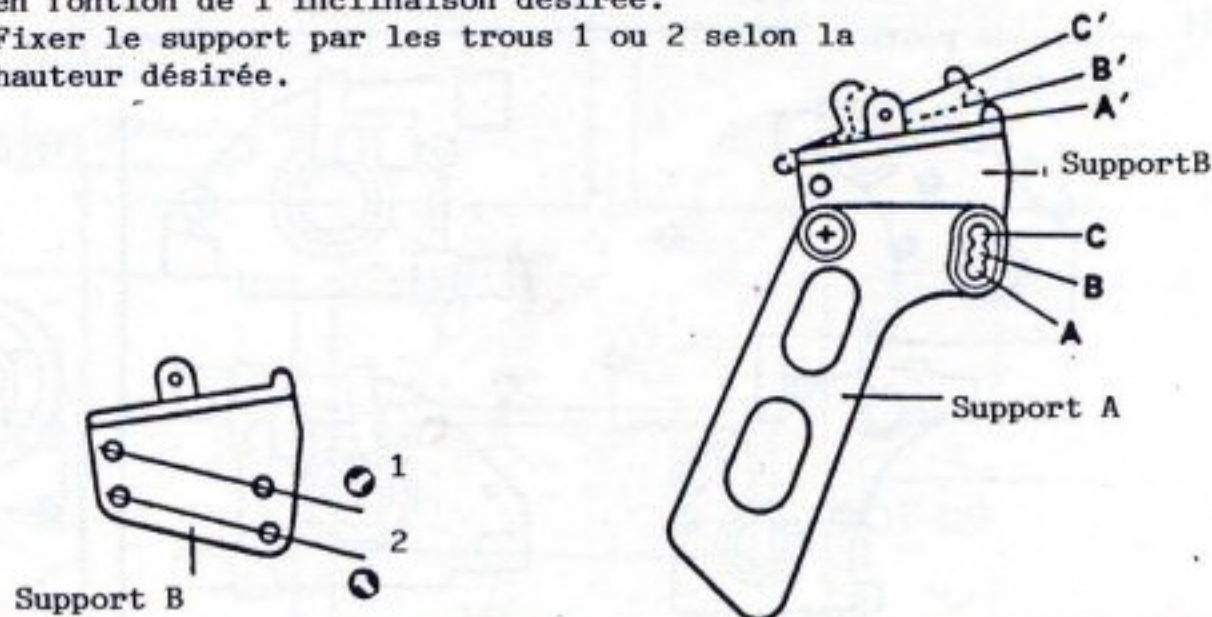
REGLAGE DE LA COURROIE

Ce modèle a été conçu de manière à ce que la courroie crantée soit relativement tendue; il est possible de la détendre légèrement en ovalisant les trous situés à l'avant de la platine supérieure (Radio); Repousser le pont avant vers l'arrière et serrer les vis.



REGLAGE DE L'AILERON

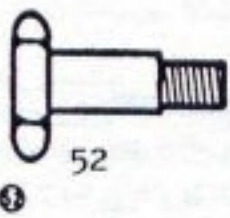
Fixer le support de l'aileron dans les trous "A, B ou C" en fonction de l'inclinaison désirée. Fixer le support par les trous 1 ou 2 selon la hauteur désirée.



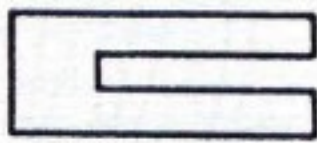


Les pieces de rechange KYOSHO ne sont généralement pas fournies à l'unité mais livrées avec un kit de réparation. Pour commander une piece, rechercher son numéro dans la notice et identifier le kit de réparation auquel elle se rapporte. Pour obtenir un porte-fusée droit N°47, commander un kit OT16.

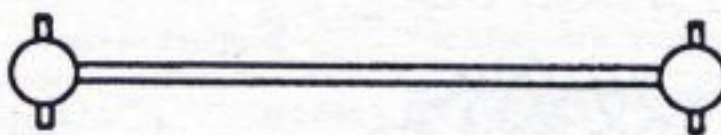
OT-4 Pivot de porte-fusée



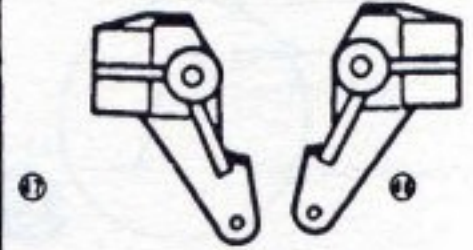
OT-5 Noix de cardan



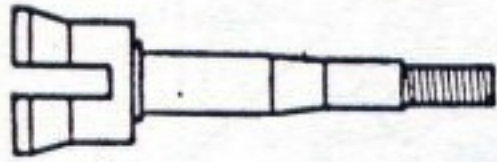
OT-6 Cardan



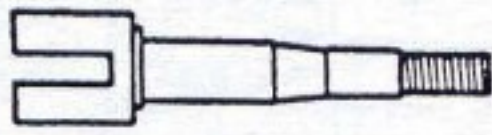
OT-16 Porte-fusées avant



OT-17 Fusée avant



OT-18 Fusée arriere



OT-19 Entraîneur de roue



OT-28 Couple conique



OT-31 Boules M3



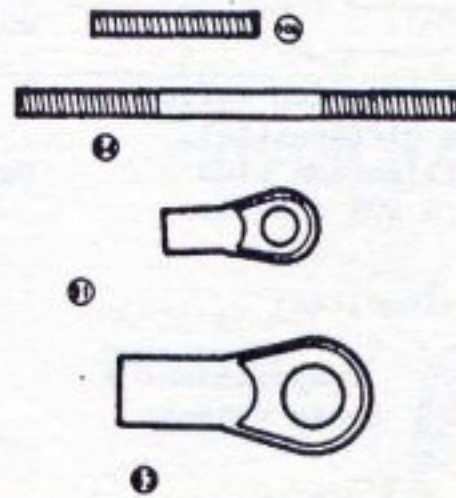
OT-32 Boule 5,8



OT-33 Boule/Ecrou



OT-35 Tirant de suspension



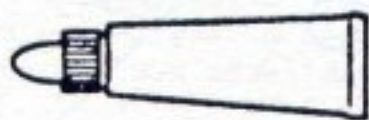
OT-36 Boule 2,6



OT-37 Régulateur (diode)



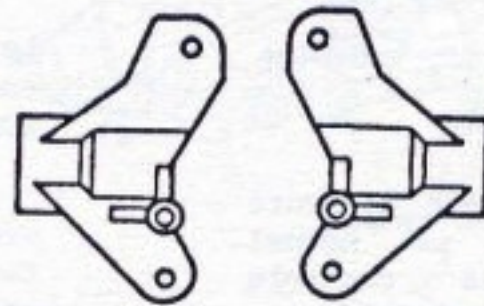
OT-38 Graisse silicone



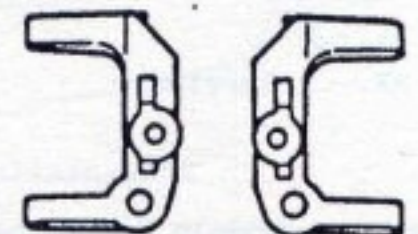
OT-39 Clip E (2,5)



