

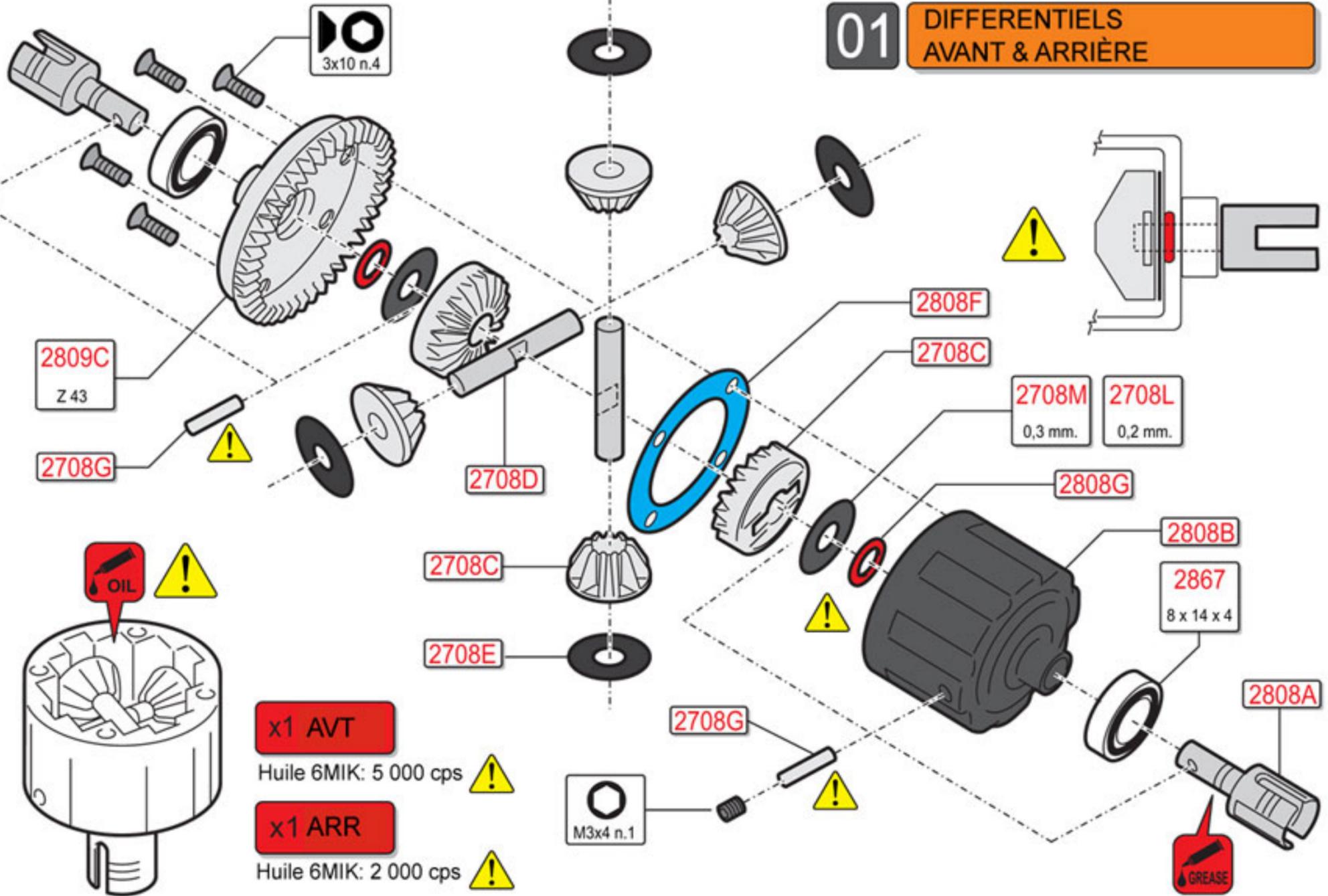
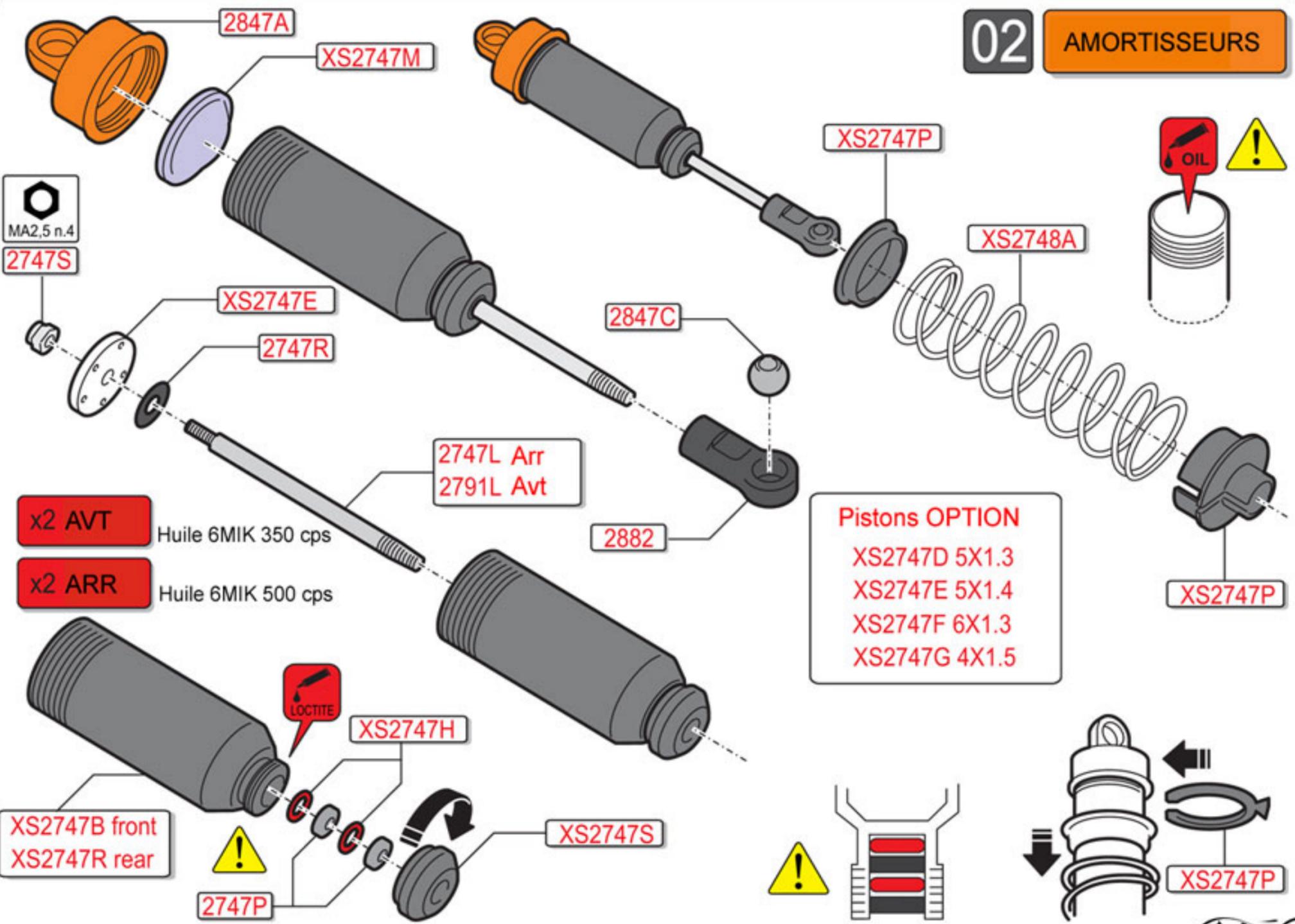
RS



