

YANKEE

F1 1/4

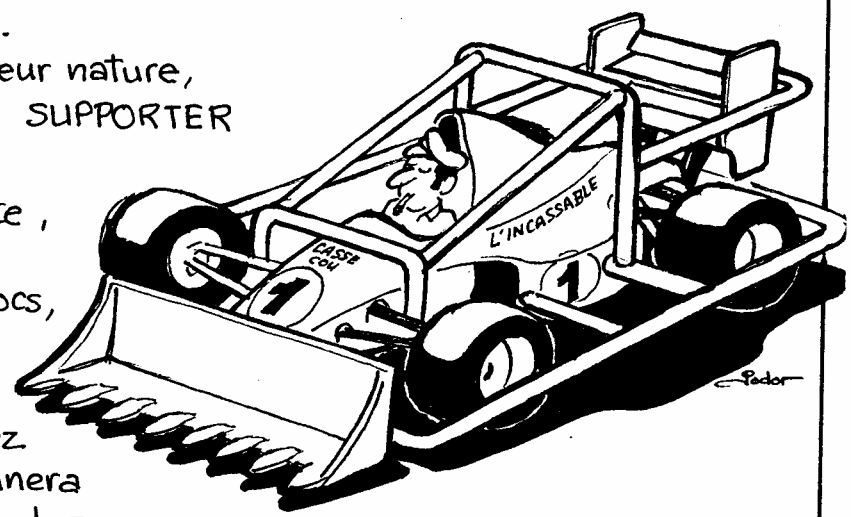
F1 ou Bulldozer ?

La F1 que vous venez d'acquérir n'est ni un stock-car, ni un bulldozer.

Comme son homologue grandeur nature, ELLE N'EST PAS DESTINEE A SUPPORTER DES CHOCS !

Pour respecter le look maquette, nous avons volontairement évité de la barder de pare-chocs, rails de sécurité, arceaux ou protections en tout genre.

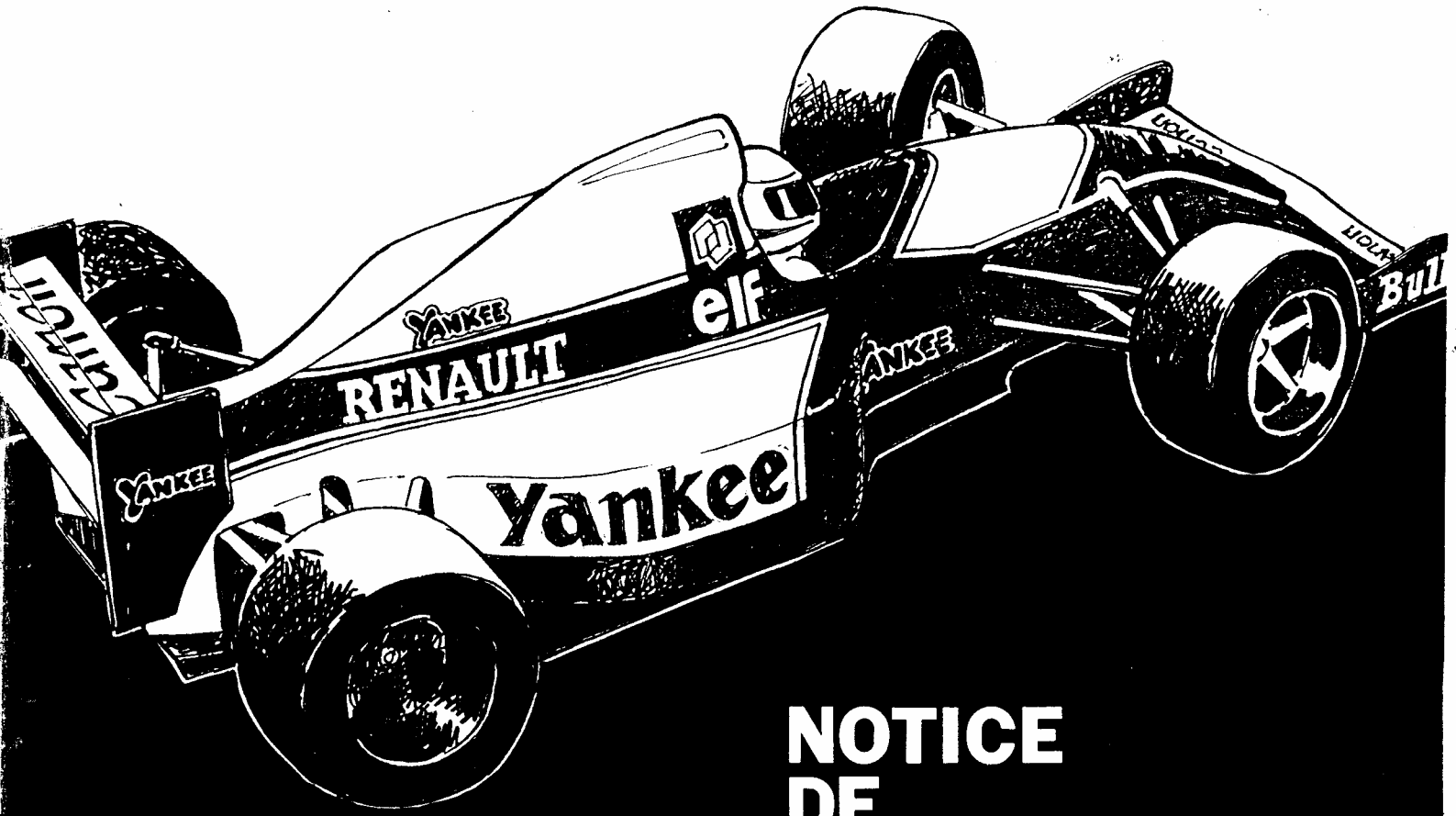
Utilisez-la comme vous le feriez d'une vraie F1 et elle vous donnera tout le plaisir que vous en attendez...





YANKEE

F1 1/4



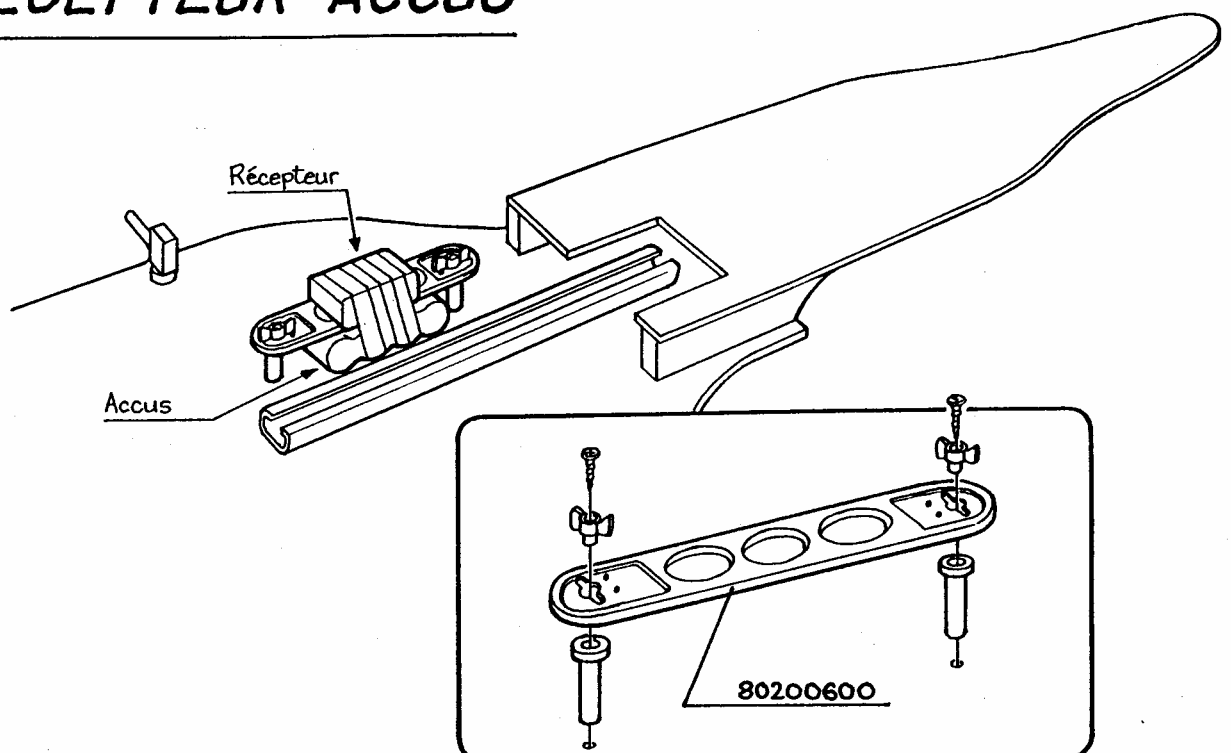
NOTICE DE PREPARATION

S.A. YANKEE - GROUPE JOUEF
FABRICANT ET DISTRIBUTEUR DE VOITURES RADIO-COMMANDÉES
S.A. YANKEE AU CAPITAL DE 402 800 F - 10 B, RUE DES NOVALLES, 21240 TALANT FRANCE
TÉL. 80 57 17 23 - TÉLÉFAX 80 57 38 61 - TÉLEX 350 343 - SIRET 310 763 479 00030