OT-45 Porte-fusées arriere



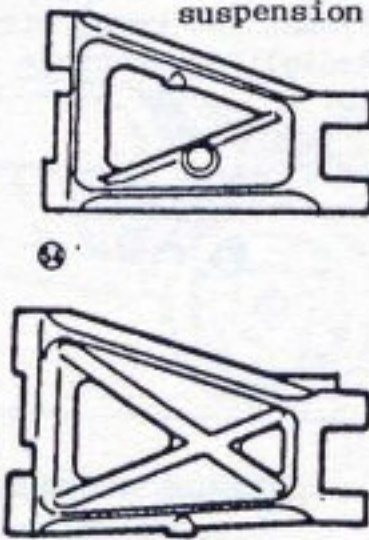
OT-55 Etriers de porte-fusées



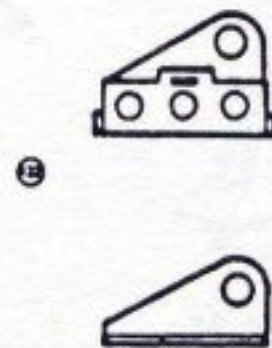
OT-66 Pneus à picots



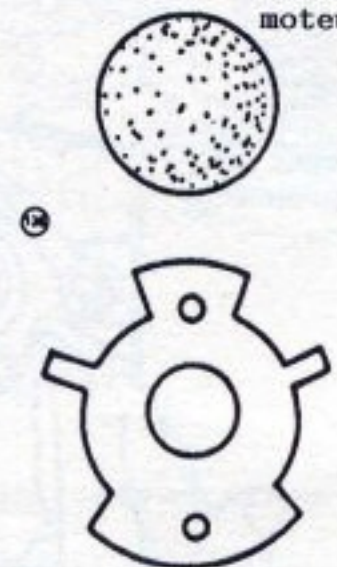
OT-69 Triangles de suspension



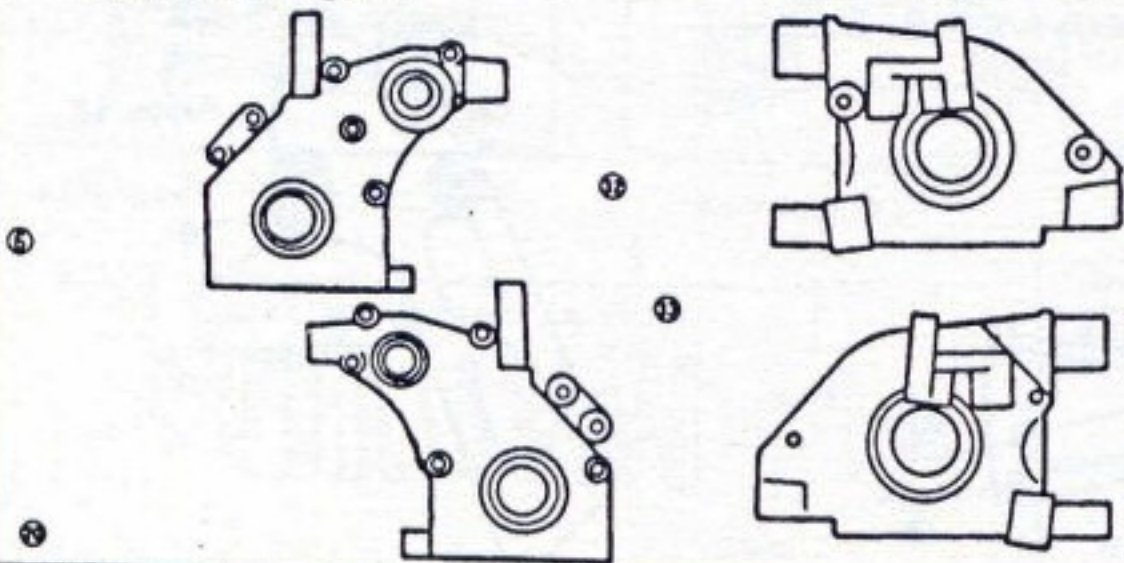
OT-72 Radiateur



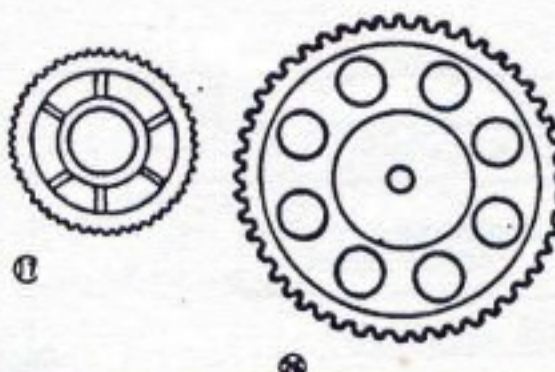
OT-73 Filtre et plaque moteur



OT-84 Carters de ponts



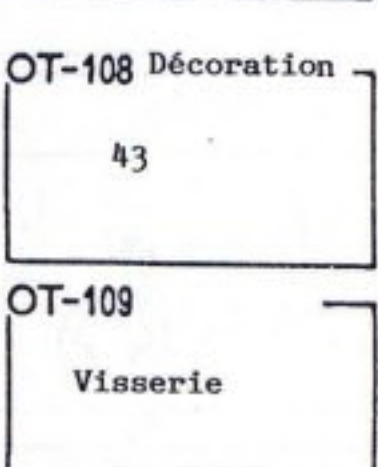
