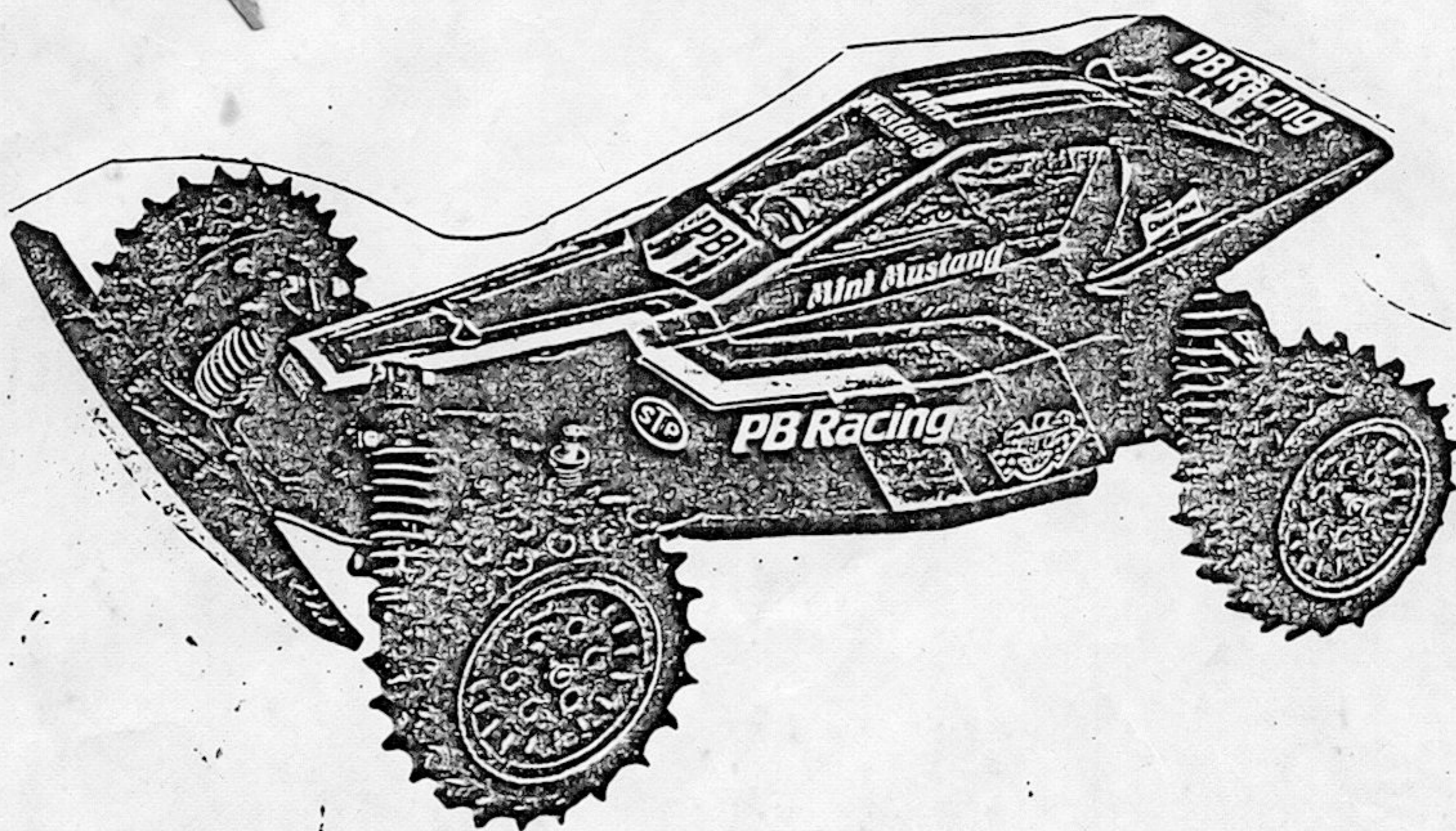


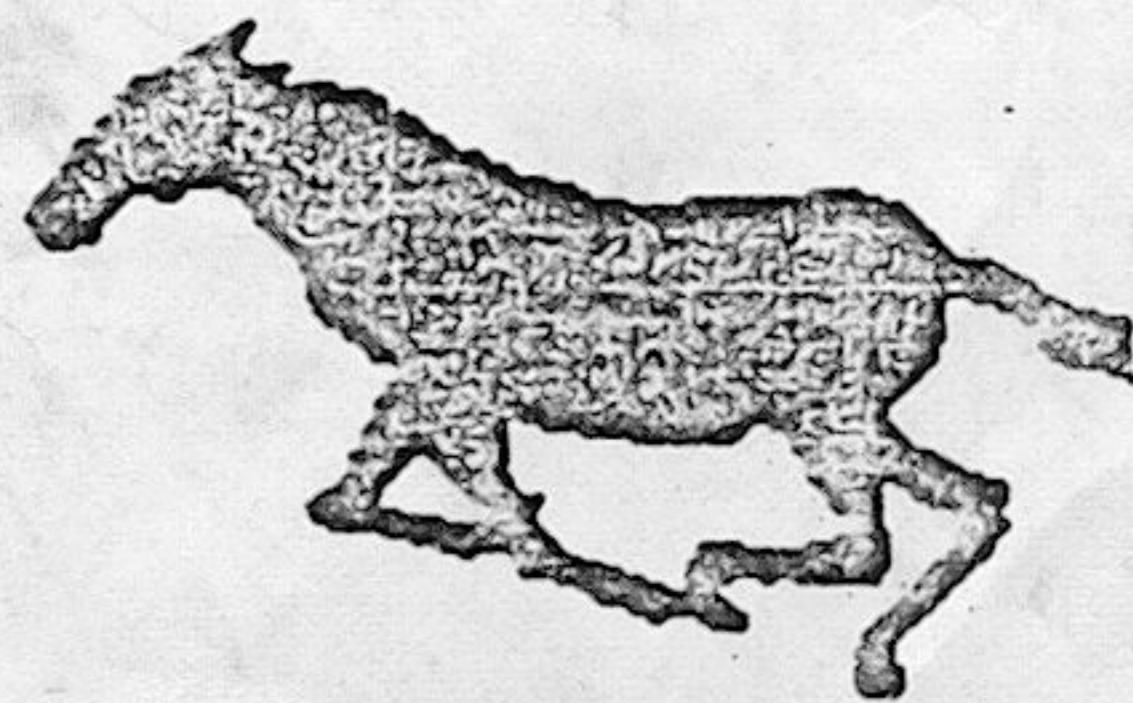
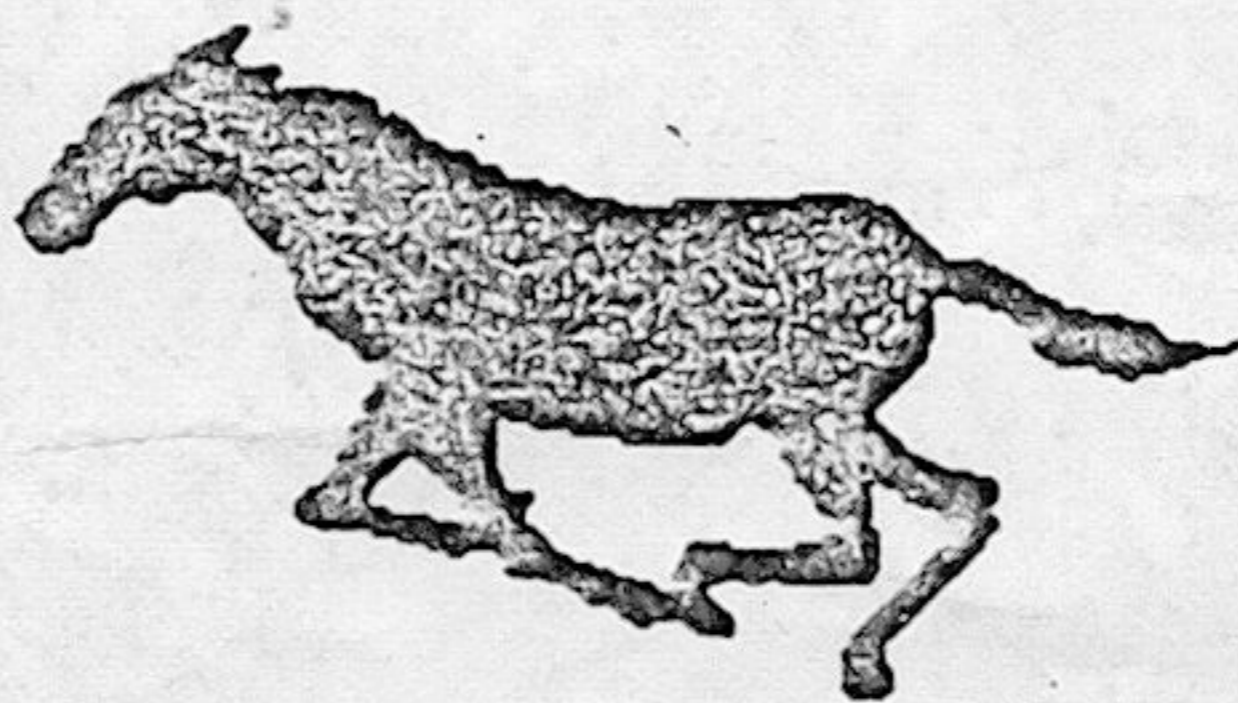
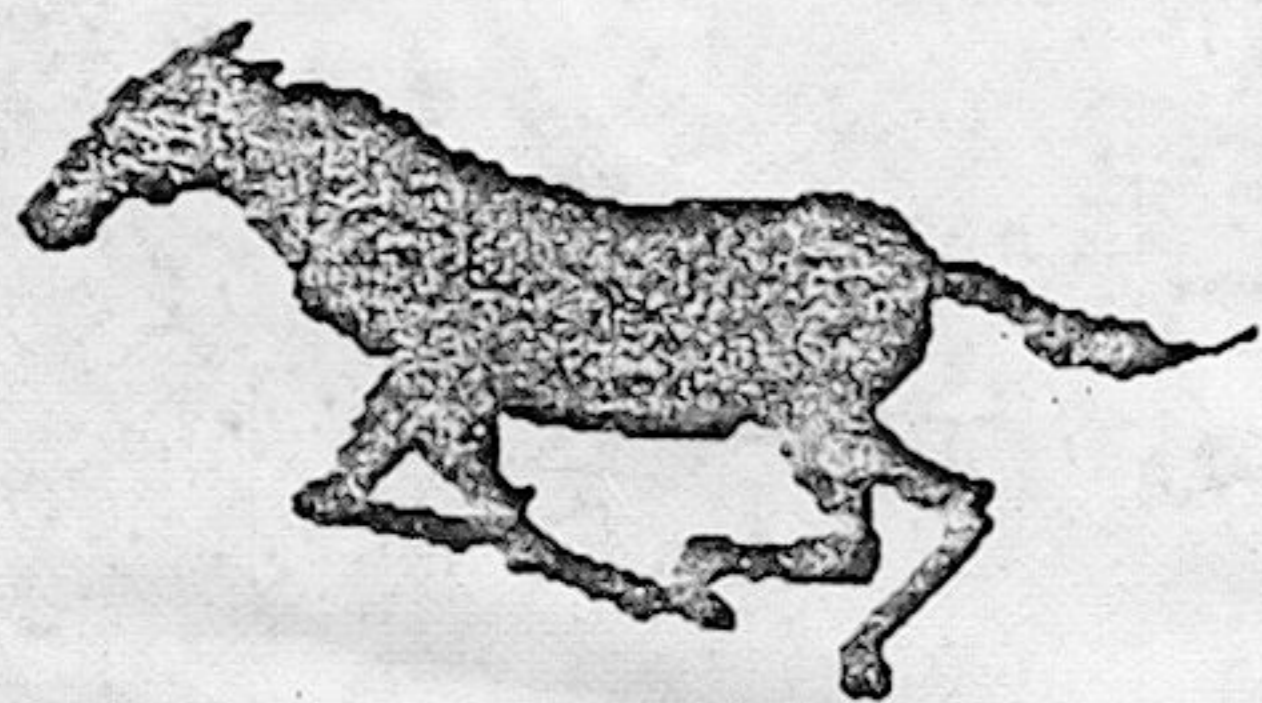


LEADER DIFFUSION



NOTICE

MINI MUSTANG





ants (co)
es (

Loader

7

0244

0246

du piston. Ce
sera fixé sur

FILE

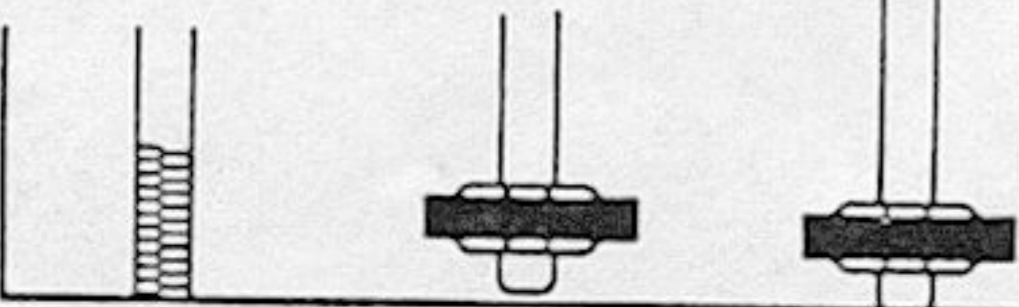
des fentes
fixant

deuxième
aluminium

de noir dans le gorg
qui est située

de 6mm.

Ce joint réalise l'étanchéité
et le corps de l'amortisseur.
Maintenant, un petit joint
des vis par les 1/4. que le
grand diamètre de l'axe de
l'amortisseur comme les vis de purge.



Prendre une rondelle en plastique et la placer sur l'axe de l'amortisseur,

apporter de l'huile
mettre sur l'axe.

Lubrifier le
bouchon et
Pousser doucement
silicone bouchon dans le fond
bouchon
avant l'installation
de faire couler
est souhaitable
papier absorbant
de travail pour le
protéger. Vous aurez ég.
besoin d'un essui-main.

Tout en maintenant le corps
l'amortisseur vertical,
remplissez le avec l'huile que
vous avez choisi (voir plus
bas), jusqu'à 7,5mm du bord
supérieur. Il y a un petit
épaulement à l'intérieur juste à
cet endroit.

Enfoncer doucement l'axe de l'amortisseur, (piston en place)
ne pas emprisonner de bulles d'air. Vous pousserez le
l'amortisseur jusqu'à ce que le joint torique soit engagé.

Loader

MIRA
racing products ltd.

MAXIMA

Nous vous remercions d'avoir choisi un PB Maxima, nous sommes sûre que votre confiance en nos produits est bien fondée, et que vous en tirerez un maximum de plaisir et beaucoup de succès en compétition.

Nous avons utilisé tout notre savoir et notre technologie pour produire ce que nous pensons être le meilleur Tout Terrain 1/10ème électrique du Monde.

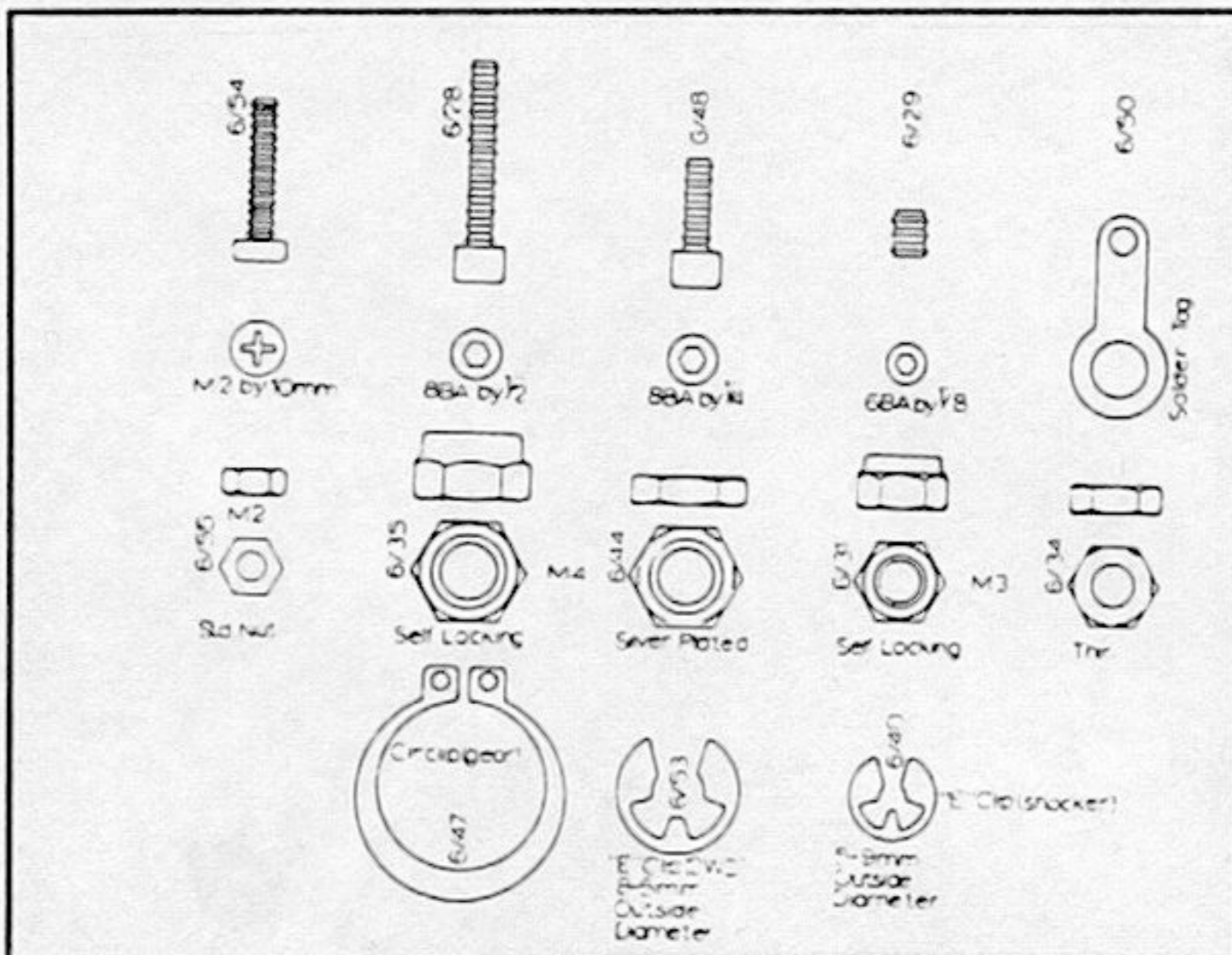
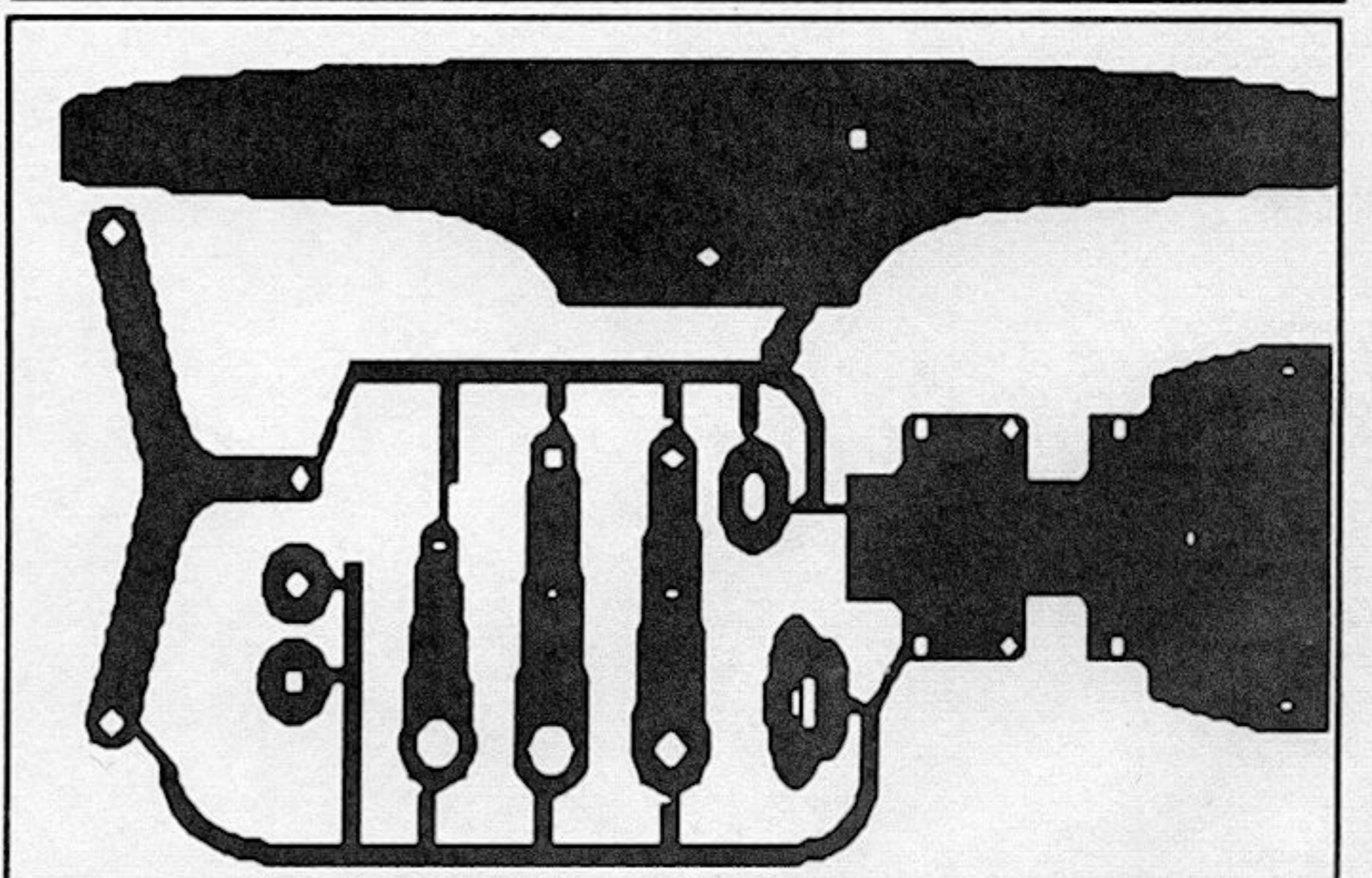
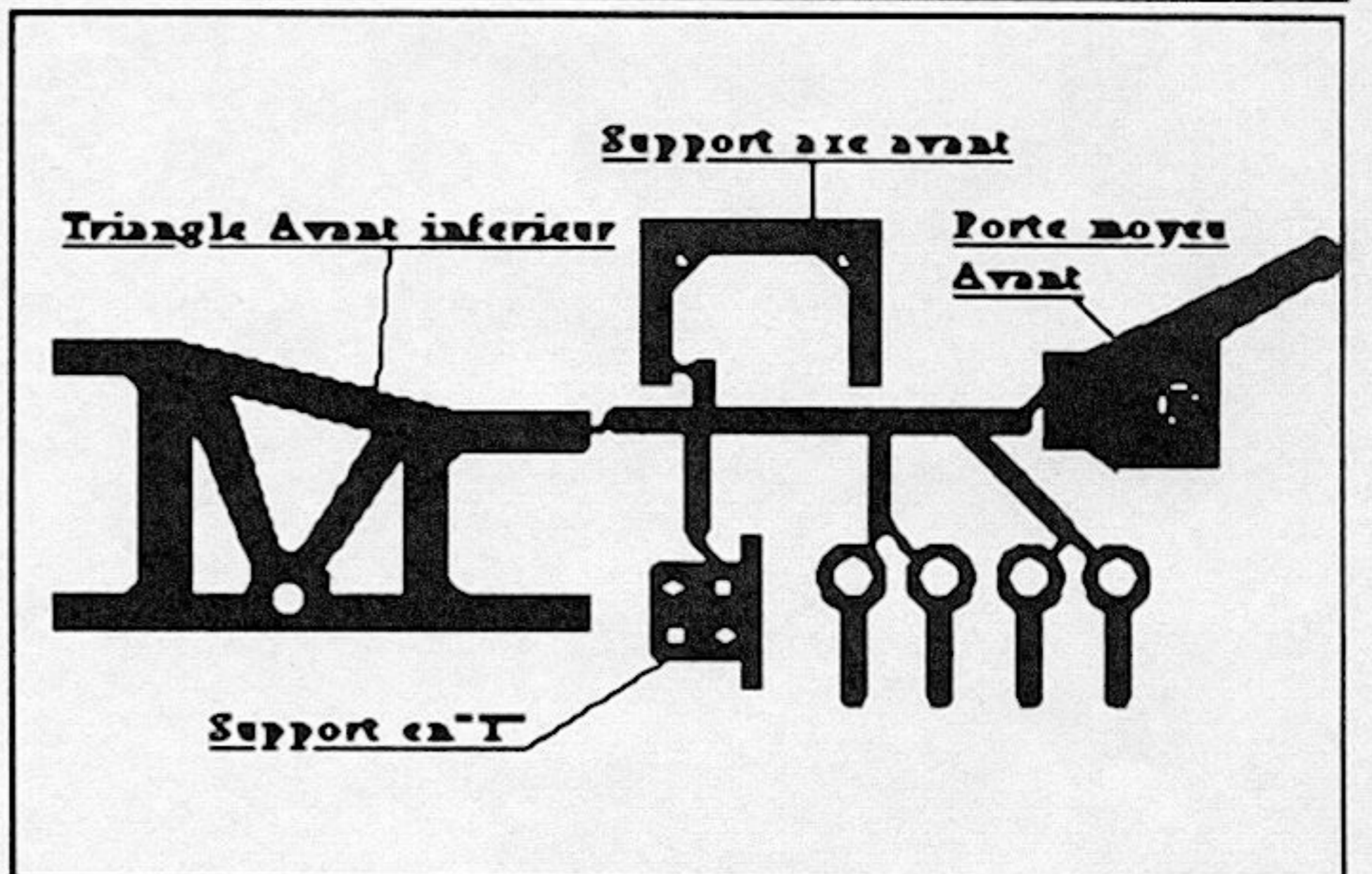
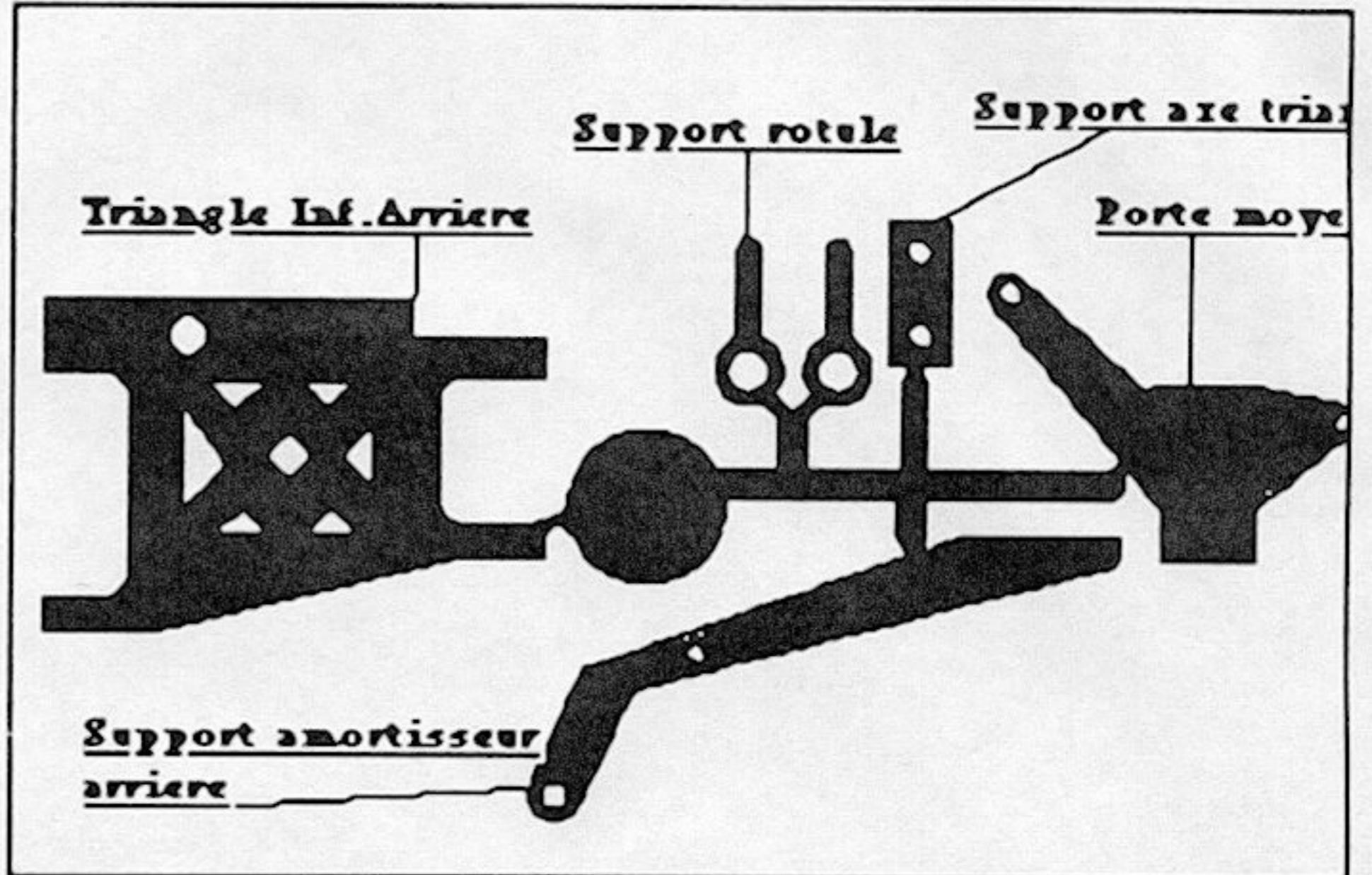
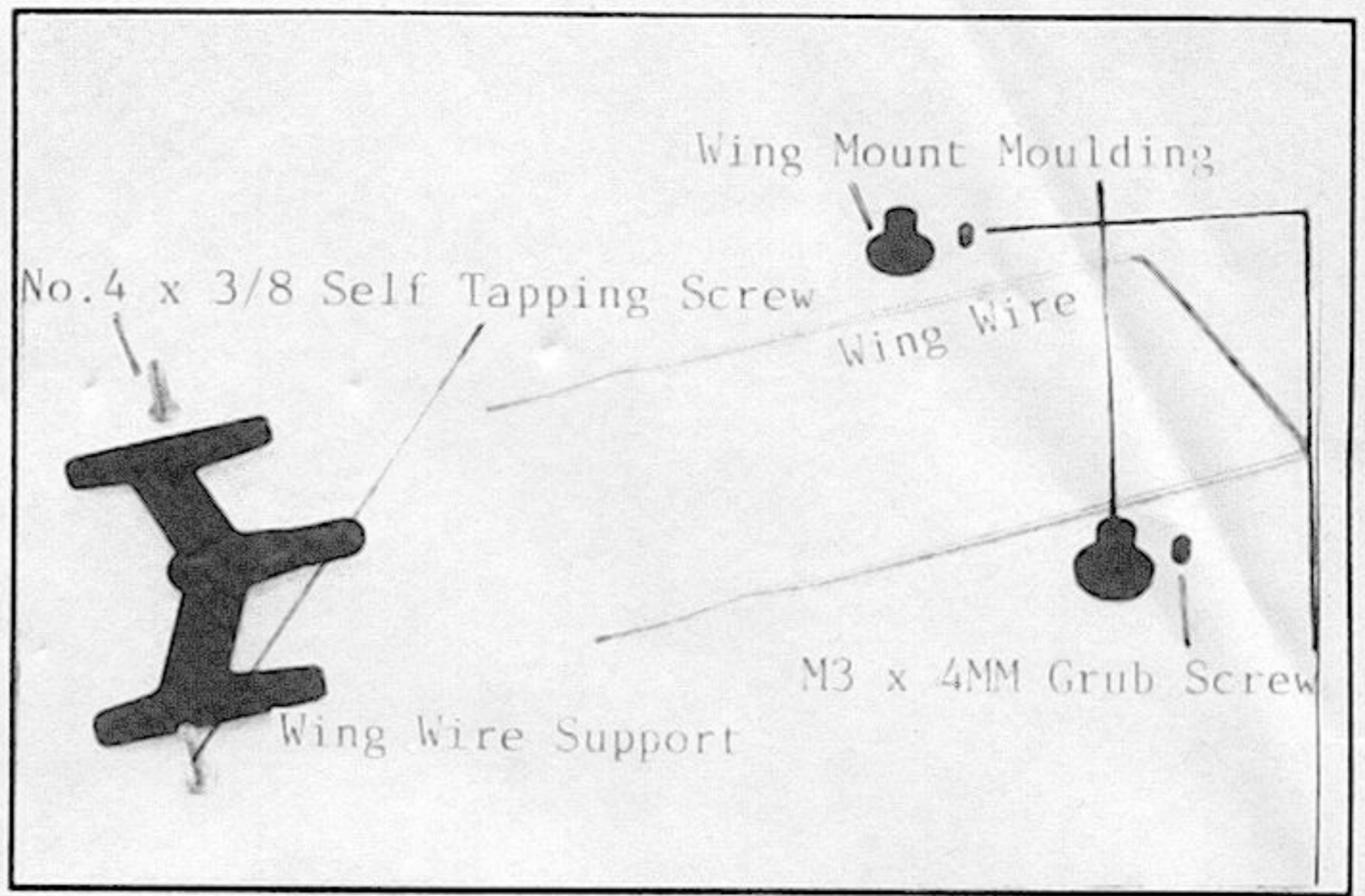
Bien que nous comprenions que certains parmi les plus chevronnés d'entre vous souhaiteront faire des modifications à leur Maxima, nous vous conseillons tout d'abord de construire la voiture selon nos instructions. Après avoir utilisé la voiture dans sa configuration standard, vous serez capable de juger de l'effet de vos modifications.