MANUEL DE MONTAGE

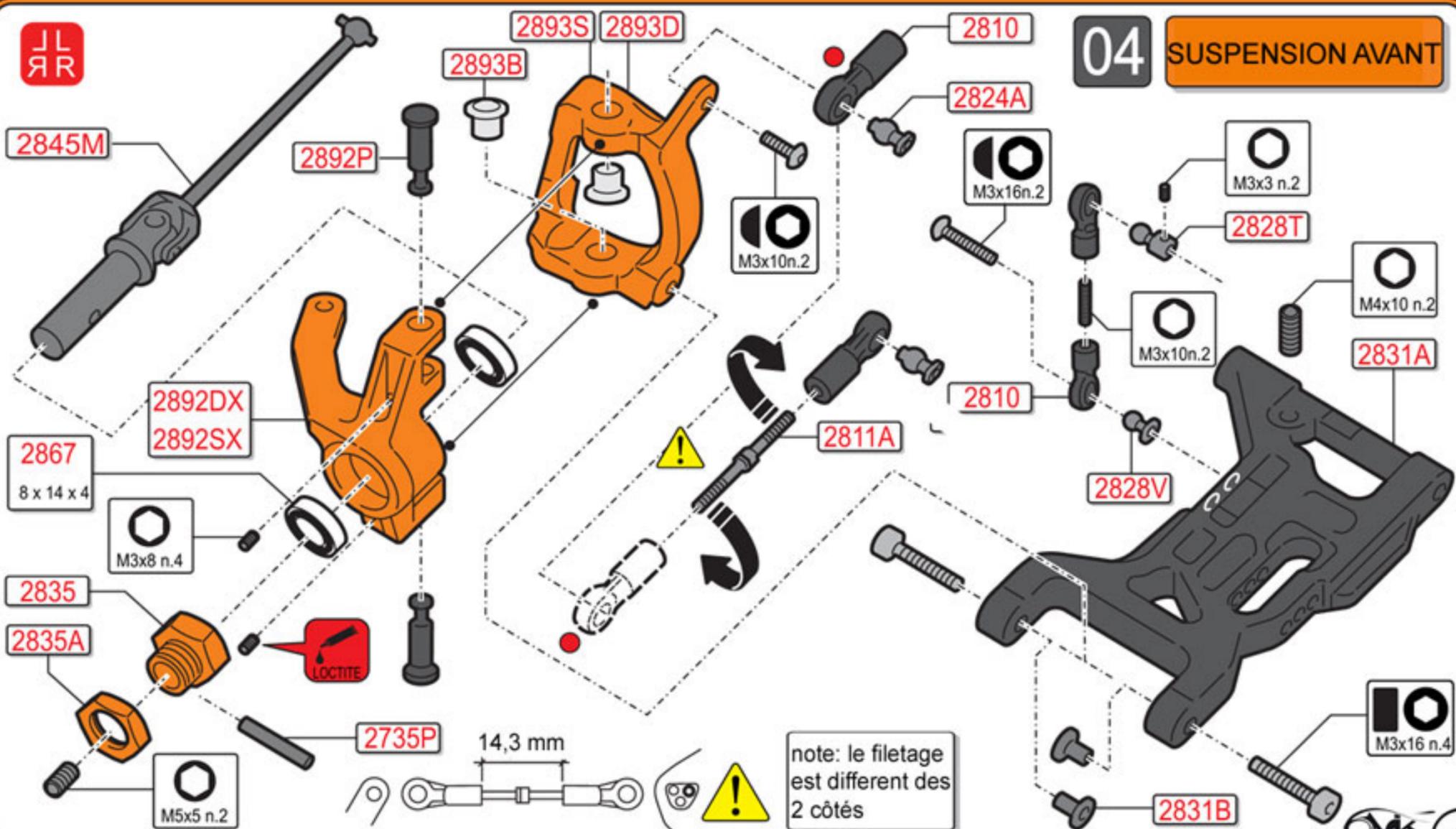
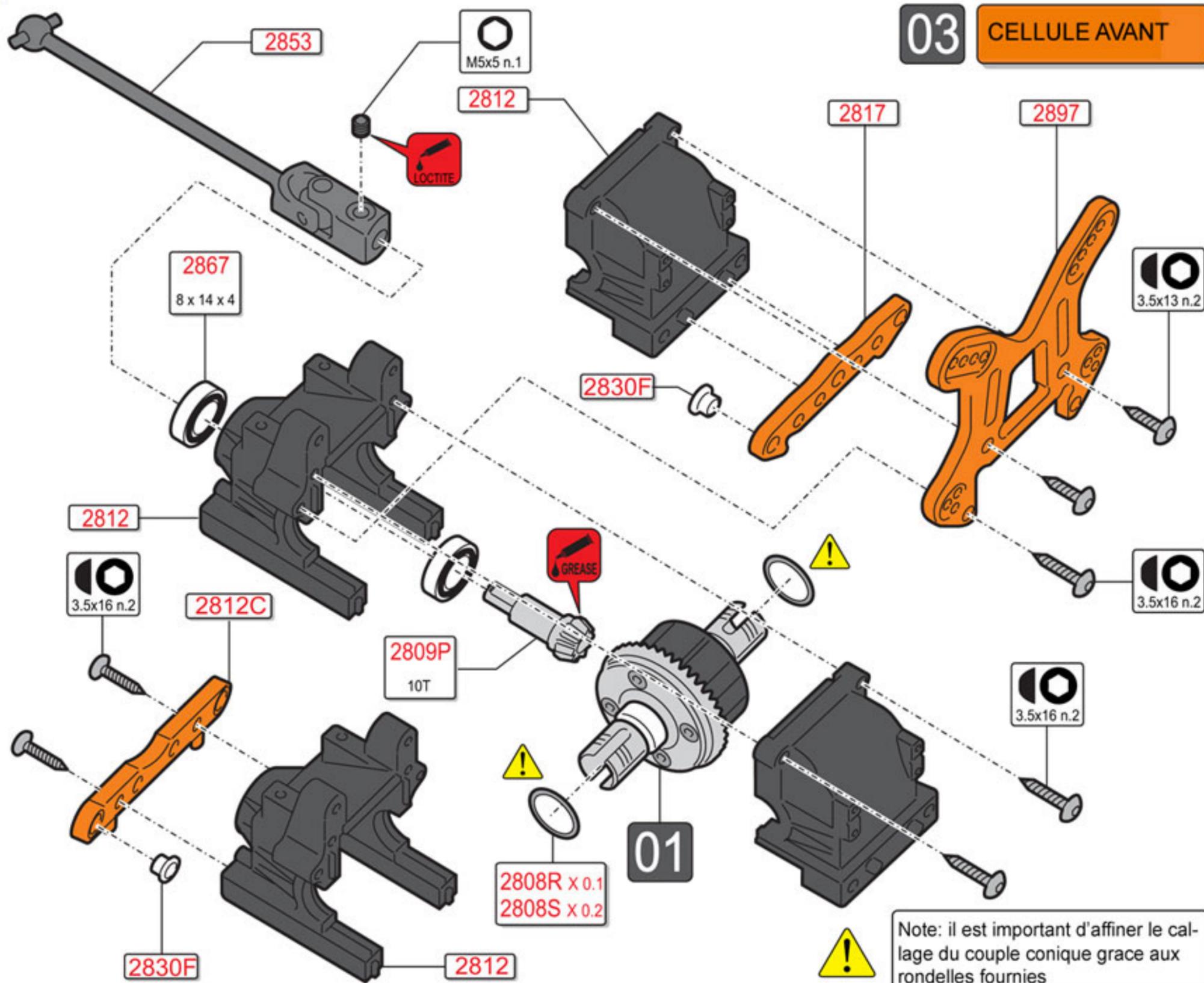
www.6mik-racing.com