SOMMAIRE

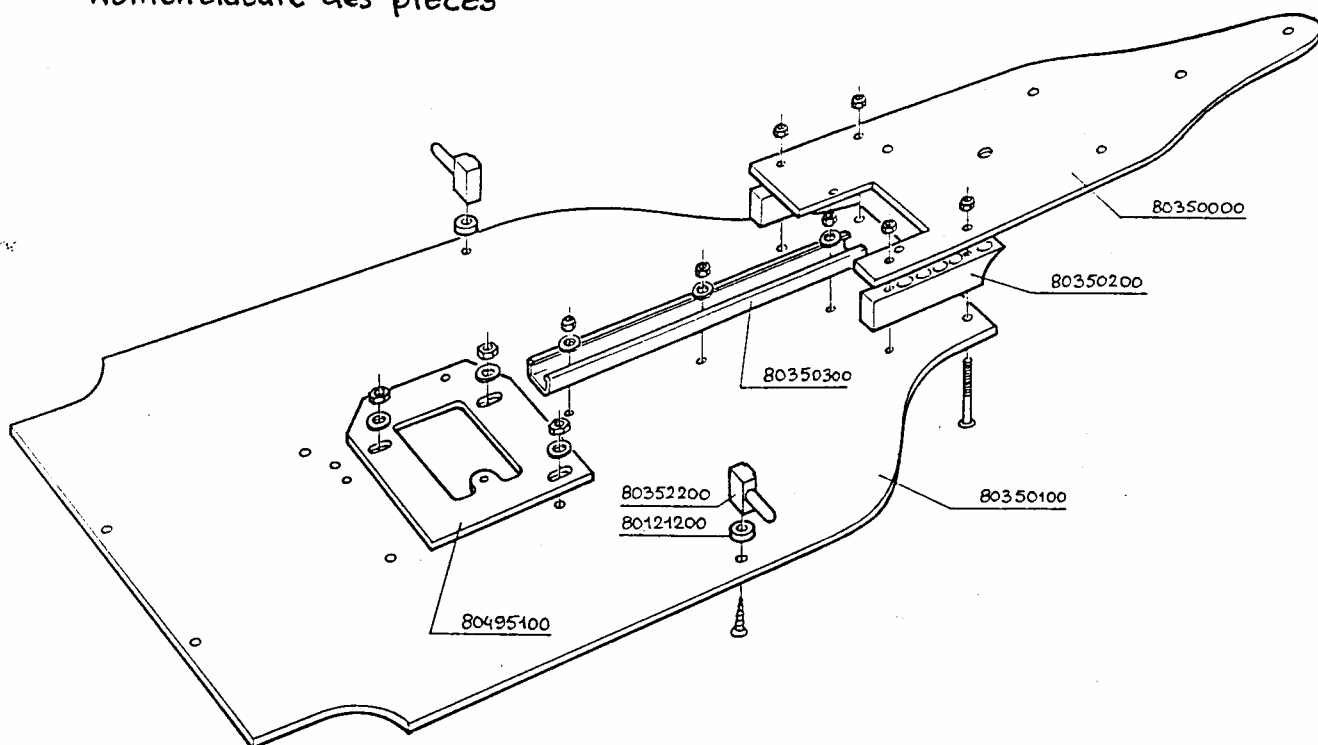
● RECEPTEUR - ACCUS _____	1
● CHASSIS _____	2
● INSTALLATION SERVOS DIRECTION _____	2
● ECLATÉ TRAIN AVANT _____	3
● REGLAGE TRAIN AVANT _____	4
● ECLATÉ TRAIN ARRIERE _____	5
● REGLAGE TRAIN ARRIERE _____	6
● CARROSSERIE _____	7 - 8
● PLAQUE DE CASCADE _____	9
● TRANSMISSION _____	9
● SERVO DES GAZ _____	9
● AILERON ARRIERE _____	10
● PRISE D'AIR ET EXTRACTEUR _____	11
● AILERON AVANT _____	12
● ROUES _____	13
● RESERVOIR - ECHAPPEMENT _____	14
● REGLAGE MOTEUR - OPTIONS _____	15

RECEPTEUR-ACCUS



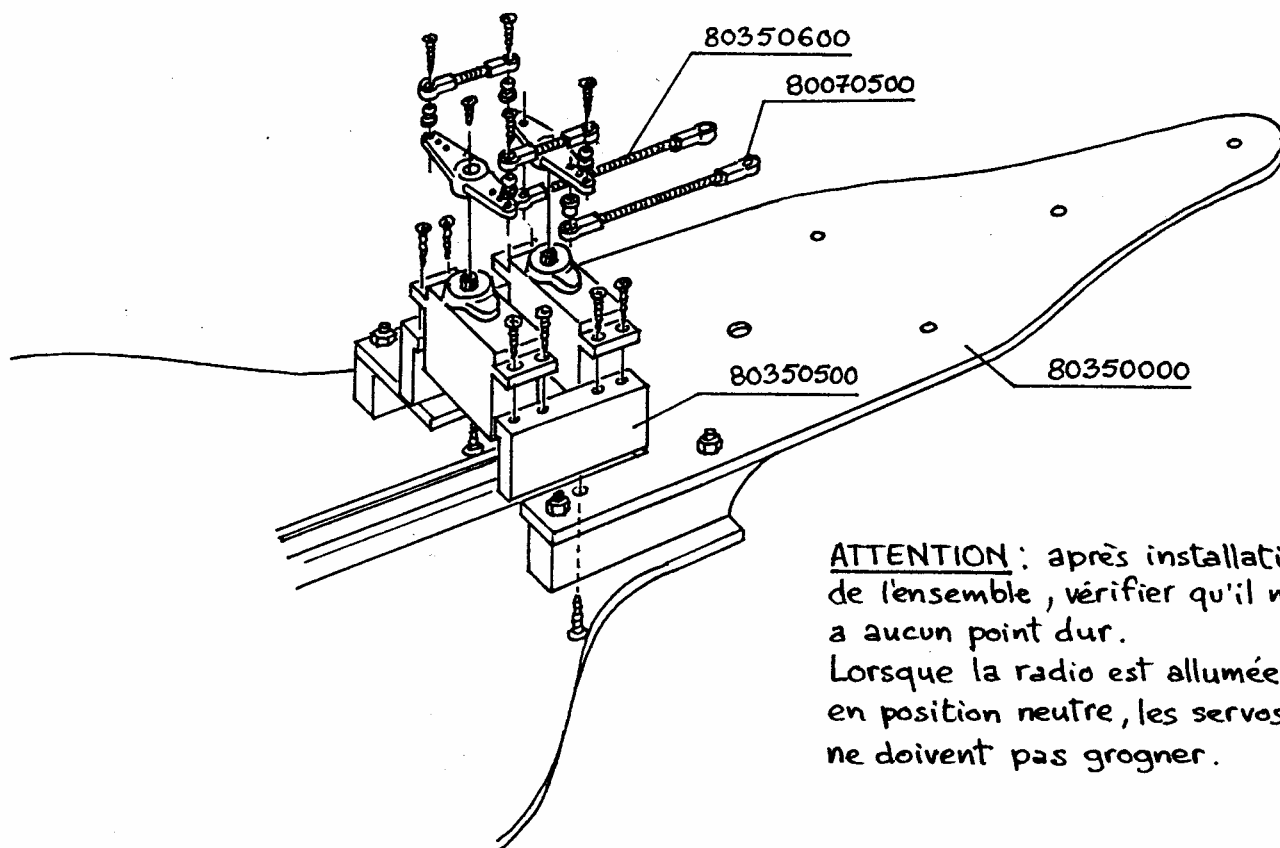
CHASSIS

Nomenclature des pièces



INSTALLATION SERVOS DIRECTION (NON FOURNIS)

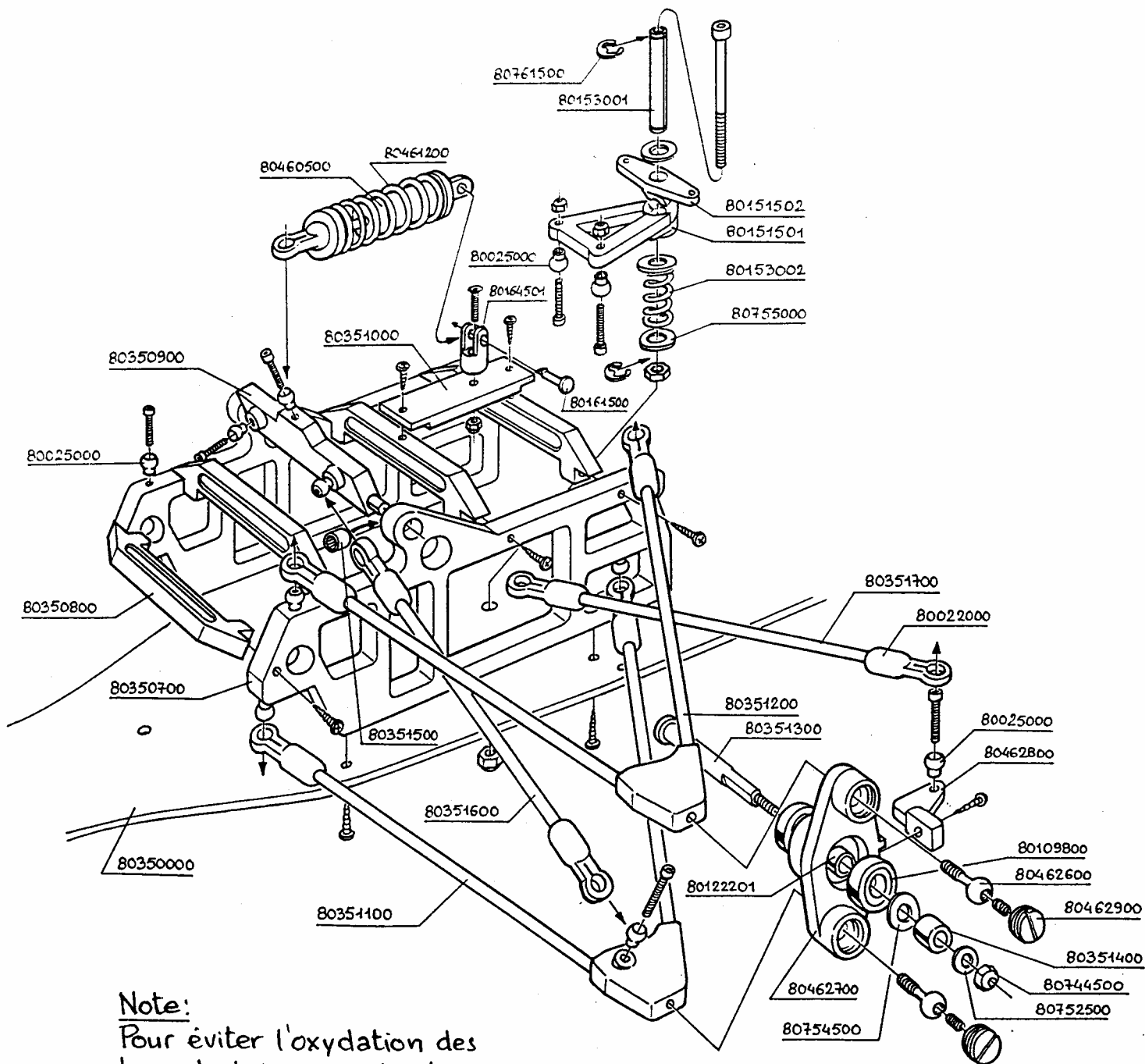
(Pour plus de clarté dans l'installation, le train avant n'est pas représenté sur le dessin).