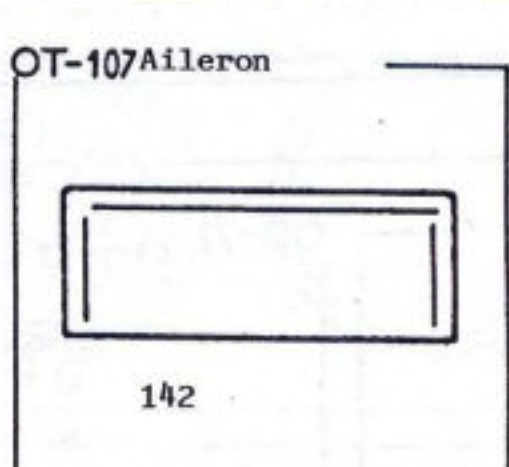
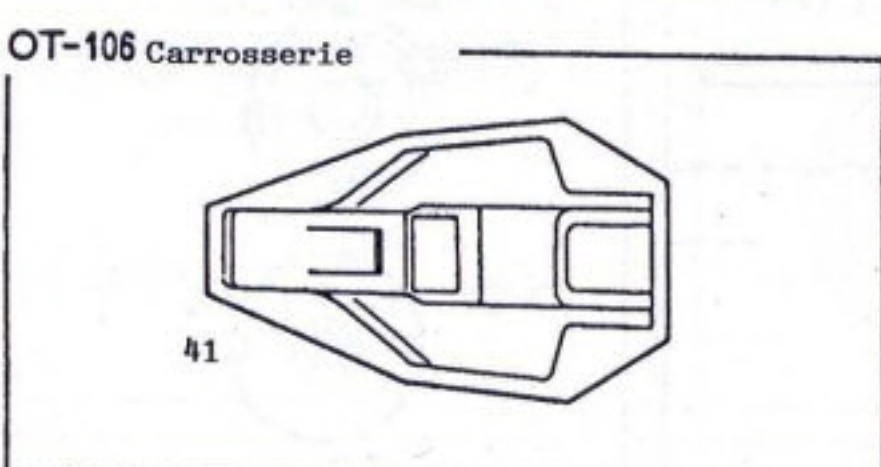
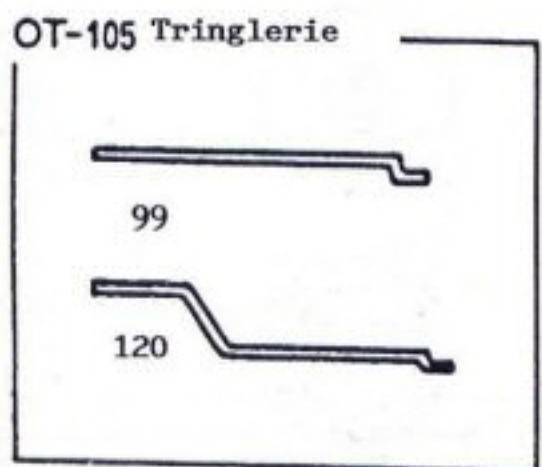
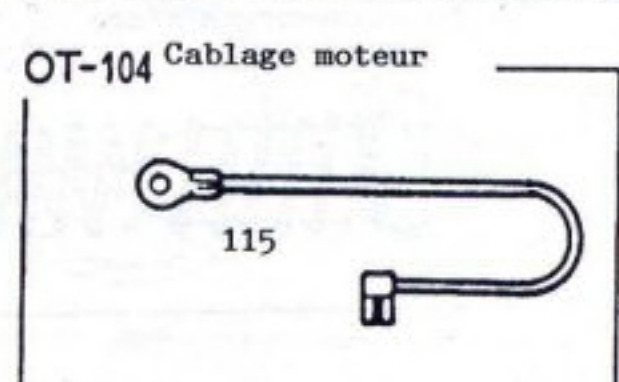
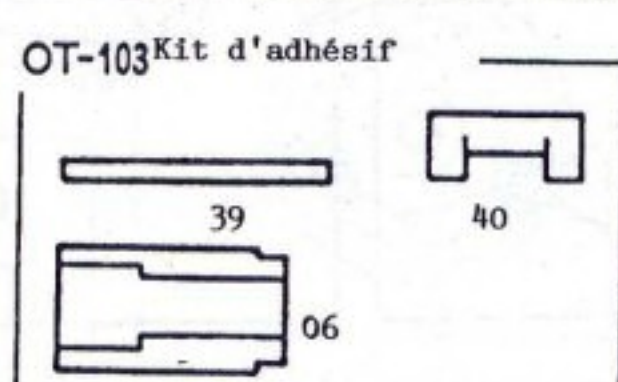
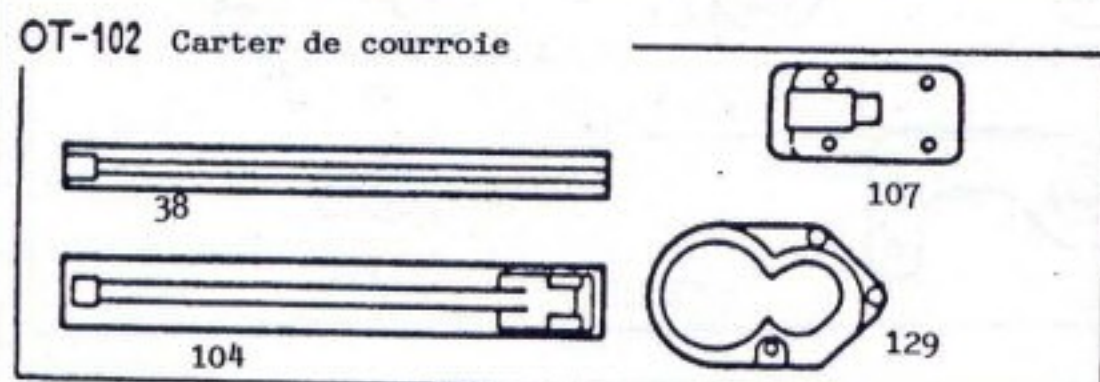
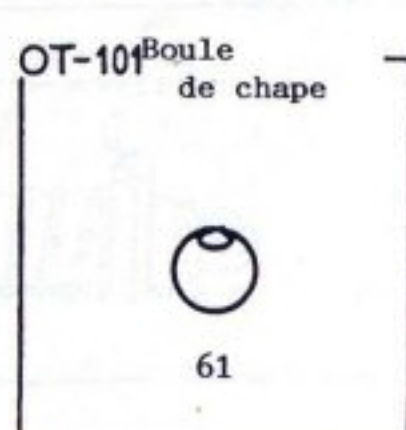
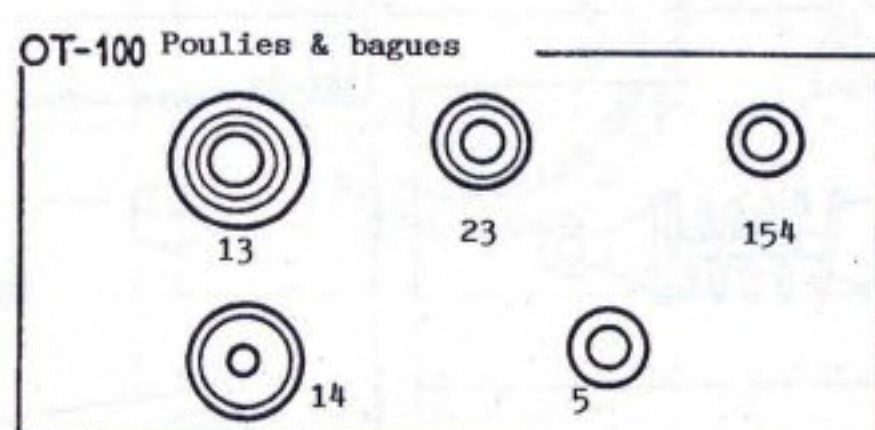
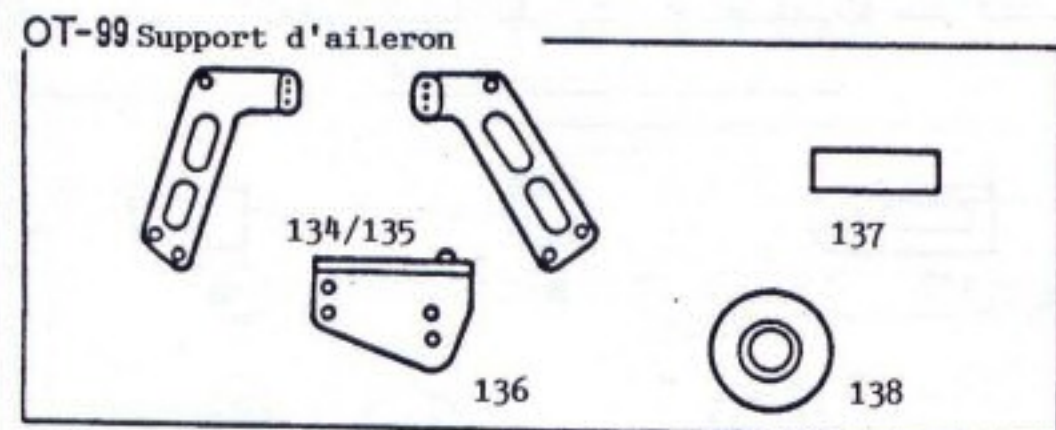
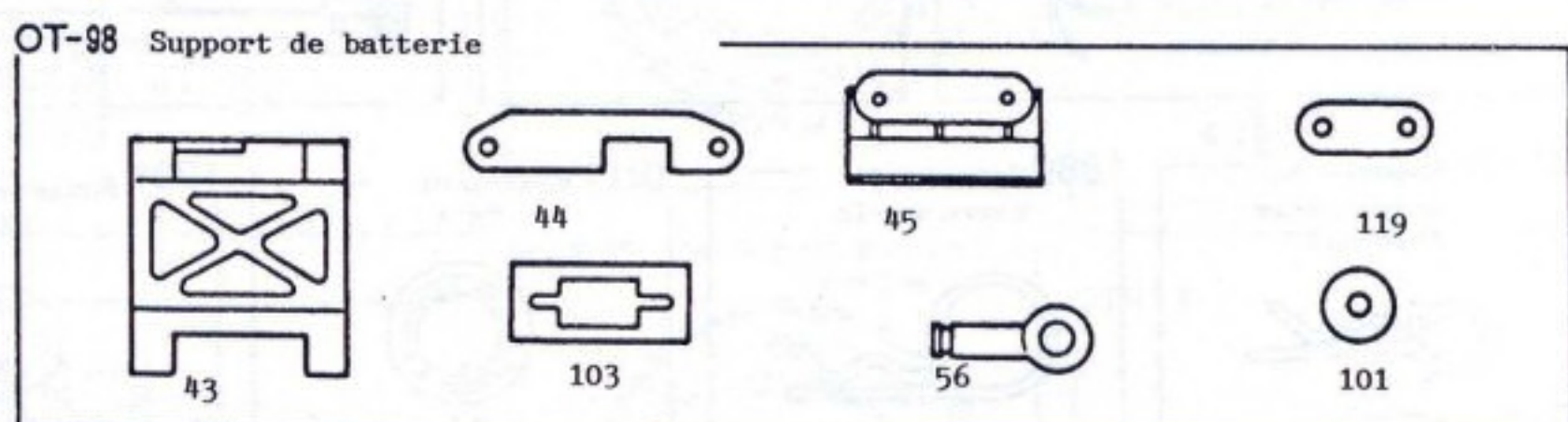
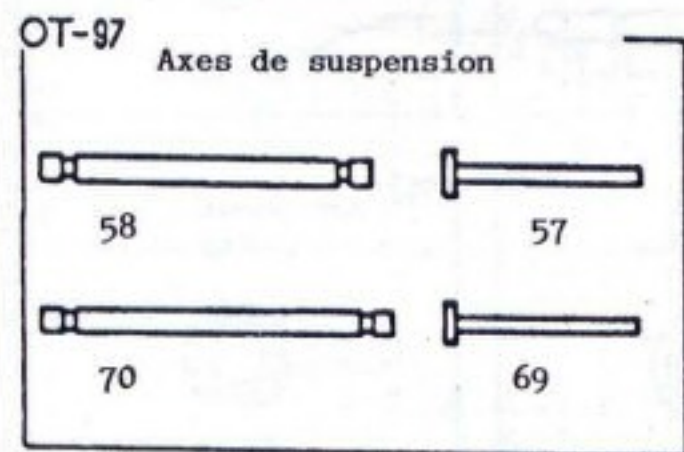