01**DIFFERENTIELS
AVANT & ARRIÈRE****02****AMORTISSEURS**

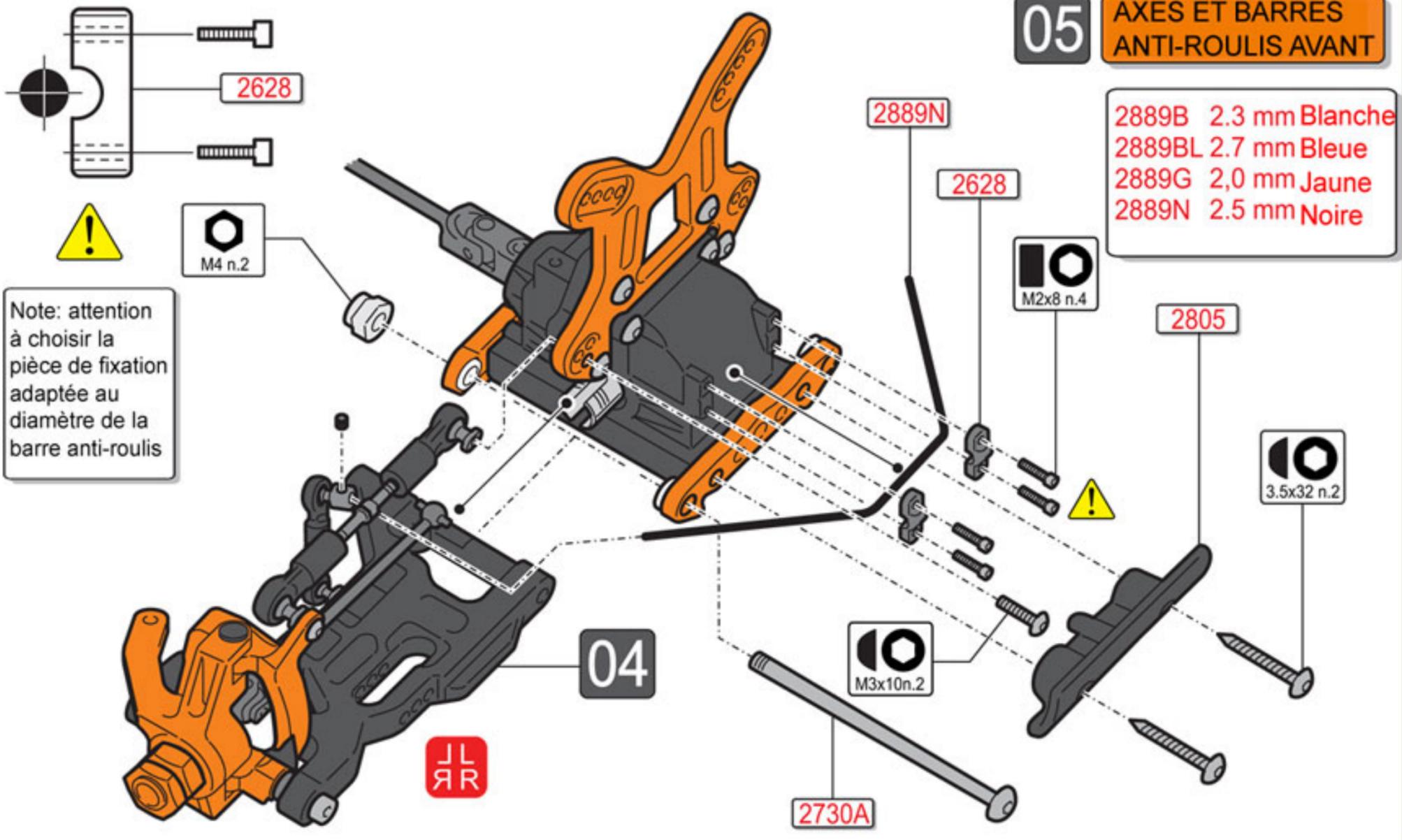
03

CELLULE AVANT



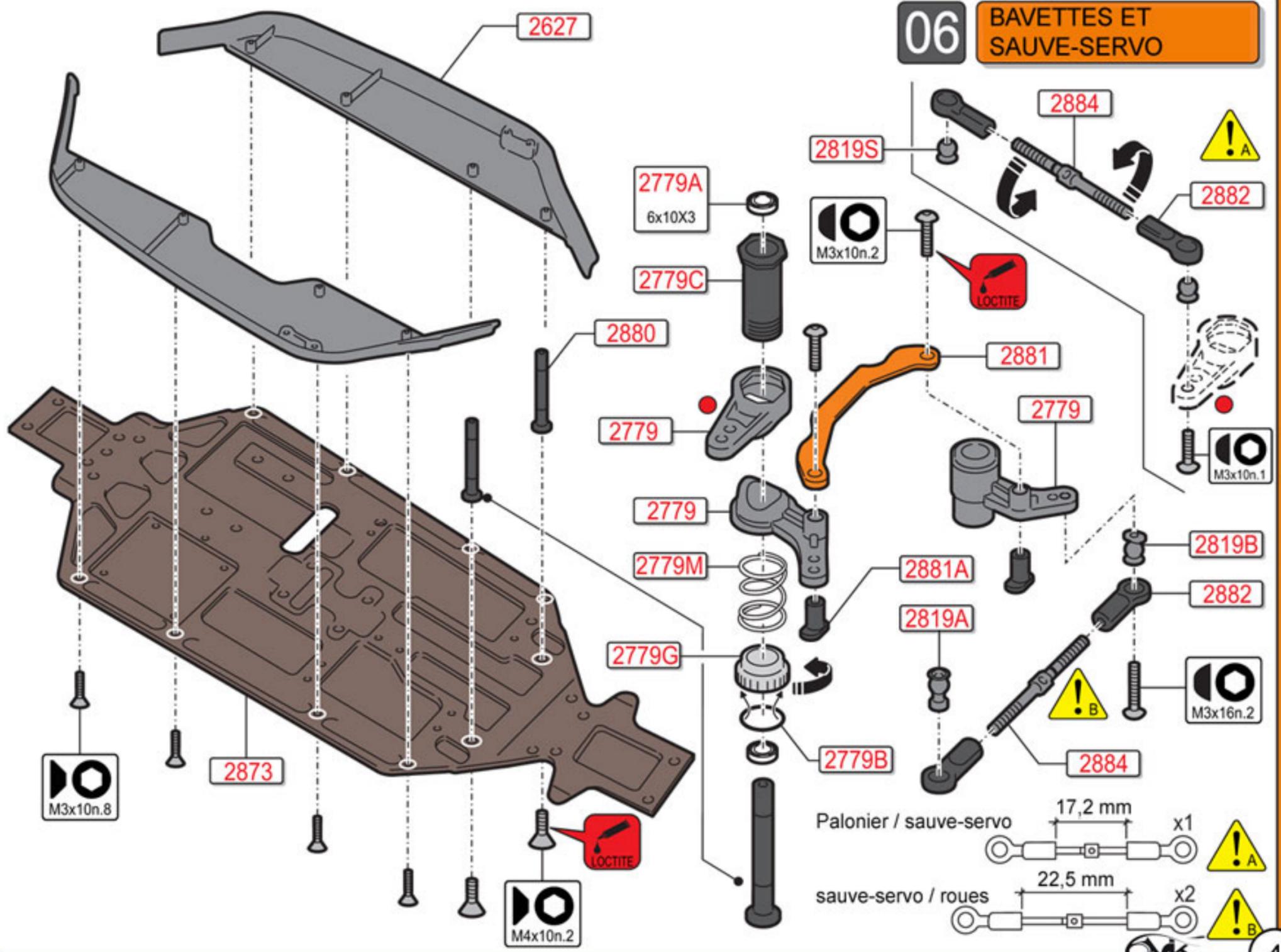