ATTENTION : après installation de l'ensemble, vérifier qu'il n'y a aucun point dur. Lorsque la radio est allumée et en position neutre, les servos ne doivent pas grogner.

ECLATE TRAIN AVANT

Nomenclature des pièces



Note:

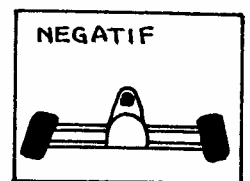
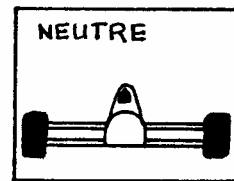
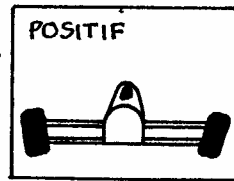
Pour éviter l'oxydation des bras de triangles, il est vivement recommandé de les essuyer régulièrement à l'aide d'un chiffon huilé.

REGLAGES TRAIN AVANT

CARROSSAGE

Le réglage de base est légèrement négatif. Cependant, sur certains circuits, pour un meilleur appui en courbes, il peut être nécessaire de le modifier :

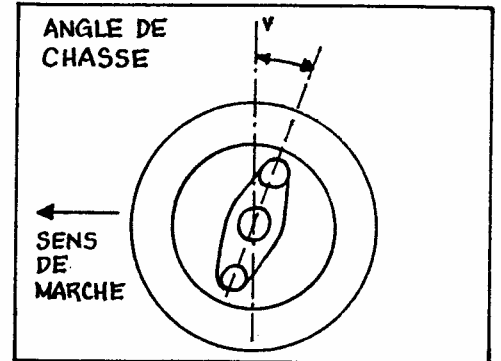
- + POSITIF : dévisser A (ou visser B).
- + NEGATIF : dévisser B (ou visser A).



CHASSE

La chasse est déjà pré réglée. Mais s'il est nécessaire de rendre la voiture moins vive à la direction, il est possible d'augmenter la chasse :

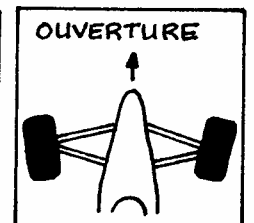
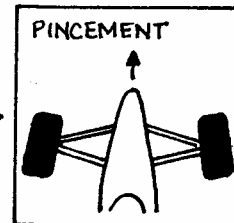
- + DE CHASSE : dévisser C et D
- DE CHASSE : dévisser E et F (ou revisser C et D).



PINCEMENT/OUVERTURE

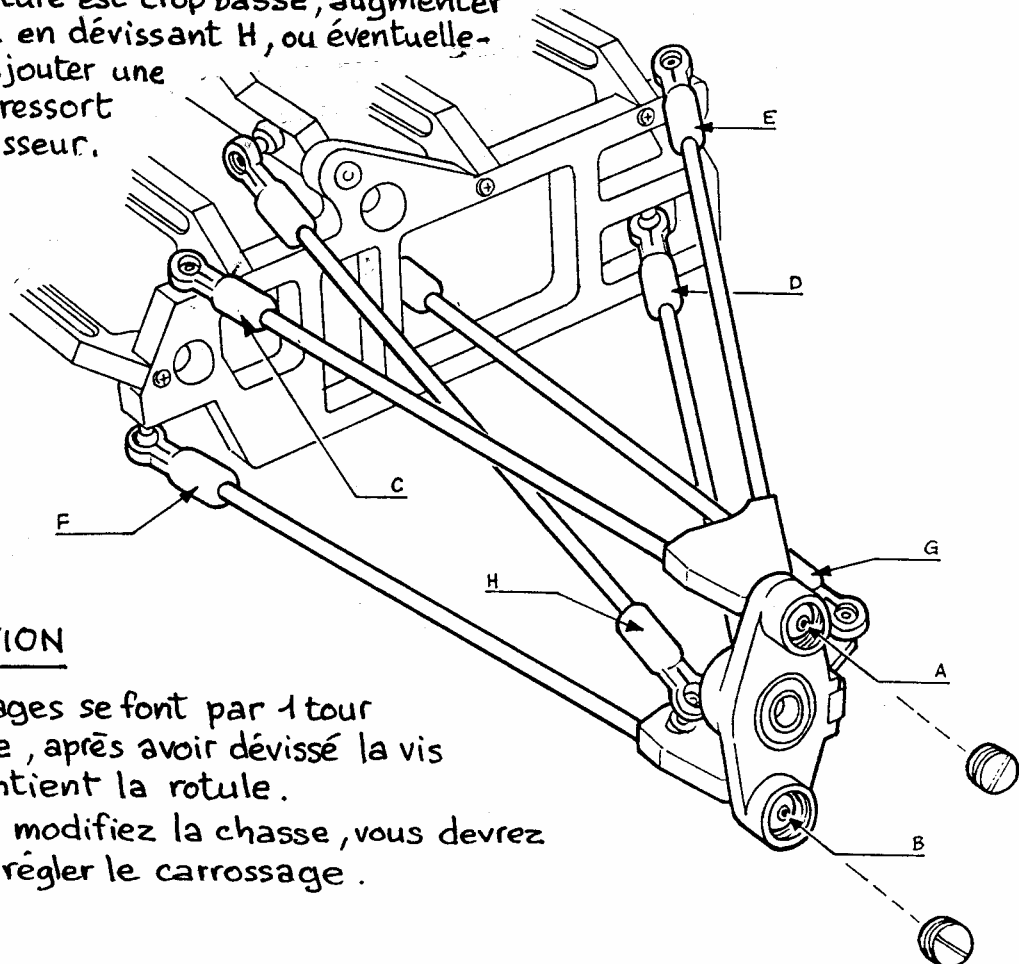
Le train avant doit avoir un léger pincement. Trop d'ouverture rend la voiture plus vive en virage et instable en ligne droite.

POUR PINCER : dévisser G. POUR OUVRIR : visser G.



GARDE AU SOL

Si la voiture est trop basse, augmenter la garde en dévissant H, ou éventuellement rajouter une cale au ressort d'amortisseur.



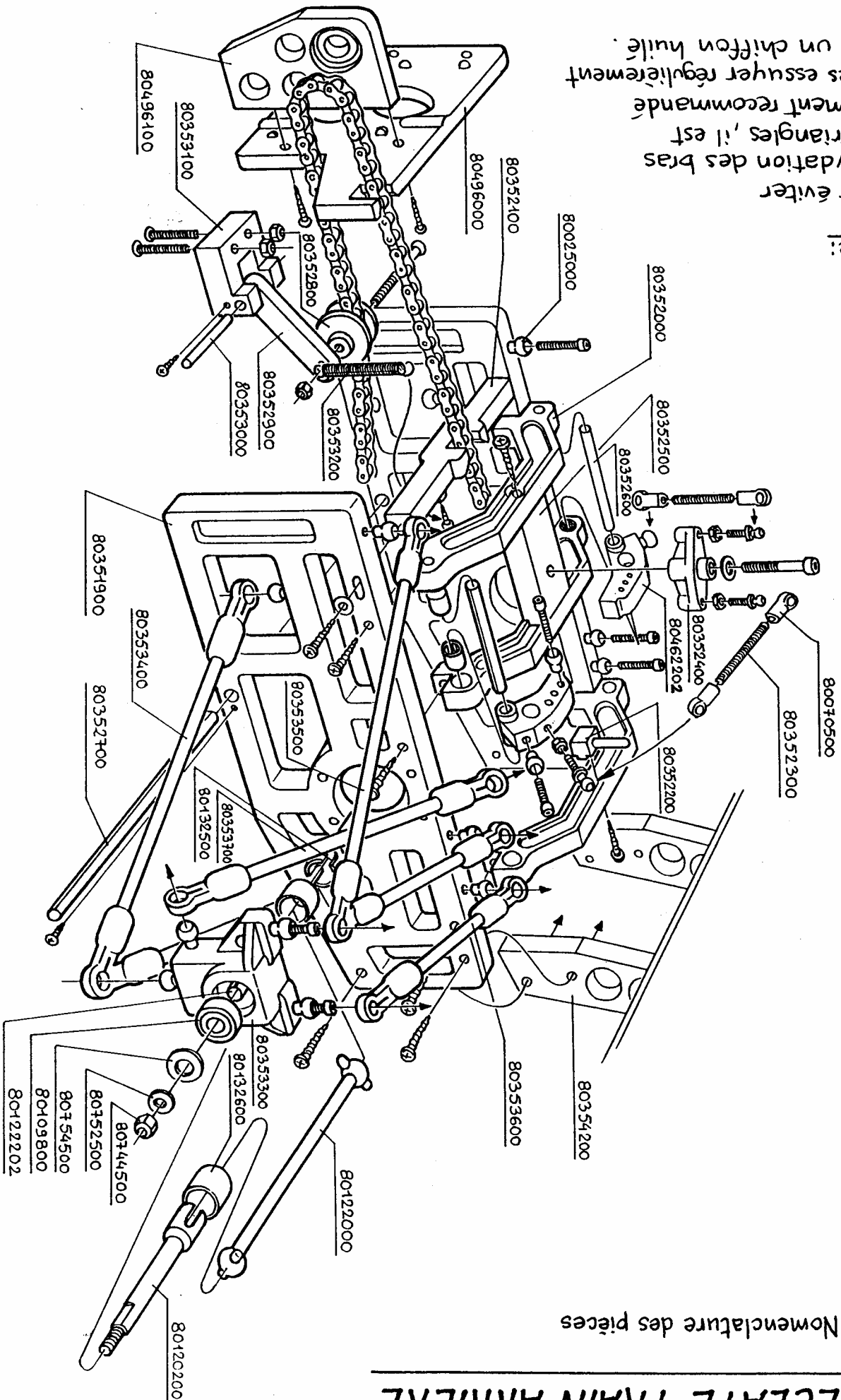
ATTENTION

Les réglages se font par 1 tour de chape, après avoir dévissé la vis qui maintient la rotule.