Avant de commencer l'assemblage, vous aurez besoin de quelques outils ainsi que du reste de l'équipement électrique de votre voiture.

Il n'est pas essentiel d'avoir tous les outils cités ci-dessous mais ils rendront l'assemblage plus facile et rapide. Couteau de modéliste, papier de verre fin, 6 petits gobelets pour les vis et les écrous, un règle, un petit tournevis cruciforme, frein filet (Loctite bleue), colle cyanocrylate (type super glue 3), pinces, clés plates de 5,5mm et de 8mm, un étau ou une grande pince multiprises, tournevis plat moyen, pince à circlips, clé allen de 2mm, adhésif double faces, soudure à l'étain, fer à souder, huile légère et graisse, peinture pour carrosserie et enfin huile pour amortisseurs.

Vous aurez besoin également d'une radio 2 voies avec un servo et un variateur électronique, ou avec 2 servos et un variateur à résistance mécanique; un moteur électrique (les moteurs type 550 sont autorisés en France uniquement); un pack d'accus câblé en long de 6 éléments de 1,2 Ampères/heure Cadmium-Nickel ainsi qu'un chargeur rapide. Faire attention aux recommandations du fabricant concernant la charge de vos accus, leur performance ou leur détérioration en dépend.

Il est recommandé de construire votre voiture dans un endroit où vous pourrez interrompre le montage en toute tranquillité. Il est possible de construire la voiture en 2 à 3 heures mais il est recommandé de prendre d'avantage de temps afin d'obtenir une qualité de construction irréprochable.



DIFFERENTIEL

- 1/15 Kit Pièces supplémentaires "B"
- 3/11 Kit Différentiel
- 6/14 Kit Roulements à billes
- 6/15 Kit Vis Parker
- 6/16 Kit Visserie

Précaution à prendre pour l'assemblage et la maintenance du différentiel

1) La vis 8 BA x 1/4, (6/48) qui maintient les 2 demi axes ensemble, doit être vissée tout d'abord dans le demi axe le plus long, afin de s'assurer qu'elle peut être vissée entièrement sans points durs.

Immédiatement après l'assemblage final du différentiel remettre la vis en place avec du frein filet et essuyer le surplus éventuel. Graisser légèrement le demi axe long aux endroits suivants: a) fixation de la grande poulie b) fixation du demi axe court.

Le différentiel peut maintenant être définitivement assemblé et la vis serrée à fond. notez qu'il faut maintenir le long demi axe de différentiel pour serrer à fond la vis BTR.

2) Lubrifier très légèrement avec de la graisse, les pignons coniques du différentiel (mais surtout PAS la grande poulie de courroie), les axes des pignons coniques. Il ne faut utiliser que le minimum de graisse afin d'éviter toute projection sur la courroie lors de la rotation du différentiel.

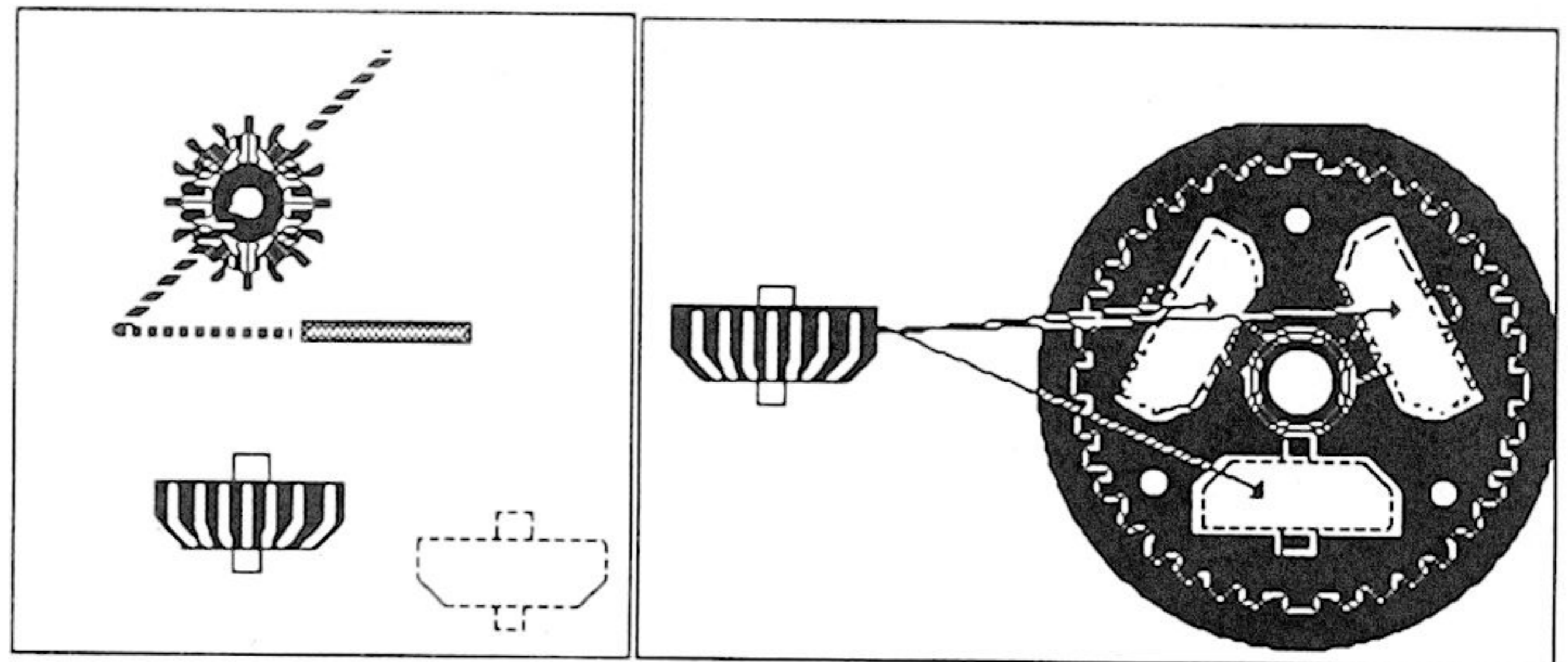
3) Si il y a la moindre bavure sur la face antérieure (de grand diamètre) des petits pignons coniques, placer cette face sur une feuille d'abrasif fin et frotter circulairement en appuyant légèrement jusqu'à ce que la surface soit lisse.

4) Si la rotation du différentiel n'est pas tout à fait libre, vous pouvez éventuellement placer les grands pignons coniques dans une position différente par rapport aux petits, ce qui peut le rendre plus libre. De toute façon celui-ci sera vite rodé après une courte période d'utilisation.

5) Lors du dégrappage des pièces, prendre soins de bien couper à l'aide du cutter la bavure qui pourrait rester sur la pièce, spécialement à l'endroit où les pignons coniques sont reliés à la grappe.

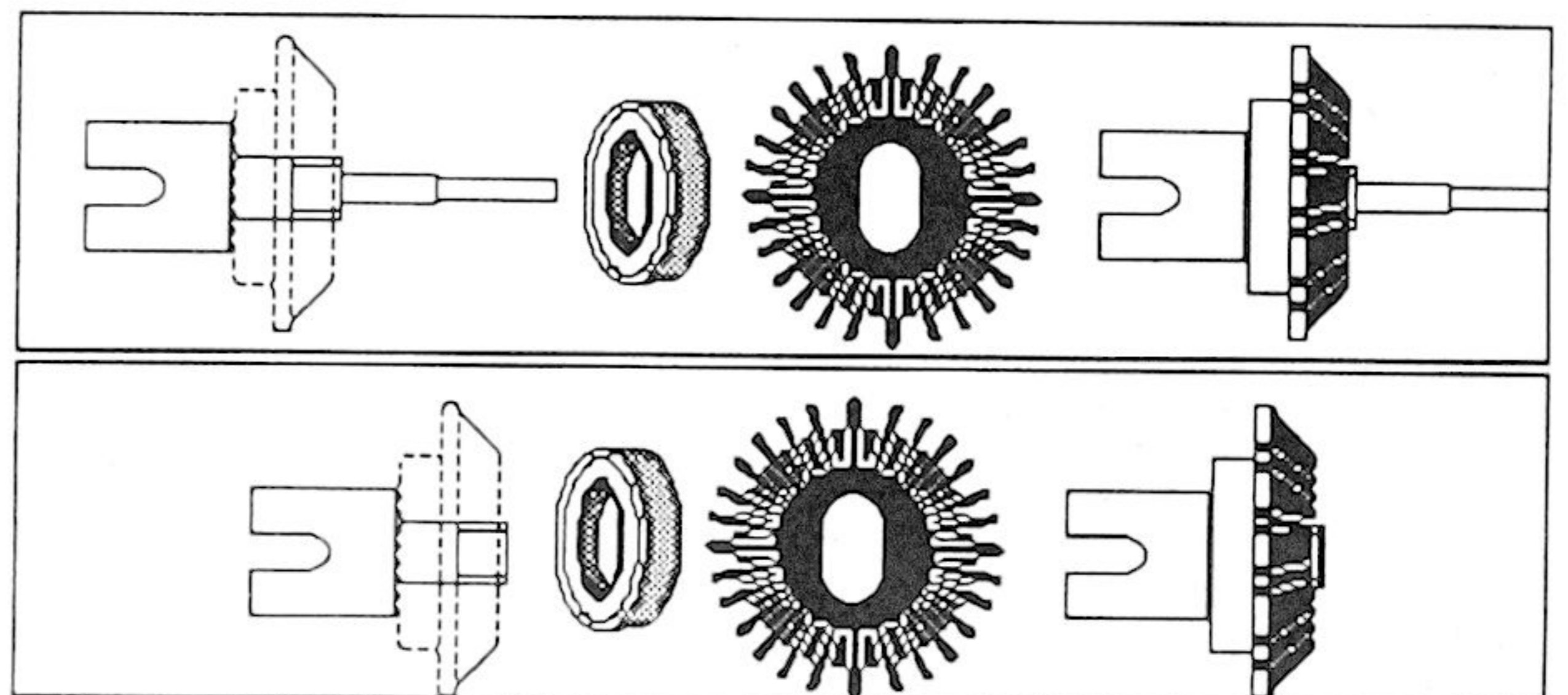
INSTRUCTIONS D'ASSEMBLAGE

Prendre dans le Kit Supplémentaire "B" (1/10 C) ou (1/12) les 3 petits axes (6/36) de Ø 2,5mm et 9,8mm de long. Passer les axes à travers les 3 petits pignons coniques et presser l'ensemble dans la grande poulie de différentiel. Si les petits pignons ne tournent pas librement, c'est, soit que la face antérieure de



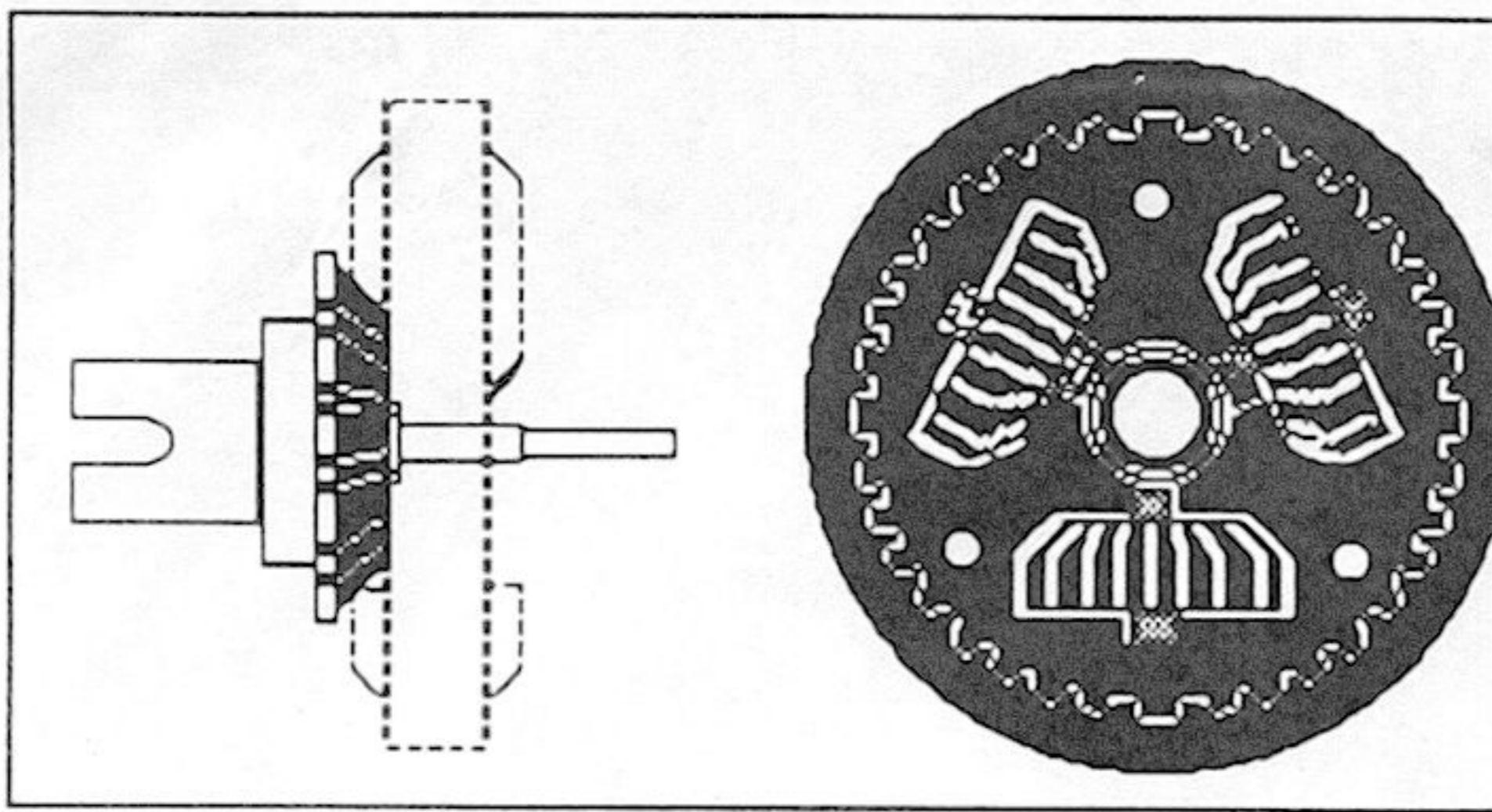
grand diamètre n'est pas lisse, soit que le trou du pignon est trop petit. Un petit chanfrein à chaque extrémité du trou du pignon doit résoudre le problème.

Prendre maintenant le demi axe de différentiel long (3/22) et le court (3/23) du Kit Supplémentaire "B" (1/10C) ou (1/12). Vérifier que les 2 grands pignons coniques s'emboîtent bien sur les 2 demi axes de différentiel. Prendre dans le Kit Roulements à billes (6/10) ou (6/13) 2 roulements de Ø intérieur 6mm et Ø extérieur 13mm et les placer sur les 2 demi axes de différentiel. Emboîter alors les 2 grands pignons coniques sur les 2 demi axes de sorte que la grande face

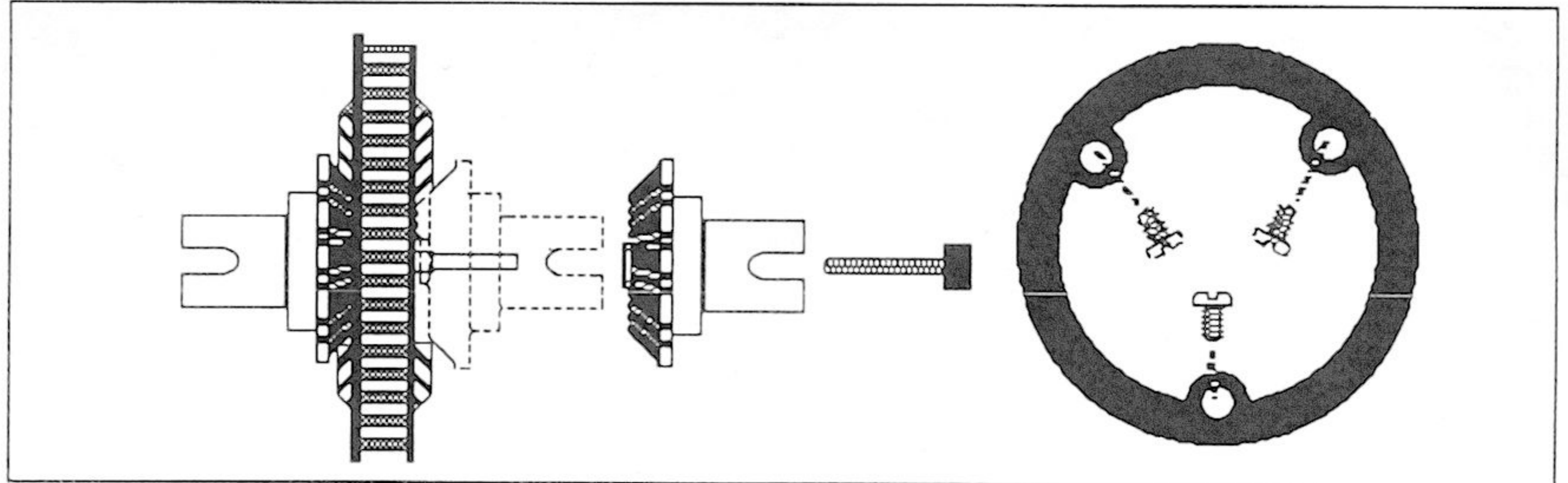


lisse se trouve contre le roulement à billes.

Chanfreiner légèrement l'angle du trou central de chaque côté de la grande poulie du différentiel. Placer le grand demi axe à travers cette poulie tout en prenant soin d'engrainer les dents du grand pignon avec celles des 3 petits pignons se trouvant dans la grande poulie. Enfiler alors le demi axe le plus court sur la partie qui dépasse du grand demi axe, puis fixer le tout à l'aide d'une vis BTR (8 BA X 1/4") que vous aurez pris dans le Kit Visserie (6/12). Cette vis passe à travers le petit demi axe de différentiel pour se visser dans le trou fileté du grand demi axe. Une fois serrée, vérifier que le différentiel fonctionne librement.



La flasque de poulie peut maintenant être fixée à l'aide des 3 petites vis parker (No 2 x 1/4). Noter que la face chanfreinée de la flasque est placée contre la grande poulie.



FUSEES DE ROUE / AXES & TRIANGLES AVANT

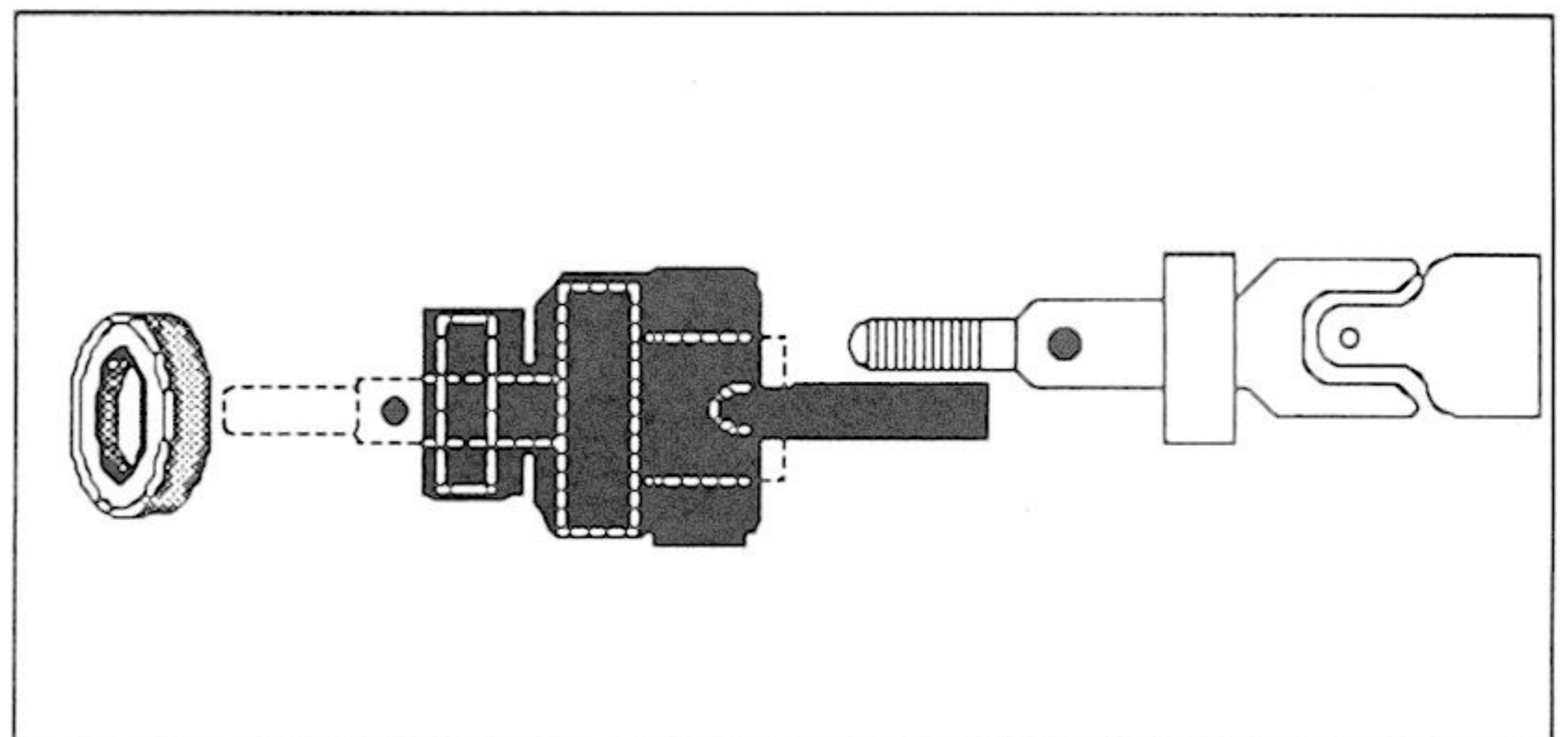
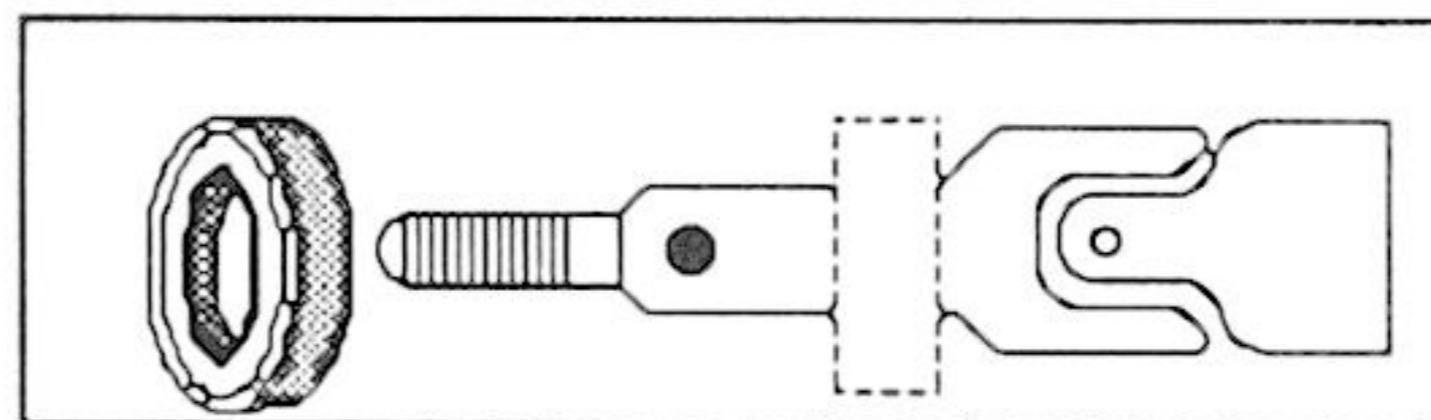
- 3/15 Kit Bride de batterie et fusées de roues
- 1/14 Kit Supplémentaire "A"
- 2/17A Kit cardans homocinetiques anti retour
- 6/14 Kit Roulements à billes
- 2/65 Moulage suspension avant

Conseils préalables pour l'assemblage des fusées

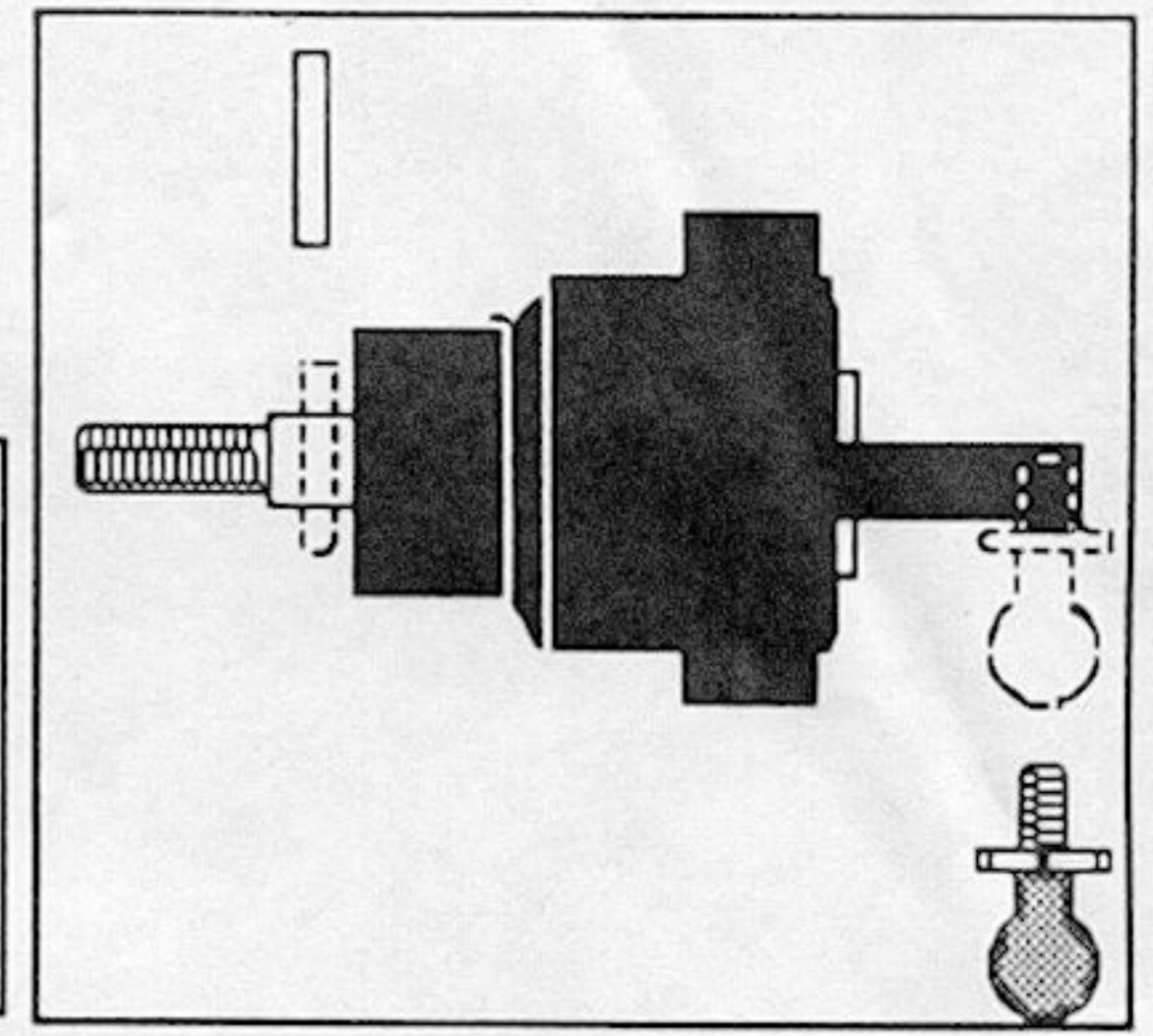
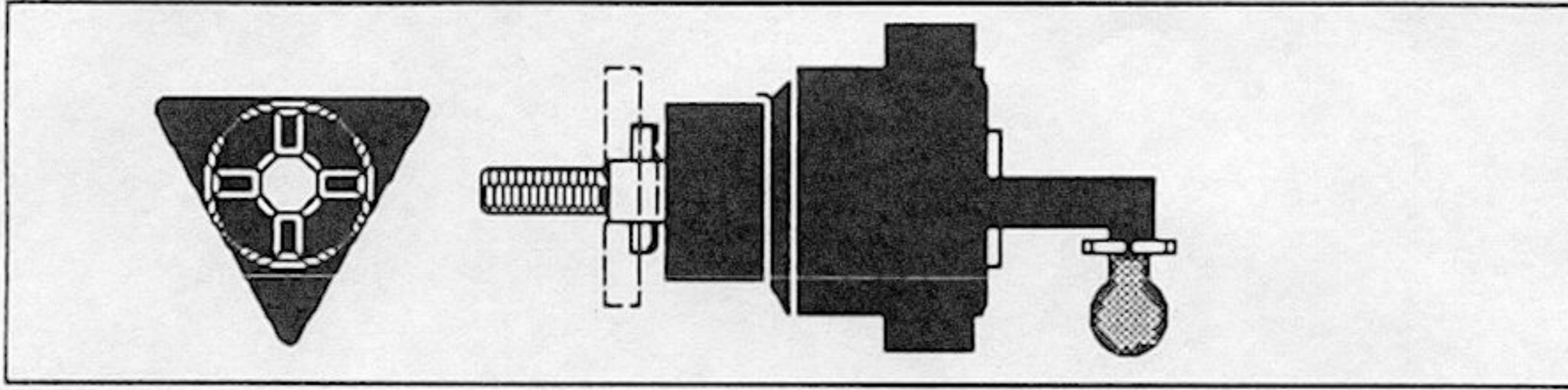
- 1) Soyez sûr d'être dans l'axe du trou des billes de pivot lorsque vous ferez le taraudage du trou.
 - 2) Ne PAS utiliser de taraud de 4mm pour le trou des billes de pivot pendant l'assemblage final
 - 3) Les billes de pivot doivent être serrées jusqu'à ce que le 6 pans porte sue la fusée en plastique, puis resserrez d'un 1/4 de tour tout au plus. Un serrage trop important provoquerait des dommages sur la pièce en plastique.
 - 4) Les axes de roue doivent avoir de 2/10mm à 5/10mm de jeu latéral après assemblage.
 - 5) Ne pas serrer trop fort les écrous de roues; vous risqueriez d'endommager les pièces.
- Dégrapper les 2 fusées de roue et les 3 entraîneurs de roue et bien ébavurer les pièces à l'aide d'un cutter

INSTRUCTIONS D'ASSEMBLAGE

Placer un roulement par l'extérieur de la fusée (là où le diamètre extérieur est le plus petit), mettre un autre roulement sur l'axe de roue et le pousser à fond jusqu'à venir en contact contre la partie de grand diamètre, puis présenter cet axe à l'intérieur de la fusée de roue en engageant l'extrémité filetée dans le roulement déjà en place. Presser l'axe à fond. Vérifier ensuite que le roulement extérieur est complètement enfoncé dans la fusée de roue



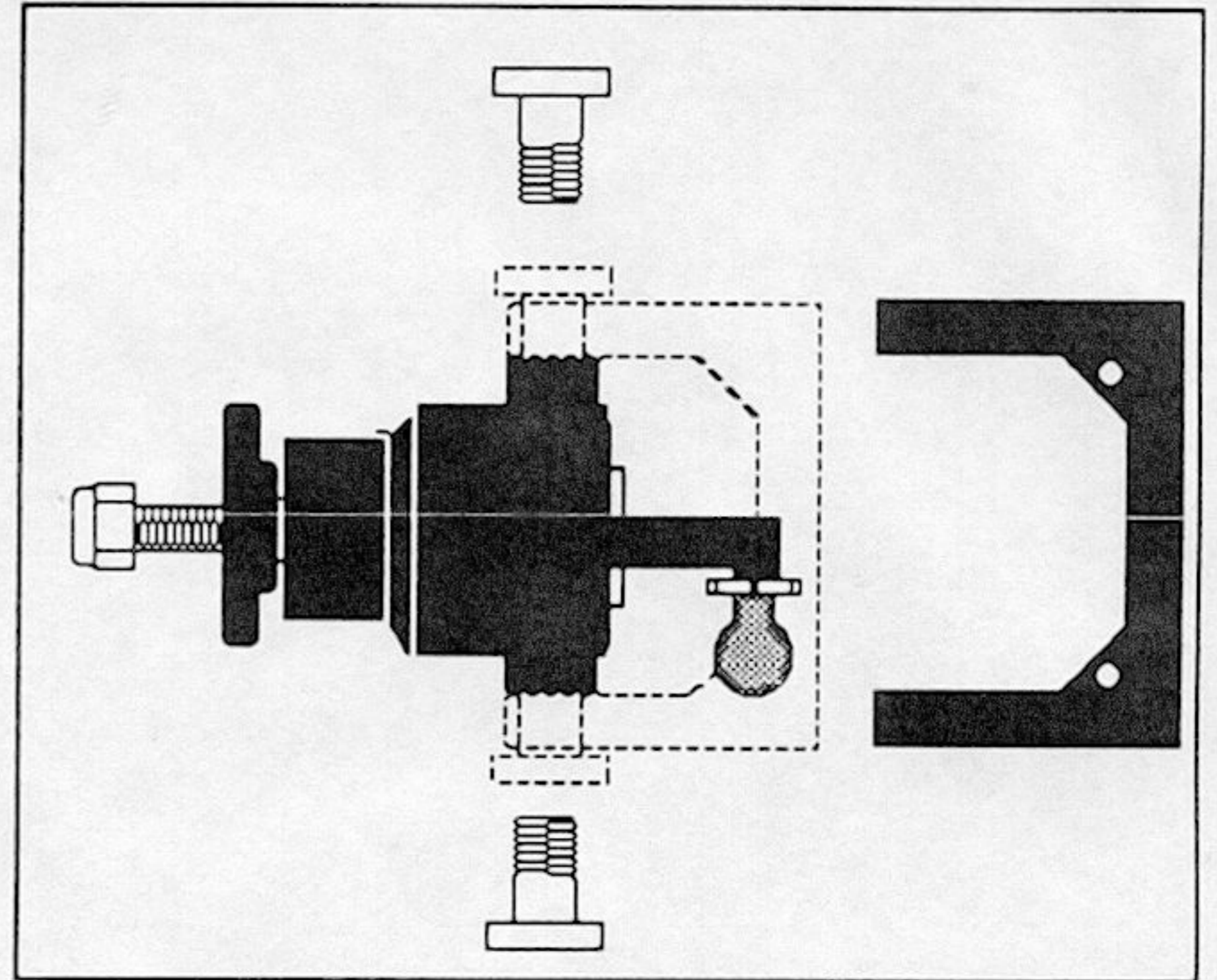
Prendre une goupille d'entraînement (6/39) (\varnothing 2mm, L:11,8mm) dans le kit Supplémentaire "B" (1/10B) que l'on placera dans le trou de l'axe de roue qui apparait devant le roulement extérieur. Cette goupille s'engage facilement au début mais nécessite une pince pour la passer complètement à travers l'axe. La centrer se sorte qu'une longueur égale dépasse de chaque côté de l'axe de roue.