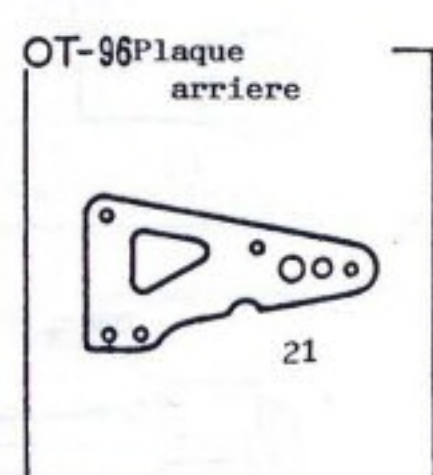
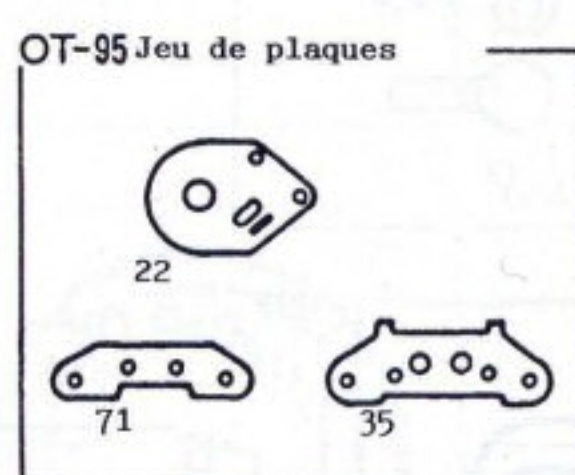
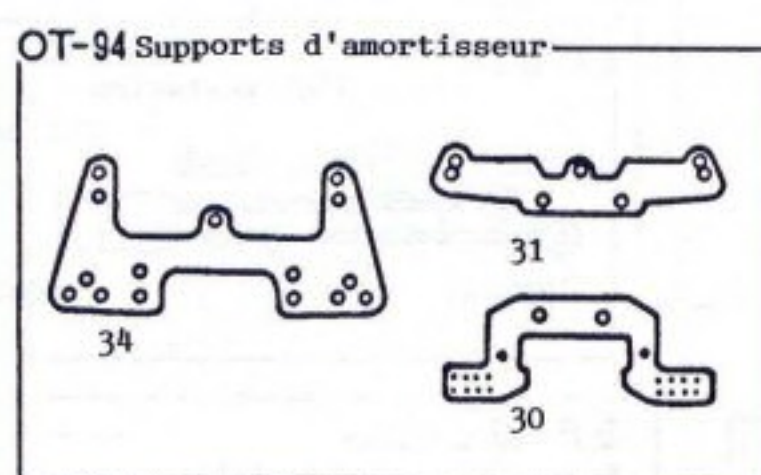
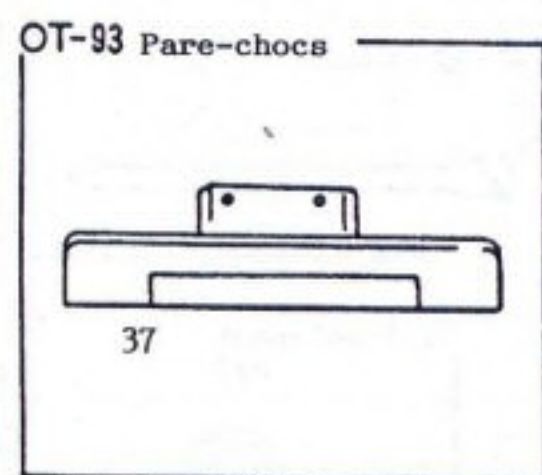
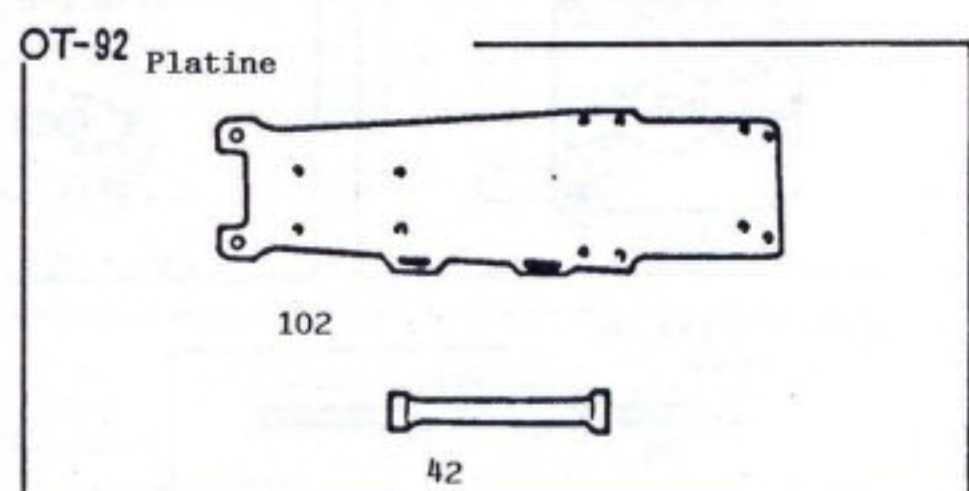
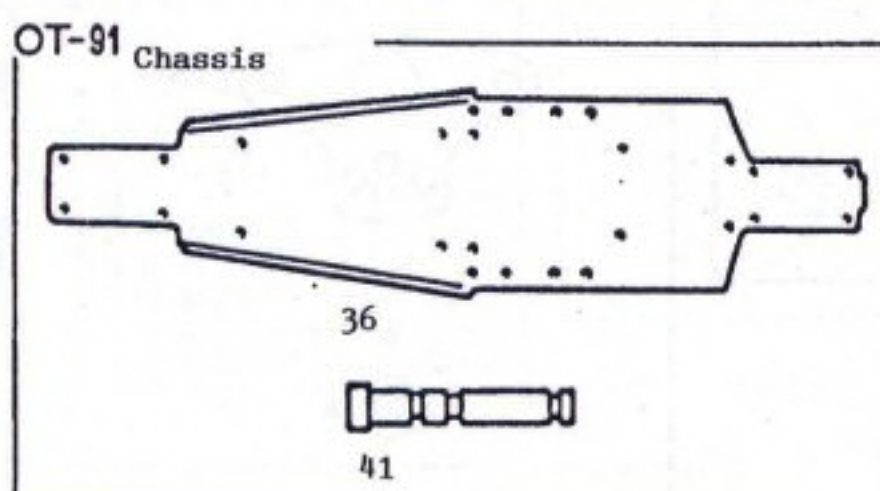
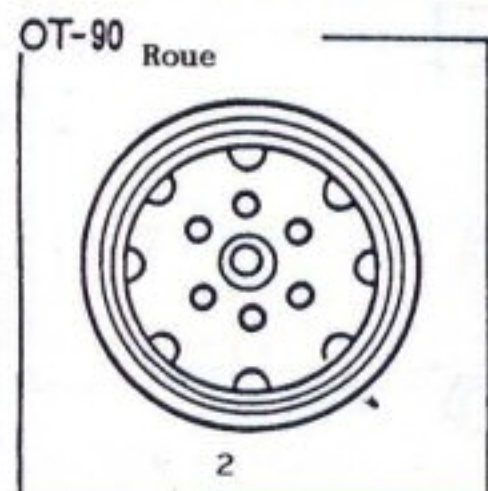
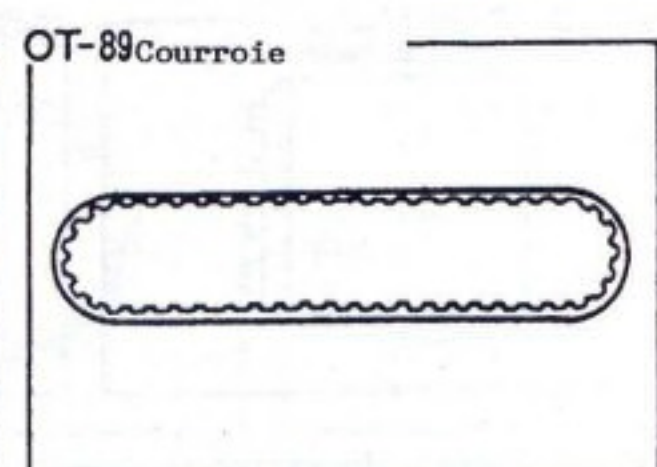
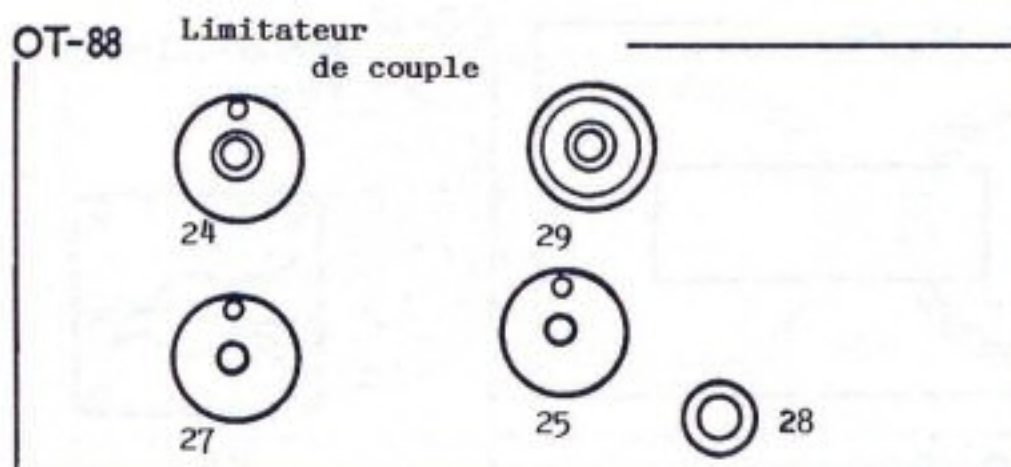
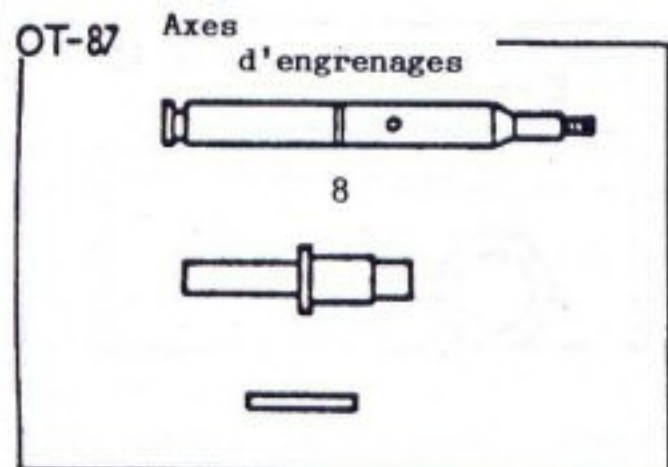
OT-85 Engrenages