05

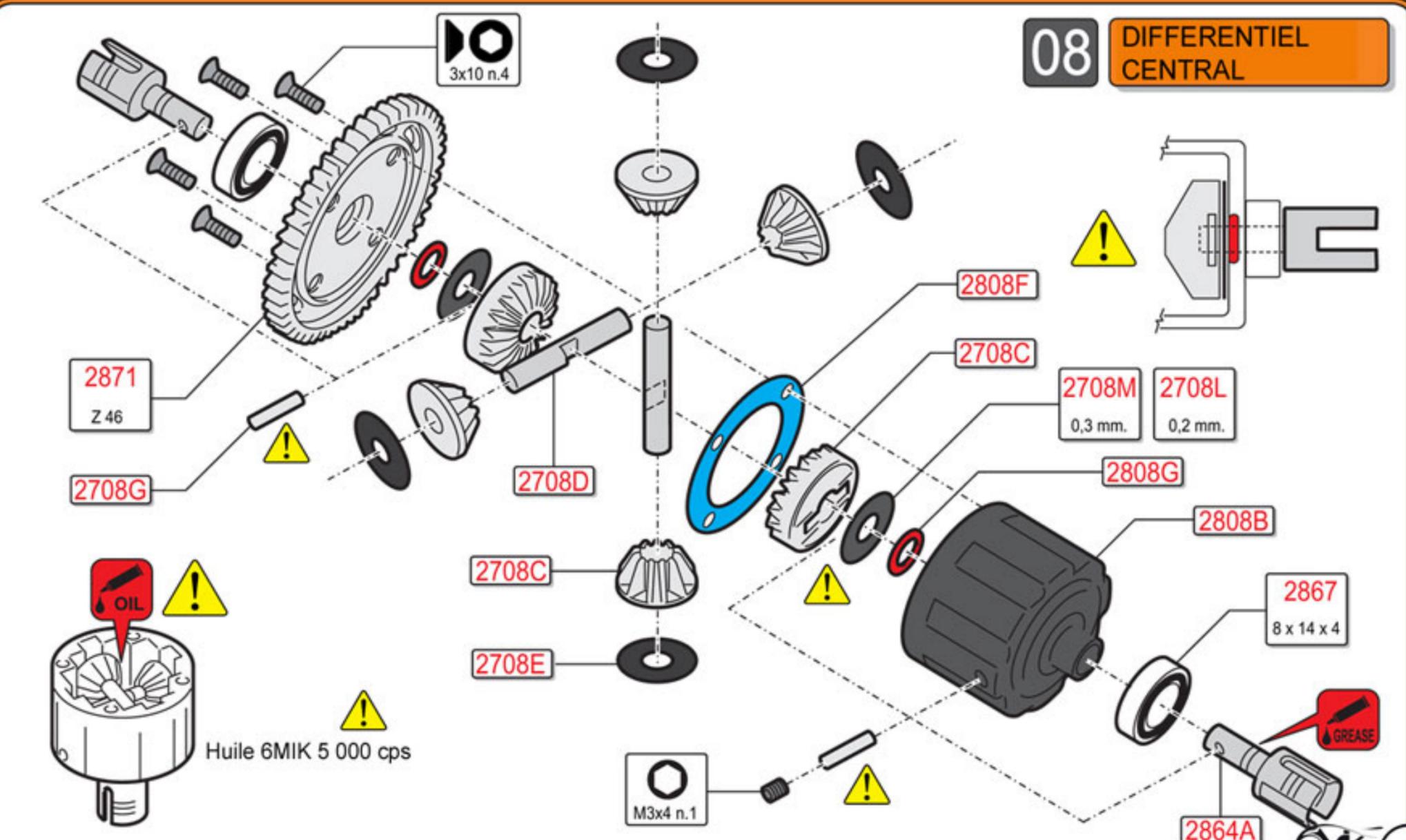
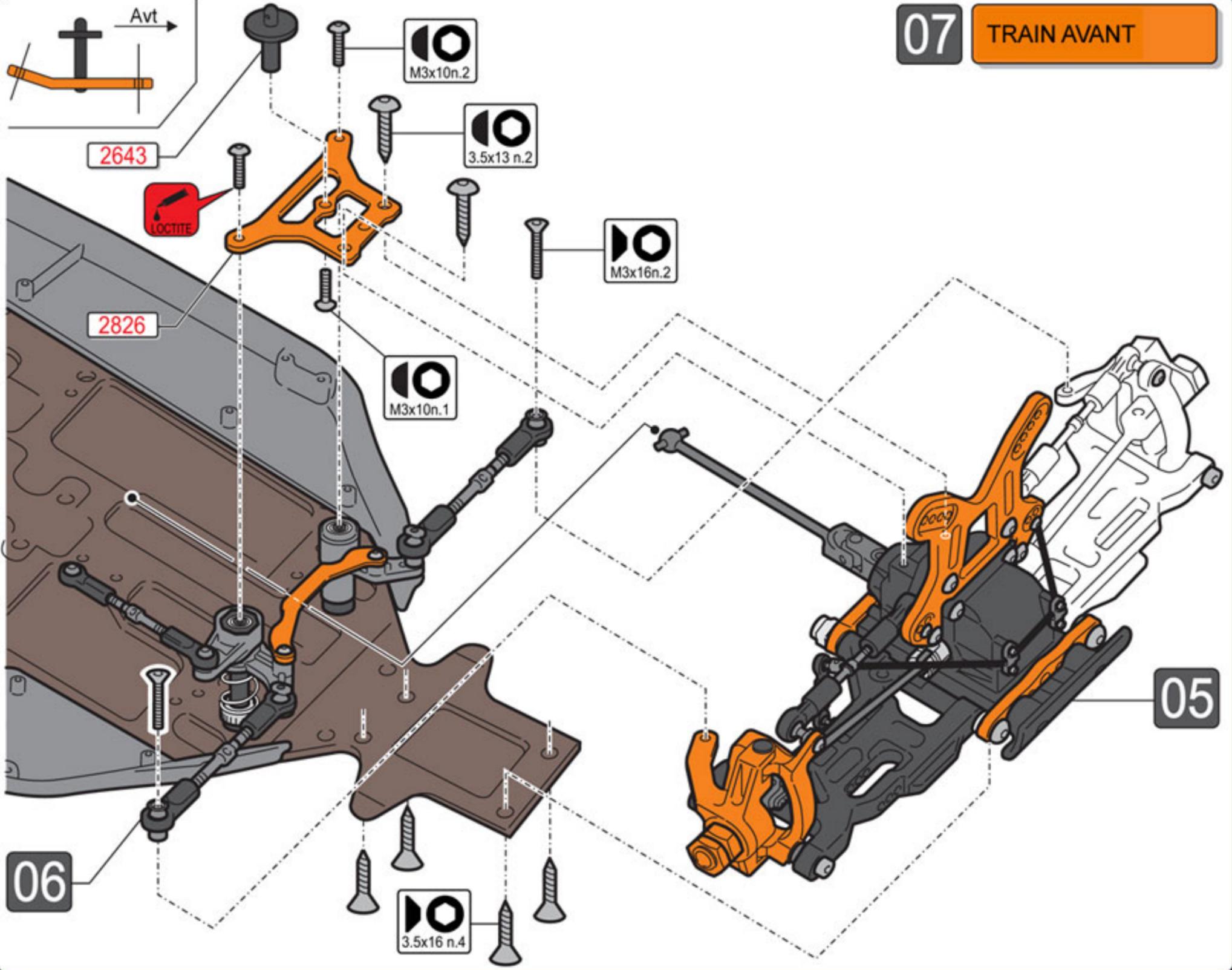
AXES ET BARRES ANTI-ROULIS AVANT



