

EMBRAYAGE 3 POINTS «VARIO-SPEED»



Félicitations, vous venez d'acquérir un embrayage novateur, hautes performances... Destiné au 1/8 Tout-Terrain, Truggy ou Monster Truck.

Celui-ci possède l'avantage d'avoir le réglage de la tension des ressorts possible sans démontage. Livré pré-assemblé sur un volant universel (34 mm) avec des masselottes en aluminium garnies de composite.

ASSEMBLAGE:

Il est impératif de mettre au moins une rondelle (couleur or incluses) sur le vilebrequin avant de mettre le cône. Le nombre de ces rondelles va dépendre de votre modèle!

Vissez l'écrou avec une clé de 8 mm puis réglez le point «zéro» de la tension de ressort. Pour cela, dévissez la vis «1» de façon à ce qu'elle n'appuie plus sur le ressort de masselotte, puis, revissez doucement jusqu'à trouver le moment où la masselotte revient dans sa position initiale. Le point «zéro» correspond à la limite où la masselotte se colle bien vers le centre lorsque vous tirez celle-ci vers l'extérieur. En dévissant à peine, ce n'est plus le cas...! Renouvelez l'opération pour les vis «2» et «0».

Montez votre cloche d'embrayage (neuve et ventilée de préférence) en mettant le nombre de rondelles (couleur chrome incluses) nécessaire afin d'obtenir très peu de jeu axial. Une fois l'ensemble monté, la cloche doit tourner librement, et ne doit pas pouvoir toucher l'embrayage même en appuyant sur votre cloche. si c'est le cas, déplacez quelques rondelles de l'extérieur vers l'intérieur de la cloche...

REGLAGES:

Pour faire un comparatif avec un embrayage traditionnel, la tension d'un ressort de 1 mm correspond à une tension d'1,5 tour après le point «zéro».

Nous vous conseillons de commencer par visser d'1 tour à partir du point «zéro» sur la vis «0», d'1,5 tours la vis «1» et de 2 tours la vis «2». De cette façon vous allez bénéficier d'un embrayage progressif, augmentant ainsi la motricité de votre voiture, la facilité de pilotage tout en permettant à votre moteur de s'exprimer pleinement.

Bien sur, tous les réglages sont possibles, à chacun de voir en fonction de son style de pilotage, de son moteur et du grip de la piste quel est le plus adapté. Pour rappel, en vissant, on augmente la tension du ressort, ce qui fait coller l'embrayage plus tard!

Pour que l'embrayage soit performant il ne faut pas qu'il colle trop tôt pour ne pas «asseoir» le moteur, mais il ne faut pas non plus qu'il patine sous peine de ne pas exploiter les performances de votre moteur.

Lorsque le réglage est bon, les roues ne tournent pas au ralenti, et le moteur à une montée en puissance constante du bas au mi régime. Ajuster le réglage 1/4 de tour par 1/4 de tour pour chaque vis.

En faisant varier la différence entre chaque pression de ressort on peut ajuster la progressivité de l'embrayage. Si les 3 vis ont un réglage identique, il va coller brutalement alors qu'un écart d'1 tour entre chaque vis est le maximum à utiliser pour beaucoup de progressivité.

ENTRETIEN:

Pour démonter les masselottes, commencer par dé-serrer complètement les vis de réglage sans les enlever complètement...

A chaque démontage, il est impératif de remettre du frein-filet (fourni) sur les 3 vis de réglage afin d'éviter tout changement de réglage en fonctionnement.

Dégraissier les masselottes et l'intérieur de la cloche au minimum tous les 2 litres. Il peut même être nécessaire de passer du papier de verre (200 par exemple) à l'intérieur de la cloche si celle-ci présente des traces d'usures.

AVERTISSEMENTS et CONSEILS:

Le réglage de l'embrayage doit se faire avec le moteur arrêté. La société 6MIK se décharge de toute responsabilité en cas d'accident provoqué par un moteur en marche!

Il est impératif de ne pas utiliser de cloches d'embrayage ayant servi avec des masselottes en aluminium. Même un polissage ou un sablage de celle-ci ne suffira pas. Le non-respect de cette close entraîne une destruction rapide de la partie composite (sans prise de garantie).

Suivant les marques de cloches utilisées, un rodage d'environ 1 réservoir peut être nécessaire et conseillé afin d'ajuster parfaitement les masselottes neuves au diamètre de la cloche.

Attention, si les vis de réglage sont trop vissées, les masselottes peuvent finir par ne jamais coller complètement à la cloche ce qui entrainerait une chauffe excessive du moteur et une destruction rapide de l'embrayage.

Des roulements d'embrayage trop graissés peuvent entrainer un patinage excessif des masselottes sur la cloche.

Une cloche d'embrayage du type ventilée est fortement conseillée!

En cas de remplacement de pièces, il est impératif d'utiliser des masselottes et ressorts identique à l'origine. Ne jamais mixer différentes matières de masselottes avec ce type d'embrayage.

Si les masselottes commencent à se noircir ou à se glacer, le réglage n'est pas correct, l'embrayage patine beaucoup trop! Passer du papier de verre fin sur les parties composite et recommencez le réglage...

Utiliser toujours le frein-filet fourni, car celui-ci est spécifique, il permet un démontage aisé sans desserrage intempestif. Après de nombreux réglages, il est conseillé de remettre du frein-filet (en démontant bien sûr chaque vis). Attendre au minimum 1 heure avant de redémarrer son moteur (12H étant optimal).

En cas d'utilisation sur terrains humides/mouillés, bien vérifier par la suite que chaque masselotte ne se grippe pas sur son axe...

Pour qu'un embrayage reste performant longtemps, son entretien doit être régulier et soigné.

Produit exclusivement distribué en France par:

6MIK

17, rue de Seignelay

89550 HERY

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

www.6mik-racing.com