



Modèle Tout Terrain echelle 1/8 Radio Commandé

ATTENTION:

Ce modèle réduit n'est pas un jouet!!! Ce modèle réduit radio-commandé de hautes performances ne doit pas être utilisé par un enfant de moins de 16 ans non accompagné par un adulte.

Précautions à prendre:

- Les novices doivent prendre conseil auprès de leur revendeur spécialisé pour le montage et l'utilisation de ce modèle.
- Assemblez ce kit hors de portée des mains de jeunes enfants.
- Vous êtes responsables de la bonne utilisation et de l'évolution de ce modèle, il est donc nécessaire de s'assurer du bon fonctionnement de toutes les fonctions avant son utilisation.
- Toujours garder le manuel d'utilisation à portée de main même après l'assemblage final du modèle.
- En cas d'omission de ces précautions, l'utilisateur s'expose à des risques .
- Dans tous les cas, l'utilisateur doit avoir plus de 16 ans et sera responsable de son modèle et des conséquences de son utilisation.

Félicitations! Vous venez d'acquérir le top du buggy modèle réduit! Lisez attentivement cette notice avant de l'utiliser, suivez les schéma de la notice d'origine, et surtout n'hésitez pas à contacter votre revendeur si vous rencontrez un problème.

Nous espérons que vous prendrez le maximum de plaisir avec votre nouveau buggy que vous soyez compétiteur ou non. En cas de besoin, vous pouvez avoir des renseignements complémentaires sur notre site: www.6mik-racing.com

1. CE DONT VOUS AUREZ BESOIN:

- Un moteur 3,5cc avec son échappement adapté. Le team 6MIK vous conseille un moteur FALCON ou ARROW.
- Une radio-commande 2 voies avec deux servos de qualité (XQ POWER de 13 et 20 Kgs par exemple)
- Des batteries adaptées pour alimenter votre radiocommande
- Un accu Ni-mh, LiPo, ou LiFe pour alimenter votre récepteur.
- Peinture spéciale lexan pour votre carrosserie.
- Le nécessaire de démarrage (Bougie, socquet, banc de démarrage...)
- Carburant pour modèles réduits (25% nitro recommandé)

2. QUELQUES CONSEILS GENERAUX

- Toutes les vis serrées dans du métal doivent être montées avec du frein-filet afin d'éviter tout desserrage intempestif. Nous vous conseillons d'utiliser exclusivement du 6MIK (Ref : PCFF) car il possède l'avantage de sécher en 15 mn (indispensable en course), et peut vous permettre de rattraper une éventuelle pièce plastique au filetage endommagé, car celui-ci fonctionne aussi bien dans du métal que dans du plastique!!
 - Tous les roulements de transmission peuvent être «préparés» afin d'obtenir une transmission extrêmement libre, et ainsi de profiter de tout le rendement de votre moteur favori. Pour ce faire, nous vous conseillons de déflasquer ceux-ci à l'aide d'une lame de cutter pointue, dégraissez chaque roulement avec de l'essence A, ou de l'acétone. Puis re-graissez les tous avec de l'huile spéciale roulement 6MIK (Ref H002). Pour finir réinstallez sans les tordre une seule flasque sur chaque roulement. Lors du montage, il suffira de placer chaque roulement avec la flasque vers l'extérieur. Seul le différentiel central accueillera des roulements flasqués des 2 côtés car dans ce cas, ils sont exposés à la poussière...!
- Bon montage...

3. LE MONTAGE:

- 1 - Bien mettre de la graisse ou de l'huile sur les endroits indiqués. Pour rentrer la goupille au fond du corps, bien placer celle-ci aux endroits indiqués par les flèches. Remplir les différentiels afin d'immerger les pignons avant fermeture complète. Serrez les 4 vis avec une force identique.
- 2 - Bien mettre de la graisse ou de l'huile sur les endroits indiqués. Pour rentrer la goupille au fond du corps, bien placer celle-ci aux endroits indiqués par les flèches. Remplir les différentiels afin d'immerger les pignons avant fermeture complète. Serrez les 4 vis avec une force identique.
- 3 - Choisir le cardan marqué 101,5mm. Enfiler le capuchon X3-49 après montage de la goupille.