Si vous modifiez la chasse, vous devrez ensuite régler le carrossage.

ECLATE TRAIN ARRIERE

Nomenclature des pièces



Note:

Pour éviter l'oxydation des bras de triangles, il est vivement recommandé de les essuyer régulièrement avec un chiffon huile.

REGLAGES TRAIN ARRIERE

Le train arrière est déjà préréglé. Cependant, sur certains circuits ou après une réparation, il peut être nécessaire de modifier un réglage. Suivre attentivement les explications ci-dessous.

PINCEMENT/OUVERTURE

Pour pincer : dévisser A (vérifier ensuite le carrossage).
Pour ouvrir : visser A (vérifier ensuite le carrossage).

CARROSSAGE

+ de négatif : dévisser B et C
ou visser A-D-E (en veillant à ne pas modifier la chasse ou l'ouverture).
- de négatif : visser B et C
ou dévisser A-D-E (en veillant à ne pas modifier la chasse ou l'ouverture).

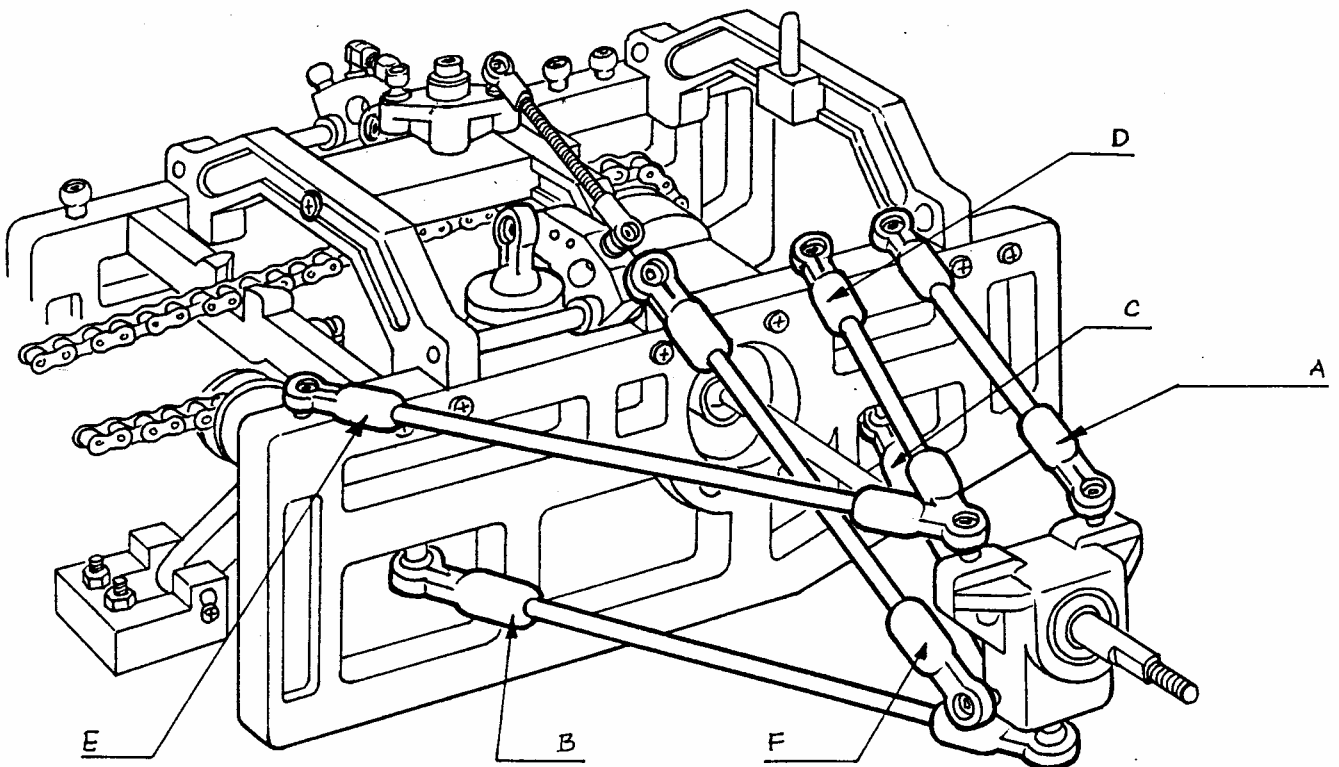
GARDE AU SOL

Pour l'augmenter, dévisser F. Pour la réduire, visser F.

CHASSE

La chasse doit être à 0.
Pour correction éventuelle, il faut jouer sur la longueur de E pour la partie supérieure, ou de B ou C pour la partie inférieure.
Dans tous les cas, après avoir modifié la chasse, il faudra impérativement vérifier l'ouverture et le carrossage.

NOTE : Lorsqu'un réglage nécessitera de modifier B et C, vérifier ensuite la garde au sol.



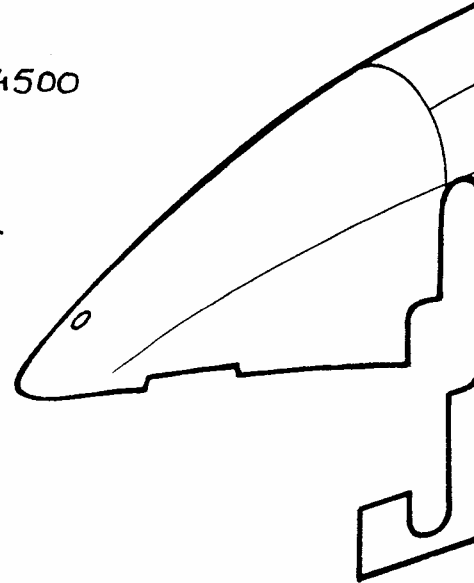
CARROSSERIE

Découper la coque comme indiqué ci-contre.
Evider les parties hachurées (prise d'air frontale, passage moteur et lanceur, trou de réglages, etc...)
Positionner la carrosserie en place sur le châssis et repérer l'emplacement exact des trous de fixation avant, arrière et latéraux.