Prendre maintenant 2 axes épaulés (10,5mm par \varnothing 4mm) dans le kit Supplémentaire "A" (1/14), ainsi que les supports porte roue et vérifier que le mouvement de rotation se fait librement. Dans le cas contraire agrandir les trous au moyen d'un fôret de 4,1mm.

Les supports et les porte roues peuvent à présent être solidarités de telle manière que les bras de direction soient du même côté que la rainure de guidage du cardan. Les axes épaulés doivent être serrés en laissant un jeu de 0,3mm entre la tête et le support. Contrôler que la rotation se fait librement.

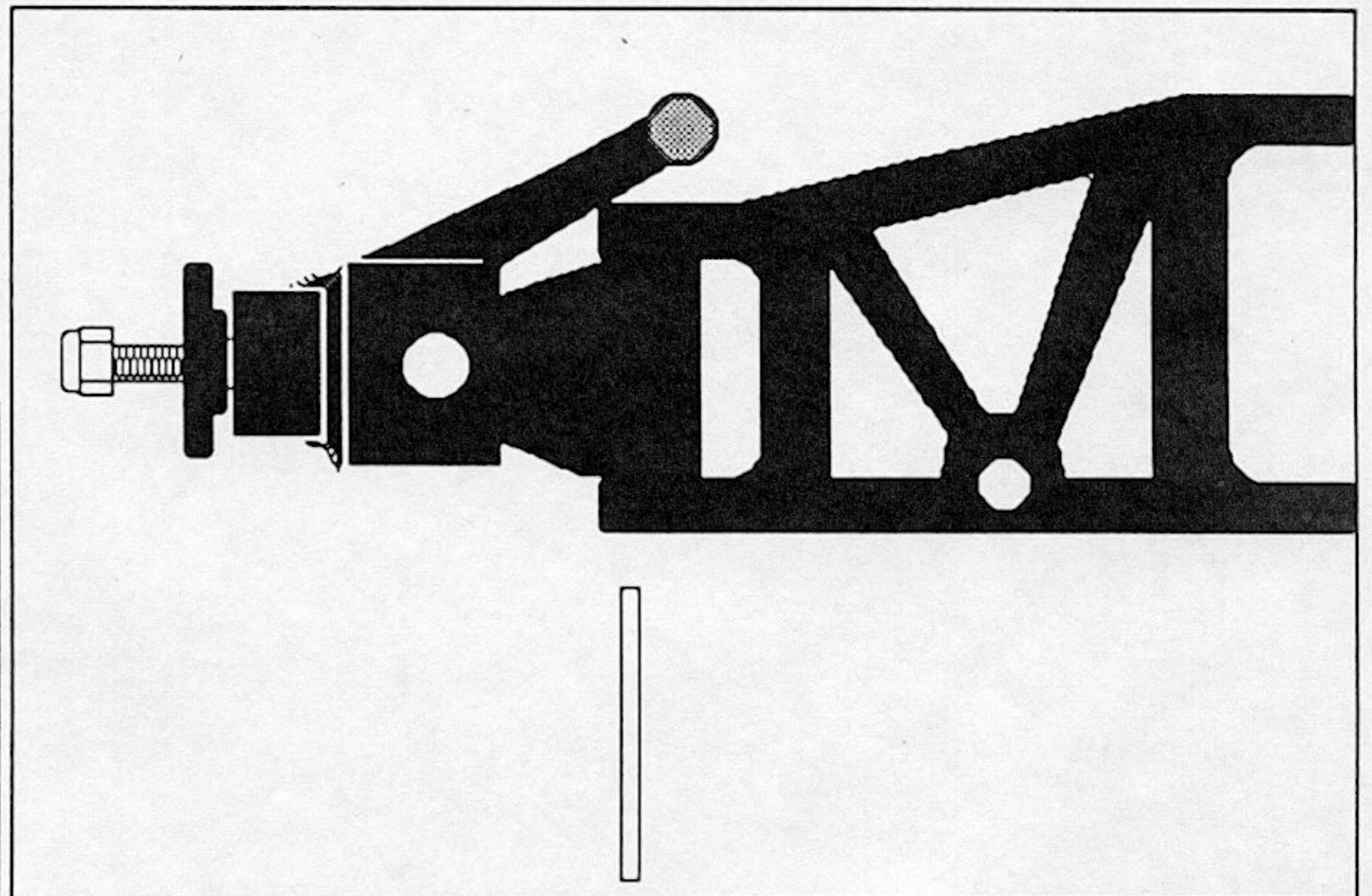
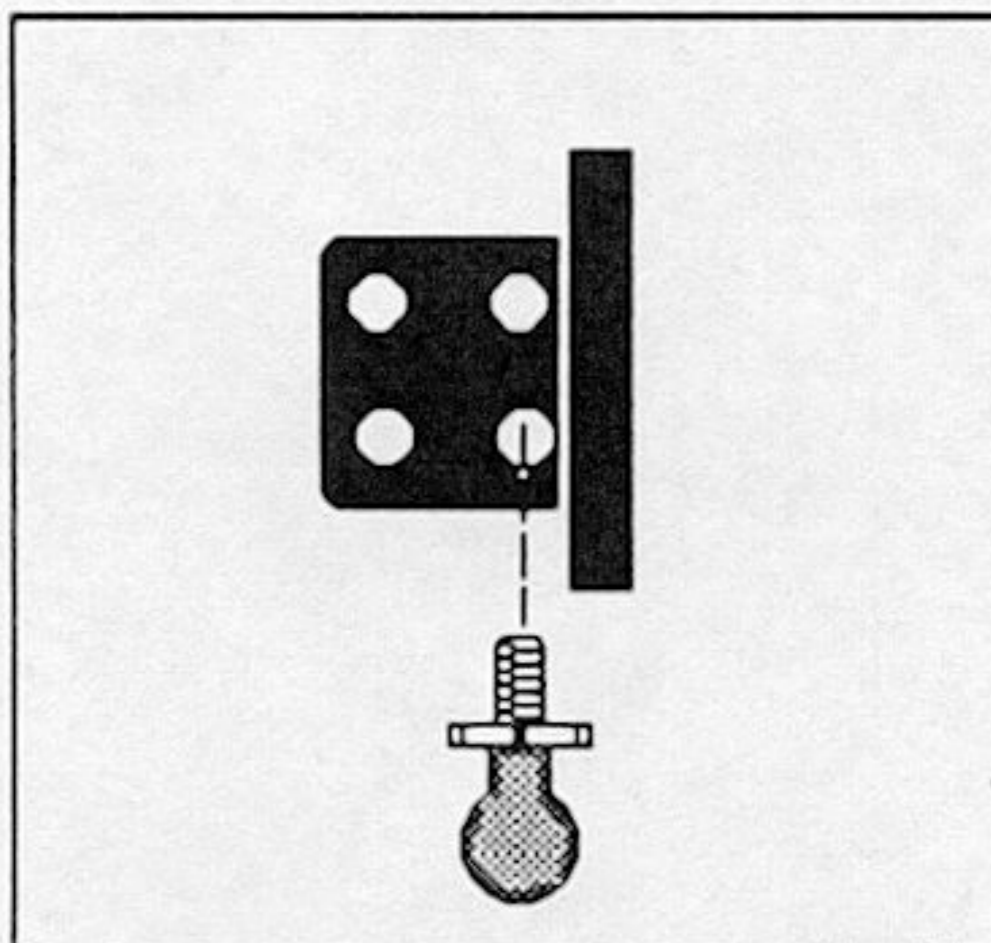
Les entraîneurs de roue triangulaires peuvent maintenant être installés en présentant la face où se trouve les gorges en croix contre la goupille d'entraînement. Placer une des gorges en regard avec la goupille d'entraînement de sorte qu'elle puisse s'engager dans cette gorge en pressant à fond l'entraîneur de roue. Si vous ne réussissez pas à engager totalement la goupille dans la gorge, ne vous inquiétez pas, celle-ci se mettra en place



en serrant la jante lors de l'assemblage final de la voiture. Visser un écrou nylstop M4 à l'aide d'une clé de 7mm sur chaque axe de roue, afin de garder les pièces en place jusqu'à la fin de l'assemblage de la voiture.

Solidariser les triangles inférieurs avant et ces porte roues au moyen des axes (29,5mm)(2/23M). Une boule fileté(2/31) est vissée sur chacun des supports porte roue du même côté que le bras de direction.

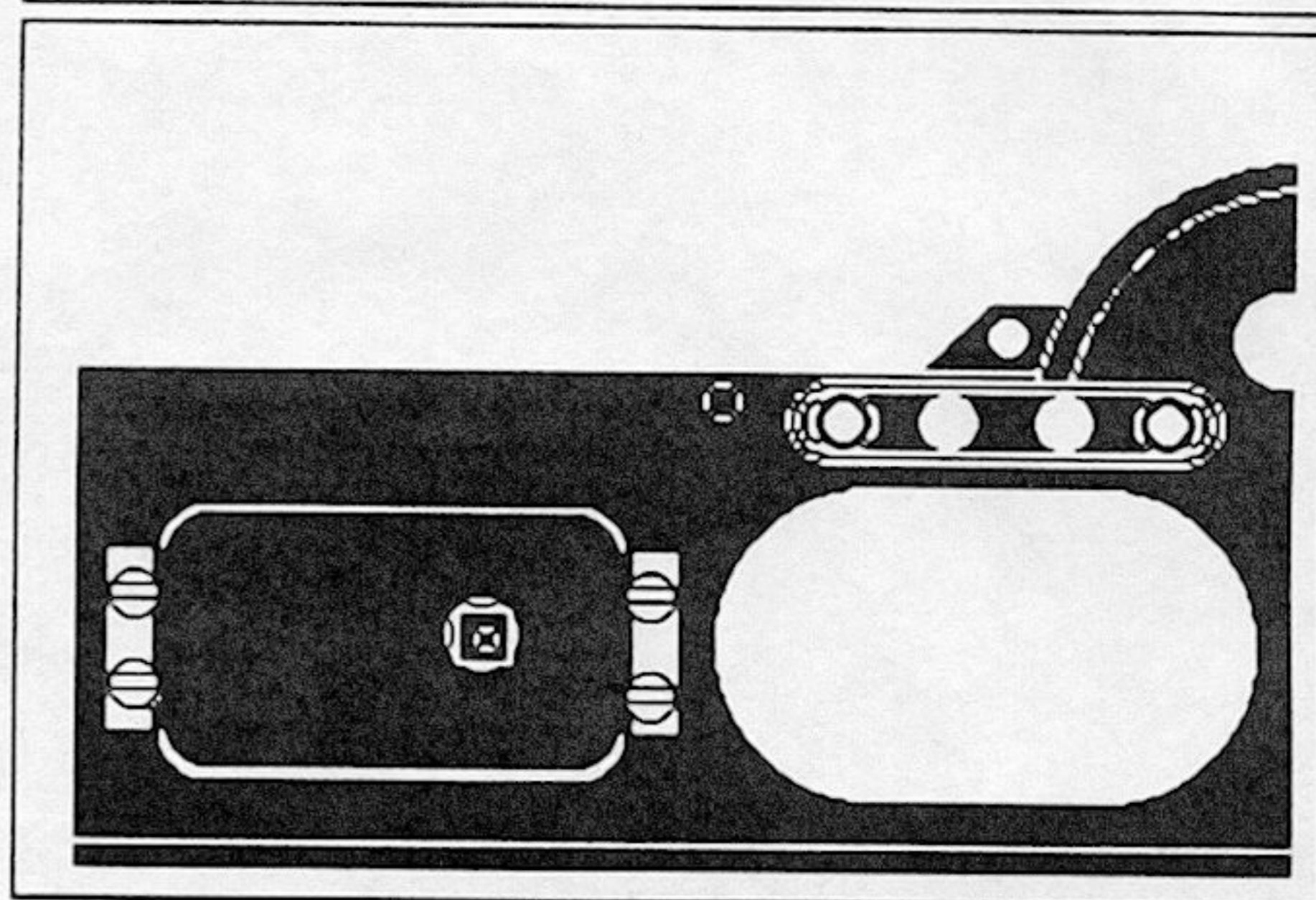
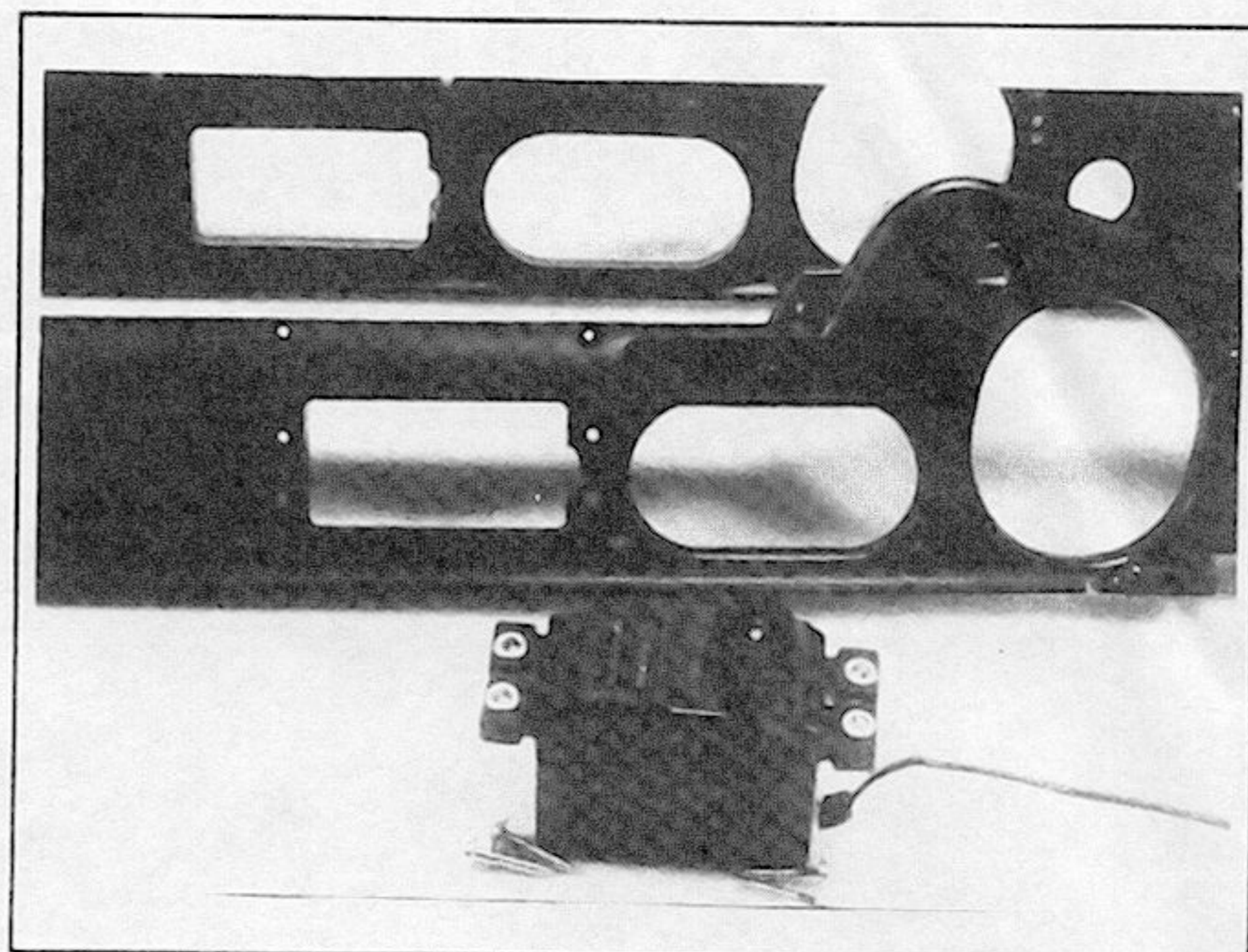
Une seconde boule fileté est vissée sur la pièce en forme de T qui sera fixée sur le moulage de chassis, de telle manière que la boule soit dirigée vers l'avant. Nous vous recommandons de choisir dans un premier temps le trou inférieur le plus rapproché du moulage de chassis.



MOULAGES DE CHASSIS & TRANSMISSION

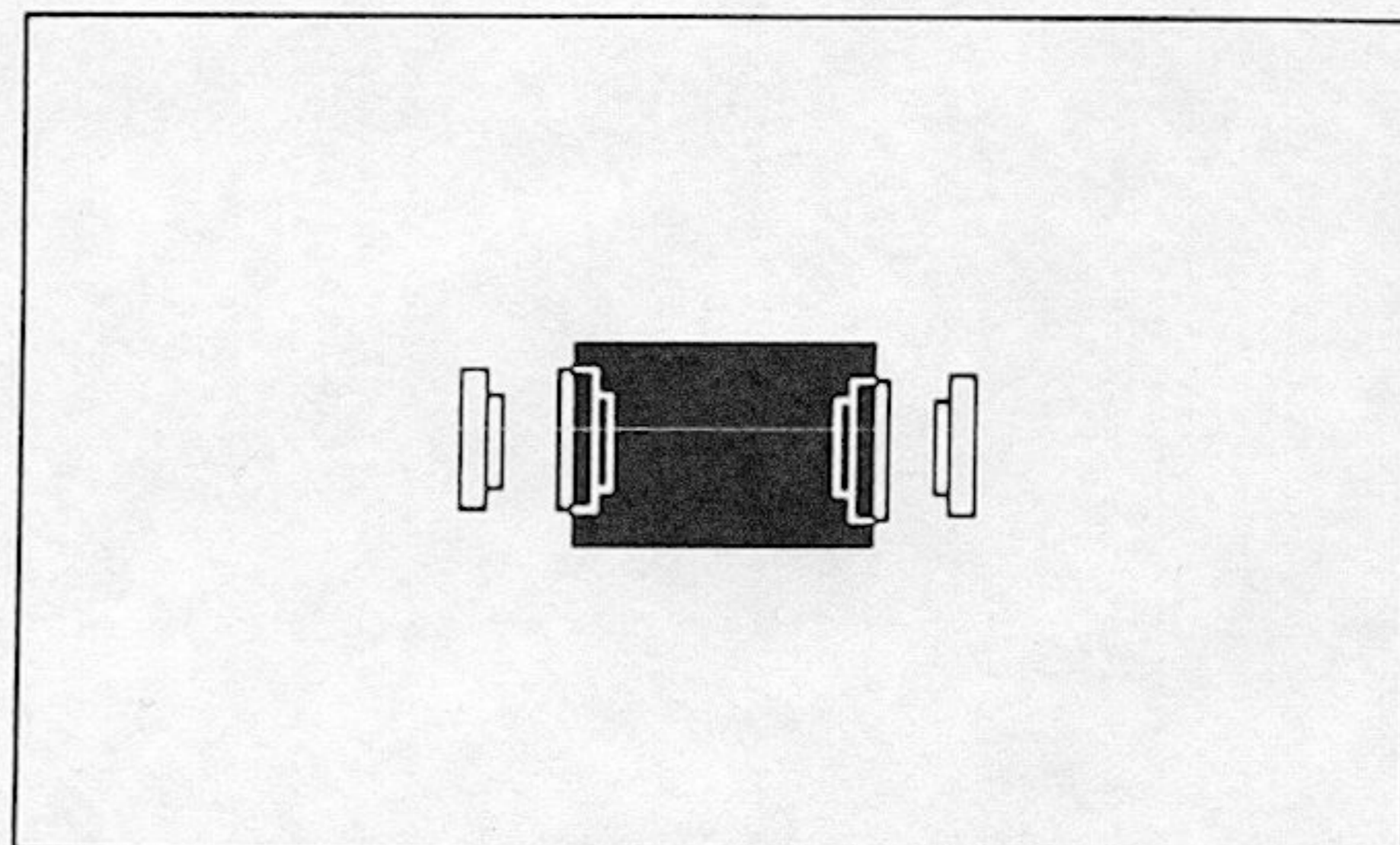
- 4/10 Kit Pare choc et renvoi
- 1/11 Kit Moulages de chassis
- 1/15 Kit Supplémentaire "B"
- 6/15 Kit Vis parker
- 6/16 Kit visserie

Avant l'assemblage du chassis, il est plus pratique de procéder a l'assemblage du servo de direction sur le côté gauche du moulage de chassis. Le moulage de chassis gauche est celui qui possède une partie rectangulaire au-dessus du trou ovale réservé au passage de la batterie. Il est possible d'agrandir le logement rectangulaire réservé au servo dans chaque demi moulage de chassis, mais il est important de ne pas agrandir le logement de plus d'1mm vers l'arrière de la voiture ou de 2mm vers le bas. Si les fils de servo sortent par le fond du boitier, il sera nécessaire de pratiquer un petit dégagement supplémentaire dans le moulage droit du chassis afin que les fils sortent librement. Utiliser les vis fournies avec votre équipement radio pour fixer le servo sur le moulage gauche de chassis.

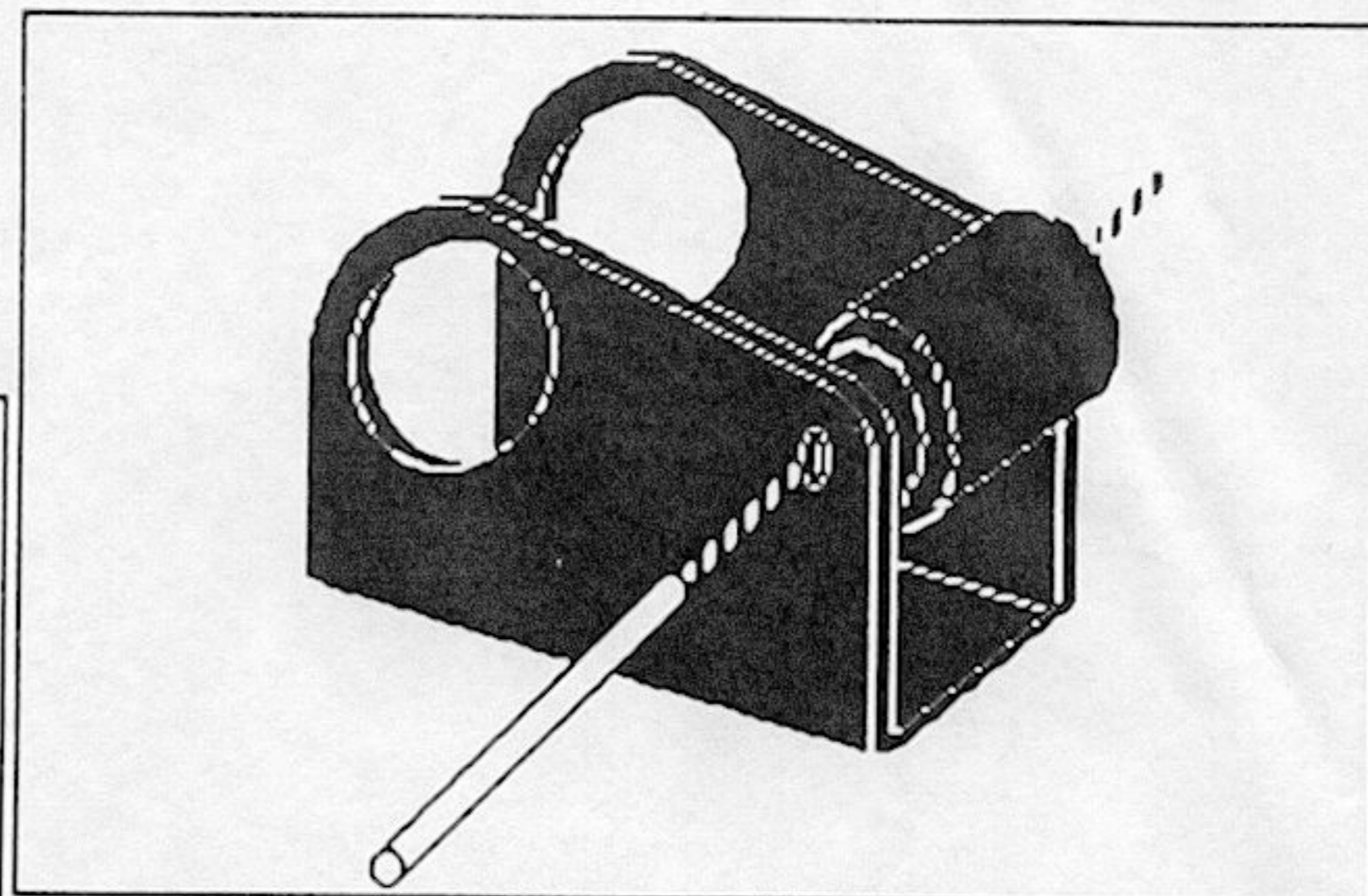


TENDEUR DE COURROIE & ASSEMBLAGE DE LA TRANSMISSION

Prendre la poulie de tension (Ø14mm, L:11,5mm) et ses 2 bagues de pivot épaulées (Øint:2mm) dans le kit Pare choc et renvoi (4/10). Après avoir retiré les bavures de dégrappage, installer les 2 roulements épaulés(6/59) dans le trou central. Prendre l'axe de pivot (Ø 2mm,L:20mm)(3/89) et le support de poulie(3/31) dans le kit Supplémentaire "B" (1/15) et insérer la poulie dans son support tout en glissant l'axe de pivot à travers l'ensemble. Vérifier que la poulie tourne librement.



Visser une vis BTR sans tête (No 6 BA x 1/8) (6/29), dans la poulie d'entraînement de 24 dents. Toutefois cette vis ne sera qu'engagée légèrement dans son filetage afin de pouvoir glisser ultérieurement l'axe de transmission.