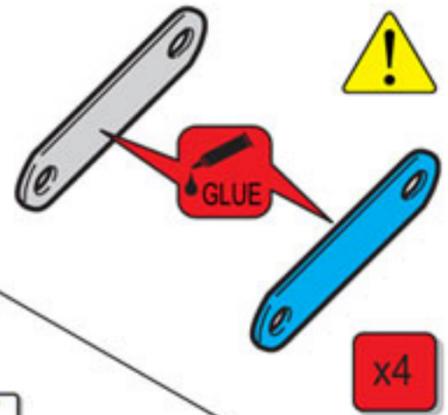
06

BAVETTES ET SAUVE-SERVO

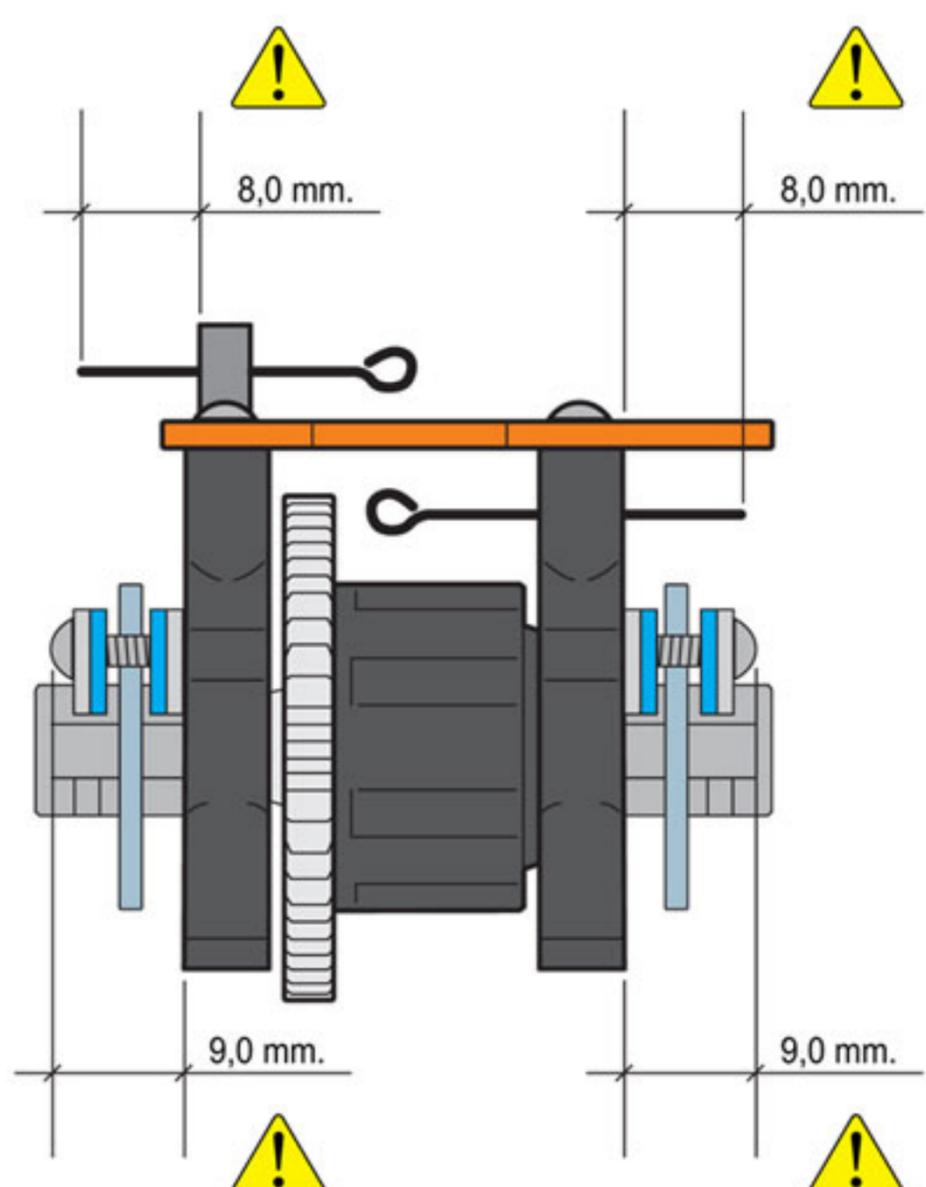
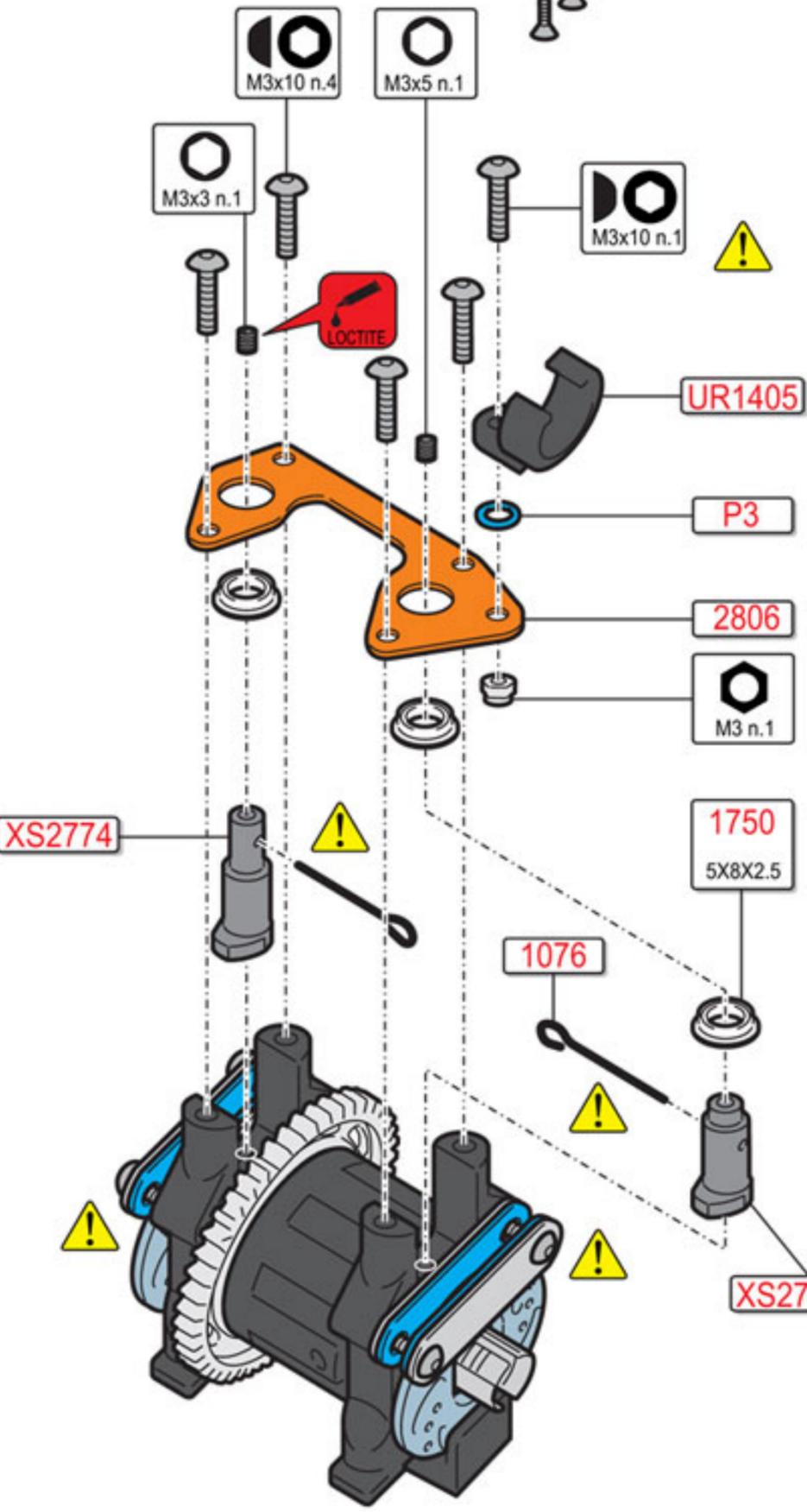
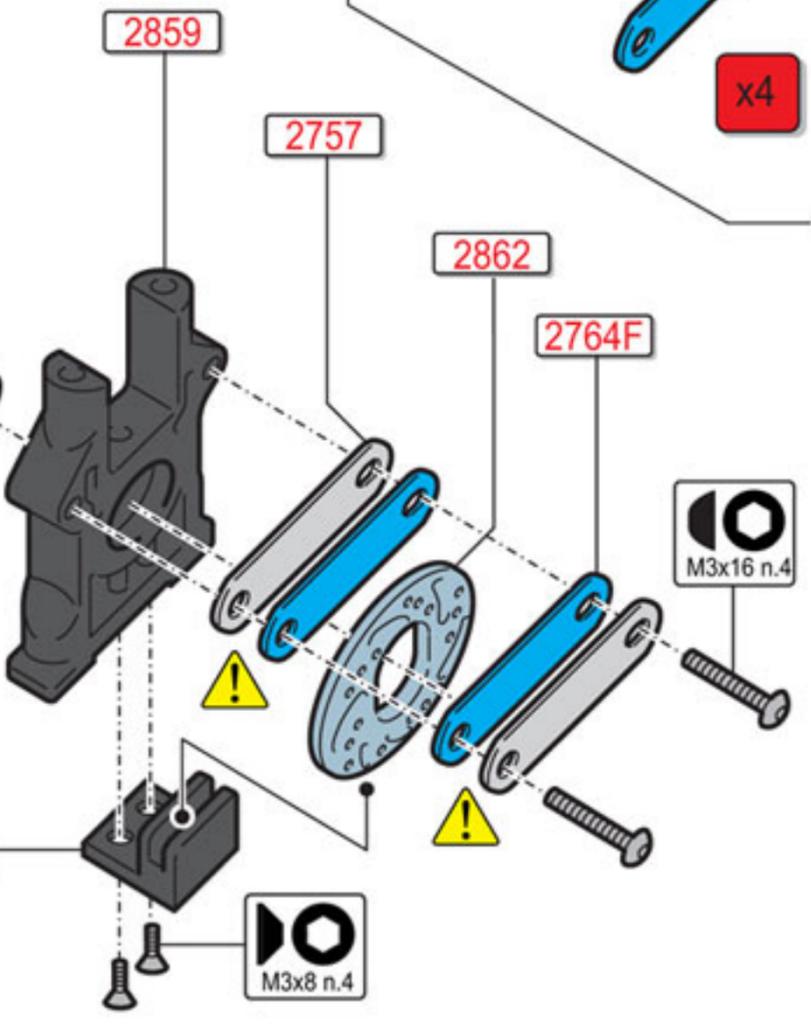
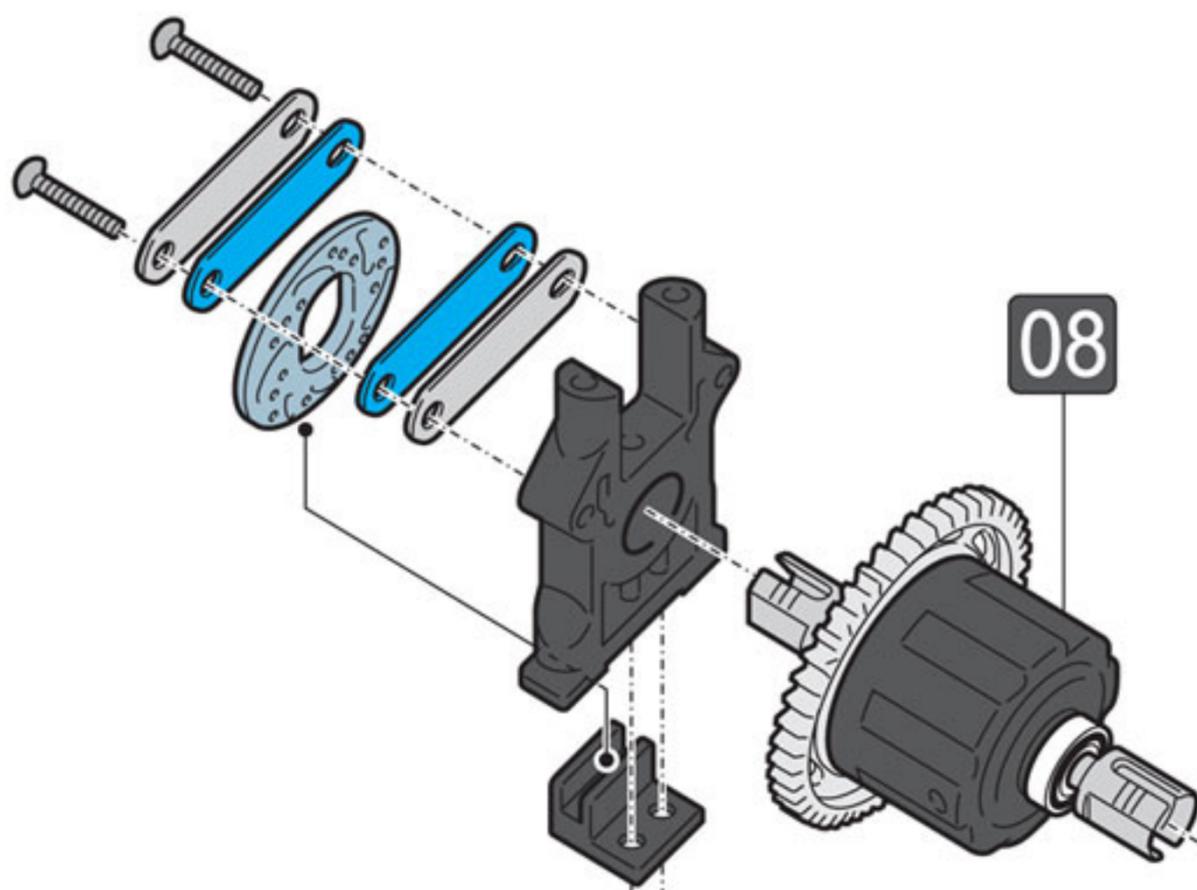