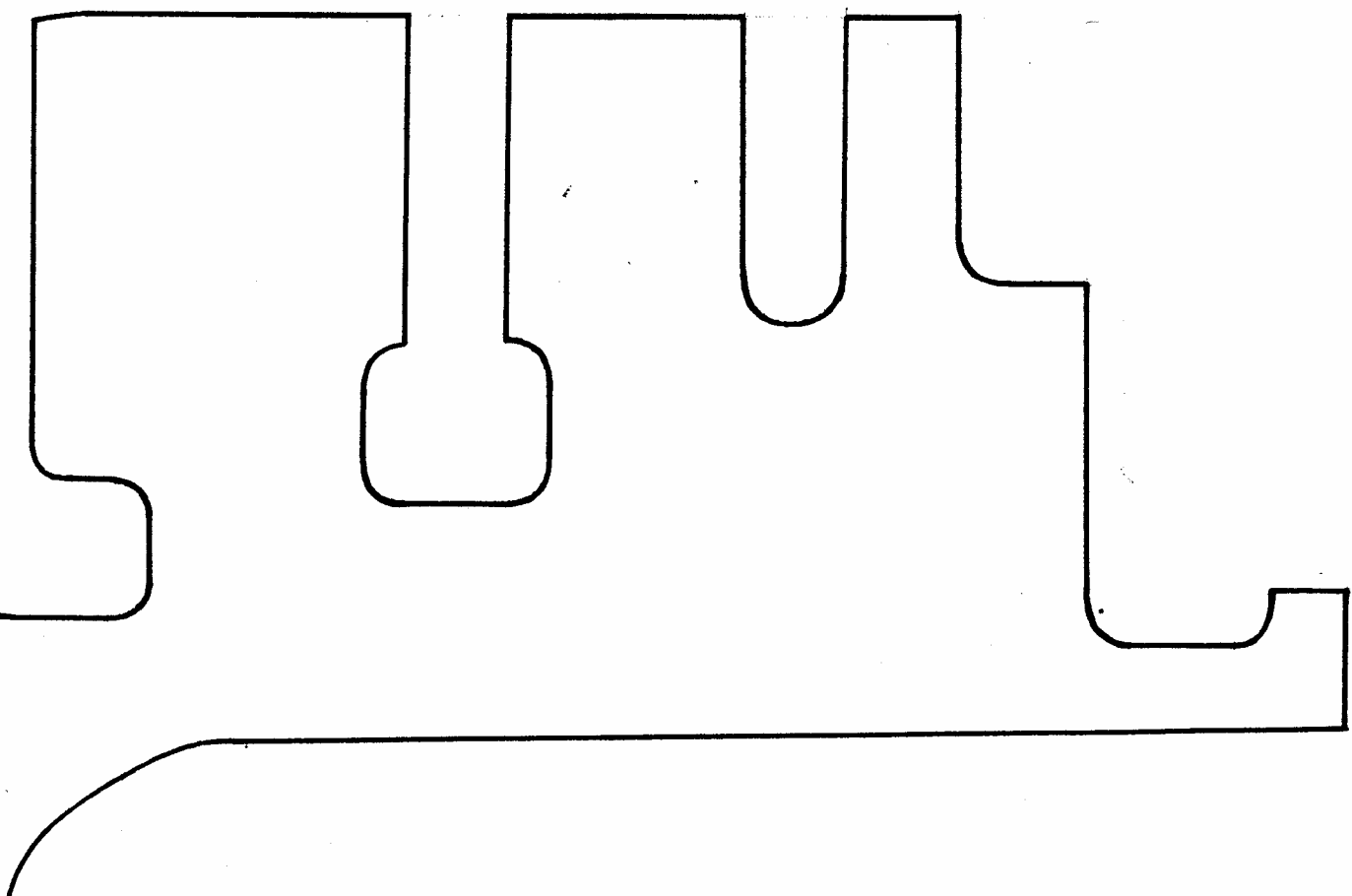
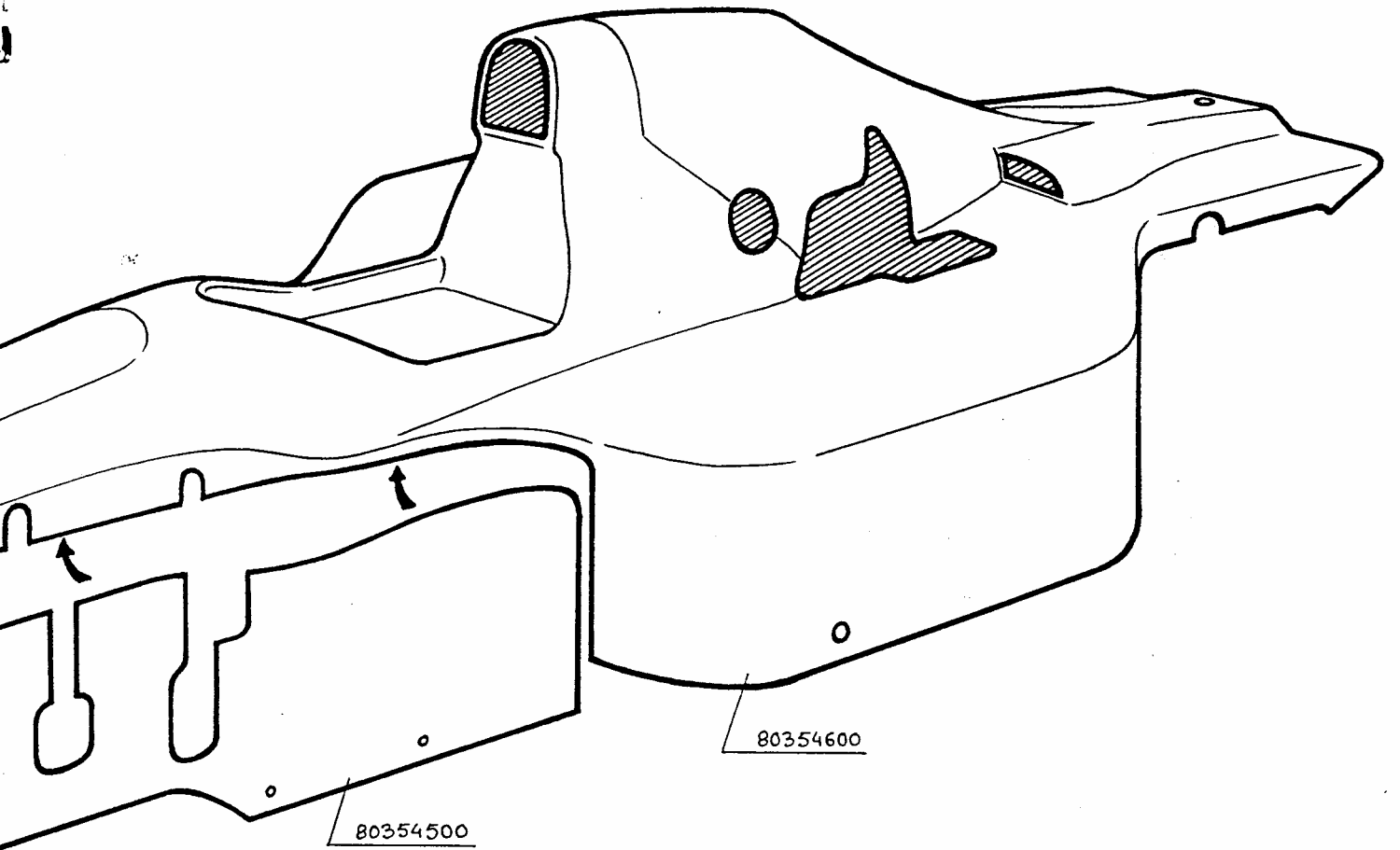
FLASQUES LATÉRAUX :

Découper les 2 flasques dans la plaque 80354500 fournie, en suivant le gabarit ci-dessous.
Fixer les flasques à l'aide de 2 vis sur la pièce de liaison entre les deux châssis.

LES FLASQUES RESTERONT SOLIDAIRES DU CHÂSSIS ET INDÉPENDANTS DE LA COQUE.

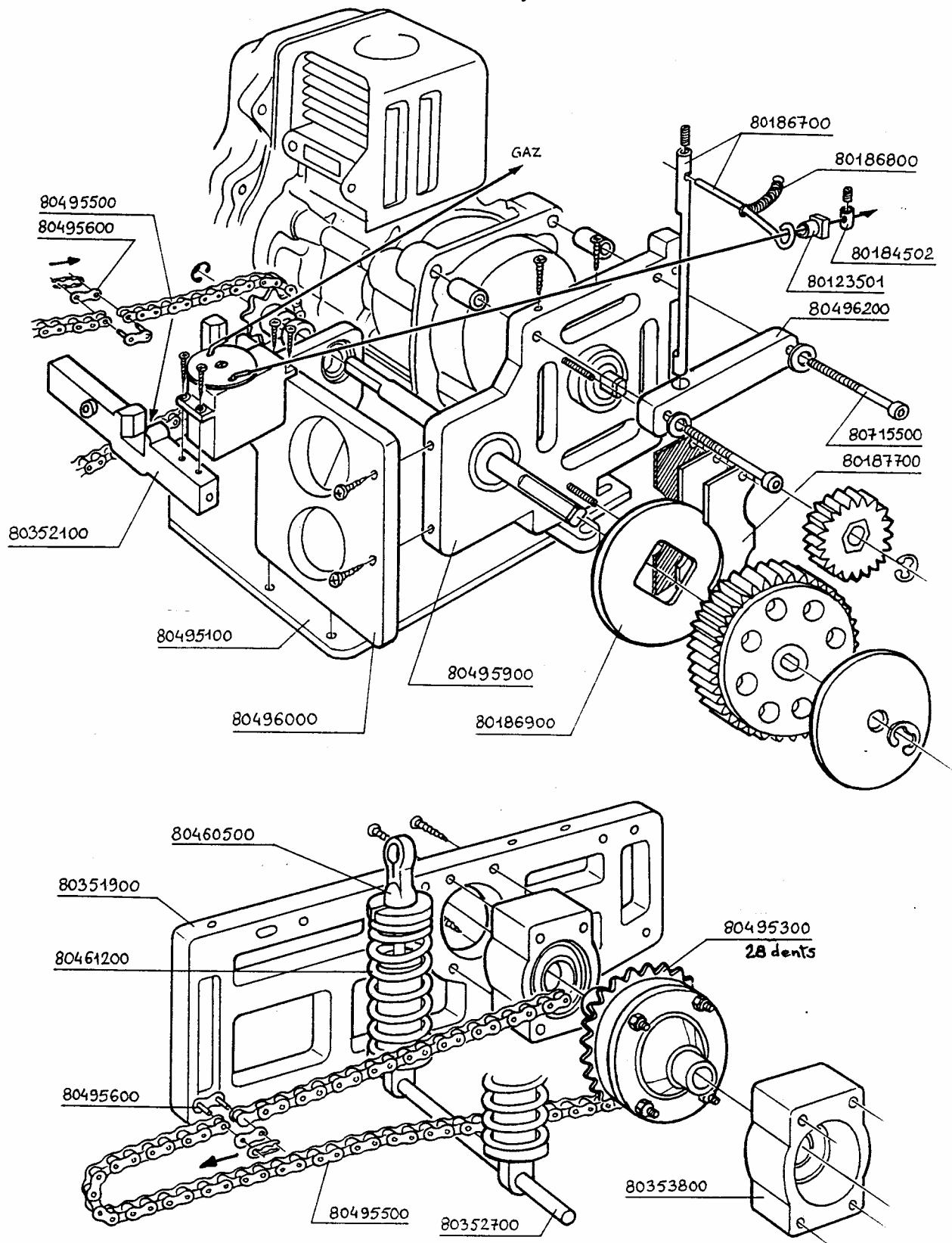


GABARIT
FLASQUES LATÉRAUX



PLAQUE DE CASCADE/TRANSMISSION/SERVO GAZ (NON FOURNI)

REGLAGE DE TENSION DE CHAÎNE : pour tendre ou détendre la chaîne, il faut desserrer les 3 vis de fixation de la platine moteur 80495100, puis avancer ou reculer celle-ci. ATTENTION : il sera également nécessaire de bouger le guide de chaîne - support servo 80352100 pour l'adapter à la longueur du servo. ATTACHE RAPIDE DE CHAÎNE : lors de son montage, bien vérifier le sens de l'attache rapide (voir dessins ci-dessous).