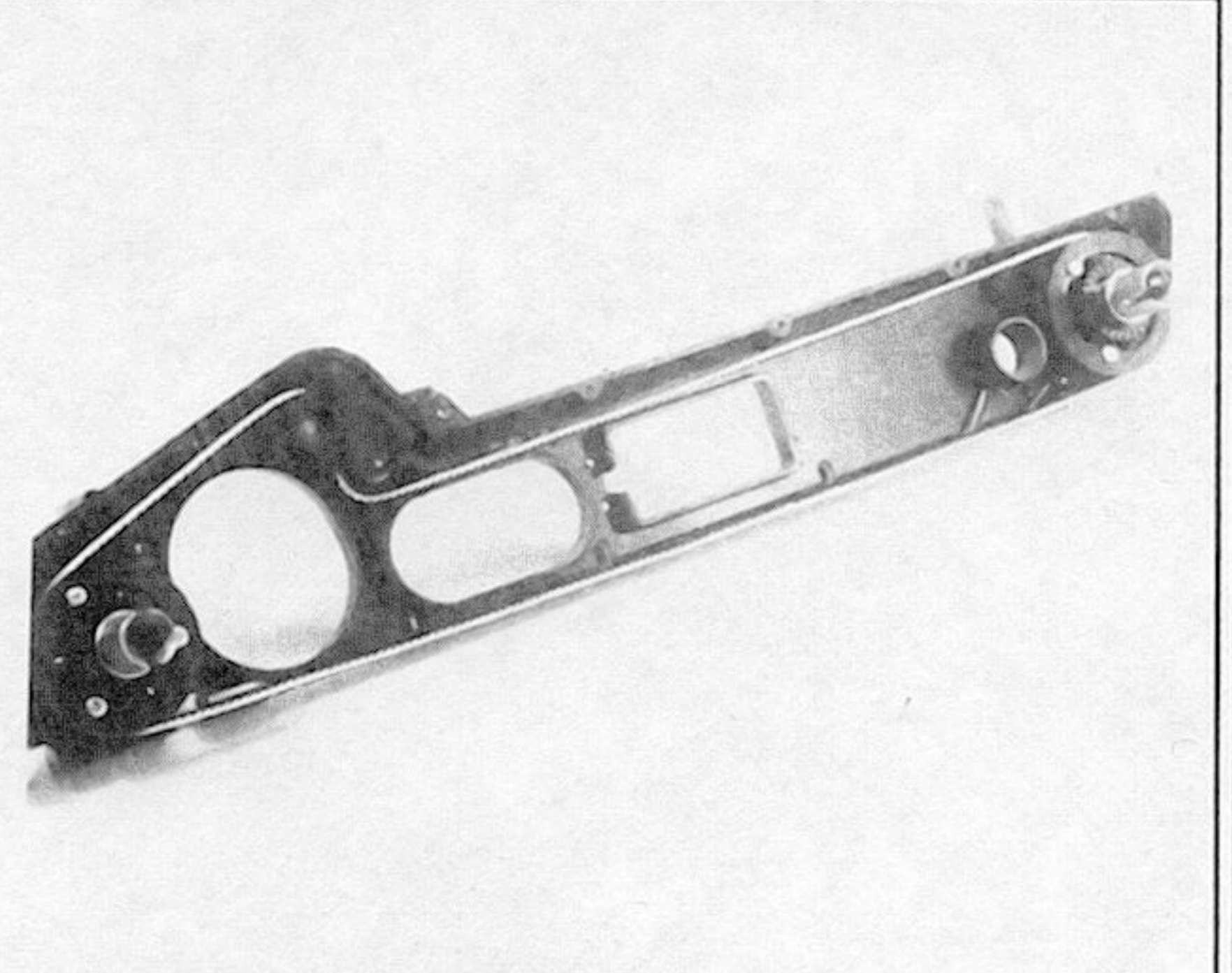
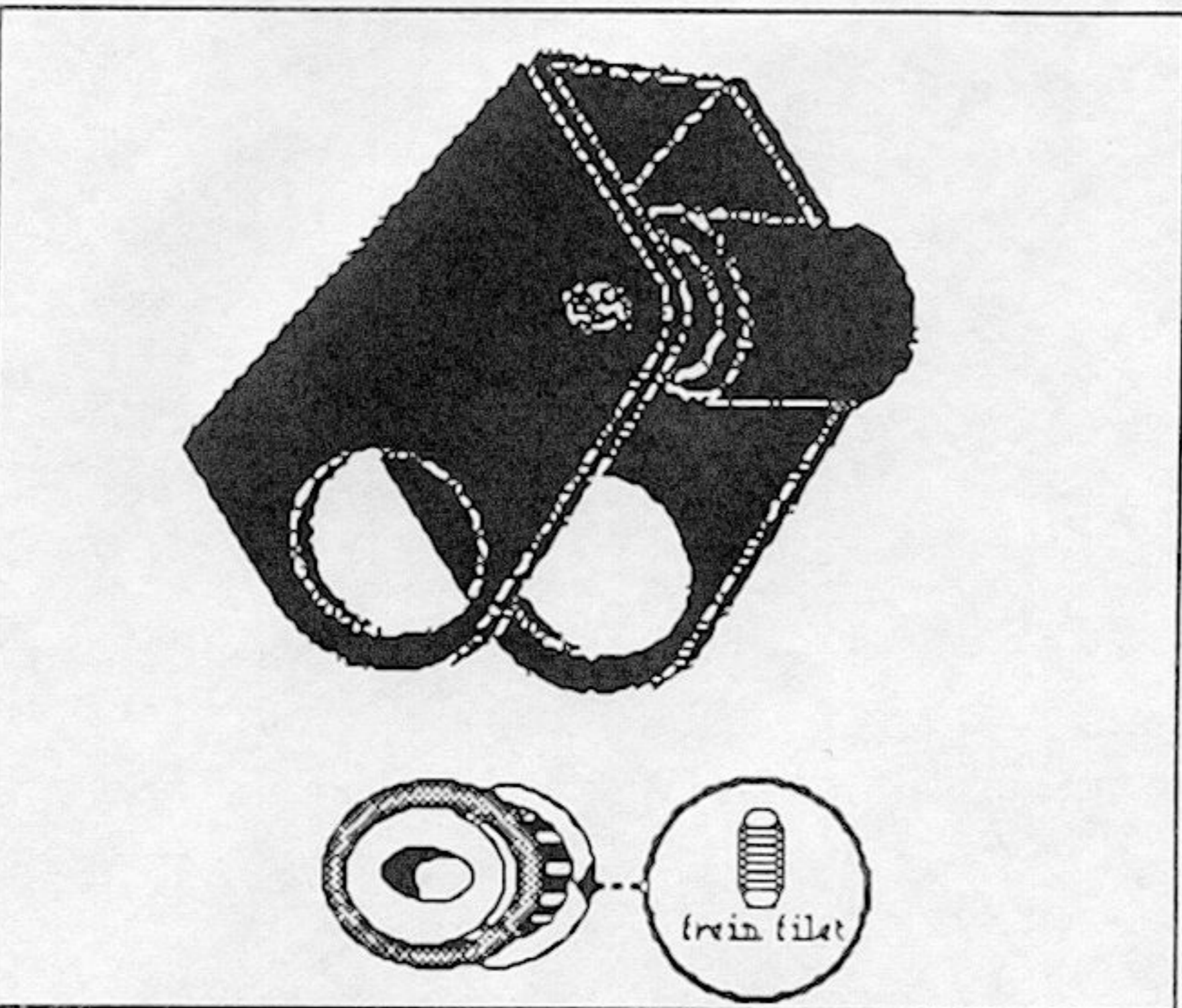
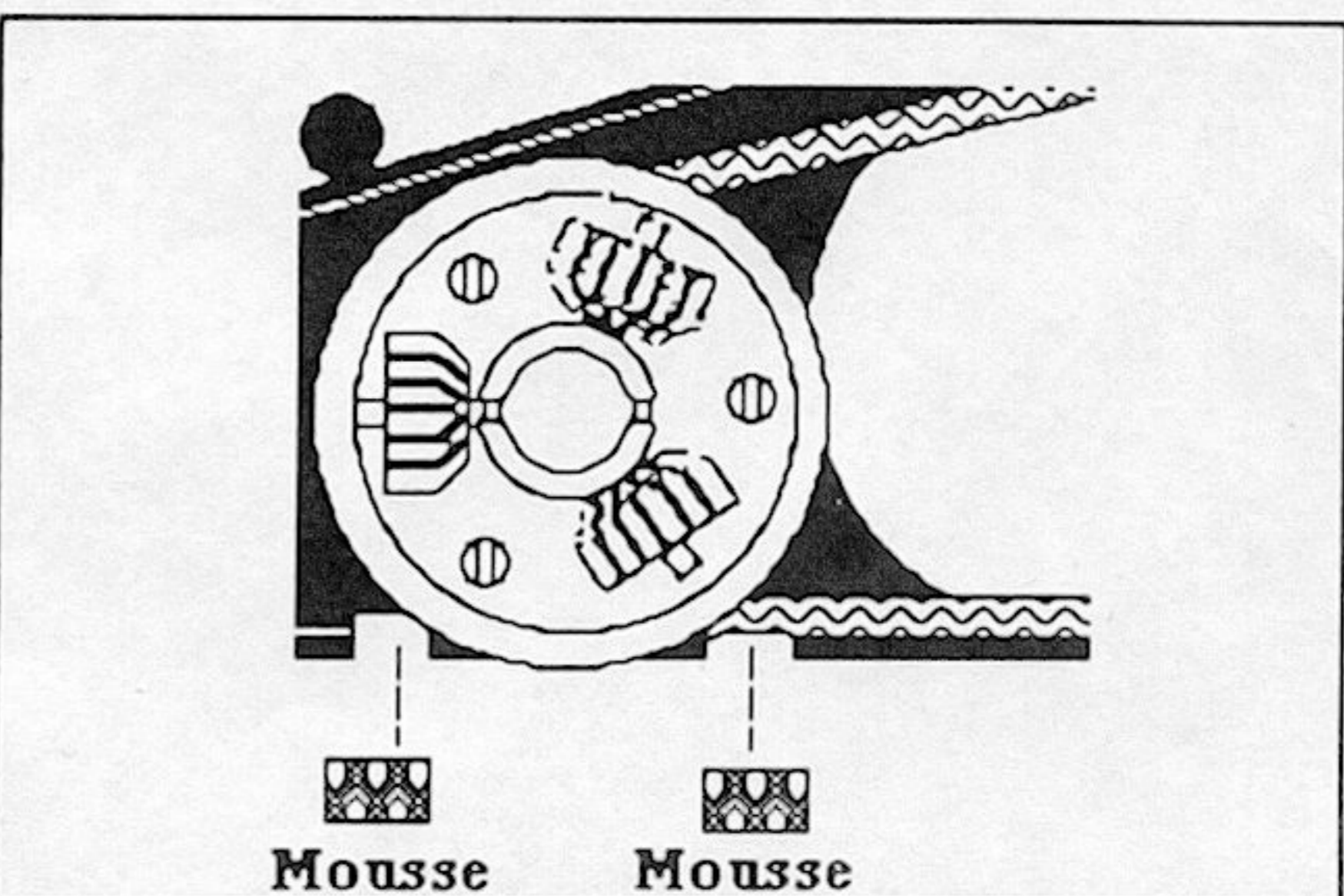
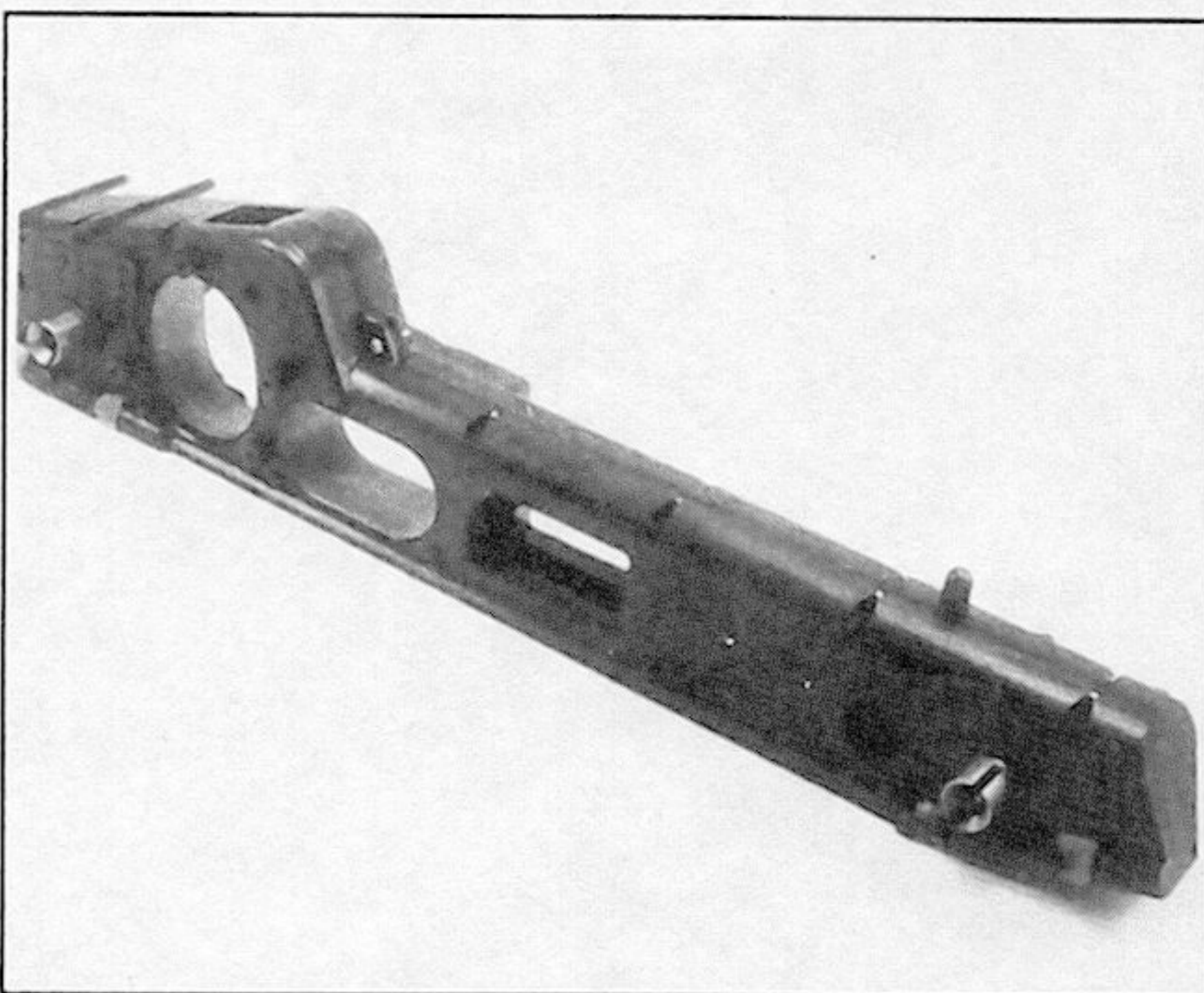


Prendre le moulage gauche de chassis (côté où le contacteur de batterie sera monté) et monter les différentiels avant et arrière en présentant les roulements dans les gorges prévues dans le moulage de chassis; le tendeur de courroie, la poulie 15 dents d'entraînement et la courroie (3/88). La photographie montre le cheminement correct de la courroie autour des différents éléments. Il est important que le tendeur de courroie soit emboîté dans le moulage cylindrique protubérant à l'intérieur du chassis.

NOTA: Vérifier que ce rouleau tourne toujours librement lorsque les 2 moulages de chassis gauche et droit sont assemblés. Un jeu latéral de 5/10mm est nécessaire.

NOTA: Il est important que la petite vis BTR (No 6 BA x 1/8") de la poulie 24 dents soit orientée vers le haut pour pouvoir la serrer ultérieurement sur l'axe de transmission.

Ne vous inquiétez pas si la poulie 24 dents semble ne pas tenir en place, elle ne pourra pas facilement se déboîter lorsque les moulages de chassis seront assemblés.



Installer le moulage droit de chassis en prenant soin de maintenir en position la poulie 15 dents et le tendeur de courroie. Une fois le moulage droit mis en place, le fixer à la moitié gauche avec les 5 vis parker (No 2 x 1/4") et les 3 vis et écrous M2x10mm. Les trous qui se trouvent aux deux extrémités du moulage et celui qui vient perpendiculairement à la vis de réglage de tension de la courroie, sont ceux qui doivent recevoir les 3 vis M2 et leurs écrous. Les vis doivent être introduites par le côté droit du moulage. Ne PAS trop serrer les vis sous peine de détériorer les filetages.

S'il vous arrivait de détériorer un filetage, il est toujours possible de remplacer les vis parker par des vis et des écrous de 2mm.

Il est nécessaire de placer de la bande adhésive (assez solide, type PVC), à l'intérieur des logements de la batterie et du moteur entre les 2 demi-chassis. Ceci garantira une protection contre les poussières qui pourraient entrer dans le chassis et dégrader la courroie et la poulie de différentiel. De même placer deux petits morceaux de mousse dans les trous postérieurs du moulage (cyanocrilate)

Nota: La mousse à l'avant ne doit pas être collée. Les triangles la maintiendront en place.

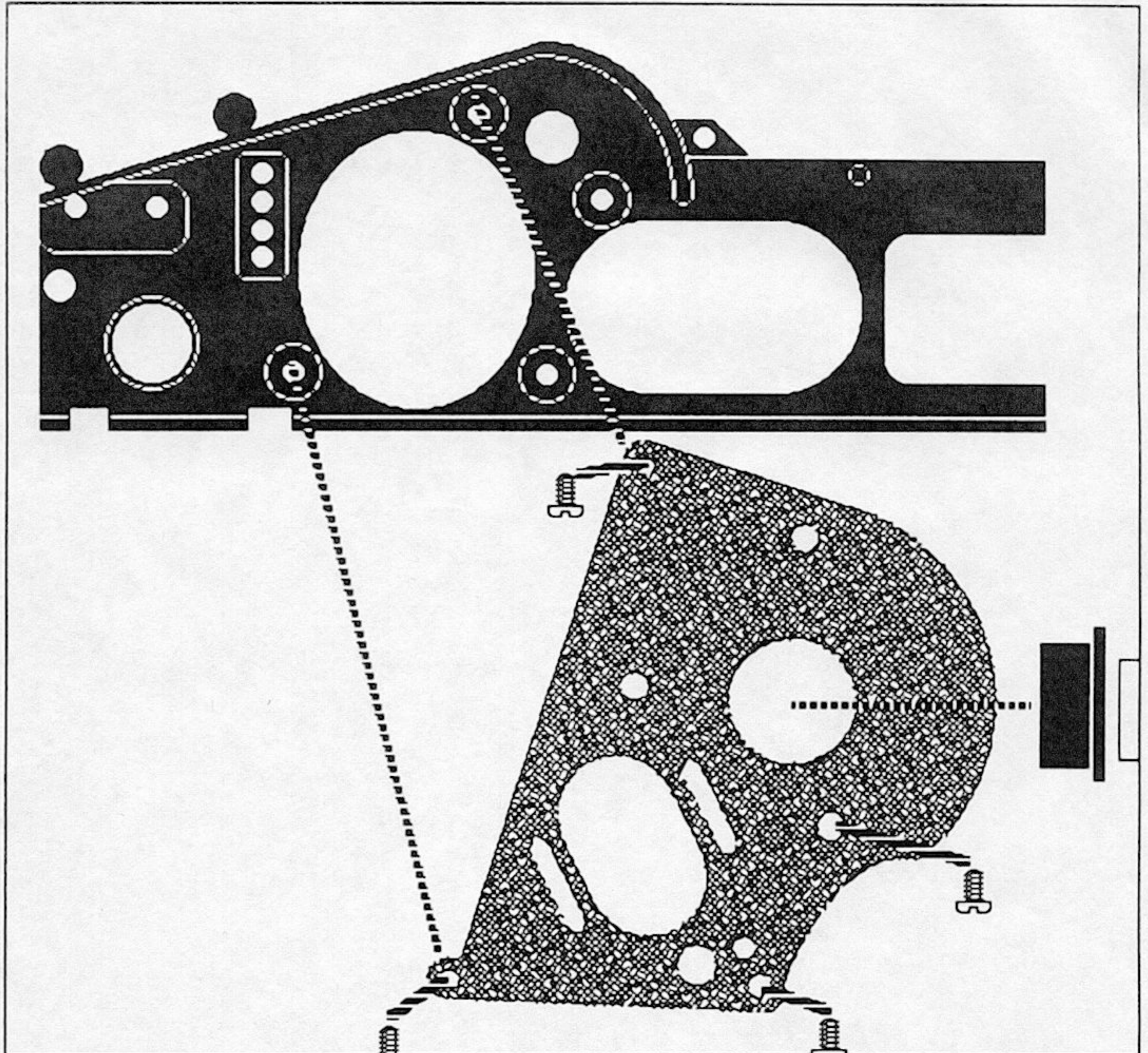
PLATINE MOTEUR & AXE DE TRANSMISSION

- 1/15 Kit Supplémentaire "B"
- 4/10 Kit Pare choc et renvoi
- 6/16 Kit Vis parker
- 6/15 Kit Visserie
- 3/14 Kit Simple vitesse

Prendre sur la grappe du pare choc et des renvois, la portée de roulement en nylon (\varnothing 17mm ext) et installer dans sa cage interne un des 2 roulements restant (\varnothing 4mm int, \varnothing 8mm ext) et monter l'ensemble sur la platine moteur (voir photo). Si la portée de roulement en nylon rentre trop facilement sur la platine, il est conseillé de la maintenir fermement en place par une petite goutte de colle cyanocrylate.

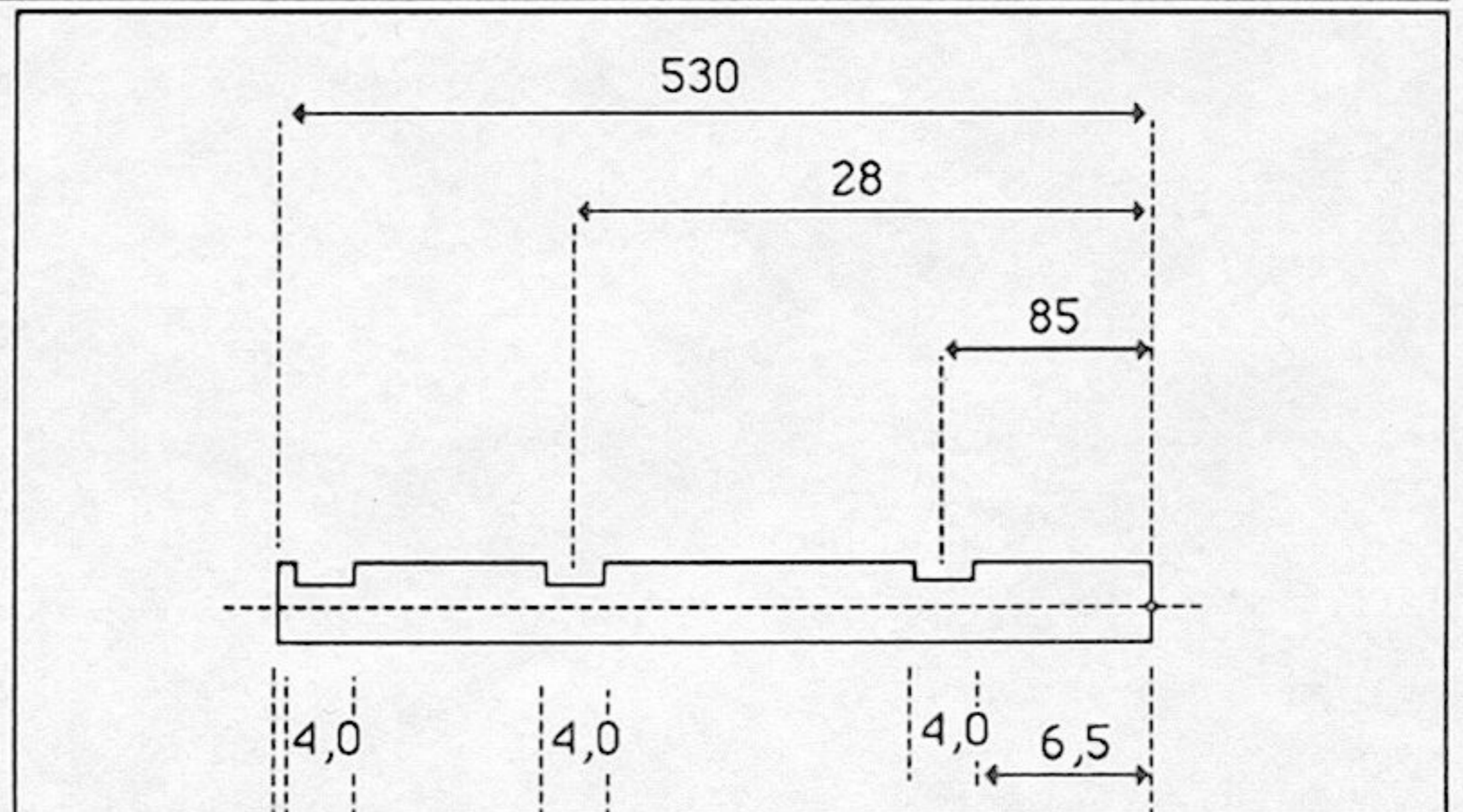
La platine moteur peut maintenant être assemblée au châssis sur son flanc droit par 4 vis parker (No 4 x 1/4"). Placer le 2ème roulement (\varnothing 4mm int, \varnothing 8mm ext) dans le logement prévu dans le flanc gauche du moulage de châssis (à l'opposé du roulement de la platine moteur).

Prendre l'axe de transmission (3/34A) du kit Simple vitesse (3/14) et identifier son côté droit par le fait que 3 méplats sont usinés dans les 26 premiers millimètres; l'un d'entre eux se trouvant opposé à tous les autres. Le schéma en bas de la page vous permet d'identifier facilement le côté droit du côté gauche. En tenant l'axe de transmission par son côté droit, introduire son extrémité gauche à travers le roulement de la platine moteur, puis la poulie 15 dents d'entraînement et enfin par le roulement placé dans le moulage gauche de châssis. On peut alors serrer la vis BTR sans tête de la poulie d'entraînement 15 dents sur le méplat prévu sur l'axe de transmission. Prendre dans le kit

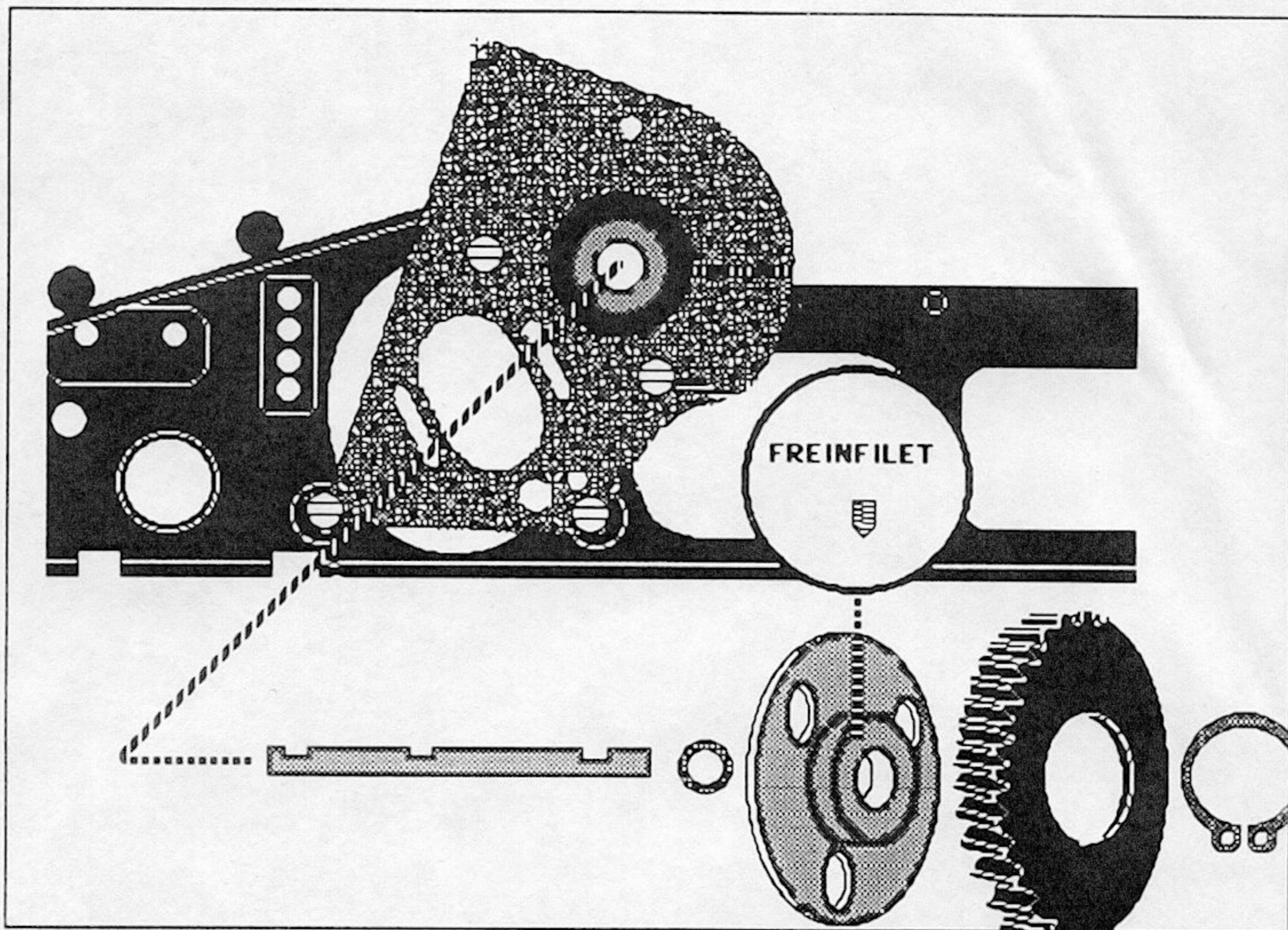


de Visserie (6/12), une vis tête fendue (\varnothing 3mm, L: 16mm) que l'on vissera dans le trou se trouvant dans l'angle du châssis devant l'axe de transmission. Cette vis servira à régler le tendeur de courroie et devra être progressivement serrée jusqu'à ce que la tension de la courroie cause une résistance détectable en faisant tourner l'axe de transmission à la main.

Prendre soin lors de la mise en place de cette vis qu'elle vienne correctement appuyer sur le support de tension de courroie.



Installation de la transmission - Simple vitesse
Prendre la rondelle entretoise (3/73) de 1,8mm d'épaisseur du kit Simple vitesse (3/14) et l'enfiler sur l'axe de transmission du côté droit, contre la platine moteur. Le support de couronne (3/62) en aluminium peut maintenant être installé sur l'axe en plaçant le côté du support où se trouve la gorge servant au circlips de la couronne, opposé à la



platine moteur (voir photo). Lorsque le support de couronne se trouve en contact avec la rondelle entretoise et que la poulie d'entraînement 15 dents se trouve bien centrée à l'intérieur du chassis (c'est à dire qu'elle ne touche aucun des cotés), vous pouvez fixer le support de couronne à l'aide d'une vis BTR sans tête (No 6 BA x 1/8") sur le méplat de l'axe de transmission prévu à cet effet.

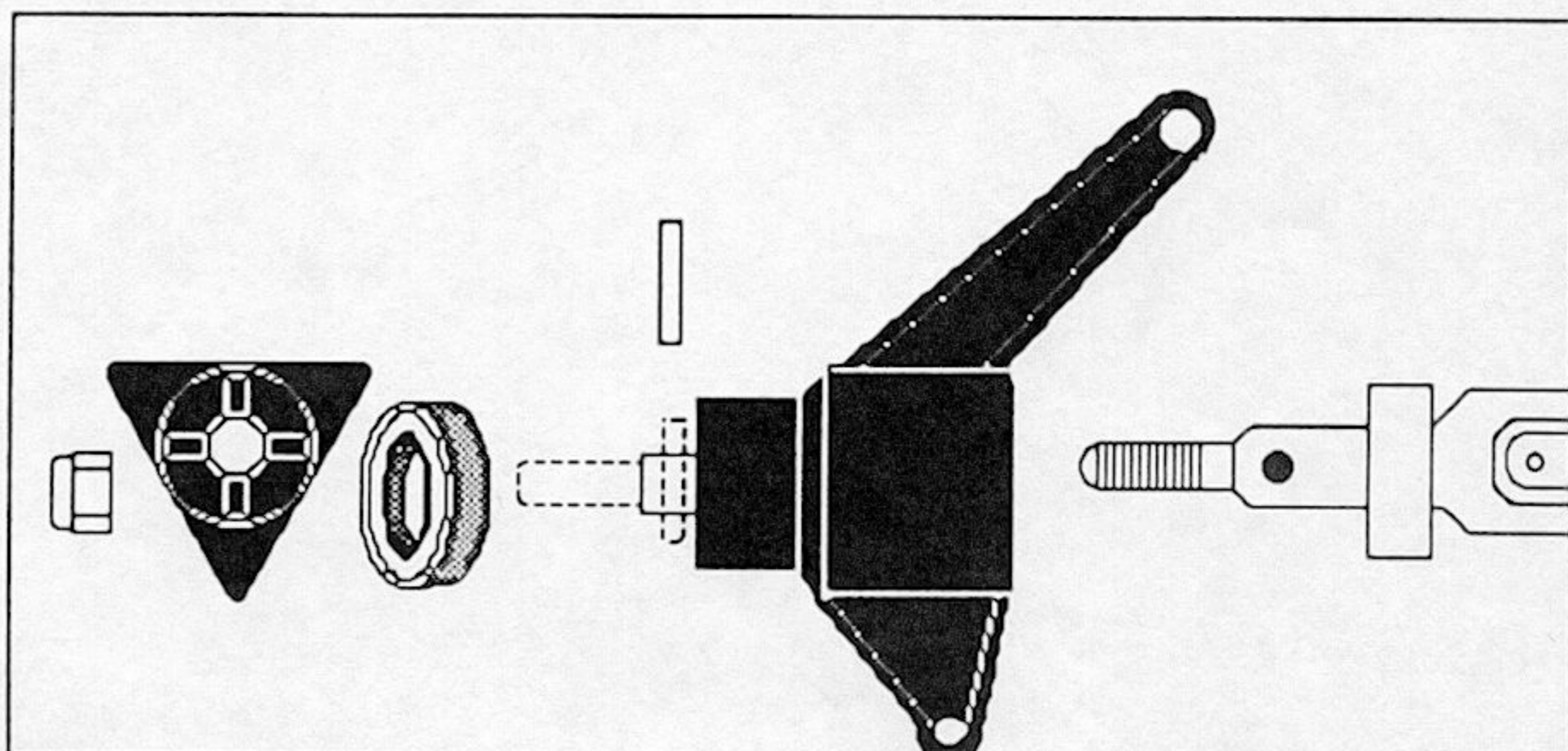
La bague d'arrêt en aluminium (Ø 8mm ext, Ø 4mm int) peut maintenant être fixée par une vis BTR sans tête (No 6 BA x 1/8") sur le méplat de l'axe de transmission apparaissant sur le côté gauche de l'axe (coté opposé à la platine moteur). Ajuster cette bague de sorte que l'axe de transmission conserve 2/10 mm de jeu latéral.

Le pignon en nylon peut maintenant être pris du kit simple vitesse. Vérifier qu'aucune bavure ne subsiste. Il sera astucieux de chanfreiner le grand trou central pour faciliter sa mise en place sur le support de couronne. La partie évidée de la couronne sera maintenant placée contre le support de couronne en insérant les 3 tétons moulés dans les trous du support de couronne. Utiliser un grand circlip (6/47) pour maintenir la couronne en l'insérant dans la gorge du support.

SUSPENSION ARRIERE

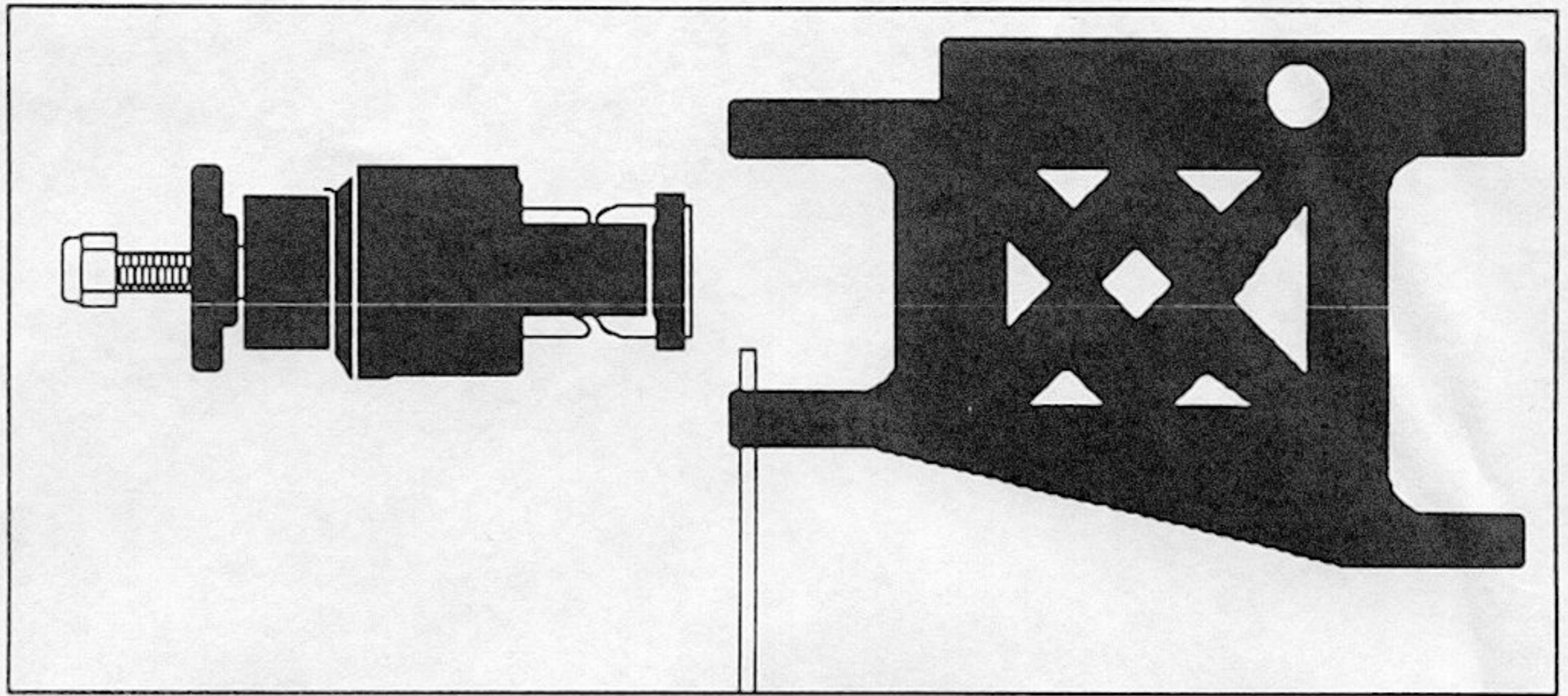
- 2/66 Moulage suspension arriere
- 6/15 Kit Vis parker
- 6/14 Kit roulements
- 2/16A Cardans homocinétiques
- 1/14 Kit suppl."A"
- 2/64 Moulage support amortisseur avant

Placer un roulement par l'extérieur de la fusée (là où le diamètre extérieur est le plus petit), mettre un autre roulement sur l'axe de roue et le

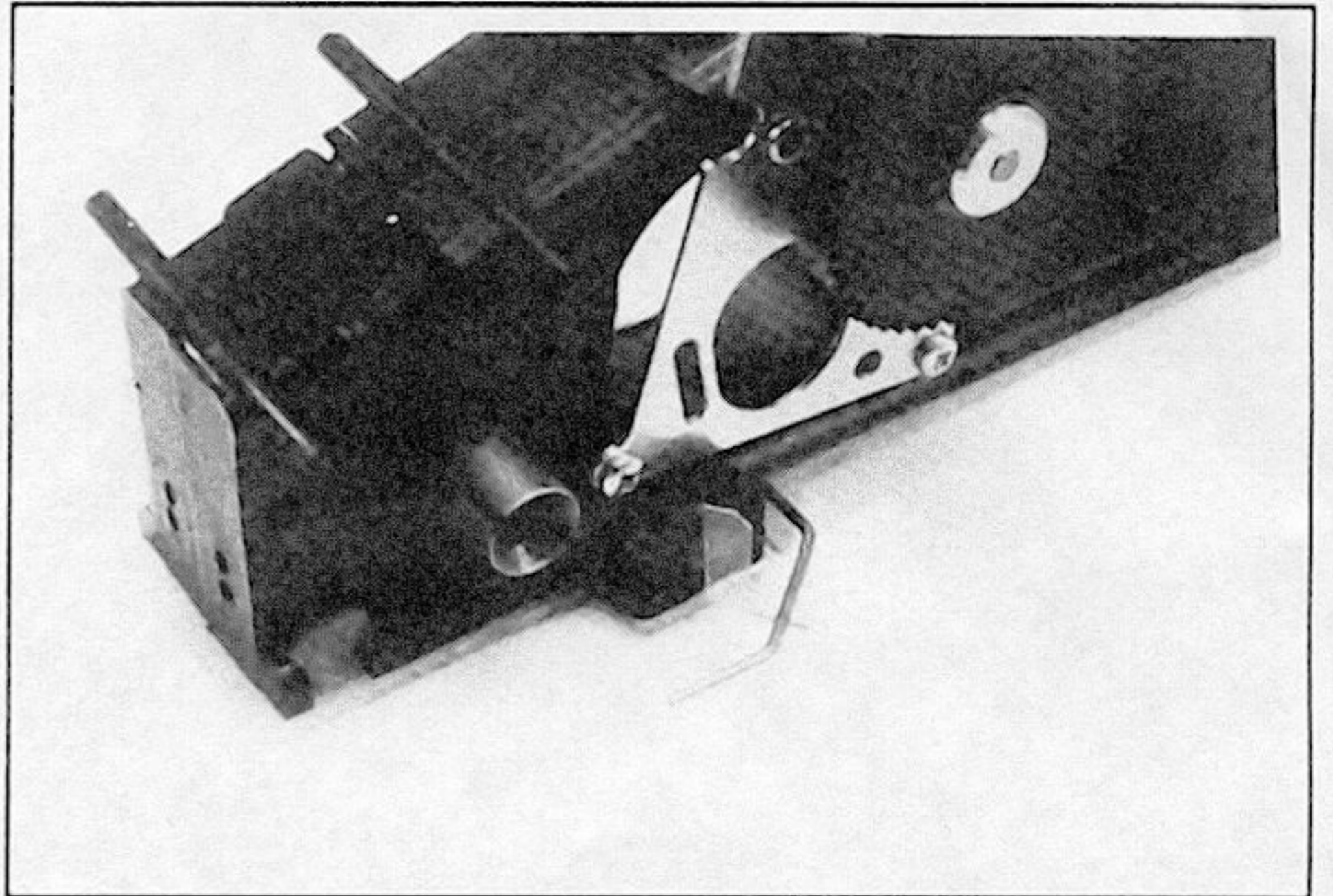


pousser à fond jusqu'à venir en contact contre la partie de grand diamètre, puis présenter cet axe à l'intérieur de la fusée de roue en engageant l'extrémité filetée dans le roulement déjà en place. Presser l'axe à fond. Vérifier ensuite que le roulement extérieur est complètement enfoncé dans la fusée de roue. Prendre une goupille d'entraînement (6/39) (Ø 2mm, L:11,8mm) dans le kit Supplémentaire "A" (1/14) que l'on placera dans le trou de l'axe de roue qui apparait devant le roulement extérieur. Cette goupille s'engage facilement au début mais nécessite une pince pour la passer complètement à travers l'axe. La centrage se sorte qu'une longueur égale dépasse de chaque côté de l'axe de roue.