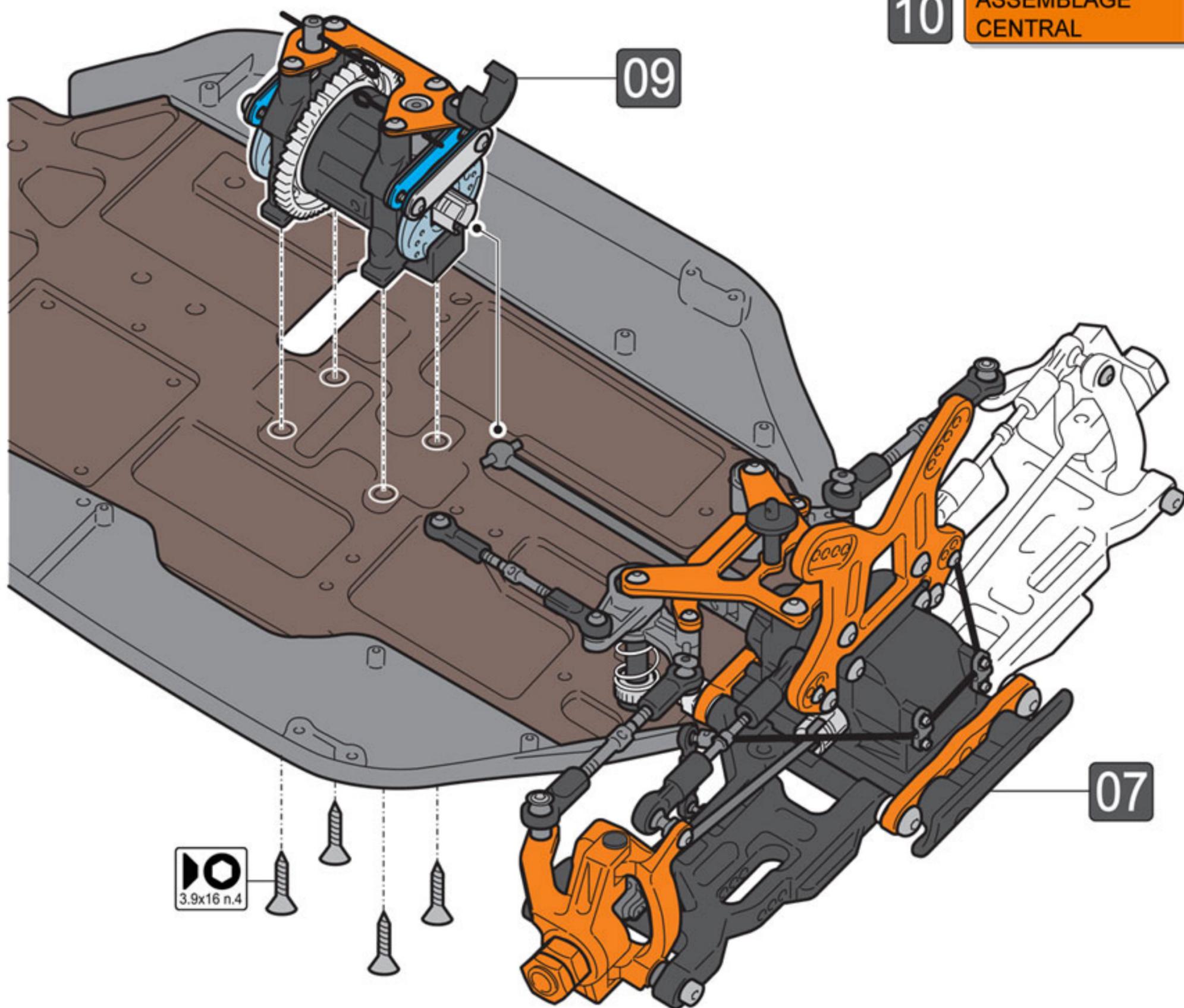


Note: bien dégraisser les plaquettes avant collage avec de la cyano.