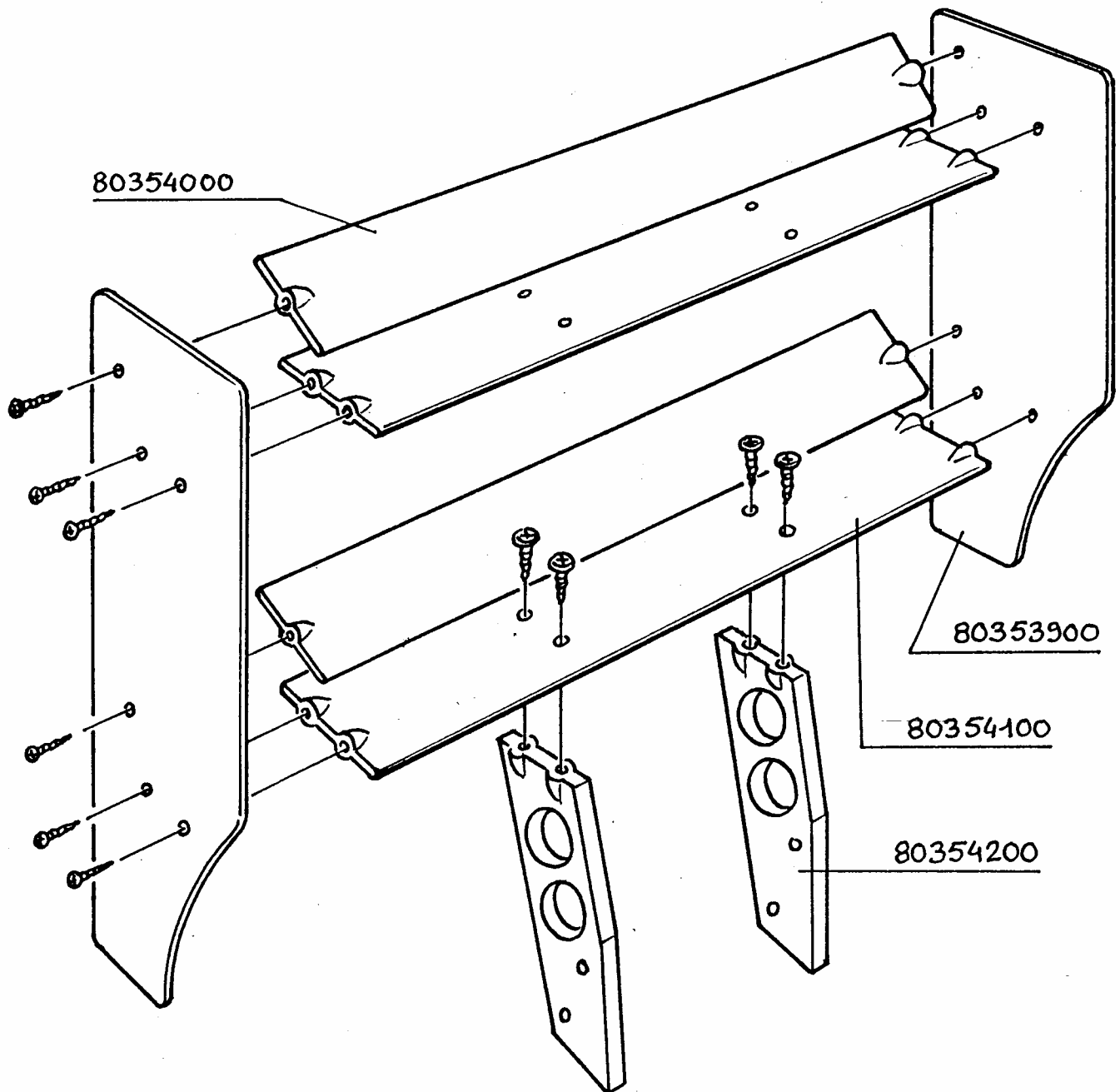


MONTAGE AILERON ARRIERE

Avant le montage, il sera nécessaire de percer des trous $\varnothing 1,8$ ou 2 mm au centre des bossages aux extrémités des ailerons.

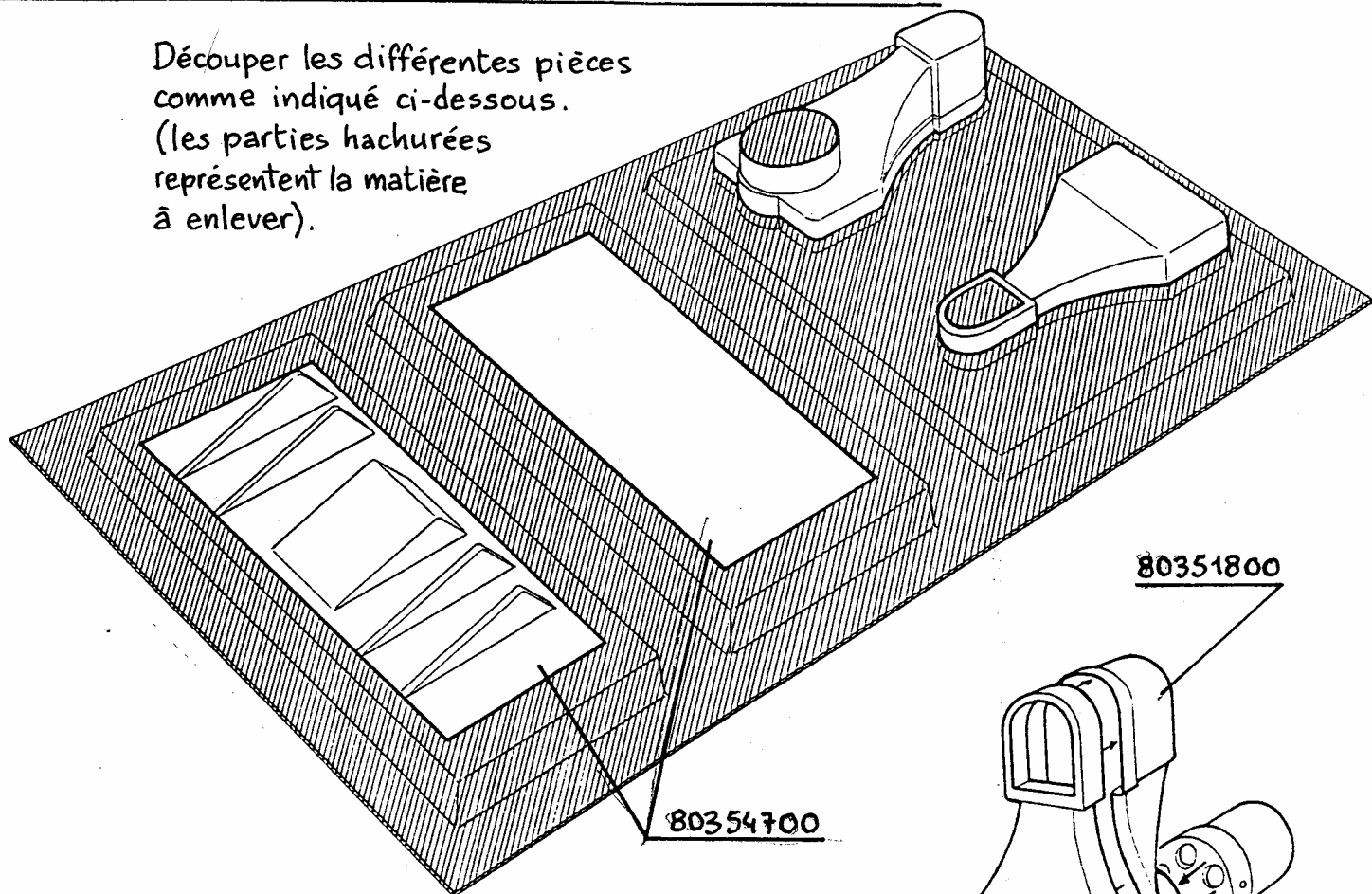
Il est conseillé de décorer l'aileron avant montage.

Une fois l'ensemble monté, fixer à l'arrière de la cellule arrière. (voir page 3 et page 8).



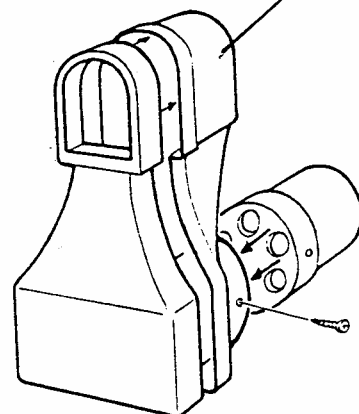
PRISE D'AIR ET EXTRACTEUR

Découper les différentes pièces
comme indiqué ci-dessous.
(les parties hachurées
représentent la matière
à enlever).



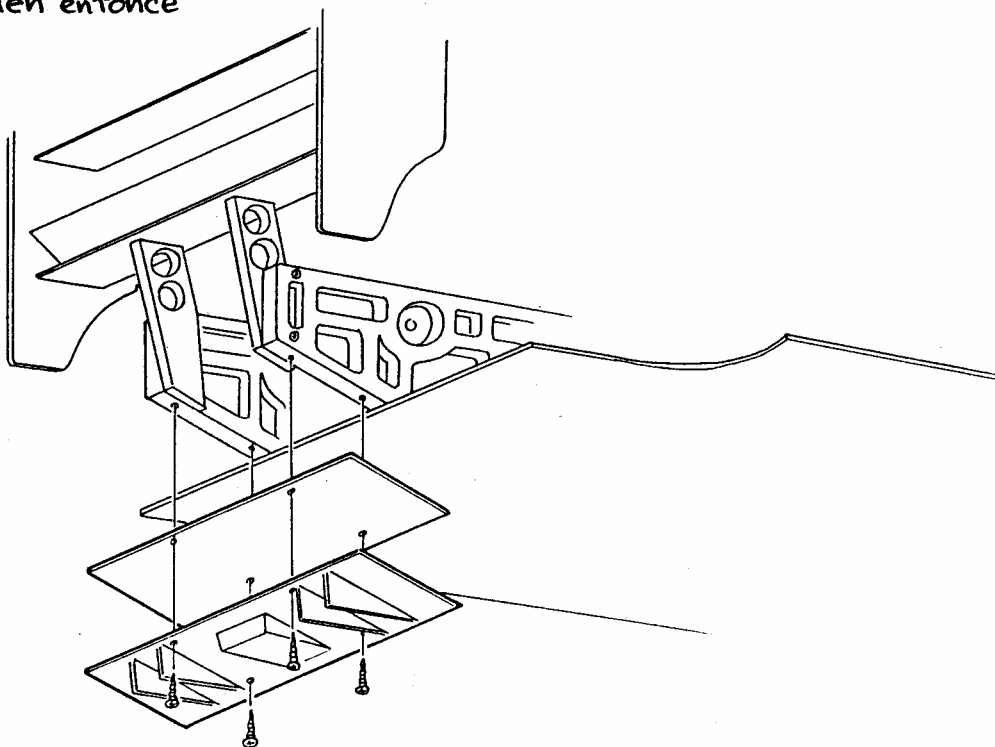
PRISE D'AIR

Coller les 2 parties ensemble (colle cyanolite),
et fixer sur le filtre à air grâce à 2 vis de 2,8.
Vérifier que la prise d'air est bien verticale et
que le filtre est bien enfoncé
dans celle-ci.