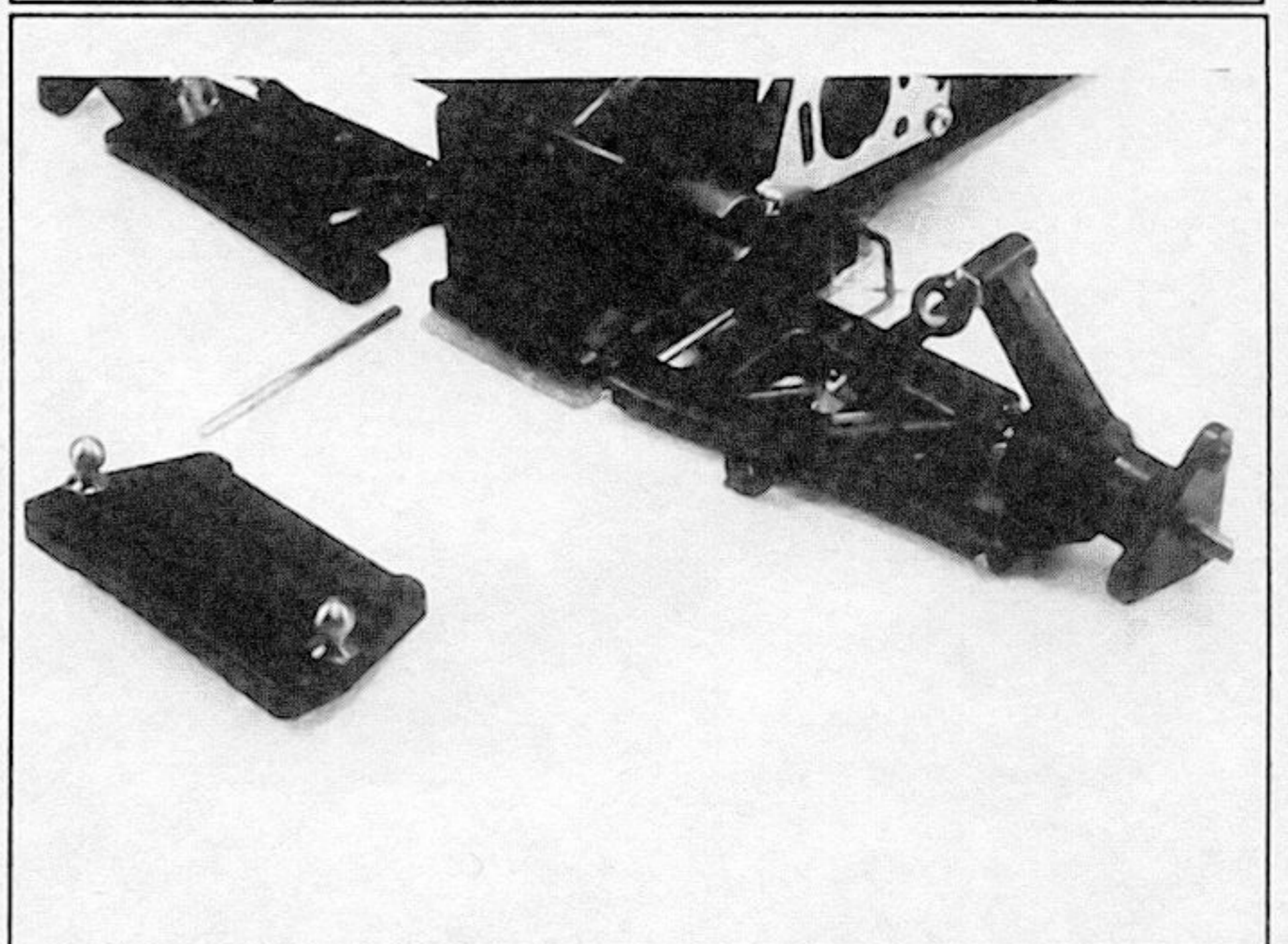
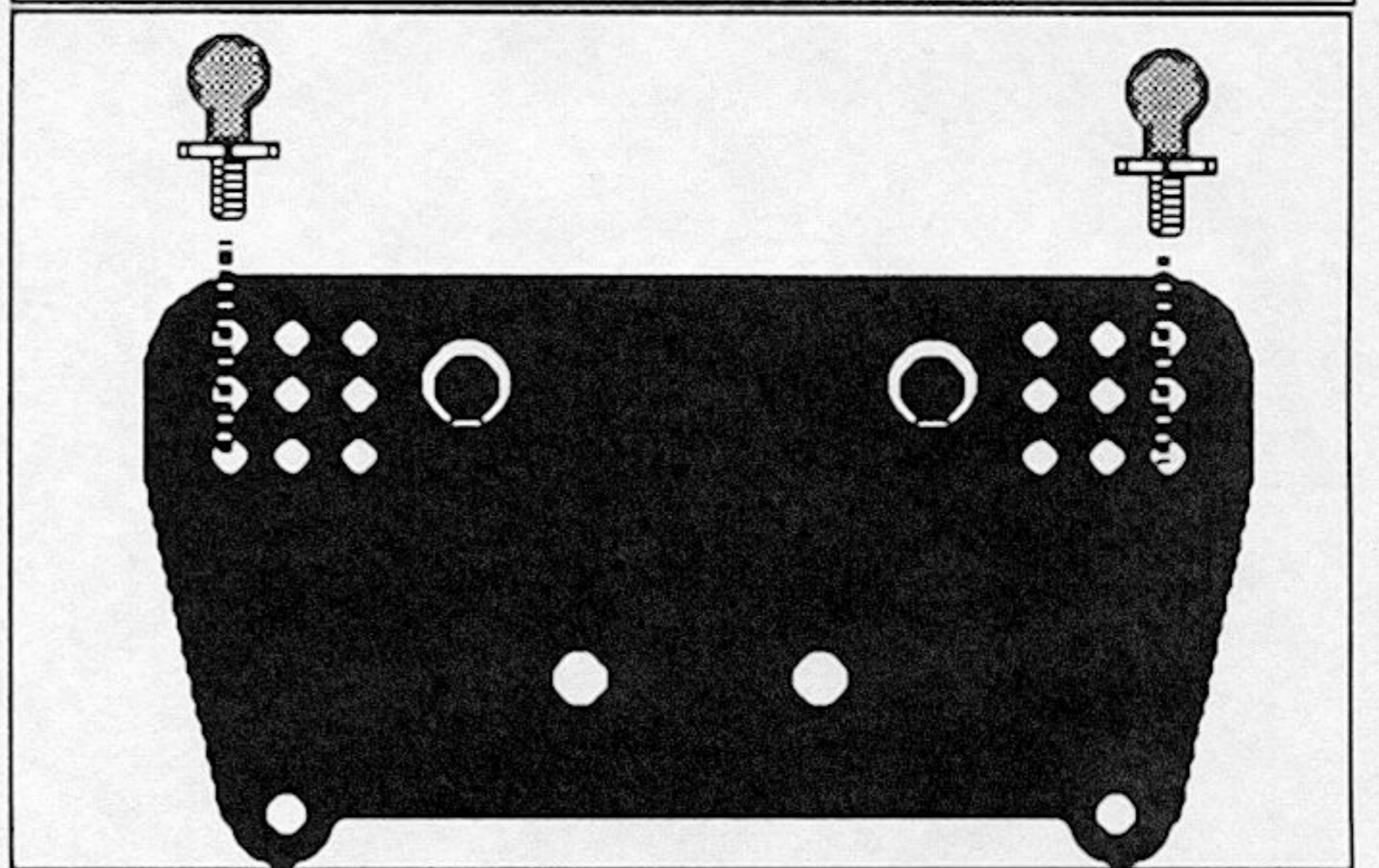
Solidariser les triangles inférieurs arrières les porte roues au moyen des axes (29,5mm)(2/23M). L'axe doit être libre au niveau du triangle mais dur au niveau du porte roue.



Fixer le bloque support triangle sur le chassis époxy au moyen de deux vis 4*5/16 de telle manière que l'axe soit en position haute. Contrôler que le bloque est bien contre le moulage après serrage des vis.



Prendre la cloison arrière dans le kit moulage support amortisseur et dans le kit suppl. "A" 2 boules filetés(2/31) et 2 axes de triangle(2/23). Visser les deux boules dans la cloison (trou inférieur le plus externe). Placer les axes de triangle en contrôlant leur bonne rotation. L'ensemble triangle/porte roue étant en place, fixer la cloison arrière au moyen de deux vis 4*1/2. Les axes faisant office de triangle supérieur sont alors mis en place. Contrôler que la suspension est bien libre.



CHASSIS,PARECHOC AVANT,BARRE ANTIROULIS

- 4/10 Kit Pare choc et renvoi
- 1/14 Kit Supplémentaire "A"
- 6/15 Kit Vis parker
- 1/23`chassis epoxy
- 4/28 Baignoire

Percer douze trous de 3mm dans la baignoire lexan aux emplacements reperés.Ces trous permettront le passage des vis de fixations du chassis epoxy sur le moulage.Découper la baignoire en prévoyant les passages de la barre antiroulis arrière,des tiges de direction,et du moulage de chassis.Vérifier le bon positionnement des trous.

Poser le moulage de chassis à l'envers sur votre table de travail. Prendre dans le kit Supplémentaire "A" (1/10A), une des 2 barres anti-roulis (corde à piano en "U" de Ø 1,6mm). Placer la barre anti-roulis dans la gorge transversale du moulage de chassis se trouvant juste devant les triangles inférieurs arrières.

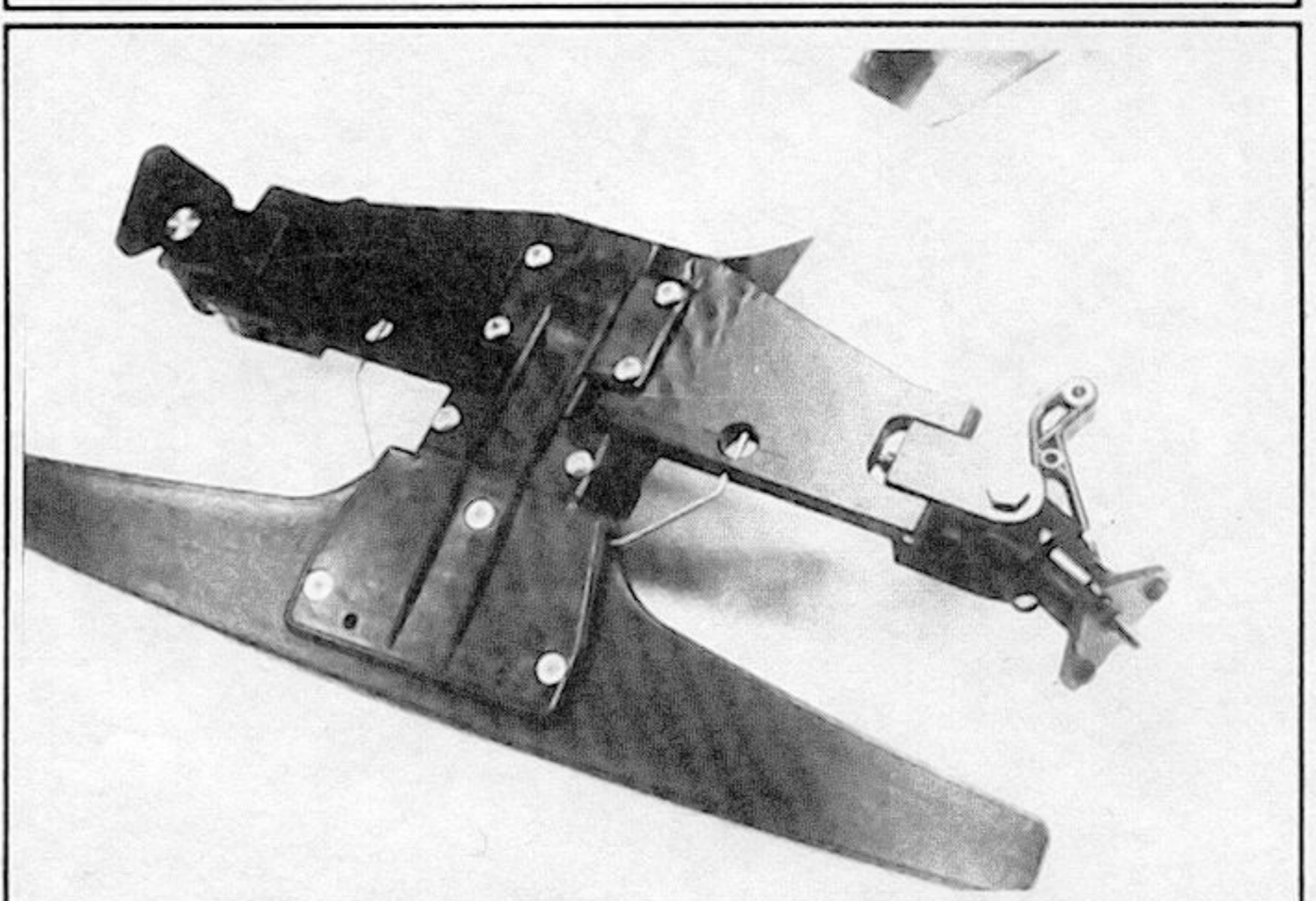
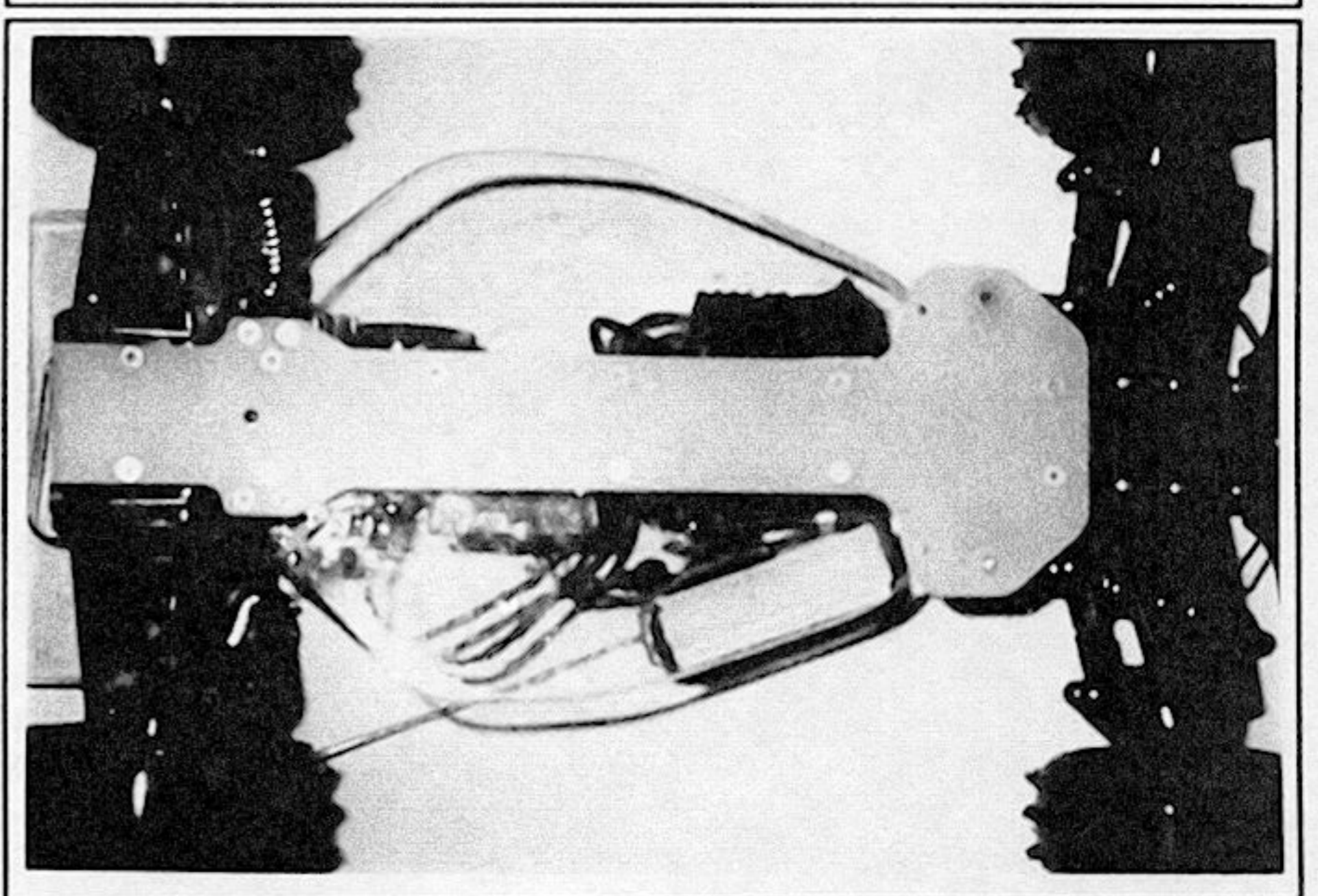
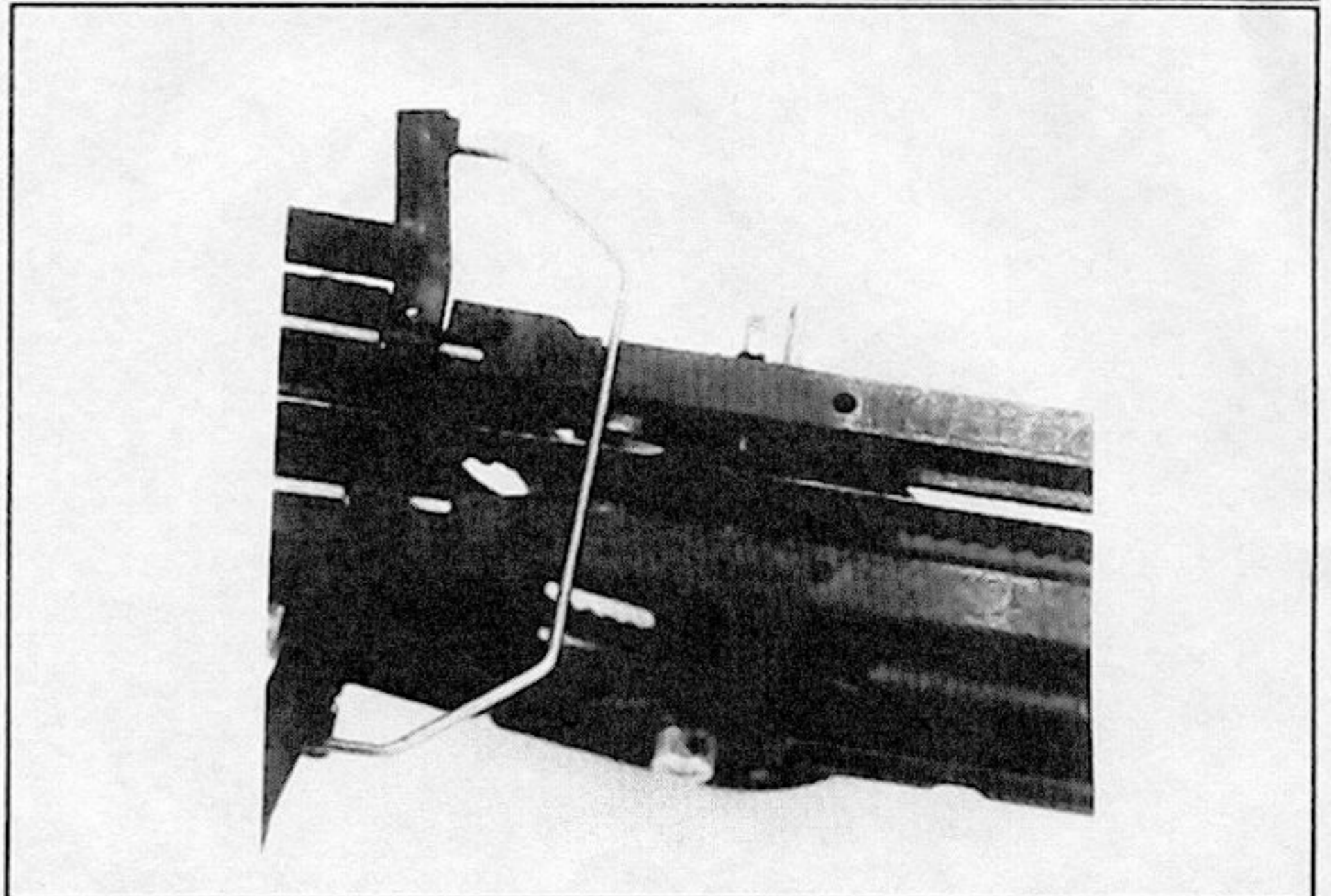
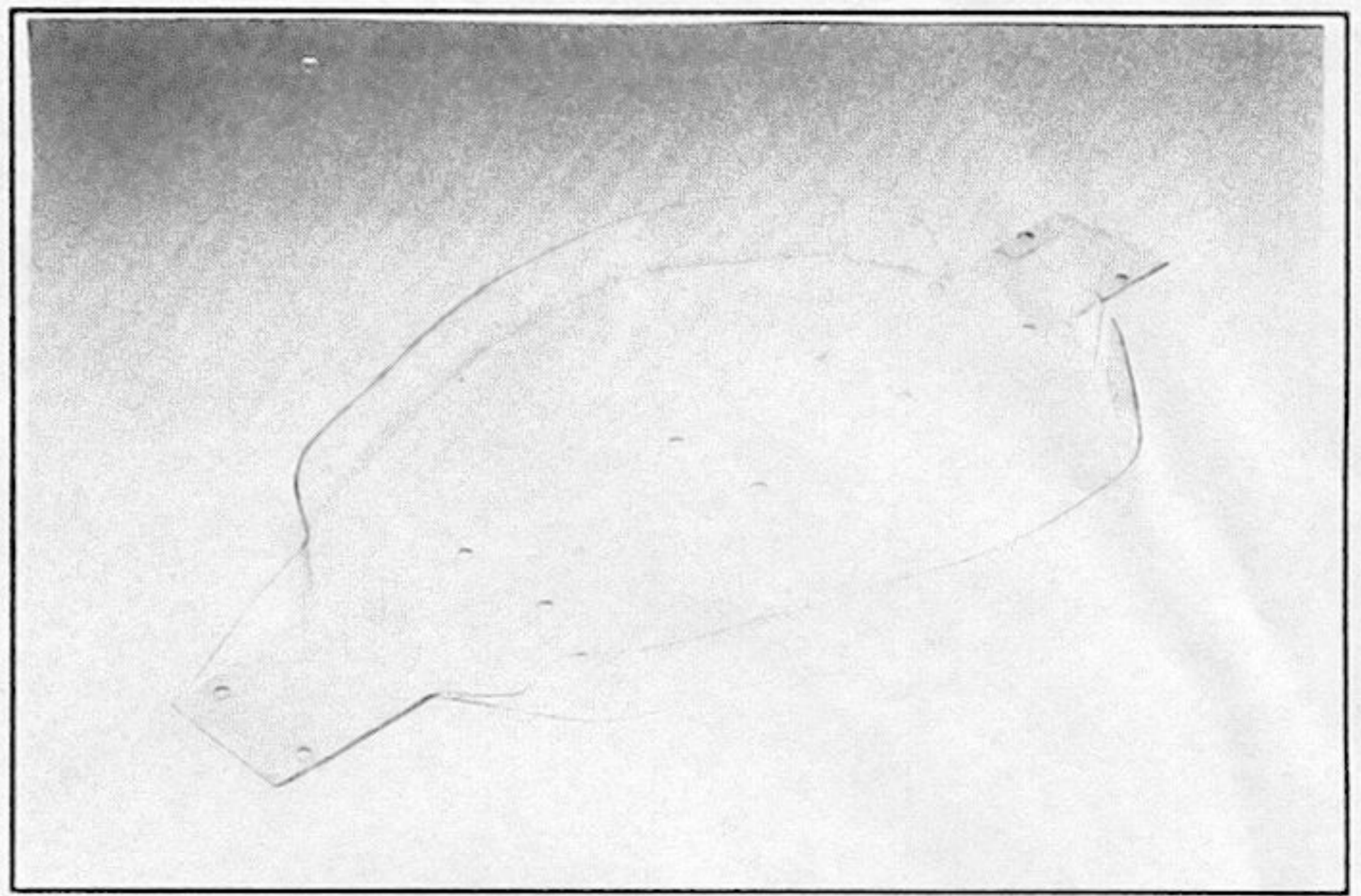
Positionner la baignoire lexan puis placer la platine de chassis en époxy sur le moulage de chassis en n'oubliant pas que les fraisages pour les têtes de vis doivent être visibles. Maintenant serrer les 12 vis parker (No 4 x 5/16") têtes fraisées qui fixent la platine au moulage de chassis. En partant du centre et en allant vers les extrémités, serrer sans excès ces vis qui ne reçoivent qu'un faible couple de serrage. Un serrage trop important détériorerait le filetage dans le nylon du chassis.

Récupérer les deux ensembles suspension avant et les mettre en place au moyen des axes adéquates(2/23) sans oublier les inserts en mousse qui se trouveront comprimés par les triangles .

Le support de pare choc en "V" peut maintenant être dégrappé et ébavuré du kit Pare choc et renvoi (4/10) et fixé à la face antérieure avant du moulage de chassis en utilisant 6 vis têtes rondes parker (No 4 x 3/8")

Dégrapper le pare choc avant du kit Pare choc et renvoi (4/10) et prendre l'autre barre anti-roulis dans le kit Supplémentaire "A" (1/10A). Si nécessaire, chanfreiner à l'aide d'un cutter les extrémités de la gorge située dans le pare choc afin d'avoir une libre rotation de la barre anti-roulis.

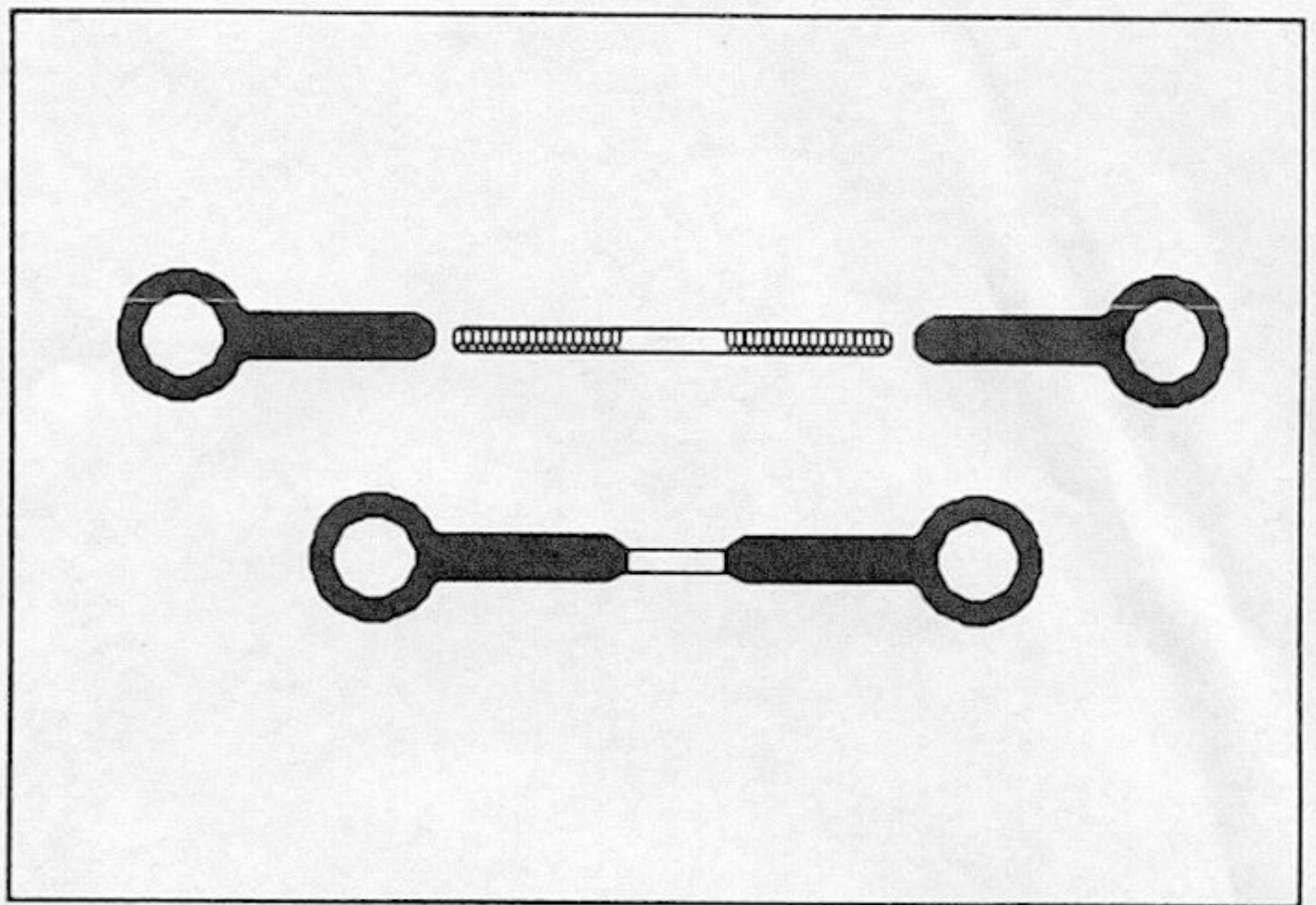
Mettre en place la barre anti-roulis avant dans la gorge et fixer le pare choc sur son support à l'aide des 3 vis parker têtes fraisées (No 4 x 5/16").