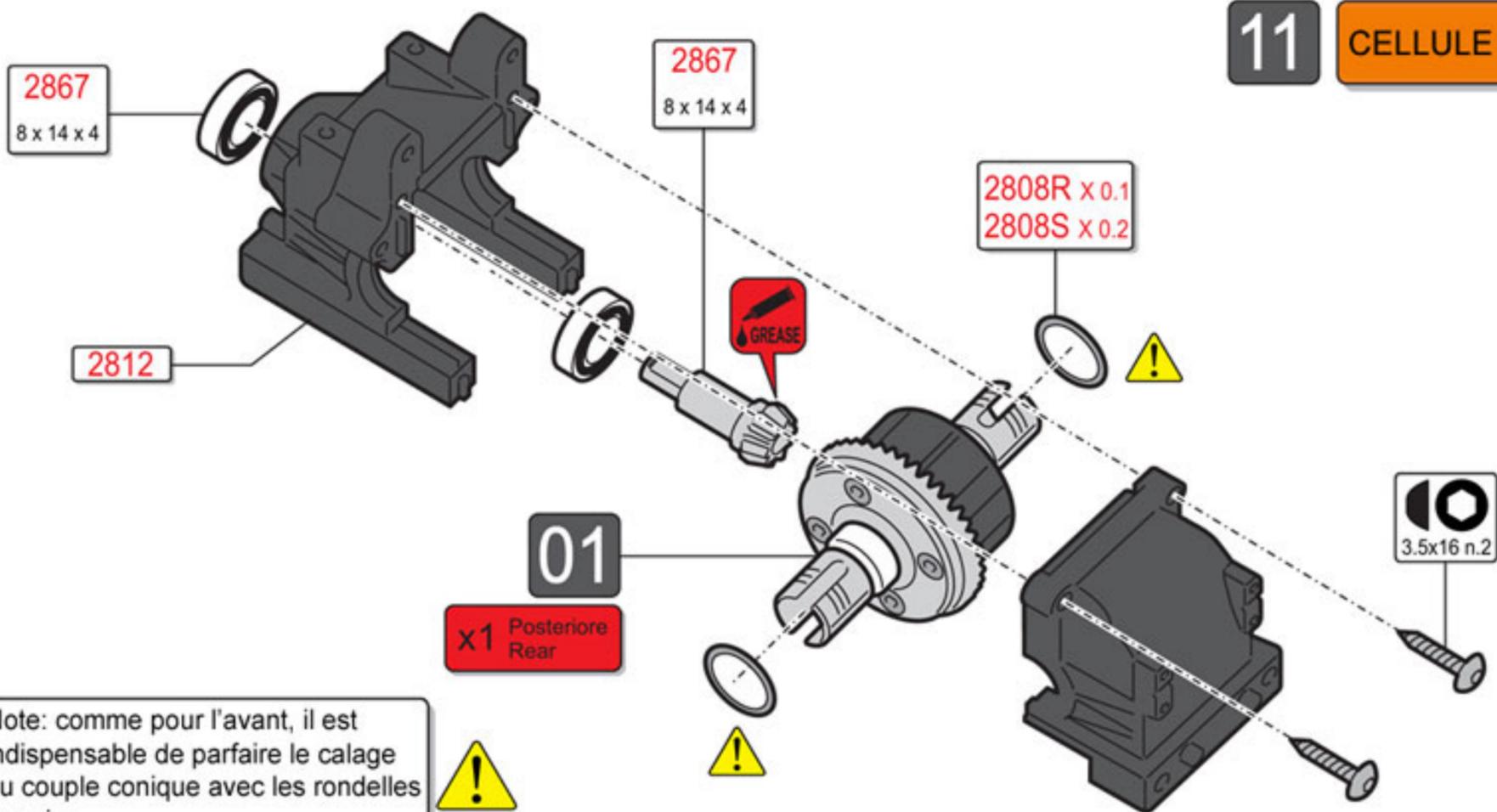


08





3.9x16 n.4

2867
8 x 14 x 42867
8 x 14 x 42808R x 0.1
2808S x 0.2

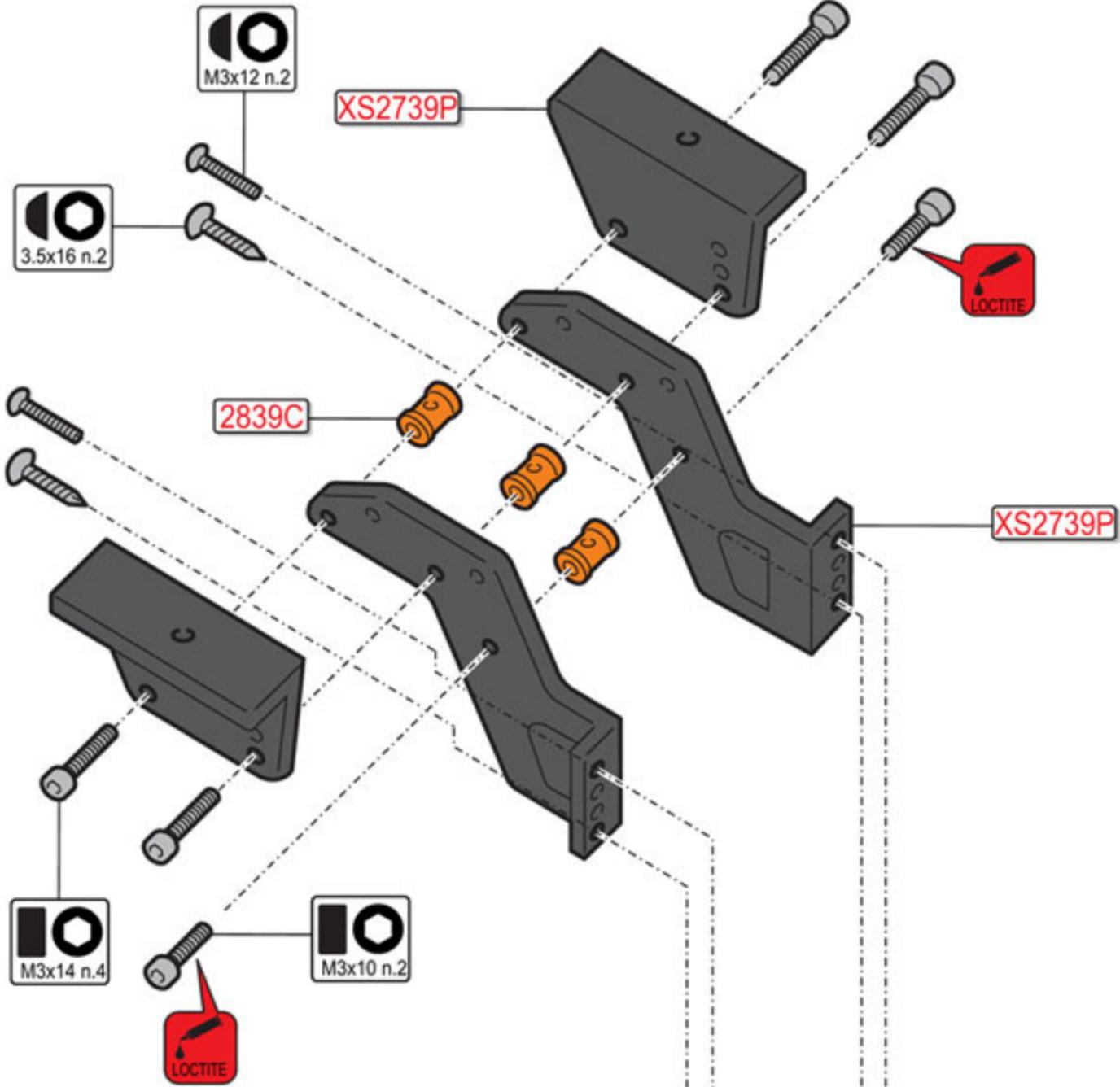
2812

01

X1 Posteriore
Rear

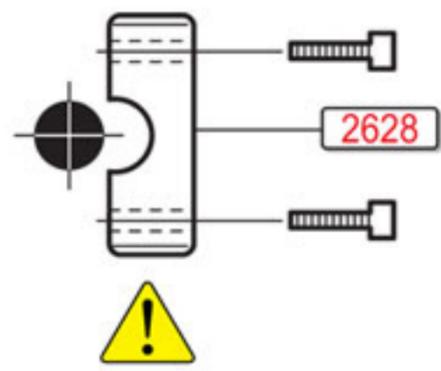
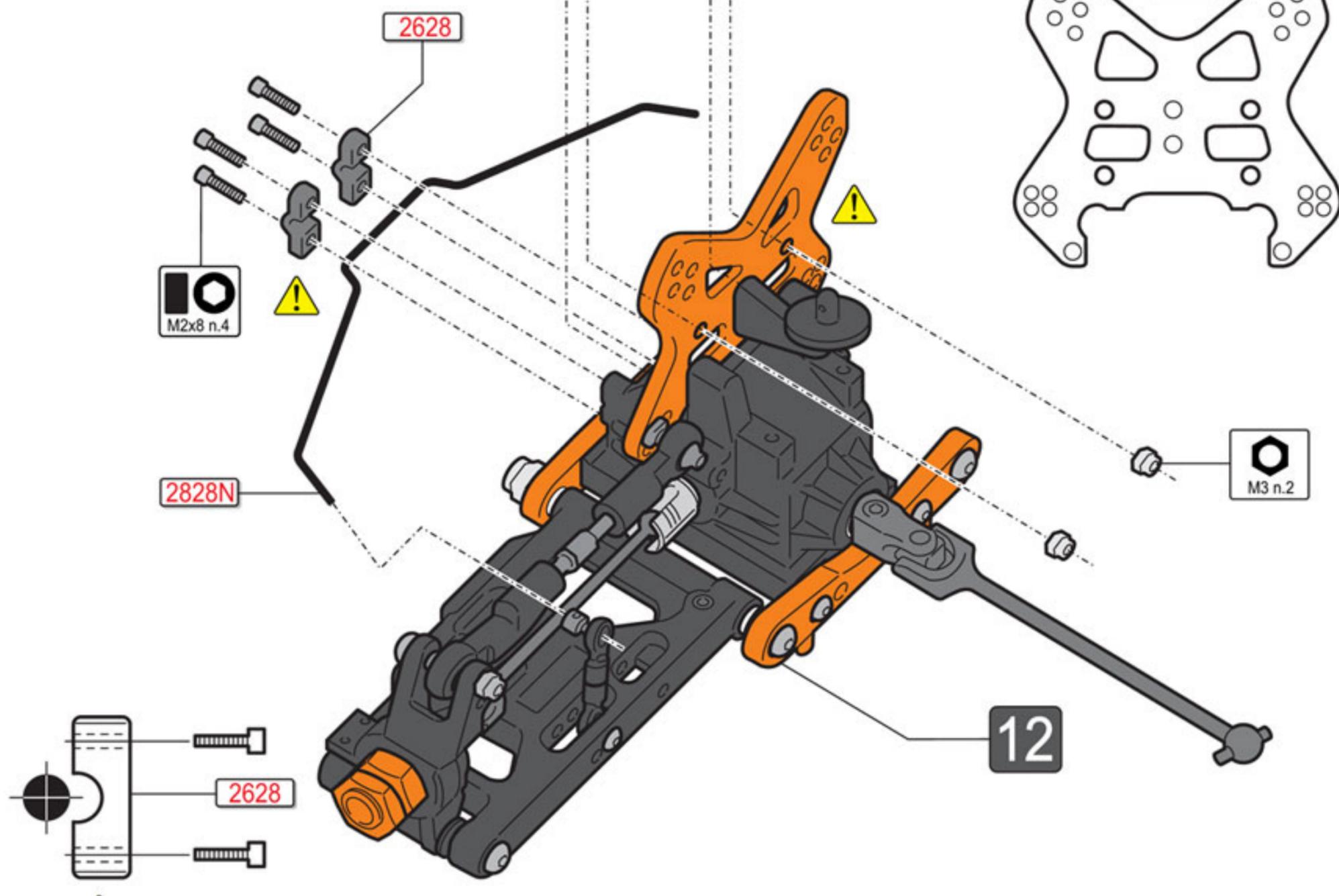
3.5x16 n.2

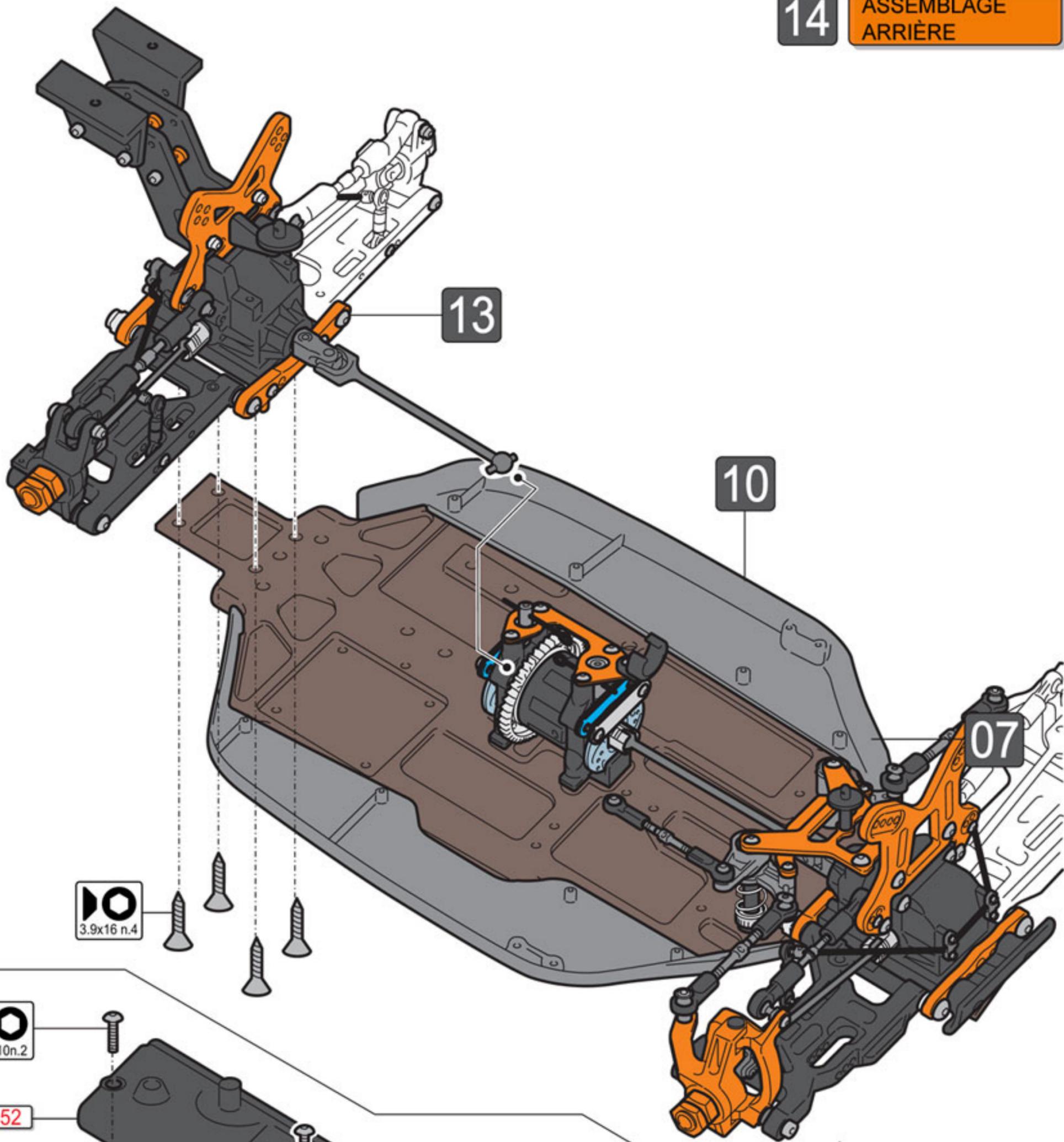