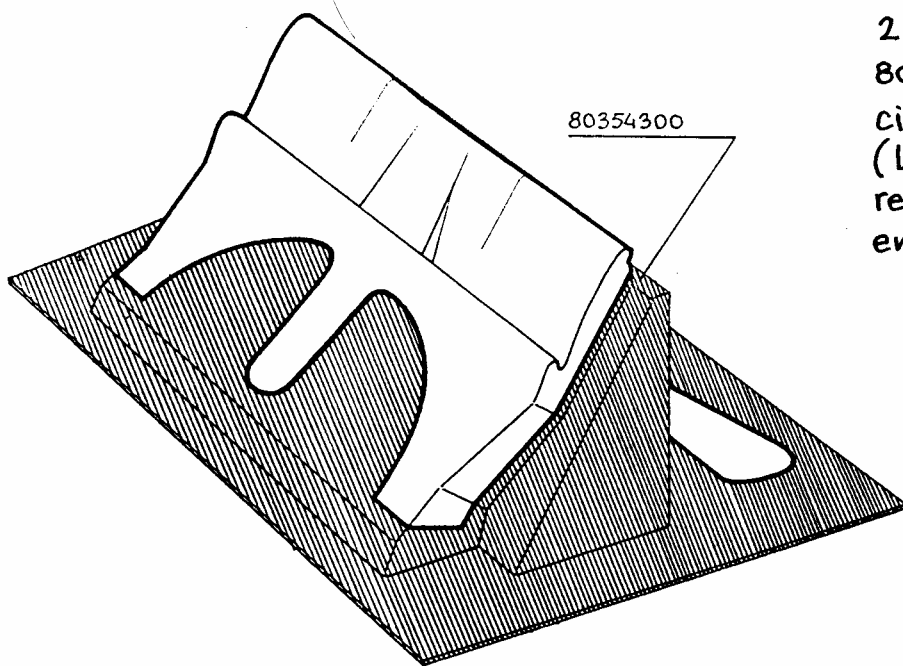


EXTRACTEUR

Coller les 2 plaques
ensemble, puis
fixer sous la
cellule arrière
contre le châssis.
Pour cela, il sera
nécessaire de
percer 4 trous
de $\varnothing 3,2\text{mm}$
sous la cellule,
et $4,5\text{mm}$ sur
les plaques.

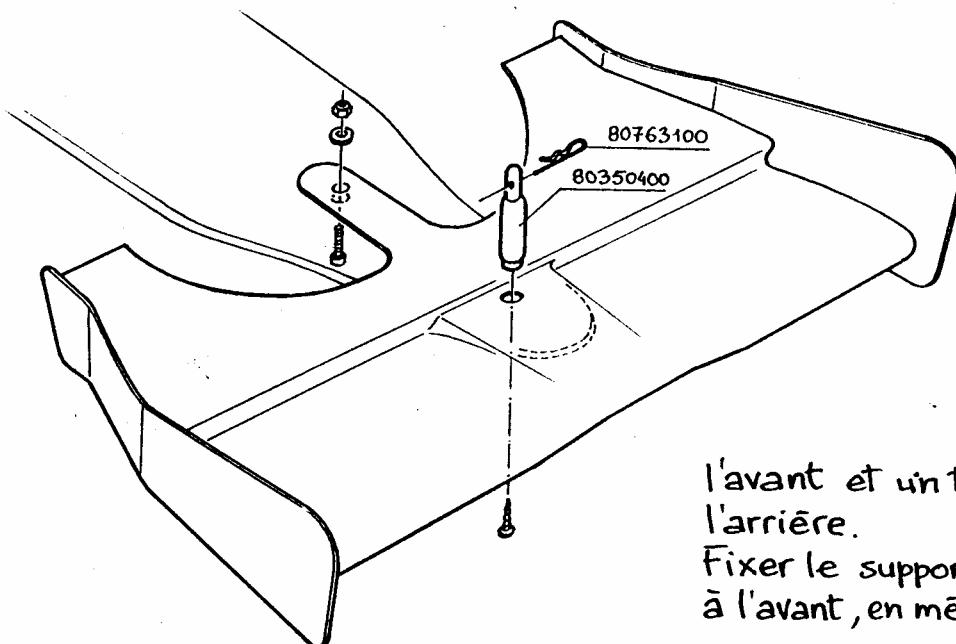
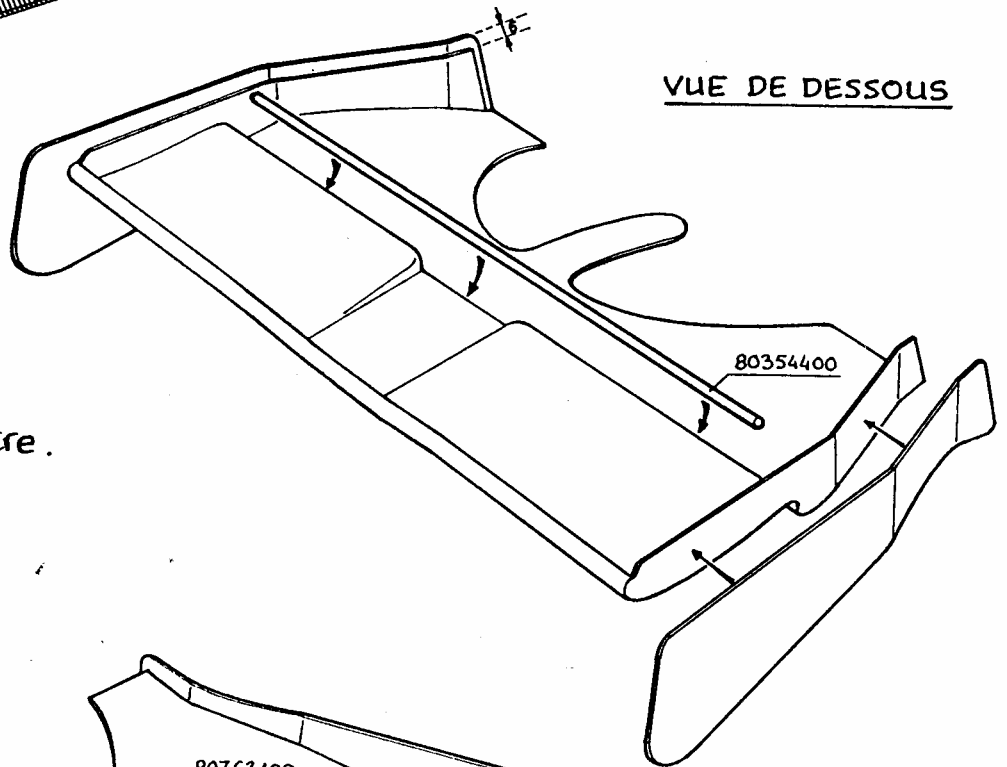


AILERON AVANT



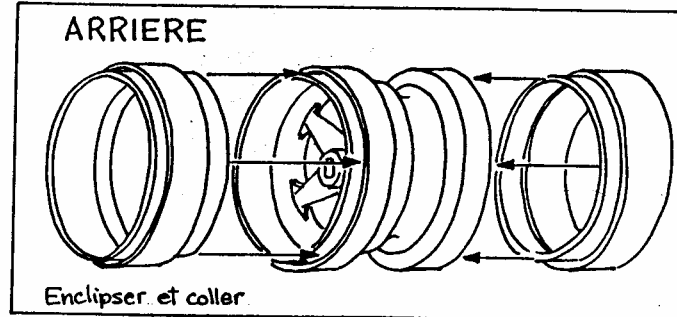
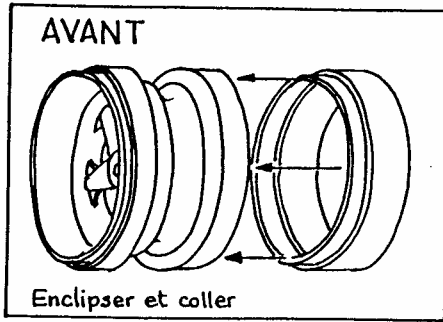
Découper l'aileron et les 2 flasques dans la pièce 80354300, comme indiqué ci-contre.
(Les parties hachurées représentent la matière à enlever).

Mettre les 2 flasques en forme sur les côtés de l'aileron, puis coller en place. (colle cyanolite).
Coller le jonc carbone 80354400 dans le creux sous l'aileron, comme indiqué ci-contre.



Fixer l'aileron sur l'avant du châssis. Pour cela, percer un trou de $\varnothing 7\text{ mm}$ à l'avant et un trou de $\varnothing 4,5\text{ mm}$ à l'arrière.
Fixer le support de carrosserie 80350400 à l'avant, en même temps que l'aileron.

ROUES

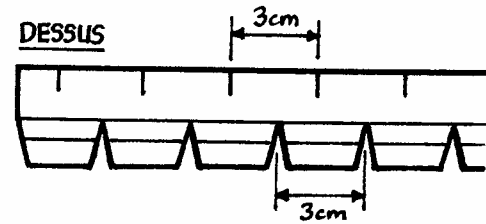


JANTES . Coller les bagues sur les jantes comme indiqué ci-dessus.