BIELLETTES DE DIRECTION AVANT-ARRIERE & TRINGLERIE & SAUVE SERVO

- 1/14 Kit Supplémentaire "A"
- 2/65 Kit Moulage de suspension
- 4/10 Kit Pare choc et renvoi
- 6/16 Kit Visserie

Prendre dans le kit Supplémentaire "A" (1/14), les 2 axes courts de Ø 3mm filetés aux 2 extrémités. Ce sont les tiges de direction avant et il faut leur visser une biellette de direction sur chaque extrémité .



Prendre les 2 moulages de sauve servo sur le kit Pare choc et renvoi (4/10), le guide en aluminium de sauve servo (Ø 5,6mm, L=24,5mm) dans le kit Supplémentaire "B" (1/10B) avec le ressort (Ø 10mm, L=10mm), ainsi que la molette en aluminium.

Effectuer l'assemblage des pièces comme indiqué sur la photo.

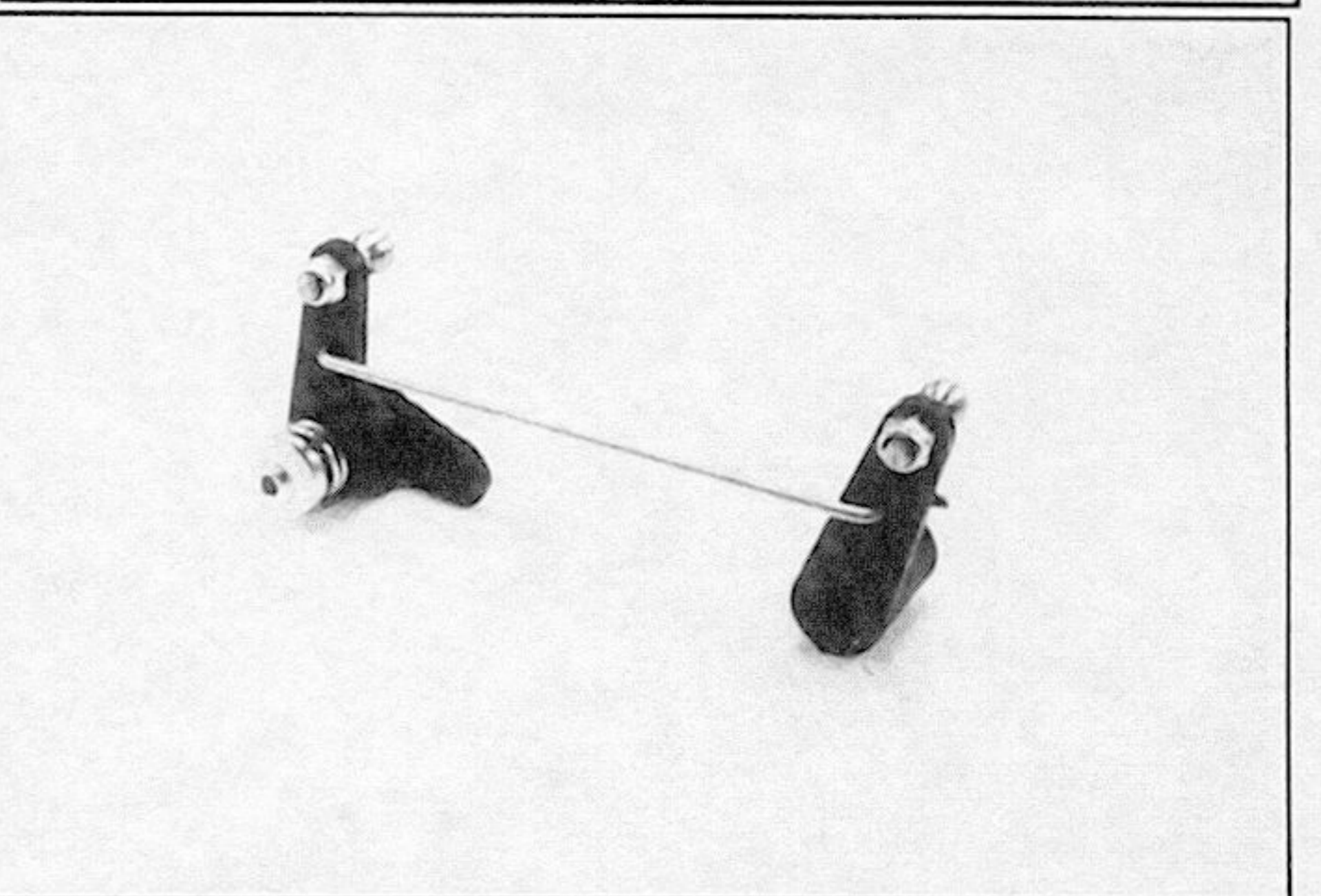
Prendre le renvoi de direction dans le kit Pare-choc et renvoi (4/10) et son axe en acier (Ø 4mm, L=17mm) dans le kit Supplémentaire "A" (1/14)

Prendre les 2 billes de pivot de longueur 16mm dans le kit Supplémentaire "A" (1/14) et les fixer dans les trous des renvois et du sauve servo de direction à l'aide des 2 écrous nylstop M4 du kit Visserie (6/12) (photo)

Prendre dans le kit Supplémentaire "A" (1/14) la corde à piano de Ø 1,6mm pliée aux 2 extrémités et vérifier qu'elle s'engage bien dans les petits trous du renvoi et du sauve servo. Si nécessaire, agrandir légèrement chaque trou en perçant avec un foret de Ø1,7mm ou plus simplement en engageant la corde à piano et en forçant un peu les trous en donnant un mouvement circulaire à la corde à piano pour écraser légèrement le nylon.

Enfiler alors cette corde à piano de liaison dans le petit trou du renvoi .

L'axe de pivot en acier du renvoi de direction (2/57) peu maintenant être passé dans le trou de ce renvoi et fixé au châssis par la vis M3 x 8mm tête fraisée. Assurer le maintien du renvoi sur son axe par le "E" clip (Ø 6mm ext) qui se logera dans la gorge de l'axe en acier.

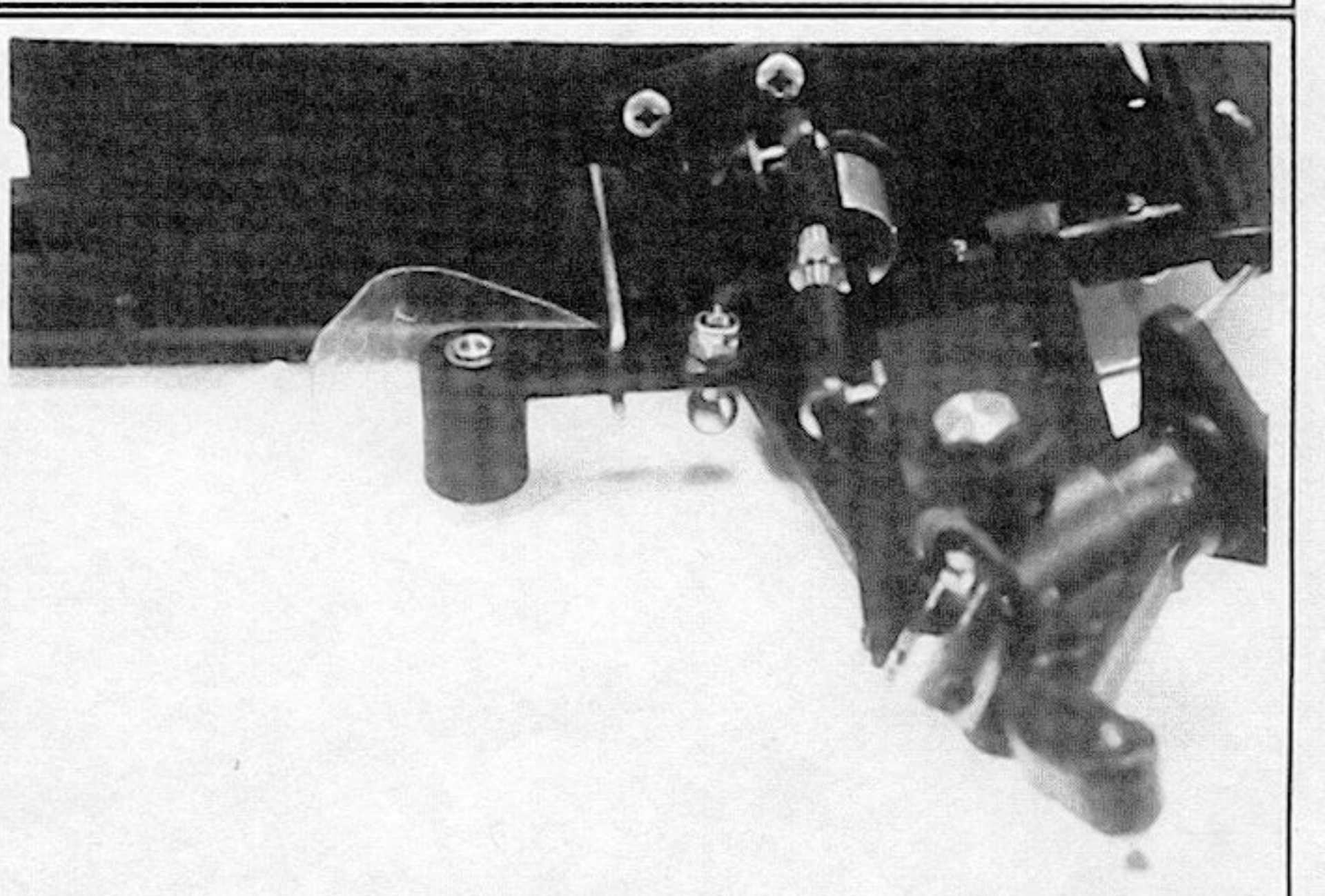


Le sauve servo pourra maintenant être mis en place avec la barre de liaison. Passer la vis de 3mm X 30mm à travers le châssis, vissez et serrez l'écrou fin de 3mm, et enfilez sur cette vis le sauve servo. Prendre un écrou nylstop de 3mm (6/31), dans le kit Visserie (6/16), et assurez le maintien du sauve servo sur la vis de 3mm. Veillez à ce que le sauve servo pivote librement autour de la vis avec un minimum de jeu en haut et en bas.

Une des biellettes courtes peut maintenant être fixée sur le sauve servo et l'autre sur l'équerre de renvoi.

Les biellettes arrière peuvent maintenant être mises en place. Visser 2 boules filetés de 16mm de long à l'arrière du châssis dans les trous les plus bas, puis emmancher une extrémité des biellettes longues sur chaque boule.

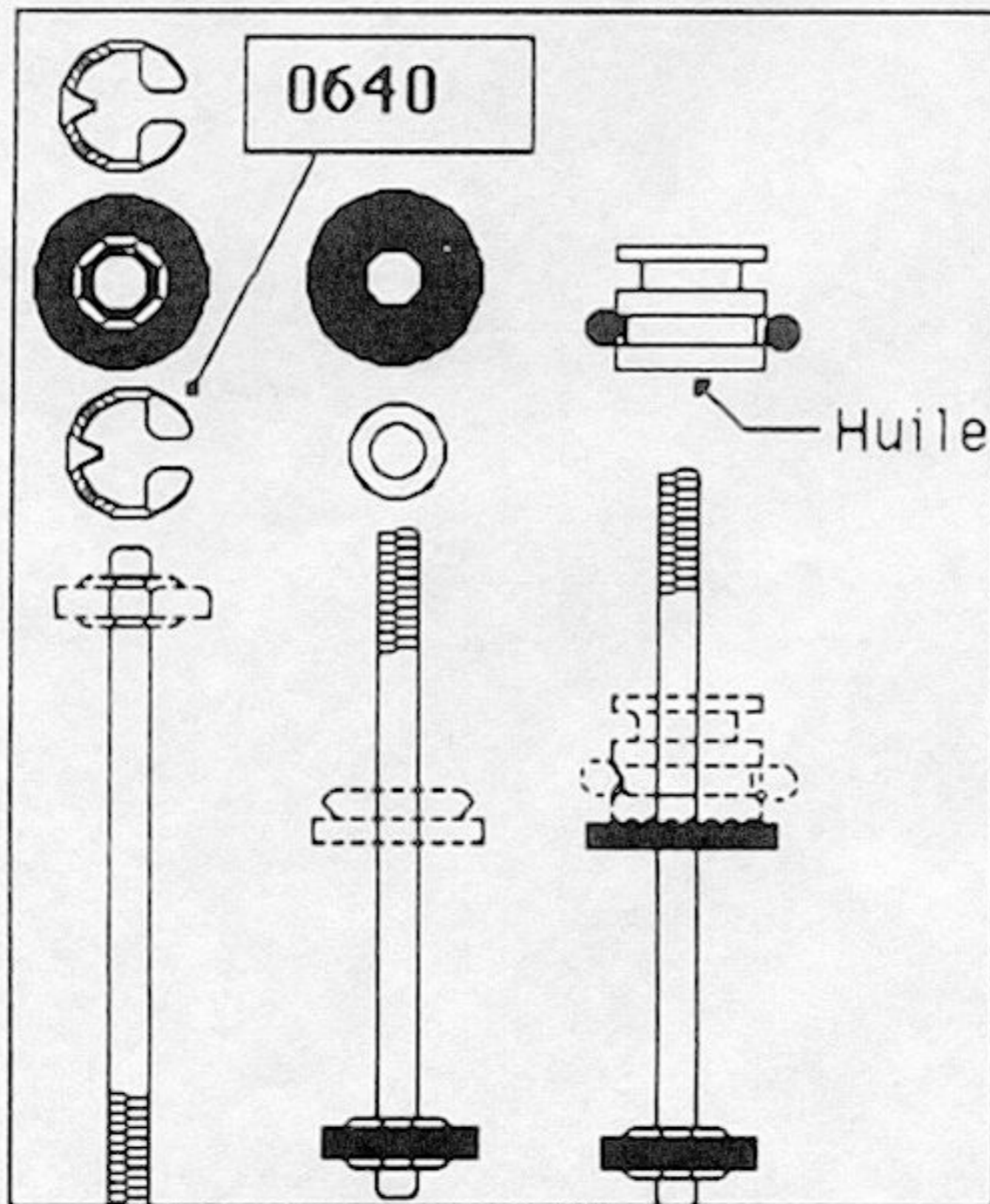
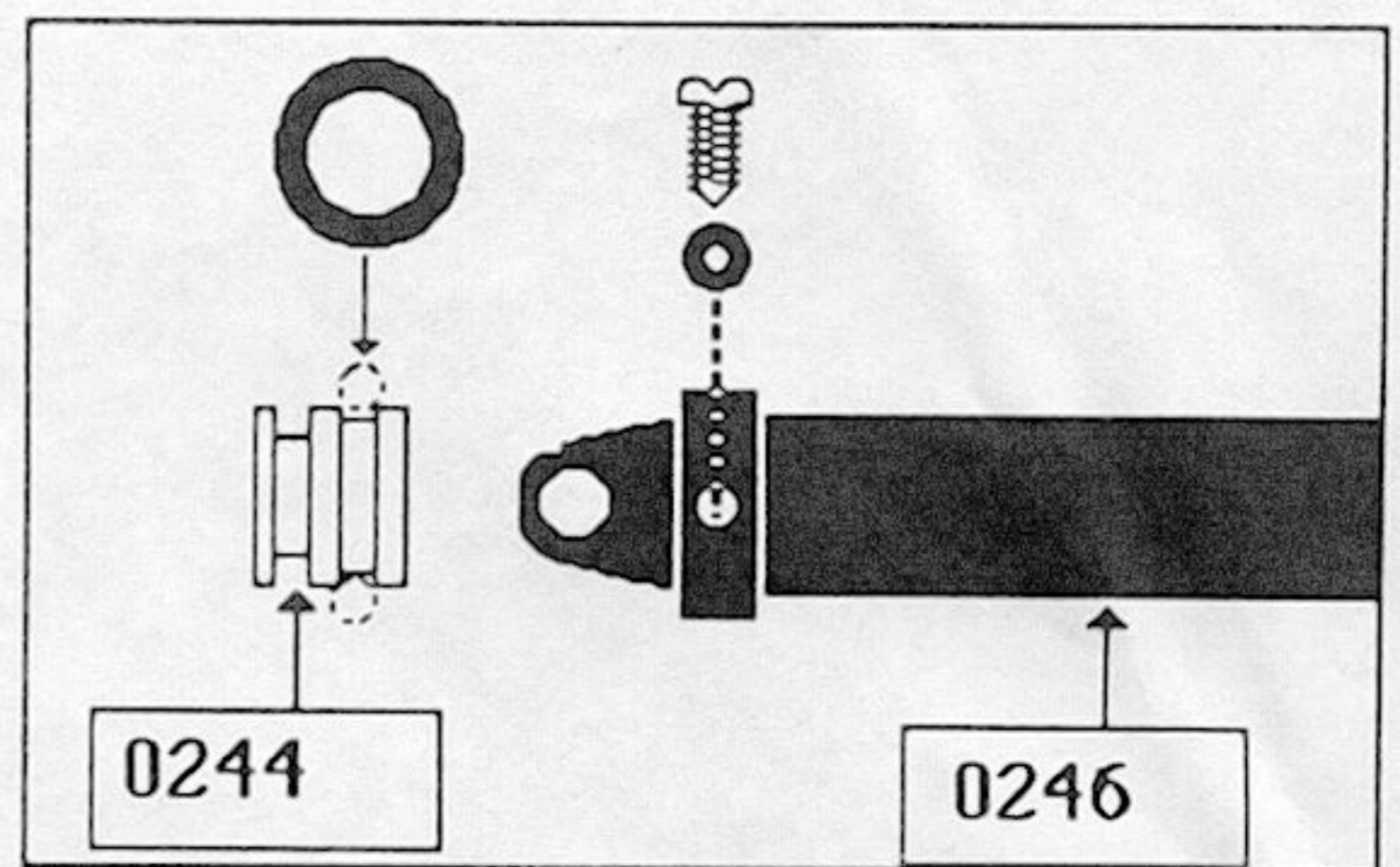
Si les chapes en plastique sont un peu fermes sur les boules, alors pincer la chape sur son diamètre avec une paire de pince. Ajuster ainsi la libre rotation de la chape sur la boule sans jeu excessif.



AMORTISSEURS

- 2/13 Kit Amortisseurs avants (courts)
- 2/14 Kit Amortisseurs arrières (longs)
- (2 x corps - 2 x axes - 2 x bouchons - 1 x ensemble moulage - 4 axes - 2 x petits joints toriques noirs
- 4 x vis parker No 2 x 1/4 - 2 x joints toriques blancs - 4 x circlip - 2 x grands joints toriques noirs)

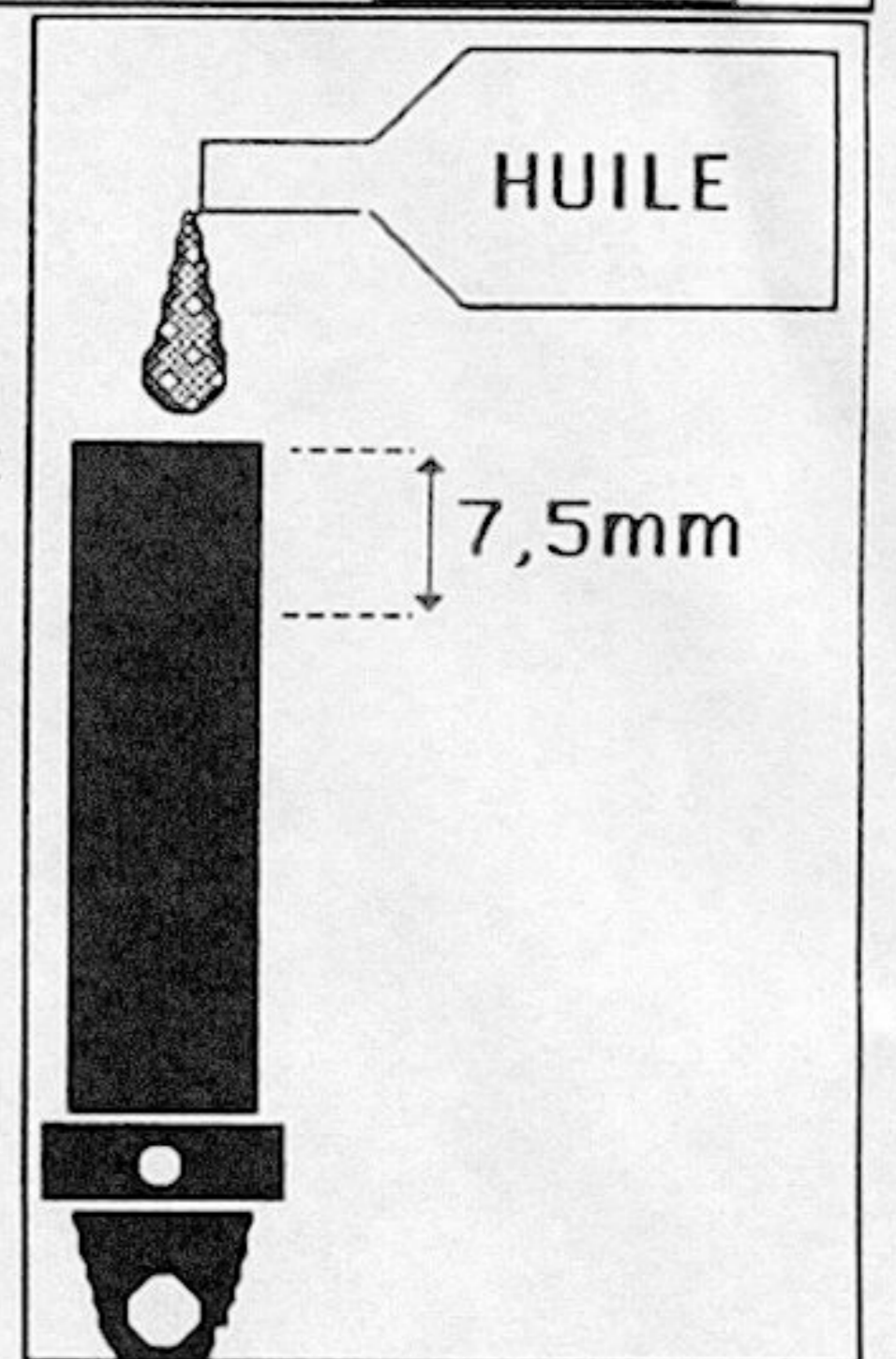
Retirer tous les composants de la grappe de moulage.
Les pistons d'amortisseurs (qui comportent 2 petits trous), doivent être ébavurer soigneusement (voir photo). Il est bon de faire un petit



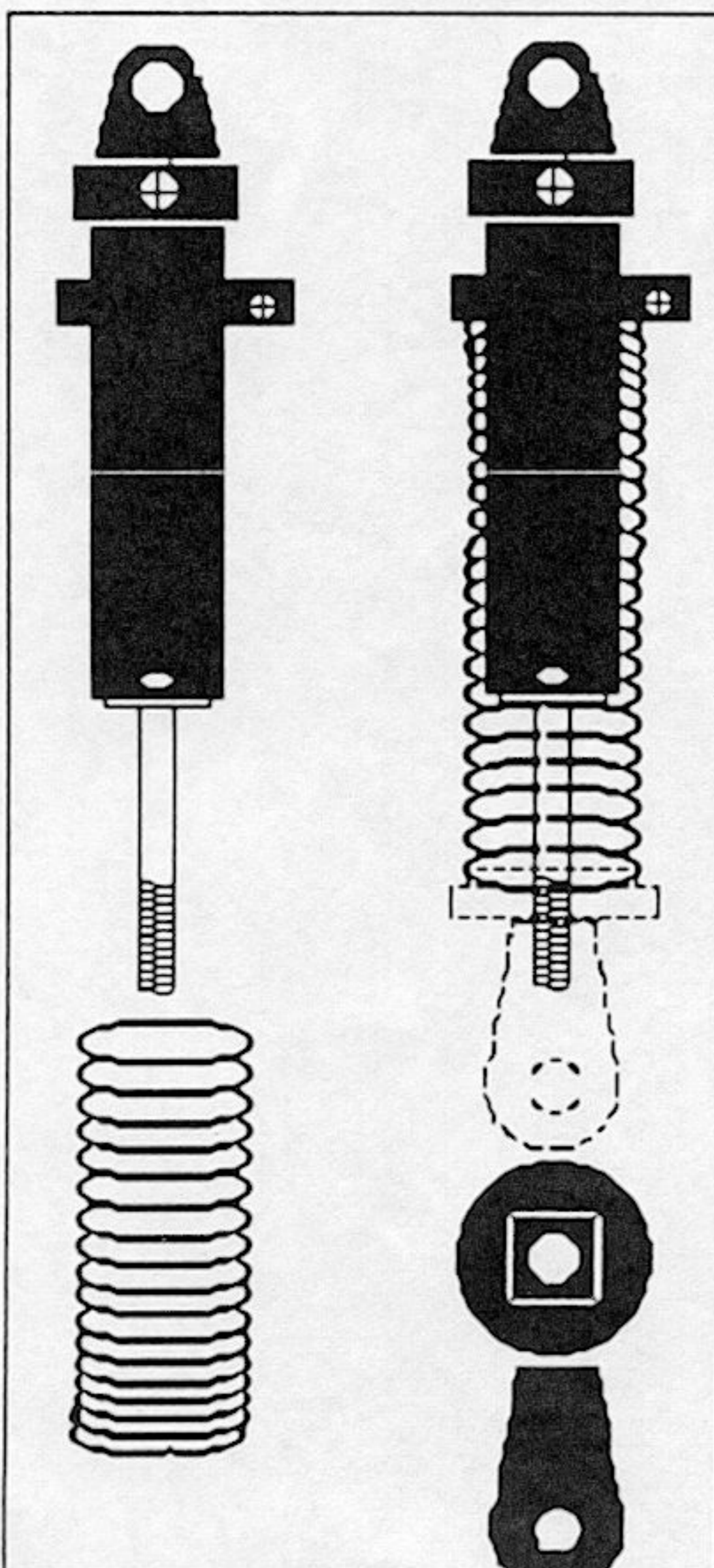
chanfrein sur l'angle extérieur du piston. Ce sera plus aisé lorsque le piston sera fixé sur l'axe.

Mettre en place un circlip dans une des fentes de l'axe, puis emmancher le piston en le fixant par un second circlip dans la deuxième fente. Prendre le bouchon en aluminium, et placer le grand joint torique noir dans la gorge la plus profonde qui est située du côté où se trouve le trou de 6mm.

Ce joint réalise l'étanchéité entre le bouchon et le corps de l'amortisseur. Maintenant, fixer un petit joint noir sur une des vis parker No 2 x 1/4. qui sera placée sur le grand diamètre à l'extrémité du corps de l'amortisseur et agira comme une vis de purge.



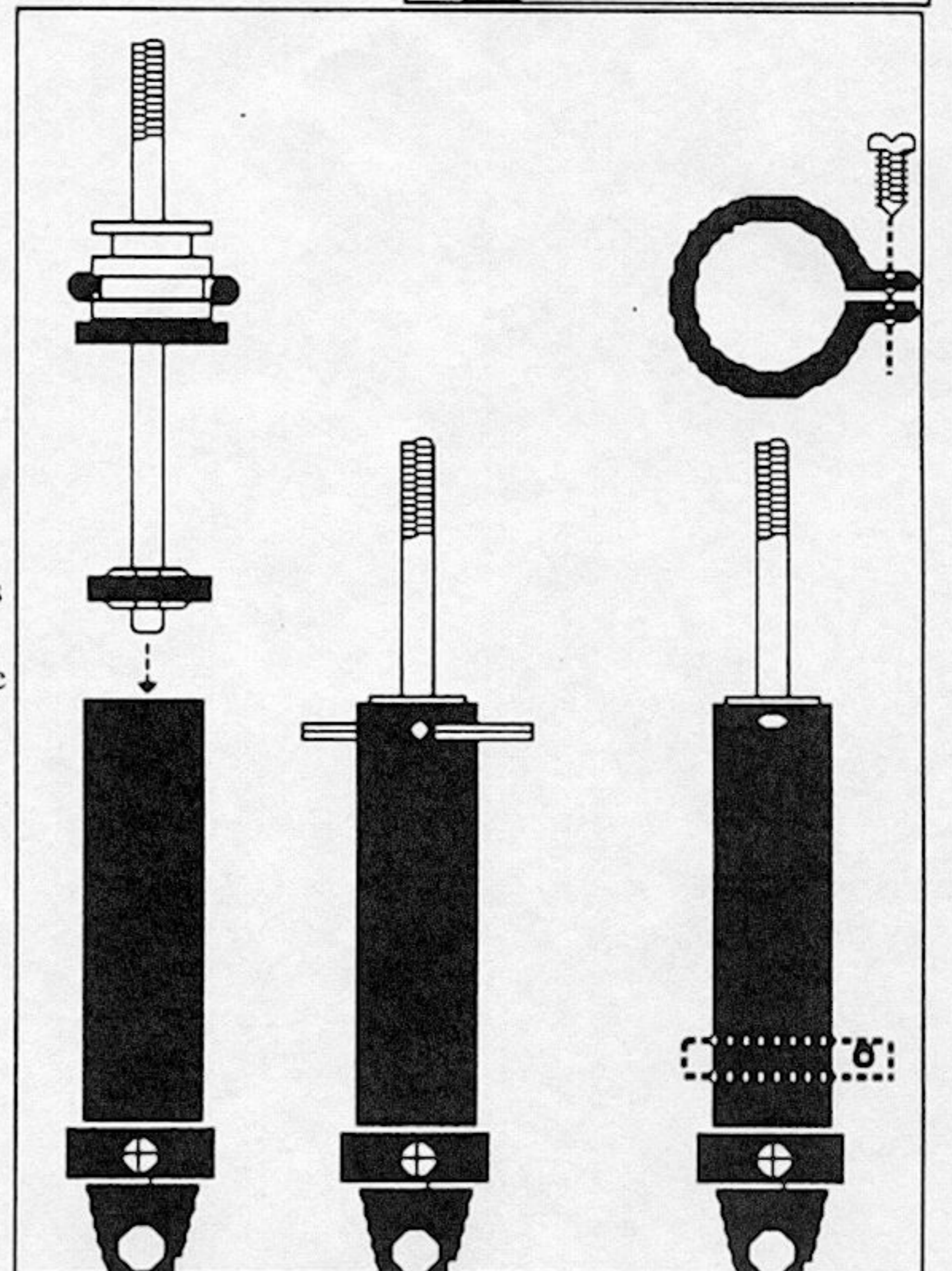
Prendre une rondelle en plastique et la placer sur l'axe de l'amortisseur, et



après lubrification à l'huile mettre un joint blanc sur l'axe.

Lubrifier le trou de 6mm du bouchon et le placer sur l'axe. Pousser doucement le joint silicone blanc dans le fond du bouchon. Durant l'opération suivante vous risquez de faire couler de l'huile, aussi il est souhaitable de mettre un papier absorbant sur votre table de travail pour la protéger. Vous aurez également besoin d'un essui-main.

Tout en maintenant le corps de l'amortisseur vertical, remplissez le avec l'huile que vous avez choisi (voir plus bas), jusqu'à 7,5mm du bord supérieur. Il y a un petit épaulement à l'intérieur juste à cet endroit.



Enfoncer doucement l'axe de l'amortisseur, (piston en premier), dans l'huile en essayant de ne pas emprisonner de bulles d'air. Vous pousserez le bouchon dans le corps de l'amortisseur jusqu'à ce que le joint torique soit engagé dans le trou.

Maintenant, enfoncez l'axe aussi loin que vous le pouvez dans le corps. L'huile ressortira par les 4 trous situés sur le côté de l'amortisseur. Le bouchon peut maintenant être enfoncé entièrement, cela aura pour effet de faire remonter l'axe à cause de la compression de l'huile. Si vous ne pouvez entrer entièrement le bouchon, il est nécessaire de dévisser la vis de purge d'un ou deux tours, pour laisser un peu d'huile s'échapper.

Lorsque le bouchon est au ras du corps de l'amortisseur, enfoncez 2 goupilles dans les trous prévus afin de bloquer le bouchon.

NOTA : Il est plus facile de mettre une goupille de chaque côté.

Maintenant, tenir l'amortisseur verticalement avec la vis de purge en haut, ce qui permettra à l'air emprisonné de remonter vers la vis de purge. Après environ 5 minutes, desserrer la vis de purge (en tenant toujours l'amortisseur verticalement), et appuyer sur l'axe de piston vers le haut dans l'amortisseur, un peu d'huile ressortira par la vis de purge.

Maintenant resserrer la vis de purge.

Répéter cette opération pour les 3 autres amortisseurs. La partie hydraulique est maintenant terminée et vous êtes prêt à monter les ressorts.

=====>HUILE:

Pour les pistes peu tourmentées ou en intérieur nous vous recommandons l'huile 3 en 1.

Pour les pistes en extérieur, température comprise entre 17 et 25 degrés l'huile ST 90 pour boîte.

Le prix très bas des amortisseurs a été particulièrement étudié afin de vous permettre la possession de plusieurs jeux d'amortisseurs prêt à l'emploi, chacun étant adapté à un type de terrain.

Après une longue période d'utilisation nous vous recommandons de changer les joints des amortisseurs et un kit Premier Secours est disponible, Kit (2/15), comprenant, les joints, le bouchon, et les goupilles.