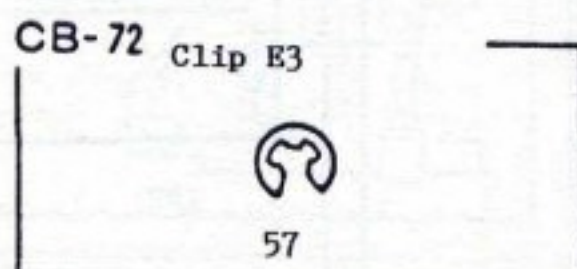
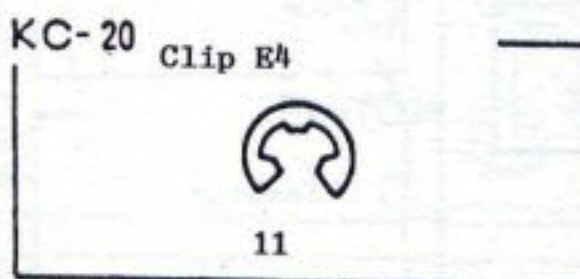
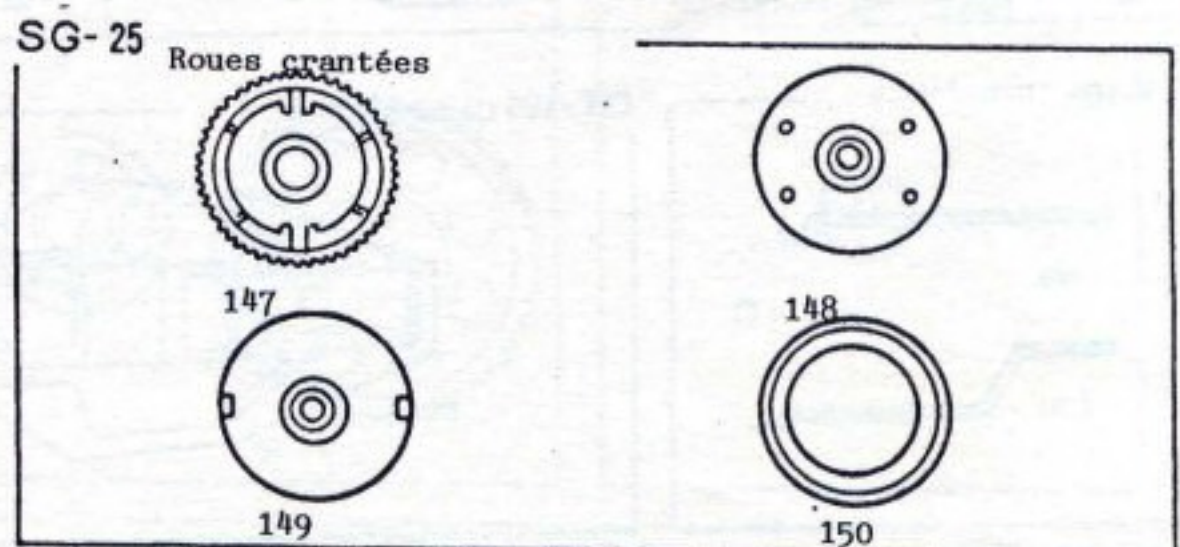
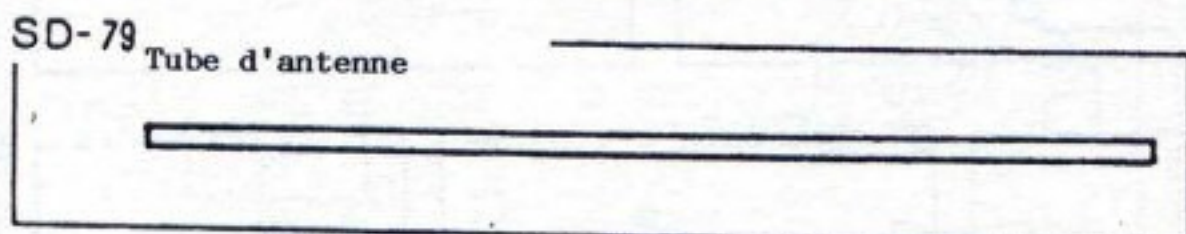
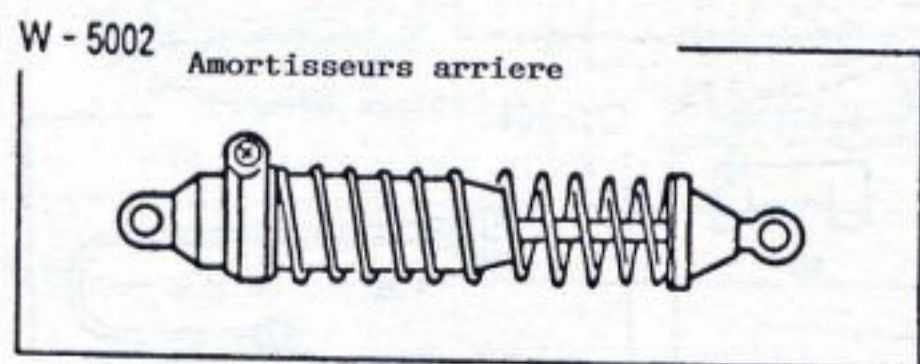
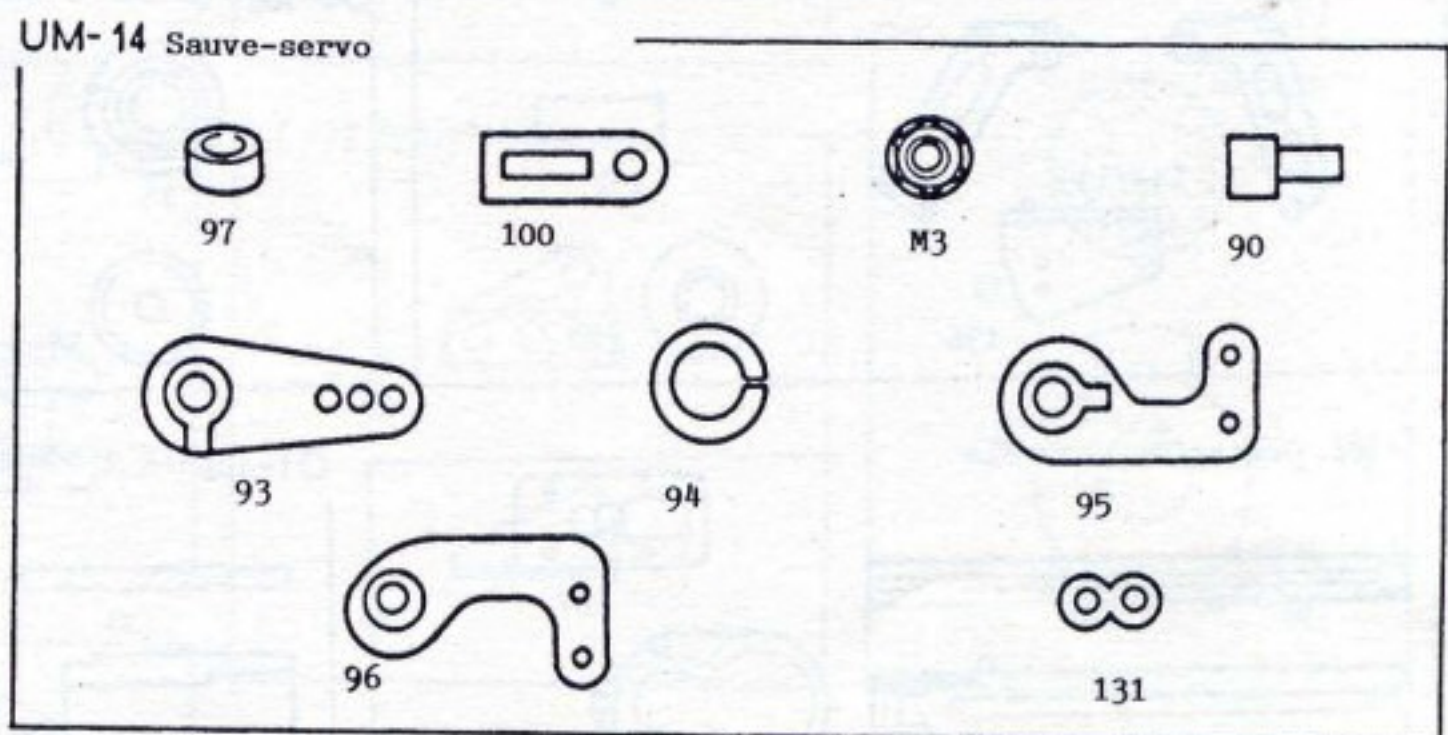
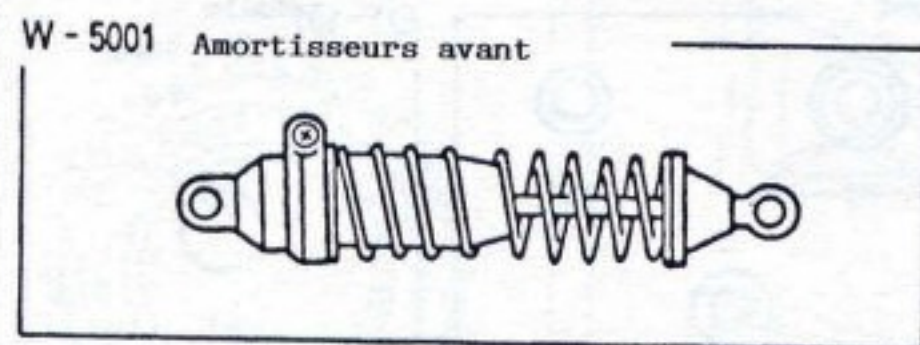
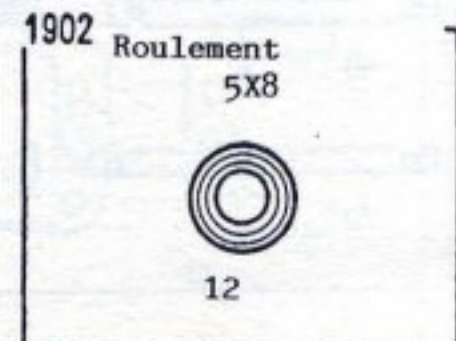