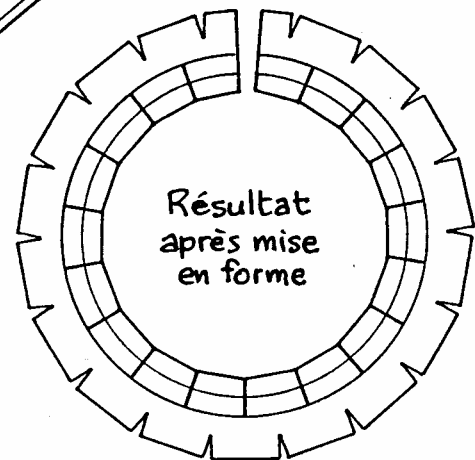
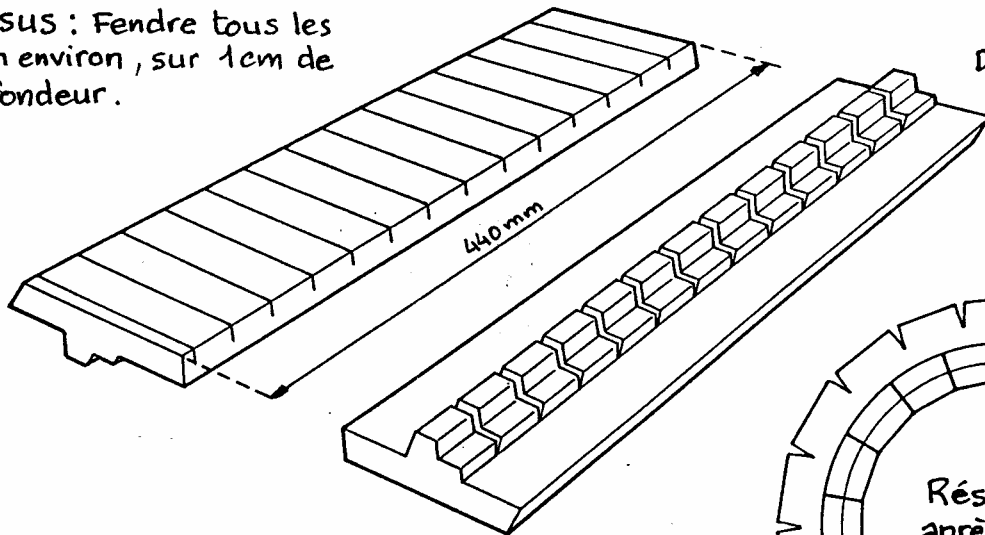
PREPARATION DES MOUSSES

Pour obtenir un arrondi régulier, il est nécessaire de fendre les mousses au cutter de la façon suivante:

DESSUS : Fendre tous les 3cm environ, sur 1cm de profondeur.

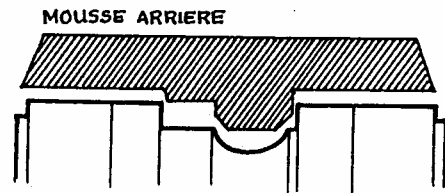
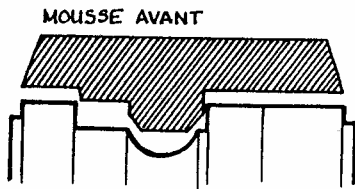


DESSOUS : Fendre en V la partie en relief, en alternance avec le dessus.

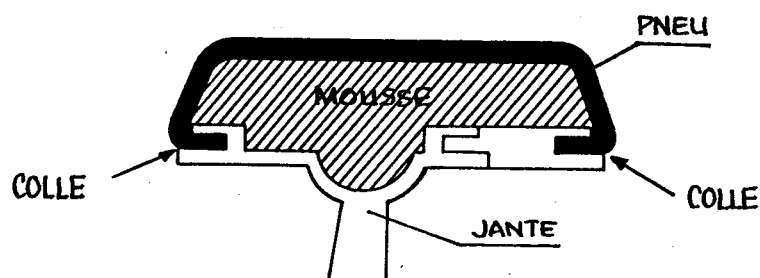


MONTAGE DES PNEUS

Installer la mousse à l'intérieur du pneu. Monter l'ensemble sur la jante, en veillant à ce que la forme du relief de la mousse corresponde au creux de la jante.



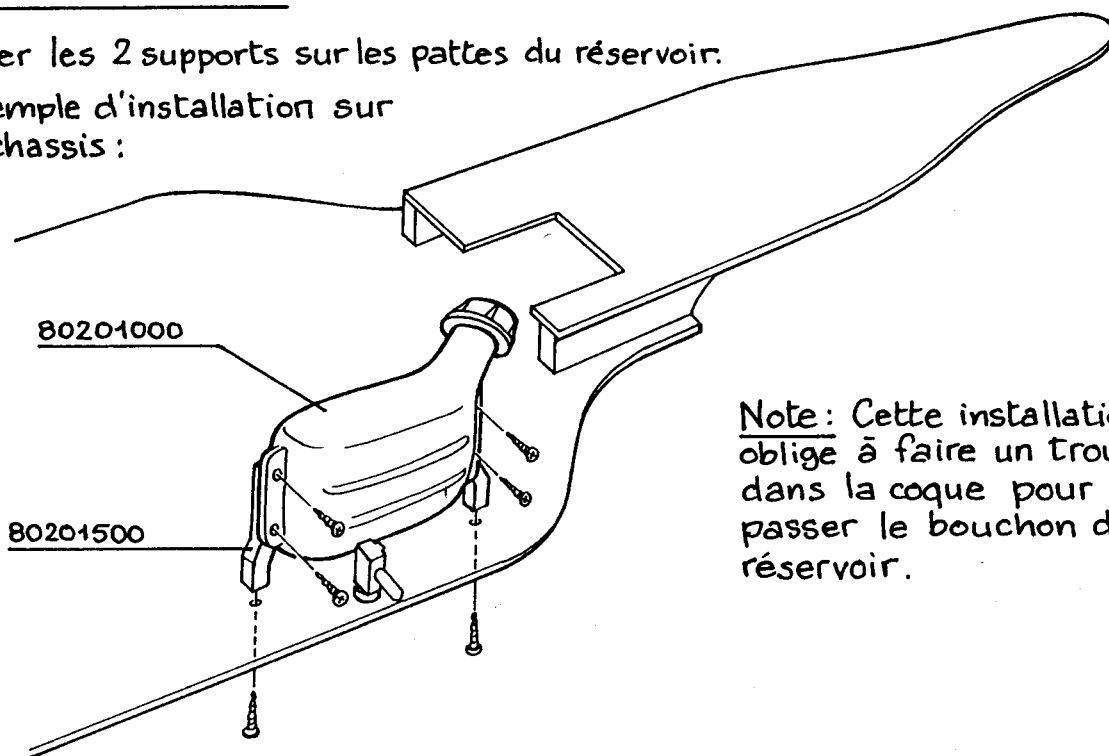
Pour finir, coller le pneu sur la jante sur tout le pourtour, de chaque côté.
(colle cyanolite).



VUE EN COUPE DE L'ENSEMBLE

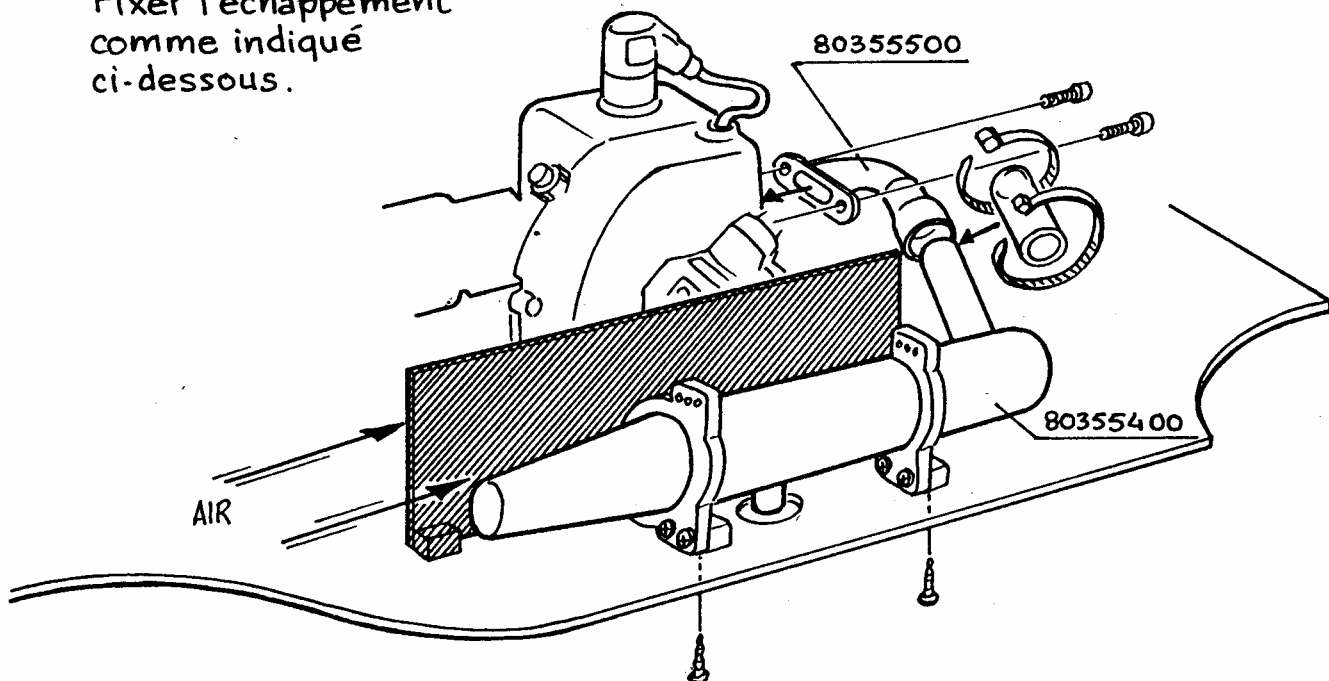
RESERVOIR

Fixer les 2 supports sur les pattes du réservoir.
Exemple d'installation sur
le châssis :



ECHAPPEMENT

Fixer l'échappement
comme indiqué
ci-dessous.



CONSEIL : dans une chute de lexan ou d'ABS, il est possible de tailler une plaque rectangulaire qui sera fixée verticalement entre l'échappement et le moteur. Ainsi, la chaleur de l'échappement ne sera pas aspirée par la turbine de refroidissement. Lors de l'installation, veiller cependant à ce que l'échappement puisse être ventilé.