SUPPORTS AMORTISSEUR

- 2/64 Moulage support amortisseur
- 2/66 Moulage suspension arrière
- 6/15 Kit visserie
- 4/11 Kit support aileron

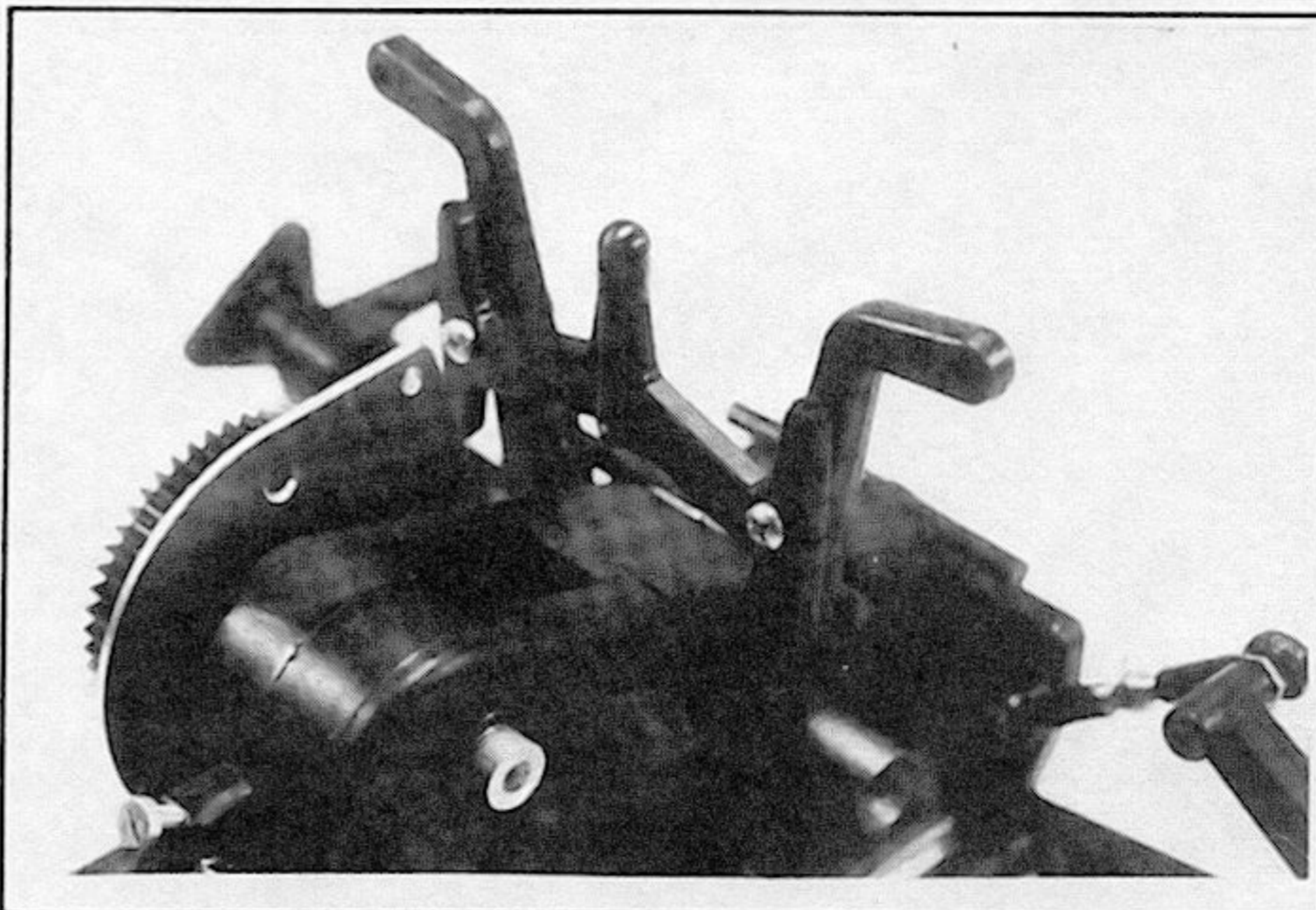
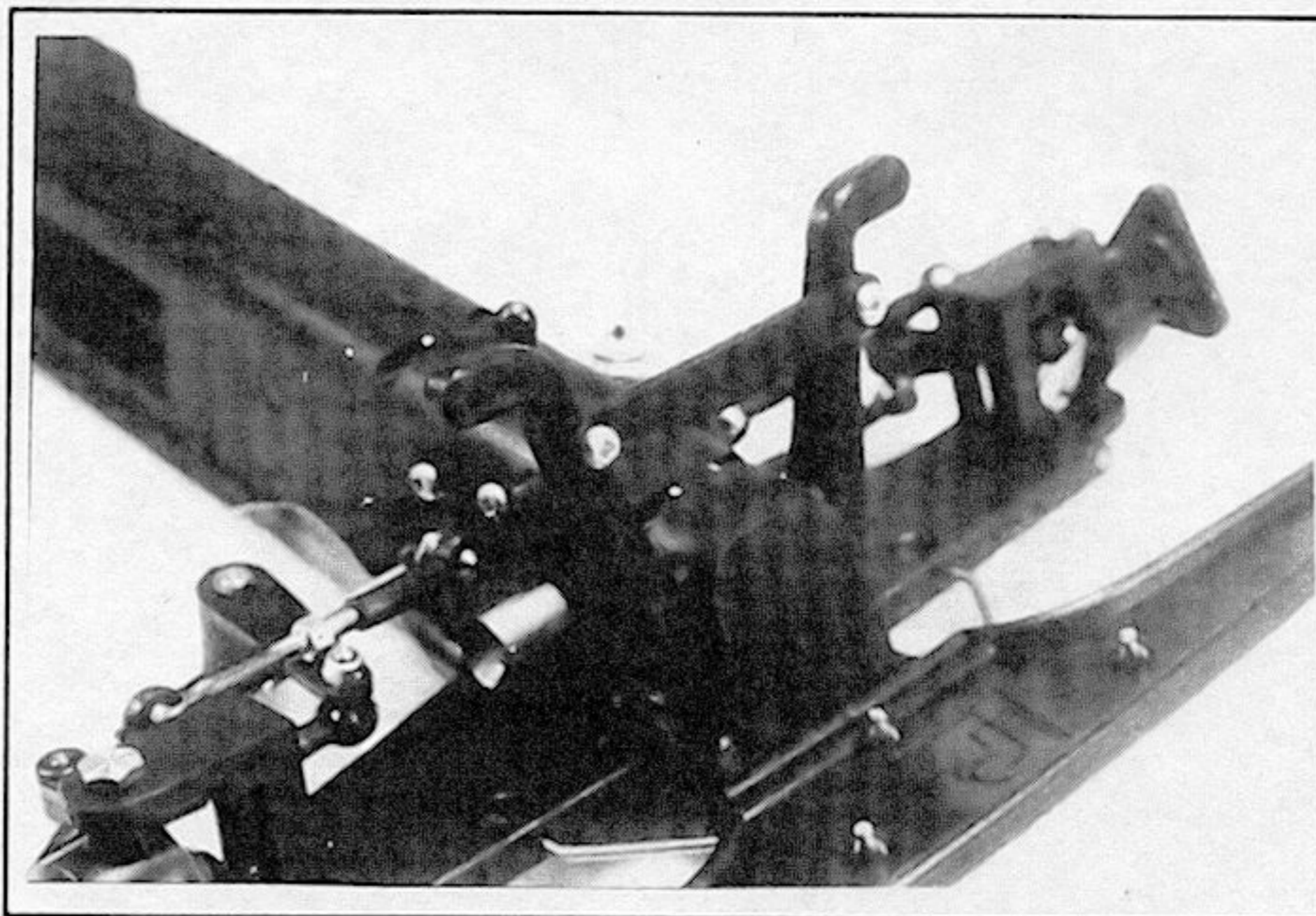
Retirer les supports d'amortisseurs, 2 courts (avant) et 2 longs (arrière), des grappes de moulage (2/64), et le support de carrosserie arrière de la grappe de moulage(4/11)

Fixer les supports amortisseurs courts (avant), sur la partie plate de chaque côté, et à l'avant du moulage de châssis avec des vis Parker No 4 x 1/4 "

Vous remarquerez que les supports peuvent être fixés dans 2 positions, une haute et une basse, mais pour commencer nous vous suggérons d'utiliser la position haute pour l'avant. Le renfort vient solidariser les deux supports.

Les supports les plus longs sont fixés sur le moulage de châssis juste devant les triangles supérieurs arrière. Utiliser à nouveau 4 vis Parker No 4 x 1/4 mais cette fois utiliser la position basse pour la fixation.

Le support carrosserie/aileron est fixé devant, sur les 2 supports amortisseurs arrière à l'aide de 2 vis Parker 3/8.

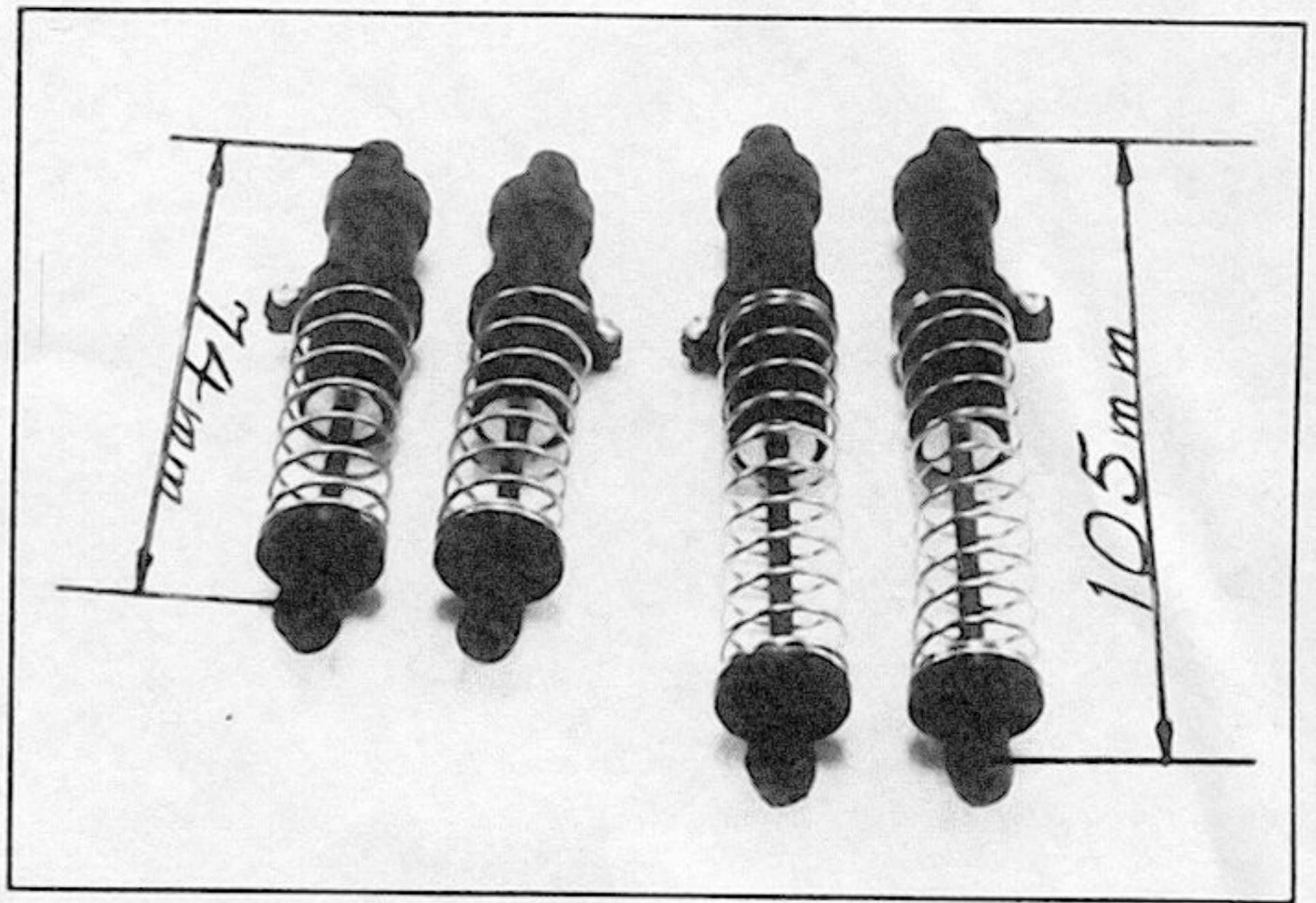


FIXATION DES AMORTISSEURS

- 2/12 Kit Moulages supports amortisseurs
- 1/14 Kit suppl. "A"
- 2/13 Kit amortisseurs avant
- 2/14 Kit amortisseurs arrières

Prendre les 2 amortisseurs longs (arrière) et fixer la bride de ressort avec des vis No 2 x 1/4. Assurez vous d'avoir réalisé un amortisseur gauche et un droit, voir photo.

Maintenant prendre les 2 ressorts longs dans le kit Supplémentaire "A" (1/14) et les placer autour du corps des amortisseurs. La rondelle de retenue des ressorts peut être emmanché sur l'axe avec la face ayant le trou carré dirigée à l'opposé de l'amortisseur. Pousser la rondelle et le ressort le long de l'axe, et en prenant soin de ne pas l'abimer, tenir



l'axe avec une paire de pinces. L'embout peut alors être vissé à l'extrémité de l'axe jusqu'à ce que la partie filetée soit entièrement dans l'embout.

Répéter cette opération pour les 2 amortisseurs courts (avant) , mais cette fois utiliser les ressorts courts du kit Supplémentaire "A" (1/14)

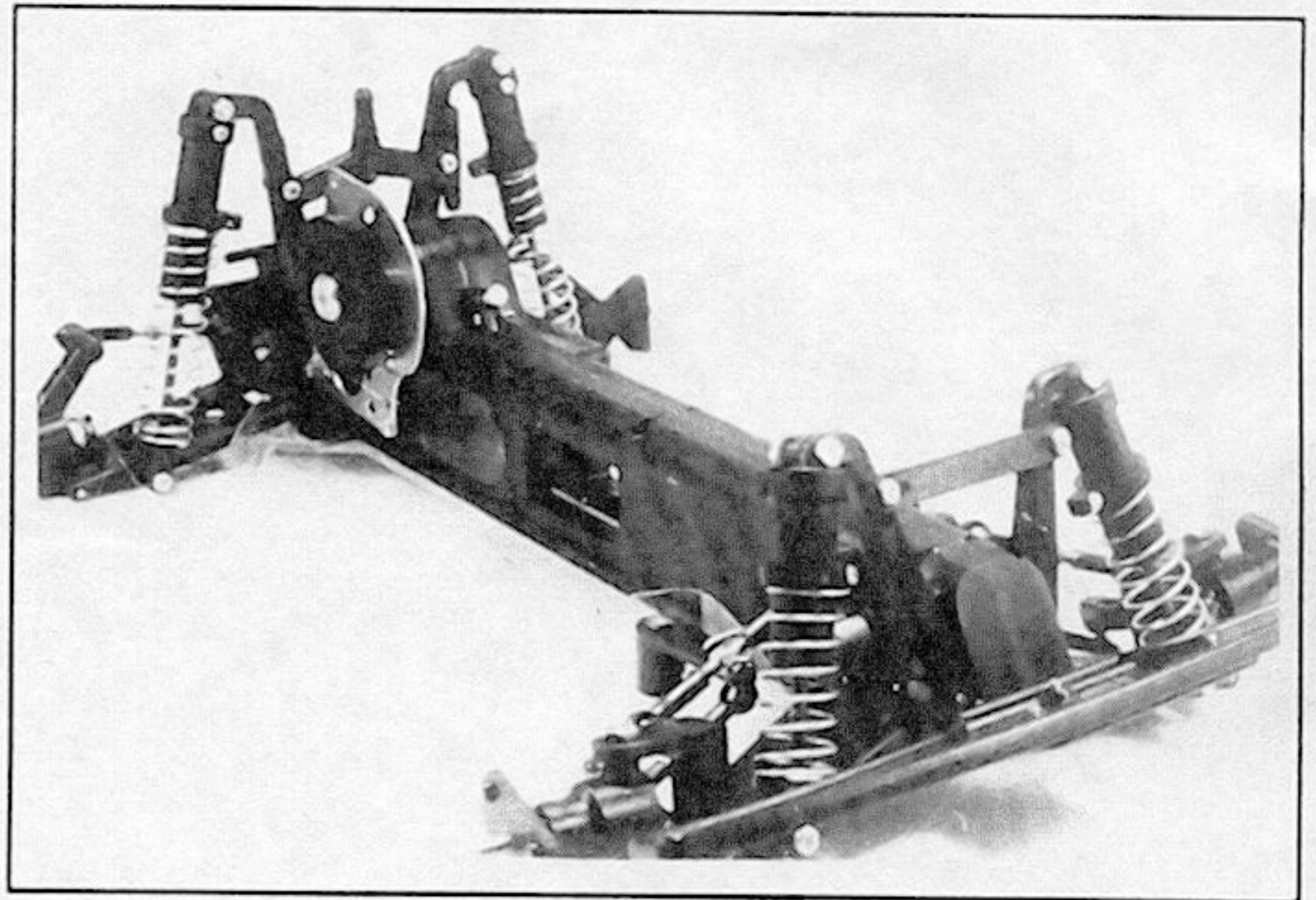
Si vous pensez que les ressorts ne sont pas assez guidés par les rondelles, vous pouvez utiliser un peu de colle époxy.

Maintenant fixer les amortisseurs courts sur l'avant des triangles inférieurs avant à l'aide de 2 vis Parker No 4 x 1/2. S'assurer que les vis ne sont pas trop serrées, empêchant ainsi la rotation de l'embout d'amortisseur.

La partie supérieure de l'amortisseur est fixée sur le support de façon à ce que la vis de réglage du ressort soit à l'intérieur et la tête dirigée vers l'avant. Fixer l'amortisseur avec une vis de 3mm x 16mm et un écrou nylstop de 3mm.

Répéter l'opération pour l' autre amortisseur avant.

Les amortisseurs arrières seront fixés de la même manière que les avant, à l'exception des réglages de ressorts tournés vers l'intérieur mais avec la tête de vis dirigée vers l'arrière.



KIT ROUES ET PNEUS

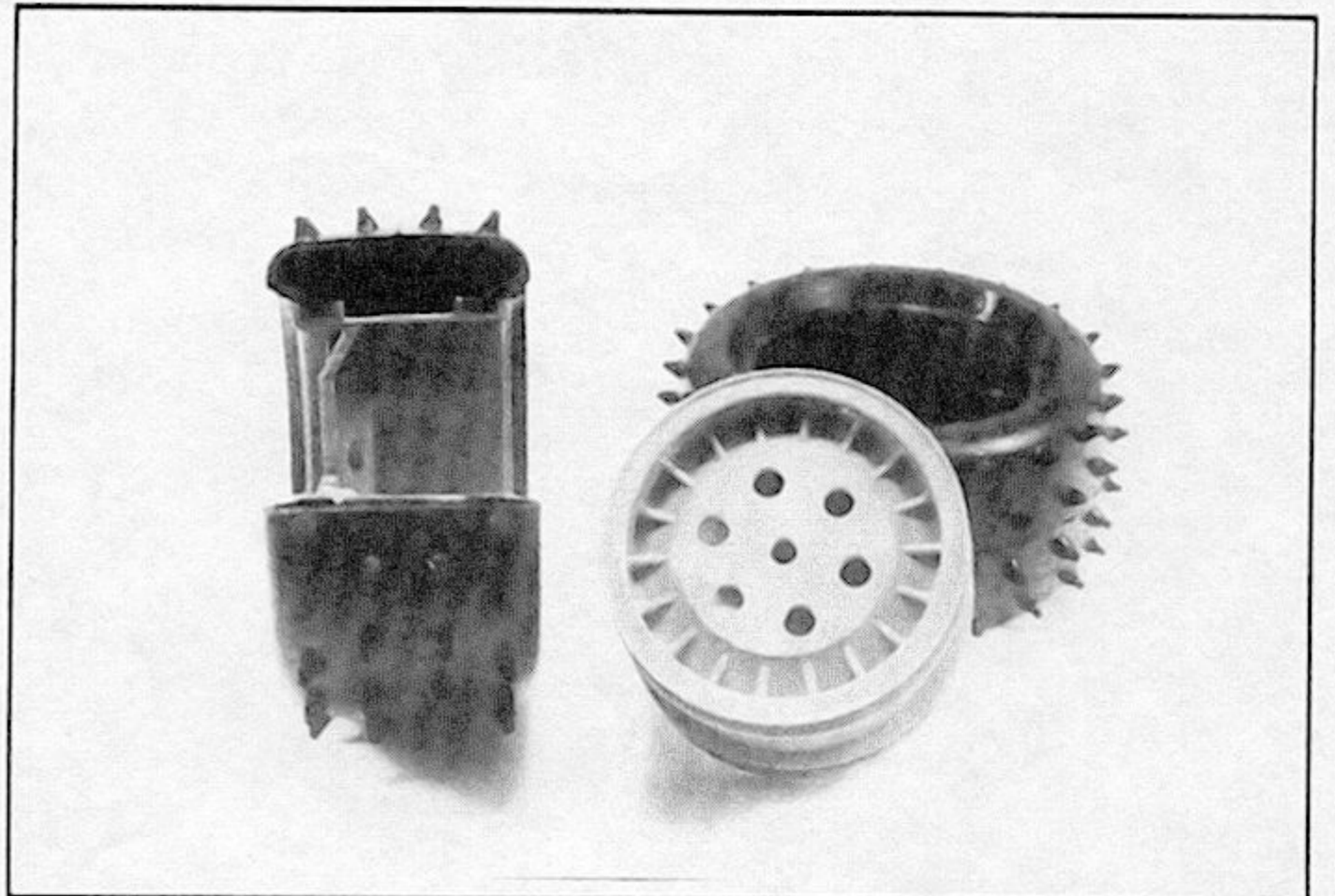
Les pneus et les jantes les plus larges sont pour l'arrière, et les plus étroits pour l'avant.

La lèvre du pneu se loge dans la gorge extérieure de la jante, comme sur la photo.

Ce n'est pas nécessaire mais il est préférable de coller le pneu en position et pour cela il y a 4 trous dans la jante pour permettre de mettre de la colle cyanocrilate (super Glue 3), sans ôter le pneu.

REMARQUE : Si vous possédez un 2 roues motrices le dessin des jantes avant est légèrement différent. Placer la couronne en "T" de 14mm de large dans le pneu avant étroit. La jante intérieure et la flasque extérieure sont alors emmanchés de chaque côté du pneu. Placer la jante intérieure contre l'épaule de la flasque extérieure et alignez les 3 trous de fixation. Bloquez l'ensemble avec 3 vis parker No 4 x 1/4"

Fixez les roues sur les axes au moyen d'un écrou nylstop M4. Ne pas trop serrer les écrous pour ne pas endommager les jantes et les entraîneurs.



PREREGLAGAGE DE SUSPENSION

Placer une cale sous le châssis de telle manière que le châssis soit parallèle à la surface de la table et que les roues soient dans le vide. Régler les axes supérieurs pour que les roues soient parfaitement perpendiculaires à la table. Ceci doit être contrôlé avec une équerre. Faire en sorte que la roue reste perpendiculaire après une rotation de 180°.

Après réglage la suspension avant ne doit pas présenter de variation d'épure à l'enfoncement, et la suspension arrière une prise de carrossage négatif à l'enfoncement. Ce type de réglage procure un engin facile à piloter.

CARDANS

2/16A Cardans homocinétiques

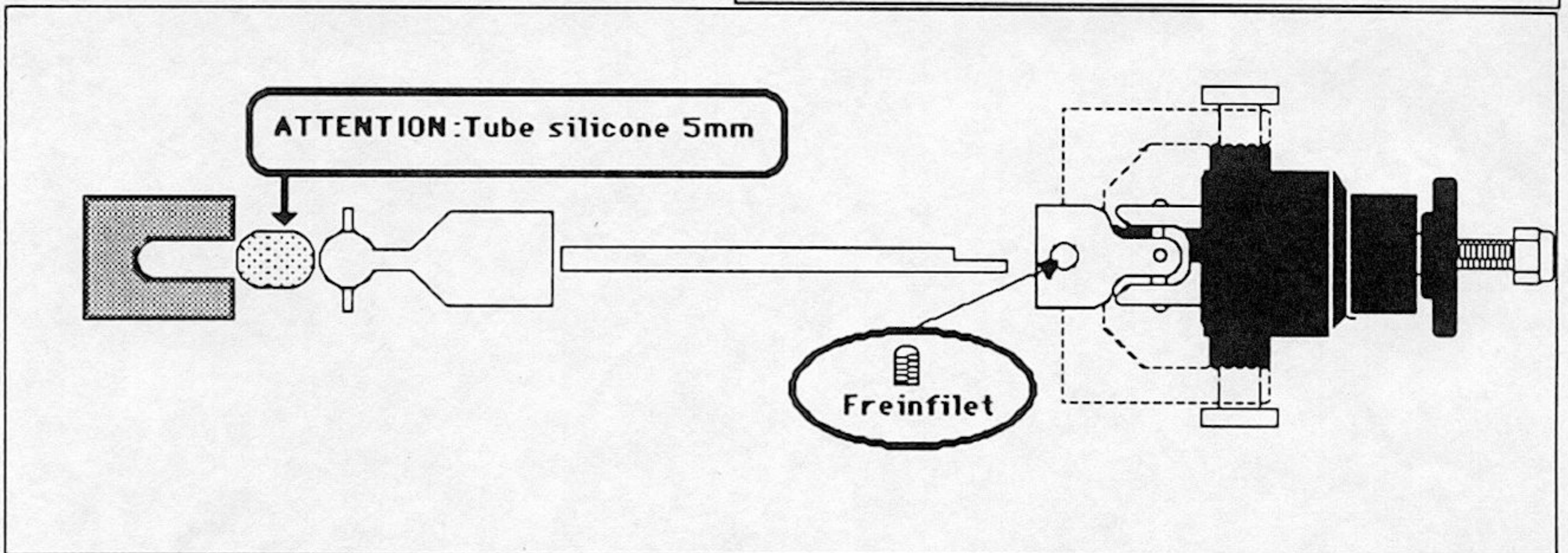
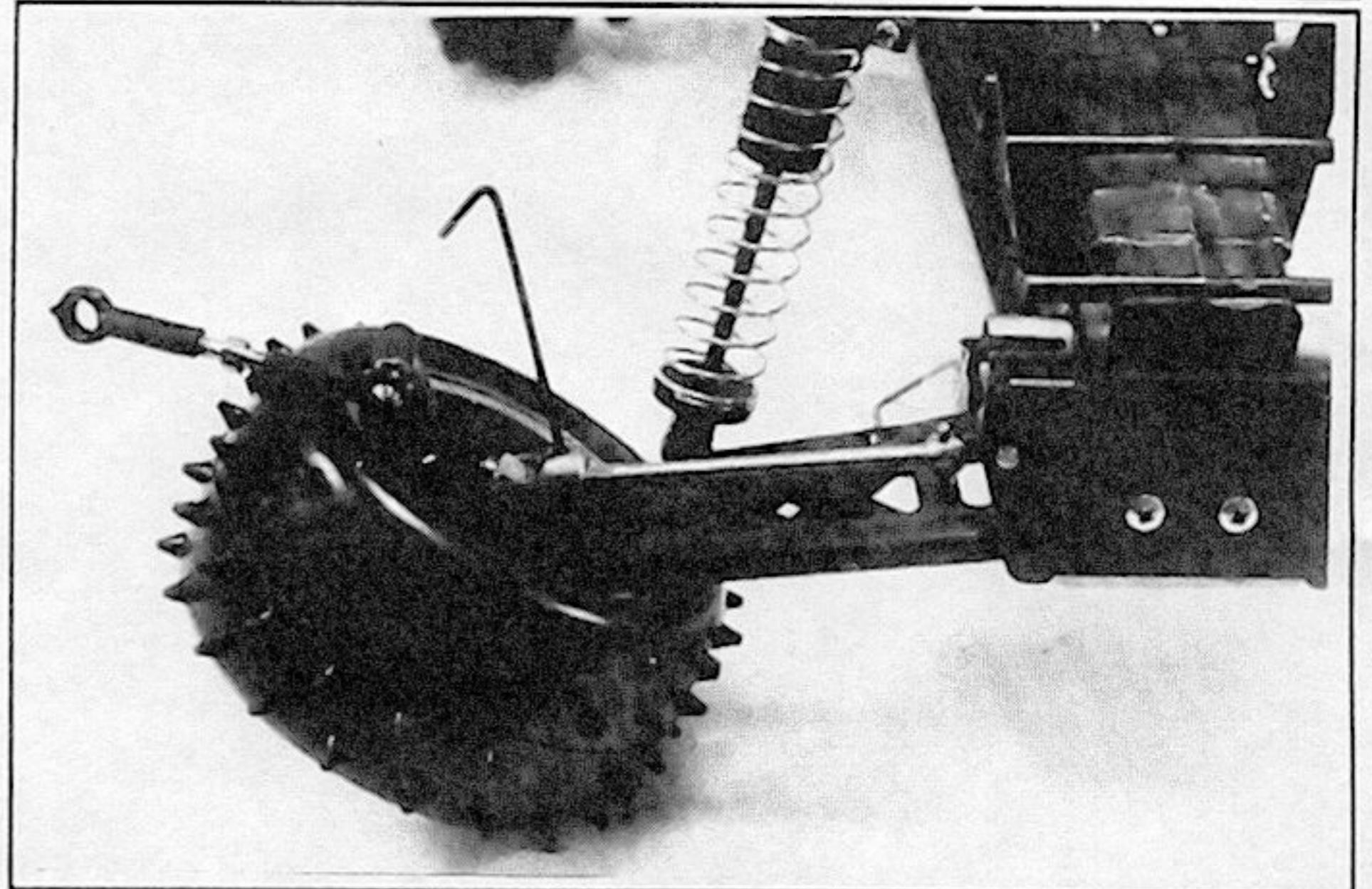
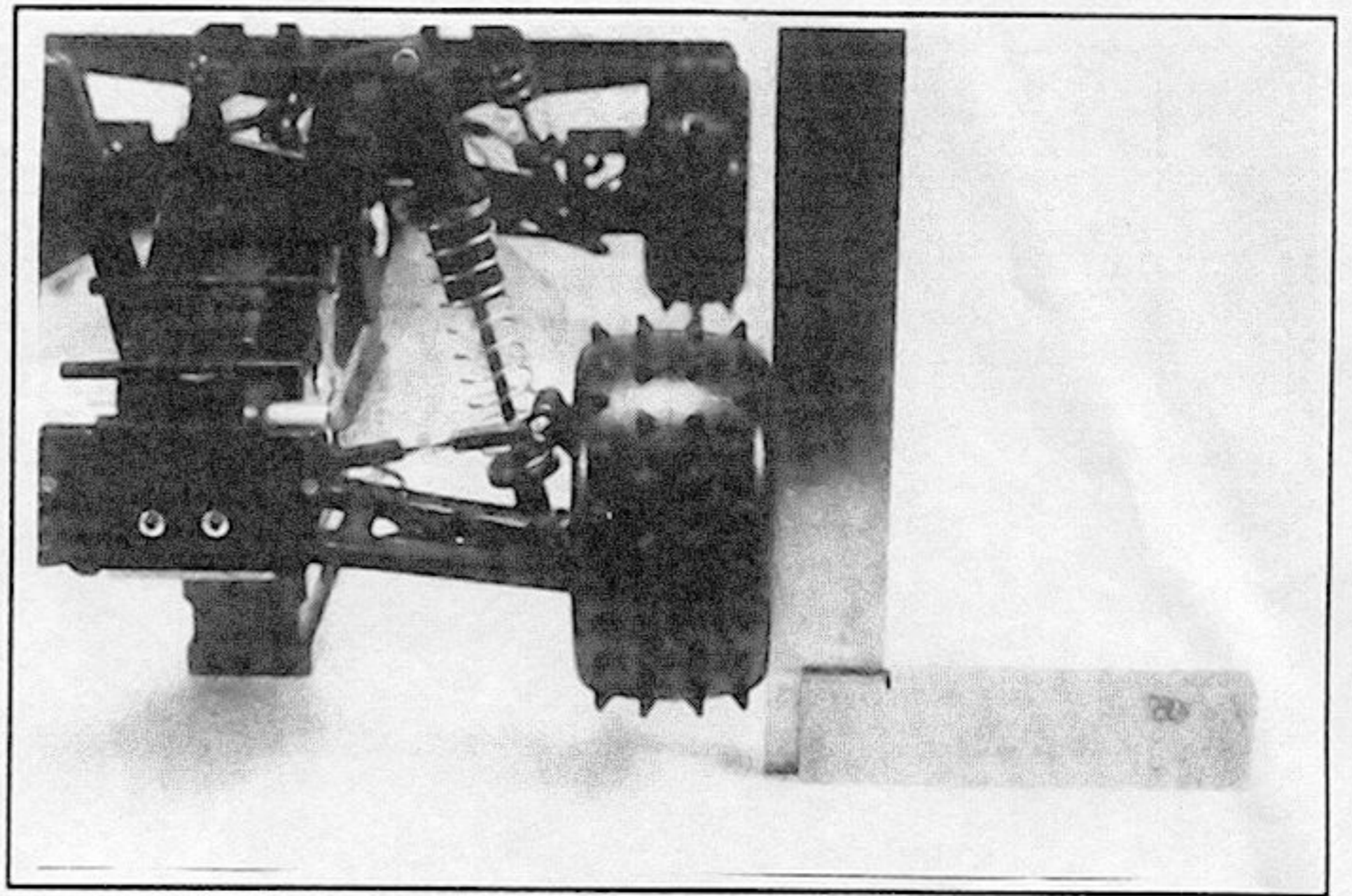
2/17A Cardans homocinétiques anti retour

A L'ARRIERE

Après avoir déconnecté la tige supérieure de suspension, mettre en place l'axe de cardan acier et serrer légèrement la vis M3 pour l'immobiliser. La tige supérieure remise en place, régler la longueur du cardan de telle manière que l'axe transversal soit bien engagé dans la sortie de différentiel sans plus. Resserer légèrement la vis M3 et contrôler que le mouvement de la suspension est limité par le cardan seulement après que le dessous de la roue soit passé au dessus du châssis. Si tel est le cas, serrer définitivement la vis M3 avec du frein filet.