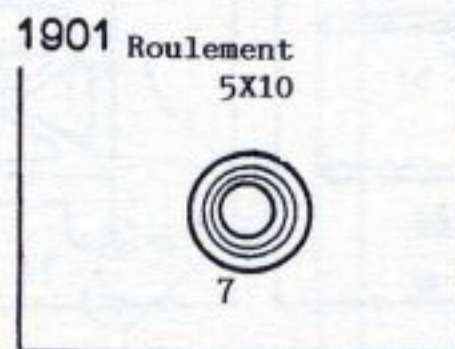
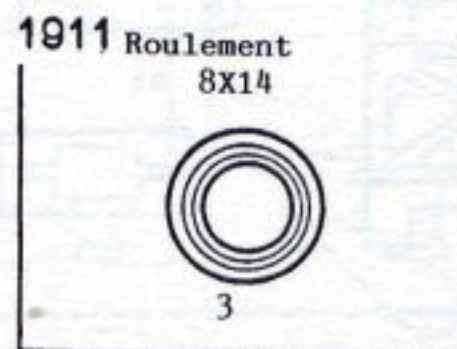
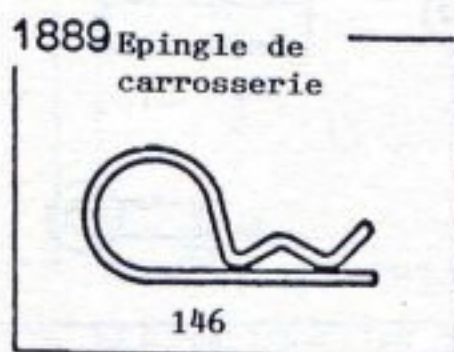
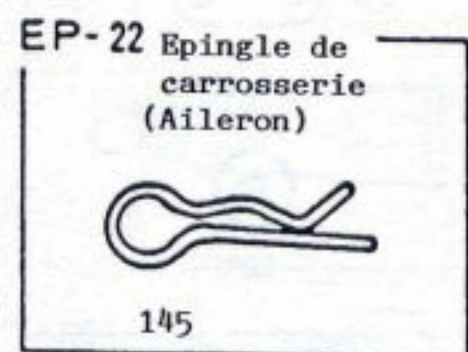
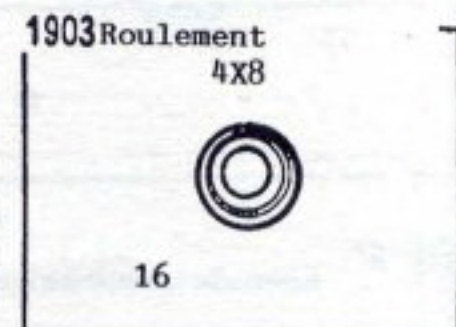
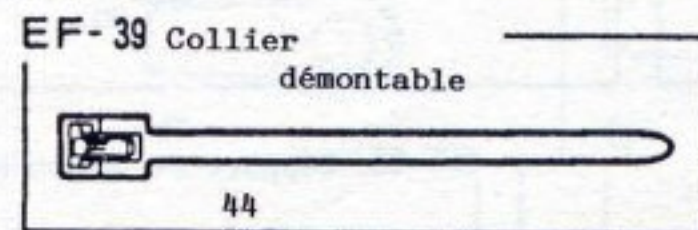
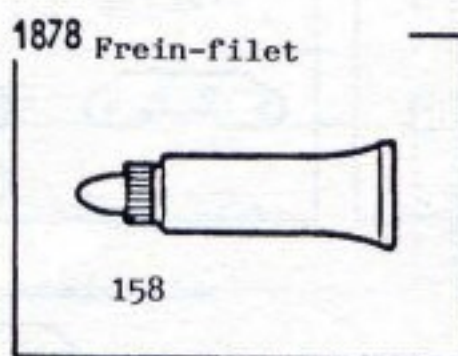
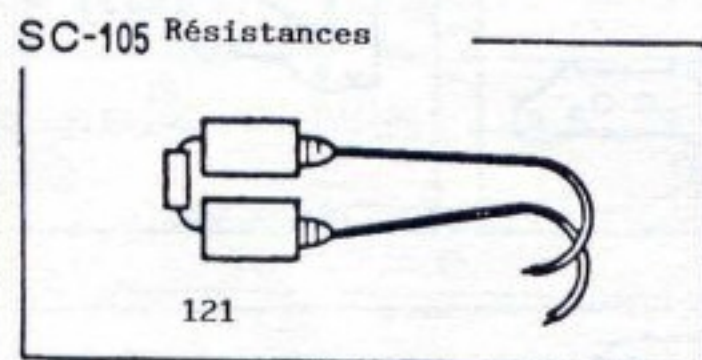
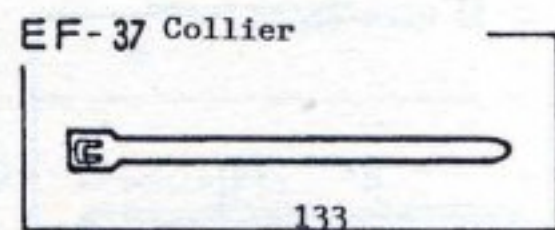