6 - Placez le nombre de rondelles nécessaire au bon calage du couple conique. Une fois la cellule fermée, l'entre dents doit avoir un minimum de jeu sans point dur. Recommencez plusieurs fois si nécessaire.
7 - Le support d'axe de triangle doit être marqué «FF».
10 - Le support d'axe à utiliser doit être marqué «FR». Ne pas serrer avec exagération, l'entraxe des supports doit être de 55 mm. La vis M4x10 sans tête doit venir en butée sur le châssis avant l'amortisseur. Pensez à affiner ce réglage une fois le montage terminé.
11 - Vérifier que les triangles sont libres, ils doivent pouvoir retomber tout seul. De même, la barre anti-roulis doit être libre avec un minimum de jeu. Celui-ci doit se régler avec les vis sans têtes M3x3.
12 - Les vis sans tête M3x6 servent à maintenir le king-Pin en place, pas besoin de les serrer exagérément. Vérifier la bonne liberté du porte-fusée sur son étrier.
14 - Comme toujours, après montage, vérifiez la bonne liberté de l'ensemble.
15 - Attention au sens de vissage...!!
17 - Pensez à mettre le joint torique dans la molette avant montage.
18 - Vérifiez la liberté.
19 - Attention au sens de vissage...!!
22 - Choisir le cardan marqué 113 mm. Enfiler le capuchon X3-49 après montage de la goupille.
25 - Placez le nombre de rondelles nécessaire au bon calage du couple conique. Une fois la cellule fermée, l'entre-dents doit avoir un minimum de jeu sans point dur. Recommencez plusieurs fois si nécessaire.
26 - Le support d'axe de triangle doit être marqué «RR».
30 - Attention au sens de la partie réglable.
32 - Le support d'axe à utiliser doit être marqué «RF». Ne pas serrer avec exagération, l'entraxe des supports doit être de 54,4 mm. La vis M4x10 sans tête doit venir en butée sur le châssis avant l'amortisseur. Pensez à affiner ce réglage une fois le montage terminé.
33 - Vérifier que les triangles sont libres, ils doivent pouvoir retomber tout seul. De même la barre anti-roulis doit être libre avec un minimum de jeu. Celui-ci doit se régler avec les vis sans têtes M3x3.
35 - Attention au sens de vissage...!!
43 - Enlever le papier avant de placer les joints de cellule sur le châssis.
44 - Mettre de la graisse sur les couples coniques avant montage sur le châssis.
48 - Le réservoir ne doit pas être monté rigide. Ne pas serrer à fond...
50 - Choisir un palonier adapté à la marque de vos servos.
57 - Vérifiez que la cloche tourne librement sur le vilebrequin sans jeux excessifs.
59 - Affinez le calage cloche / couronne pour avoir un jeu minimum sans points durs. Pour vous aider, vous pouvez utiliser une feuille de papier comme indiqué.
62 - Toujours huiler les 2 mousses de votre filtre à air avec une huile adaptée (H001 6MIK)
67 - Bien régler vos tringleries de façon à ouvrir votre carburateur à fond. Au neutre, vous ne devez pas avoir de frein, et le carburateur doit être en butée de ralenti. Ajuster au besoin les réglages de votre émetteur.
68 - Ne pas serrer trop fort l'écrou nylstop, le piston doit pouvoir tourner mais sans aucun jeux. Attention à la position de la pince sur la tige...
70 - Toujours mettre de l'huile sur les joints avant de rentrer la tige dans l'amortisseur.
73 - Après avoir mis l'huile, actionner la tige de façon à libérer les bulles d'air. Puis positionnez la tige aux 3/4 rentrée avant assemblage du bouchon.
74 - Pour plus de confort sur les sauts, il est possible de laisser la tige en bas avant fermeture sur les amortisseurs avant. On dit alors que l'amortisseur à 100% de rebond.
75 - Mouillez la protection de tige en caoutchouc pour en faciliter le montage.
76 - 77 - Attention, la vis gauche à un pas inverse. Il faut tourner à l'envers pour la visser!!!
79 - Avant collage avec de la colle cyanoacrylate adaptée (PCP 6MIK), il est nécessaire de poncer la lèvre du pneu et de placer la mousse à l'intérieur...
82 - Prenez soin à la découpe. Il existe des outils qui rendent cette étape plus facile, Renseignez vous auprès de votre magasin habituel.
83 - Bien nettoyer l'intérieur de la carrosserie à l'eau et au liquide vaisselle. Bien sur, bien sécher l'ensemble avant peinture.
84 - Après avoir mis les caches de carrosserie, toujours utiliser une peinture adaptée au lexan, et procéder par fines couches successives...

REGLAGES: Nous vous conseillons de consulter couramment notre site internet afin de connaître les derniers réglages adaptés à votre modèle...

Pour un usage compétition, nous vous conseillons d'échanger les pneus d'origine, par des pneus 6MIK, qui vous apporteront performance, motricité et longévité.

BONNES COURSES

Distributeur exclusif pour la France:

SARL 6MIK

17, rue de Seignelay

89550 HERY - France

www.6mik-racing.com

e-mail: contact@6mik-racing.com