A L'AVANT

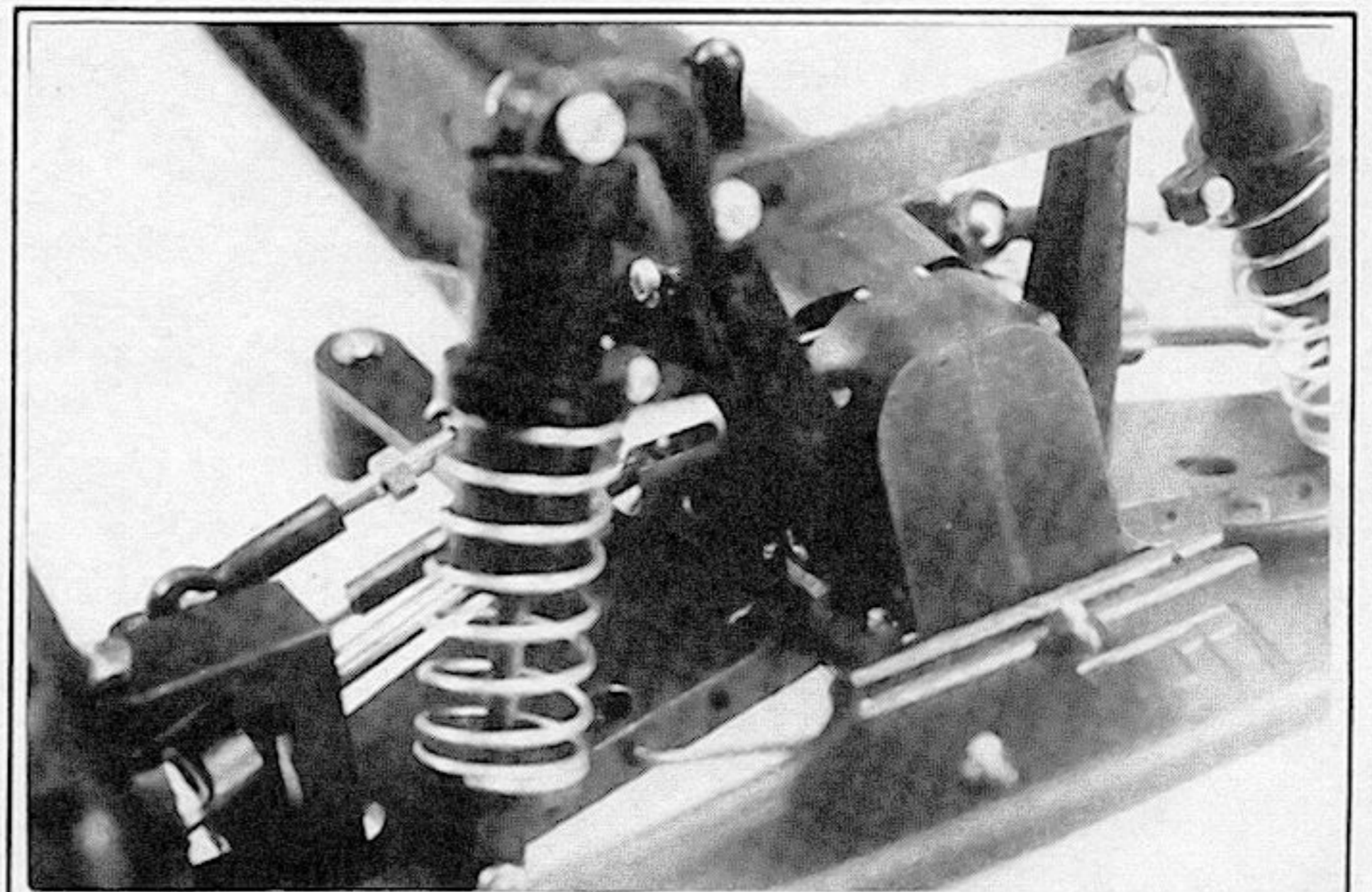
La vis M3 étant en place, déconnecter la tige supérieure de suspension. Introduire l'extrémité dotée d'un méplat de l'axe acier (3/90A) dans le joint homocinétique. Serrer légèrement la vis M3 (6/57) pour l'immobiliser. Couper un morceau de



5mm de tube silicone bleue et l'introduire dans la noix de cardan côté différentiel. Mettre en place l'élément antiretour en contrôlant que le différentiel entraîne la roue et non l'inverse. La tige supérieure étant remise en place, régler la longueur du cardan pour que l'élément antiretour soit en contact avec le tube silicone. Serrer la vis M3 avec du frein filet.

La direction ainsi que la suspension doivent être libres, mais si toutefois vous trouvez qu'une boule est légèrement dure, alors pincer doucement l'extrémité du triangle dans les mors de l'étau (une fois la boule en place), et vous devriez avoir retrouvé toute la liberté nécessaire.

Maintenant relier les chapes des biellettes aux boules situées au bout des bras de direction. La chape en plastique doit être mis en place à l'aide d'une paire de pinces (voir photo). Vérifier que la direction et la suspension soient libres.

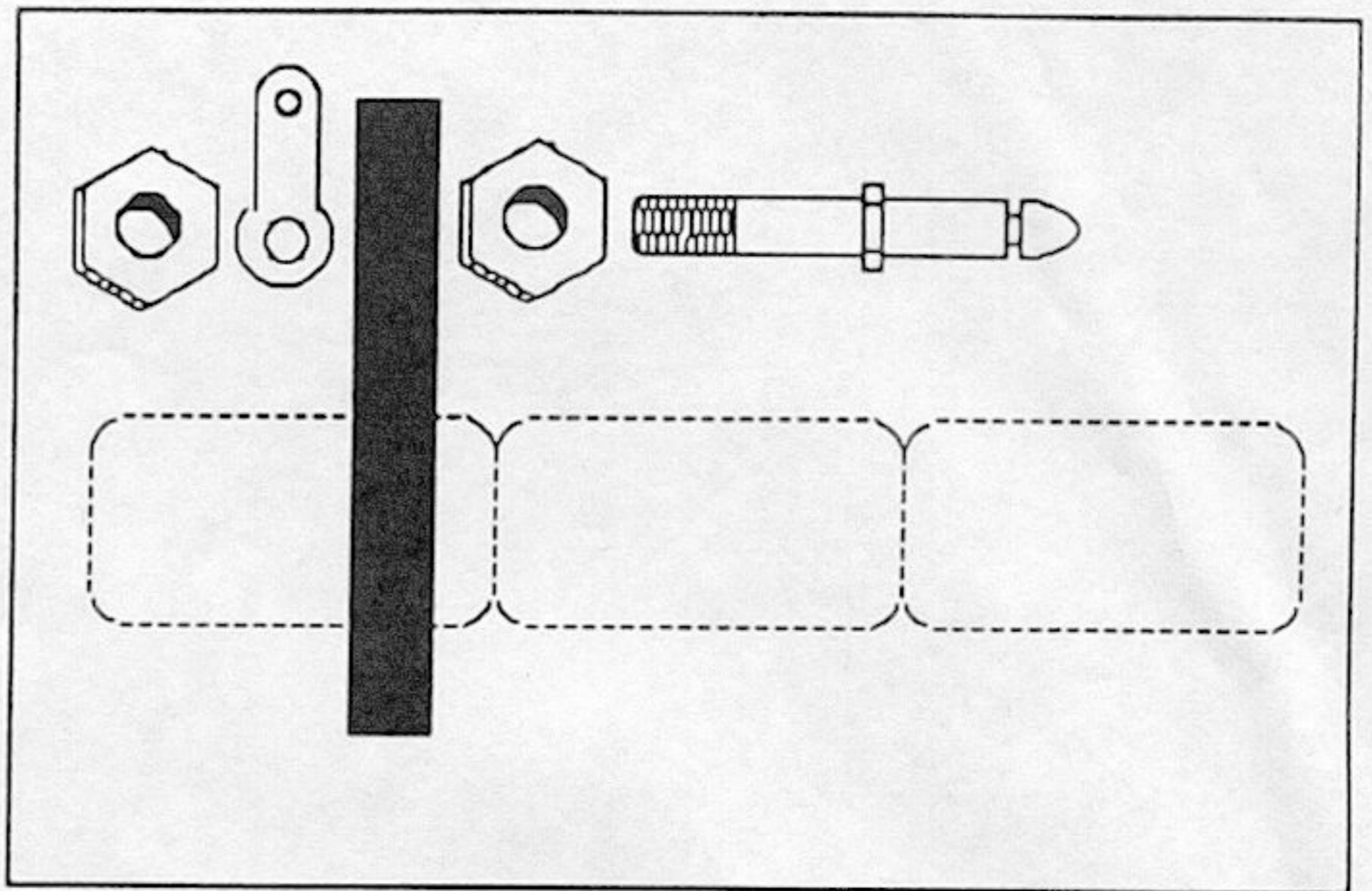


SUPPORT BATTERIE ET CONNEXIONS:

- 1/15 Kit Supplémentaire "B"
- 7/15 Kit Support batterie
- 6/15 Kit Visserie
- 7/16 Kit charge batterie

Dans le Kit 7/15 prendre le moulage de fixation de batterie et fixer une vis parker No 4 x 3/8 qui servira de vis de blocage. Lorsque le support batterie est sur l'auto, cette vis doit être à l'arrière.

Fixer les 2 broches males argentées (3/66), sur le support de telle sorte que les pointes soient dirigées vers le centre de l'auto. Bloquer les broches avec 2 écrous argentés fins du kit Visserie (6/15), ensuite placer les 2 fiches à souder (du même kit), par 2 écrous argentés fins supplémentaires.



L'embase de connexion noire en plastique et les 2 ressorts de contacts argentés seront pris dans le kit Supplémentaire "B" (1/15). On prendra aussi 2 vis Parker No 4 x 1/2" dans le kit Visserie (6/15).

Placer un des ressort dans le logement situé sur l'embase et mettre une vis No 4 x 1/2" du côté marqué par le signe +. Cet ensemble doit être fixé sur le côté gauche du moulage de chassis sans que la vis de fixation soit complètement serrée. L'embase doit pouvoir bouger vers le bas autour de la vis.

Maintenant fixer la gachette dans le logement sur le côté du chassis ainsi que le deuxième ressort de contact.

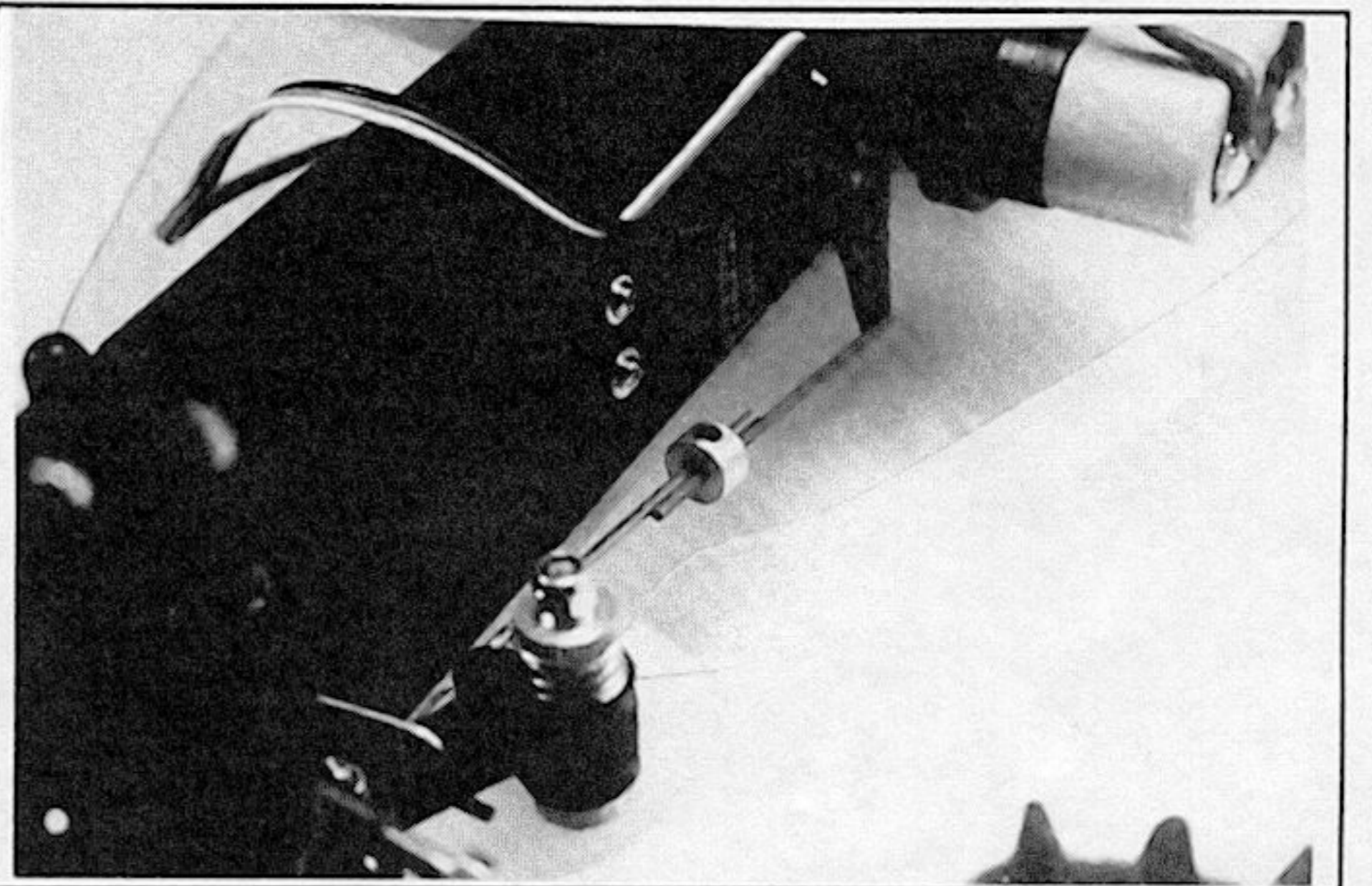
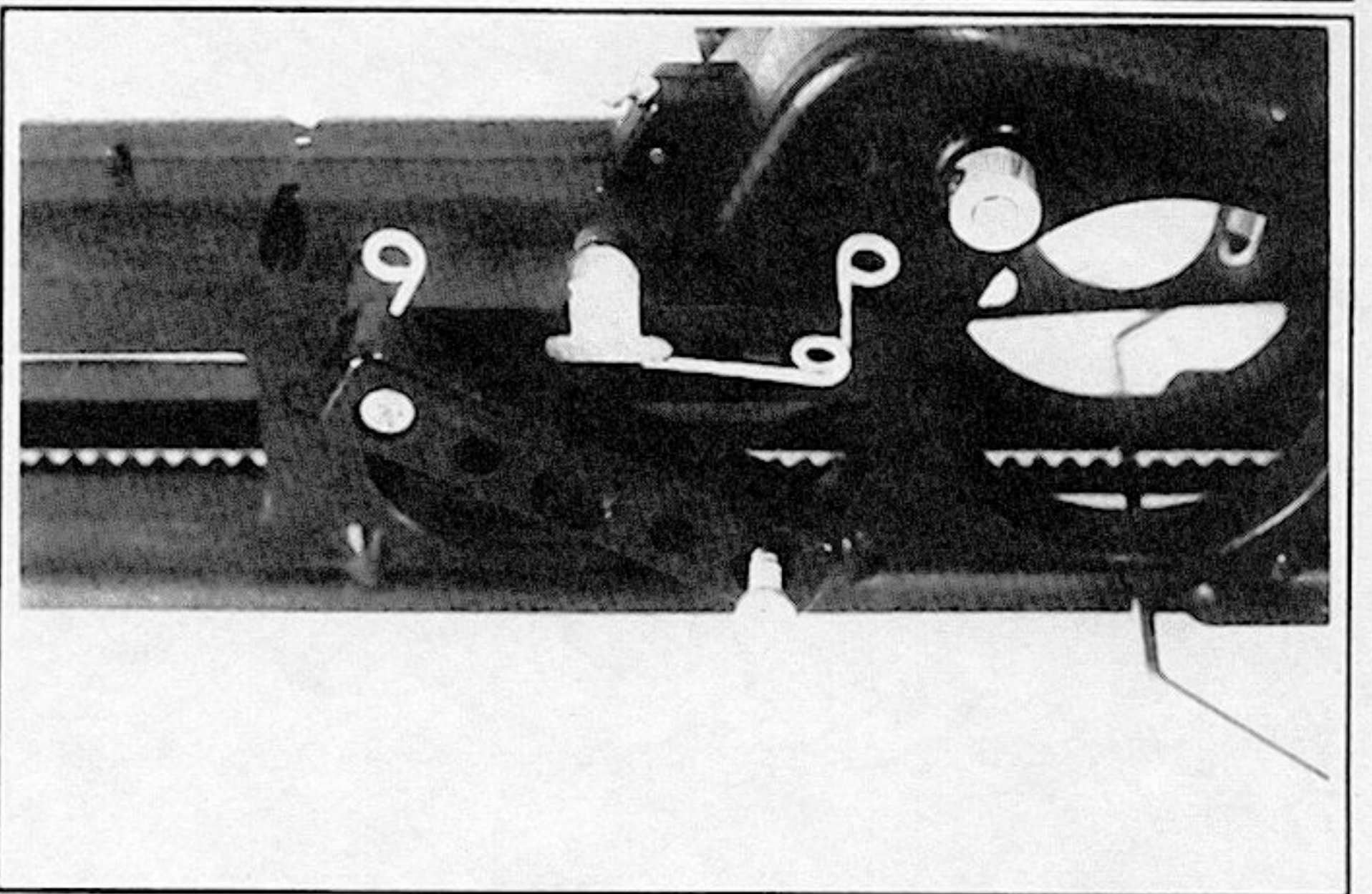
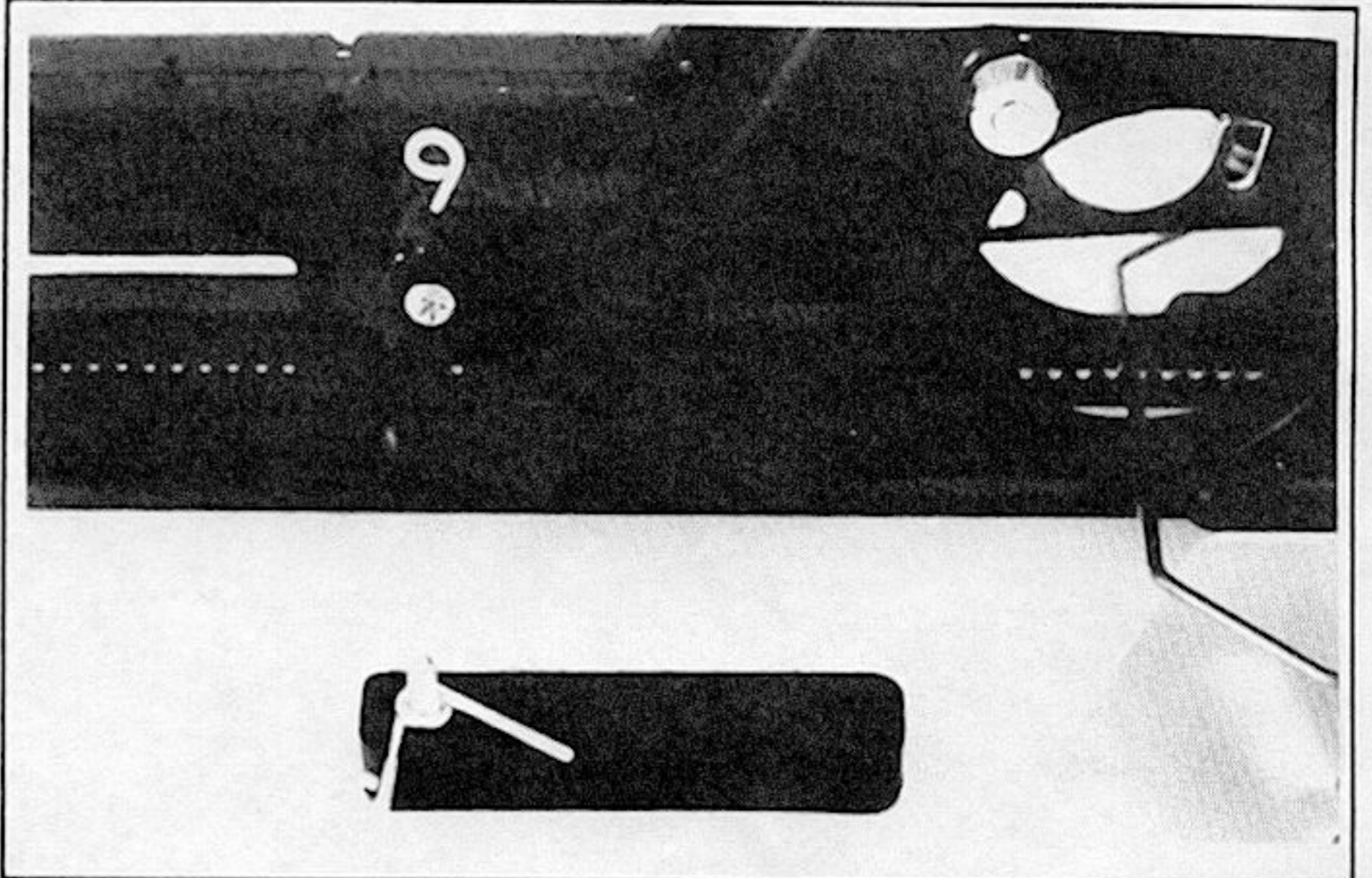
Tourner maintenant l'embase dans le sens anti-horaire jusqu'à ce que le dessus de l'embase soit aligné avec le moulage de chassis. Bloquer l'embase avec la seconde vis No 4 x 1/2". Les deux vis peuvent maintenant être bloquées. Si la gachette coince lorsque les vis sont serrées, on pourra, soit les desserrer un peu, soit retirer la gachette et la polir ou la couper légèrement en épaisseur, puis la remettre en place.

Le ressort d'éjection, (de couleur foncée), Ø ext 8,4mm, L= 8mm, sera pris dans le kit Supplémentaire "B" (1/15) et fixer dans le trou sur la face extérieure de l'embase. Utiliser un peu d'époxy ou de colle cyanocrylate pour fixer ce ressort. Le support batterie peut être enclenché dans l'ensemble embase/ressort de contact.

Vous remarquerez sur la face extérieure de l'embase que le contact avant est repéré avec un (+) plus et l'arrière avec un (-) moins, ce sont les repères de polarité de connexions de la batterie pour l'embase et le support batterie.

Lorsque vous monterez l'accumulateur dans le support batterie il sera peut-être nécessaire (cela dépendra de votre batterie), de l'entourer avec 2 ou 3 tours de scotch, de manière à ce qu'il soit bien serré dans le support de batterie.

Si les fiches de contact sont un peu dures dans l'embase, oter simplement l'embase et élargir légèrement la partie femelle.



TRINGLERIE DE DIRECTION / MONTAGE DU RECEPTEUR

- 1/15 Kit Supplémentaire "B"
- 6/15 Kit Visserie

Le servo de direction sera fixé à la place prévue sur le côté gauche du moulage de chassis.

Fixer une tringlerie au palonnier de servo et l'autre au servo. Les 2 tringles se recouvrent au centre, et à l'aide d'un arrêteur en aluminium (2/59) et une vis sans tête on bloquera et règlera la tringlerie.

Le récepteur sera monté à l'avant de la baignoire du côté gauche au moyen de la bande Velcro fournie dans le Kit.

VARIATEUR

Les photos montrent où placer le variateur sur le châssis ou le moulage de châssis à l'aide de Velcro.

Nous vous recommandons l'emploi d'un variateur LAURELINE. Son faible poids et son encombrement minimum, alliés à de hautes performances et à une fiabilité qui n'est plus à démontrer, en font le complément idéal pour une pratique sans souci du TT 1/10é.

Disponible en deux versions:

L1: plus spécialement adapté aux moteurs standards

L2: pour tous moteurs

Souder les fils du variateur directement sur les contacts argentés du ressort. Le contact ressort avant sera utilisé pour connecter le Plus(+) comme indiqué sur l'embase. Si vous avez un problème pour souder, une vis et un écrou pourront être utilisés. Pour retirer le variateur, simplement démonter l'embase.

Afin de faciliter le changement de moteur, une prise mâle-femelle est recommandée pour le branchement entre le variateur et le moteur.

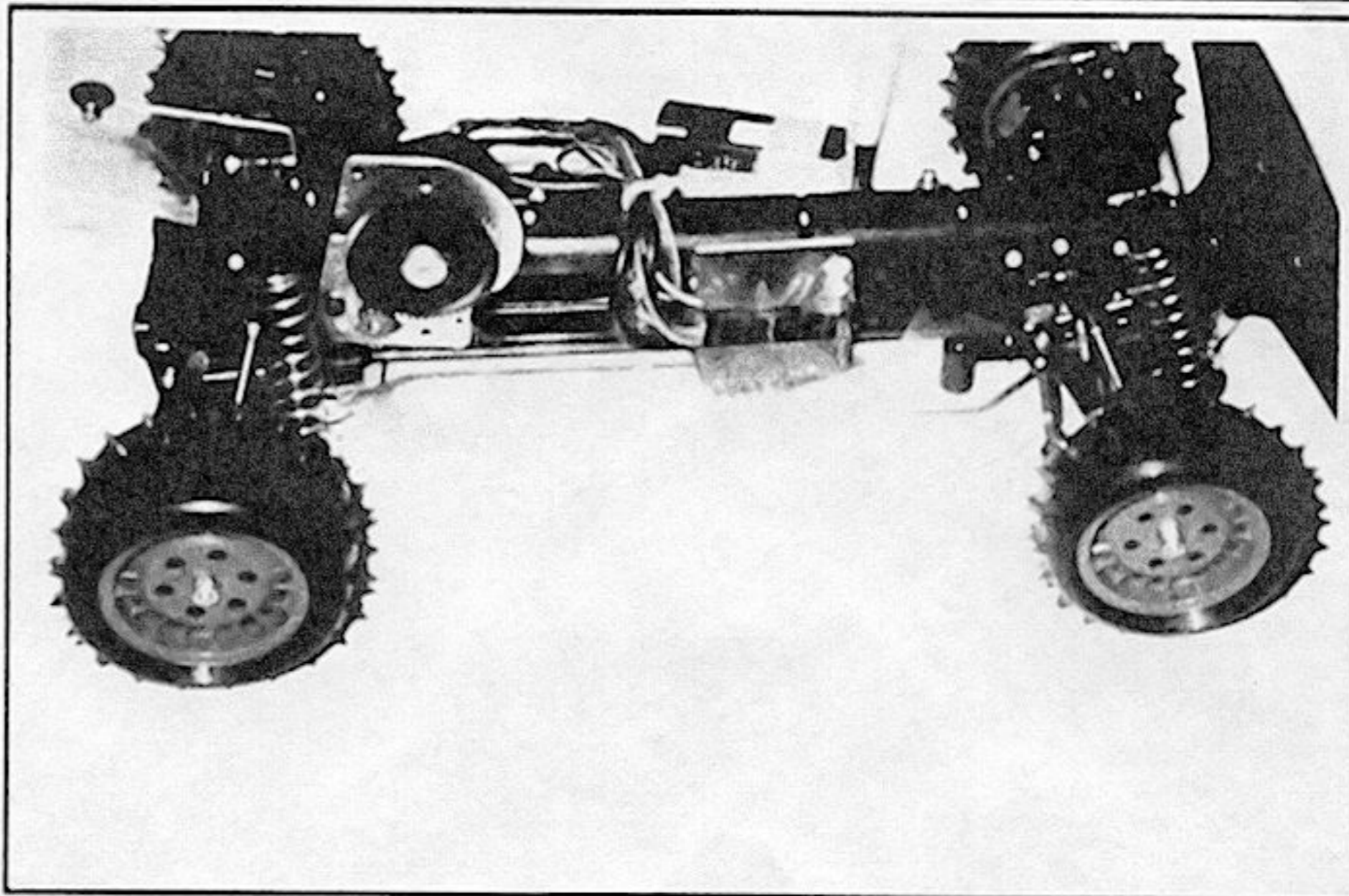
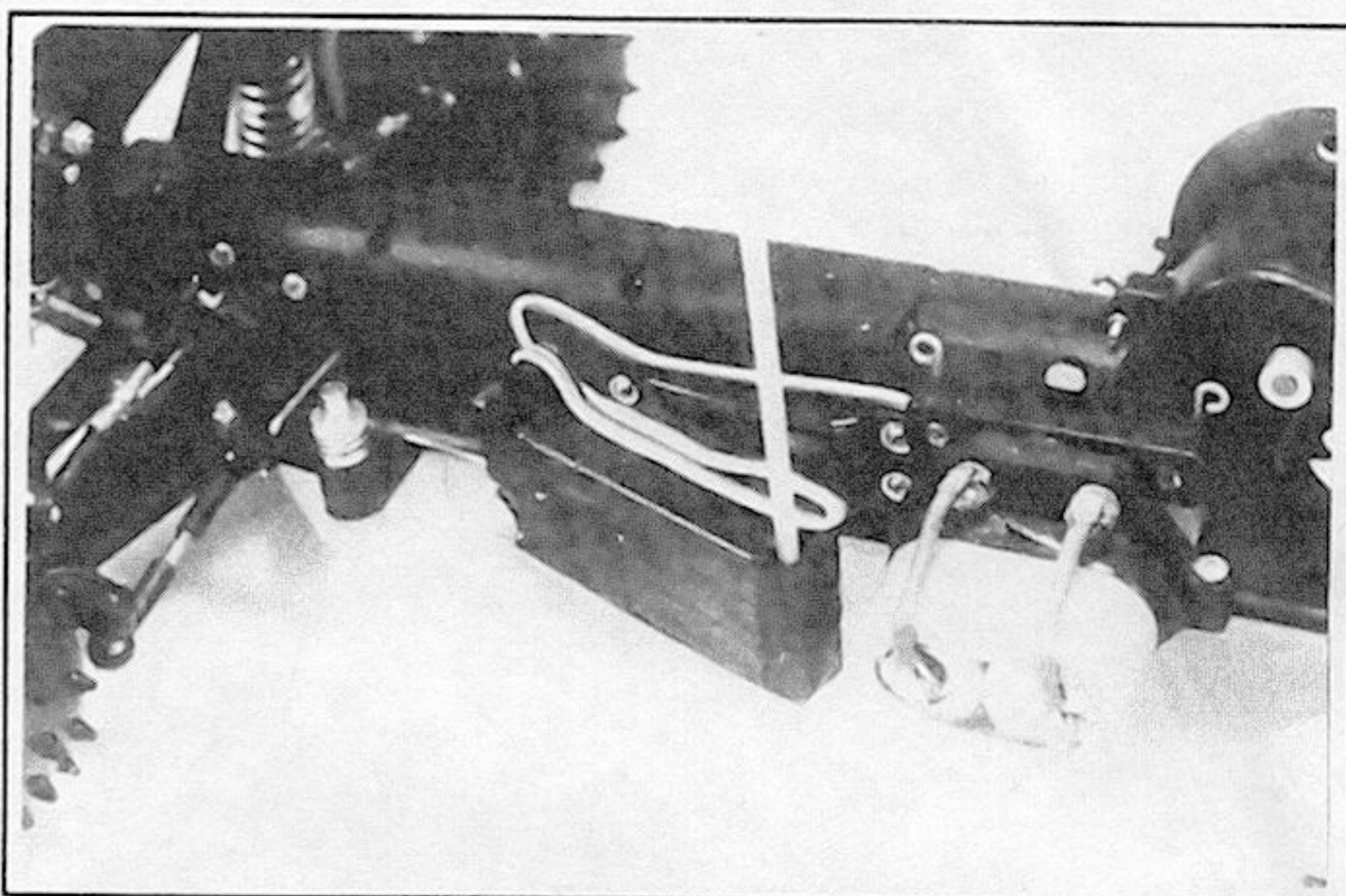
Souder les fils de la batterie directement sur les plots du support batterie comme indiqué, mais surtout souvenez-vous que celui qui est vers l'avant est le PLUS (+) et celui vers l'arrière est le MOINS (-) La polarité doit être respectée si vous avez suivi les indications sur l'embase lors de la fixation du variateur.

CARROSSERIE ET AILERON

4/27 Carrosserie BEEJAY

4/11 Kit aileron

La peinture des carrosseries en lexan ou en polycarbonate est facilitée par l'utilisation de peinture spécialement étudiée pour ces matériaux. Peindre la carrosserie par l'intérieur de manière à conserver le brillant naturel du lexan, d'améliorer le fini et de protéger la peinture lors de l'utilisation de l'auto. Nous vous rappelons que certaines peintures attaquent le lexan, et le rendent cassant et que d'autres peintures n'adhèrent pas sur le lexan et ne demandent qu'à se décrocher à la moindre sollicitation.



FINAL DRIVE RATIO	53 TO 24 OR 2.21 TO 1			
	RING GEAR			
	54.00	56.00	58.00	60.00
11.00	10.85	11.25	11.65	12.05
12.00	9.95	10.31	10.68	11.05
13.00	9.18	9.52	9.86	10.20
14.00	8.52	8.84	9.16	9.47
15.00	7.96	8.25	8.55	8.84
16.00	7.46	7.74	8.01	8.29
17.00	7.02	7.28	7.54	7.80
18.00	6.63	6.88	7.12	7.37
19.00	6.28	6.51	6.75	6.98
20.00	5.97	6.19	6.41	6.63
21.00	5.68	5.89	6.10	6.31
22.00	5.42	5.63	5.83	6.03