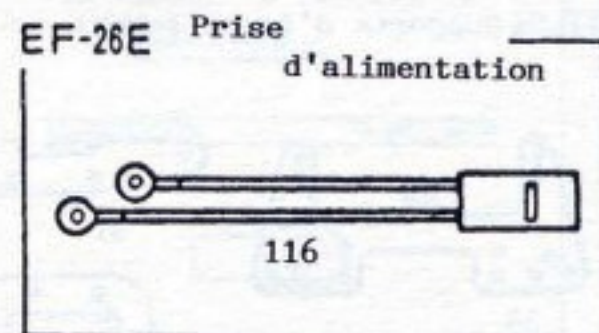
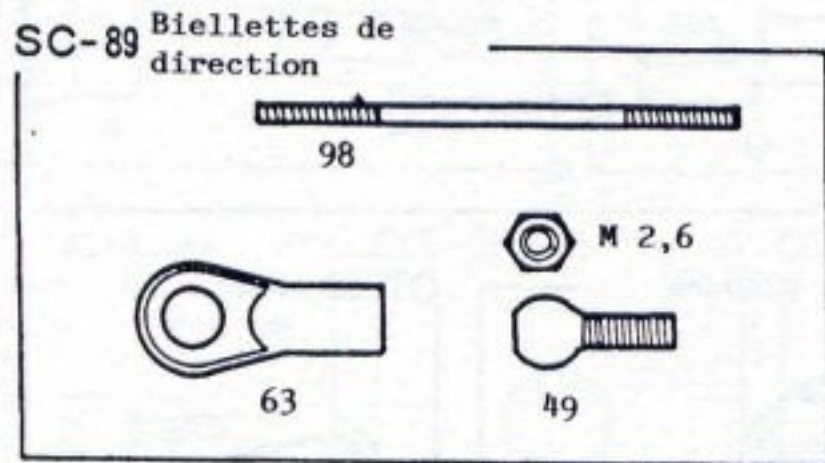
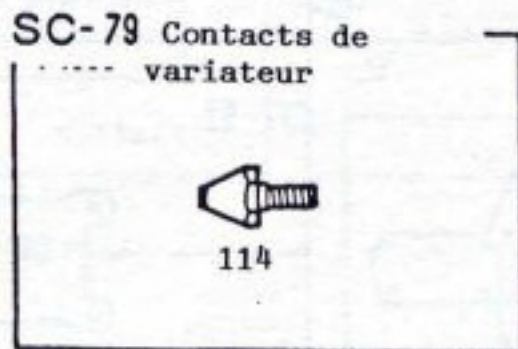
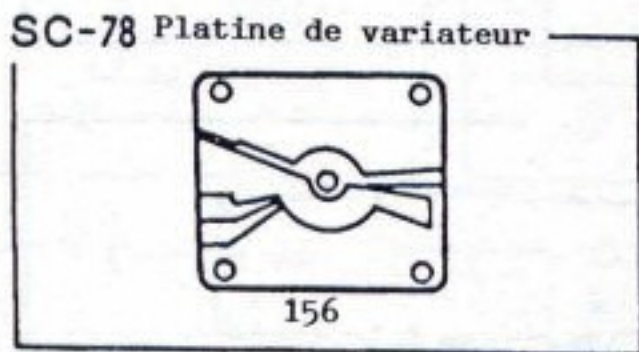
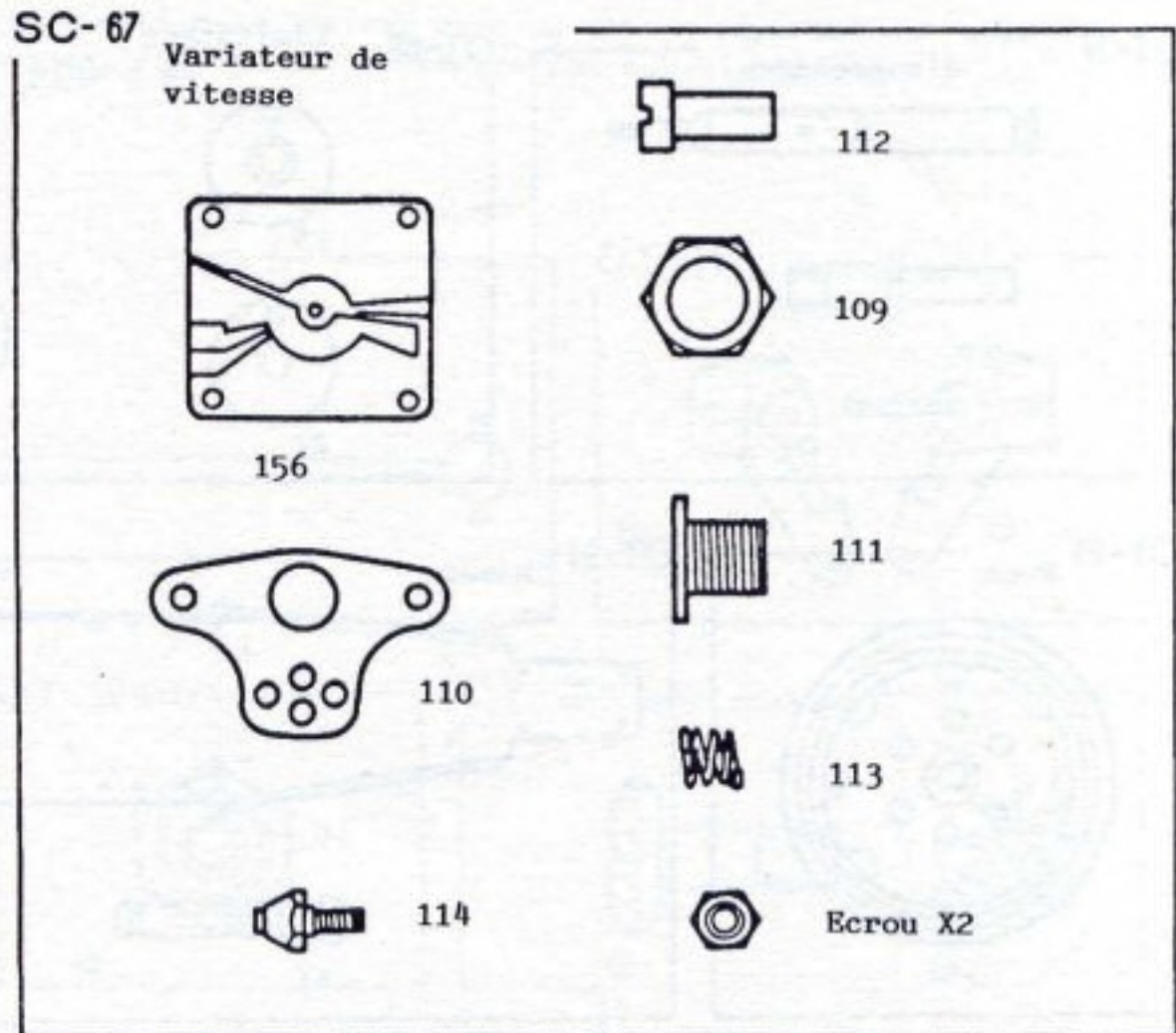
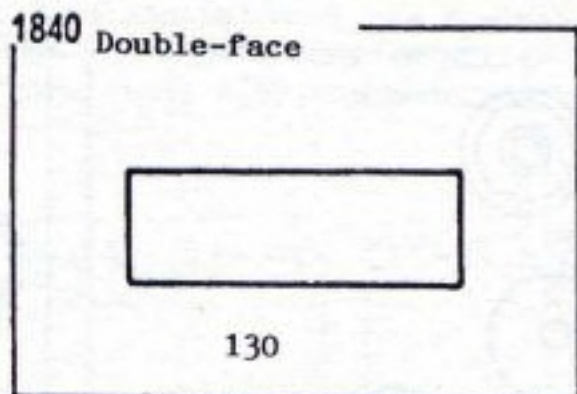
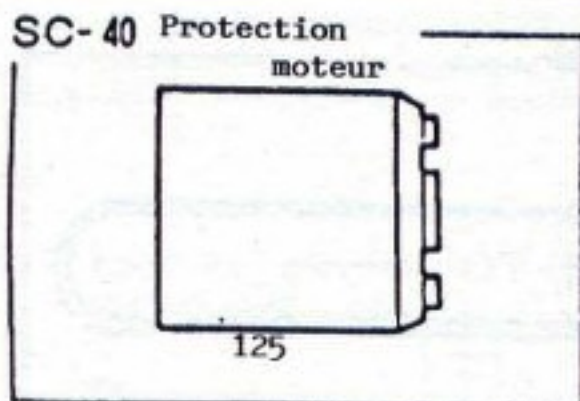
OT-86 Pignon inverseur











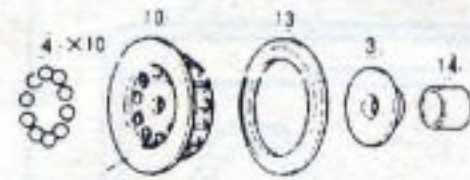


# Différentiels à billes

## W-0107 & W-0108 (option)

Les diff. W-0107 & W-0108 se montent à la place des différentiels à pignons sans aucune modification. Réglables en dureté, ils permettent d'adapter rapidement la motricité aux conditions de la piste.

### W-0107 Différentiel avant OPTIMA MID



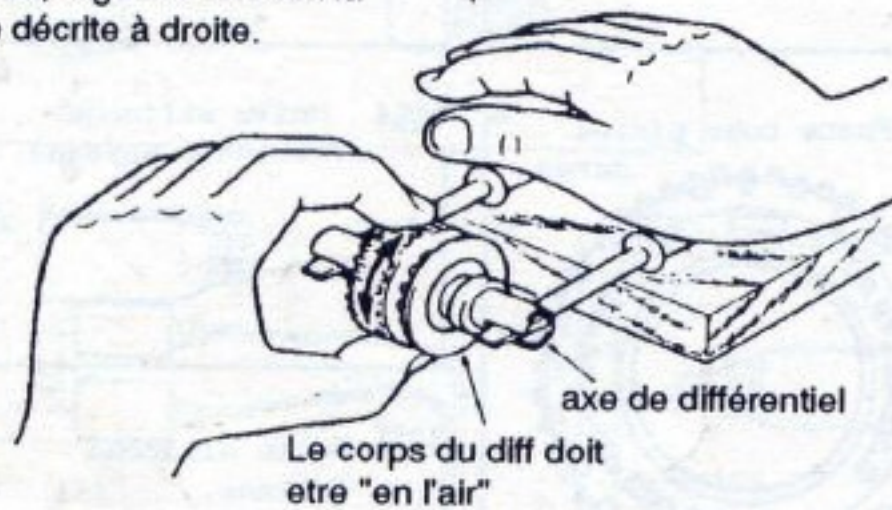
### W-0108 Différentiel arrière OPTIMA MID

#### Réglage du différentiel à billes

Les dessins montrent le différentiel arrière mais la procédure de réglage est identique pour le différentiel avant.

**1** Le corps du diff. ne doit pas tourner facilement

Contrôler si le corps du diff tourne facilement ou non en maintenant les deux axes avec des tournevis. Si c'est le cas, réglez le suivant la méthode décrite à droite.



Le réglage s'effectue en serrant la vis intérieure. Répétez l'opération de manière à obtenir le résultat décrit en 1 & 2.



\* Si vous serrez trop fort ou insuffisamment (corps du diff qui tourne facilement), vous risquez d'endommager les billes ou la couronne principale

Une fois le réglage terminé



**2** Pour que le différentiel soit bien réglé .....

En tenant le corps du diff et en tournant un des axes dans un sens, vous devez voir tourner l'autre axe dans l'autre sens : c'est l'effet différentiel.

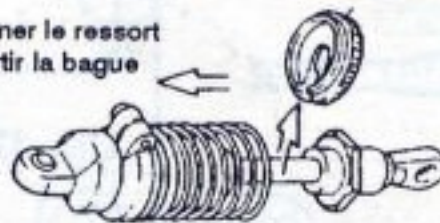


# Amortisseurs PLATINIUM à volume constant et hydraulique réglable

W-5003 modèle avant  
W-5004 modèle arrière  
(Option)

Ces amortisseurs sont spécialement étudiés pour la compétition. Outre le volume constant, ils disposent d'un réglage de la dureté de l'hydraulique (amortissement) sans qu'il soit nécessaire de changer la viscosité de l'huile.

Comprimer le ressort pour sortir la bague



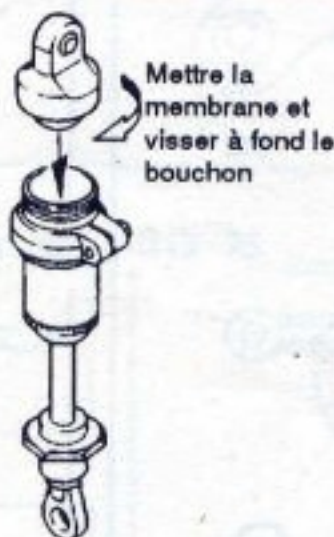
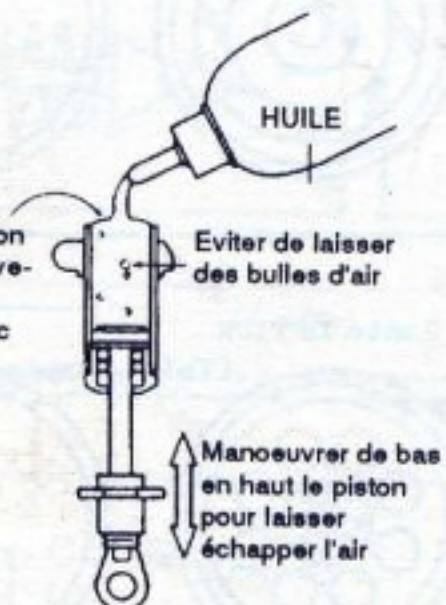
Bouchon supérieur

Sortir le ressort et dévisser le bouchon supérieur

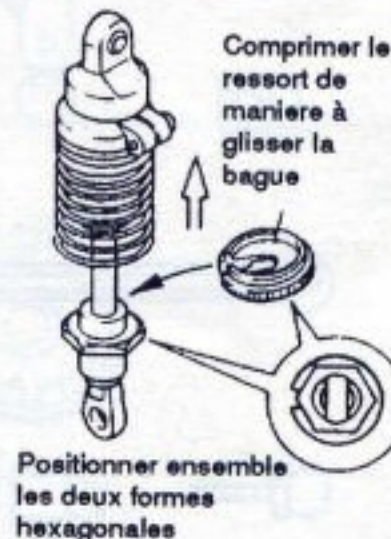


#### Remplissage

Amener le piston en position basse et remplir progressivement jusqu'aux bords le corps de l'amortisseur avec l'huile.



Comprimer le ressort de manière à glisser la bague



En tournant la bague de réglage, on peut modifier la dureté de l'amortissement