Note: comme pour l'avant, il est indispensable de parfaire le calage du couple conique avec les rondelles fournies



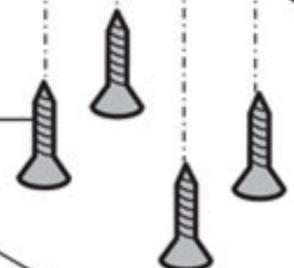
Barres anti-roulis Arr OPTION

2828A	3.0 mm Orange
2828B	2.7 mm Bleue
2828BI	2.3 mm Blanche
2828G	2.0 mm Verte
2828N	2.5 mm Noire

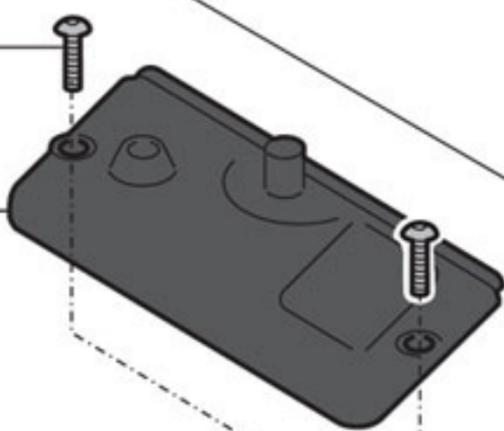




10
3.9x16 n.4

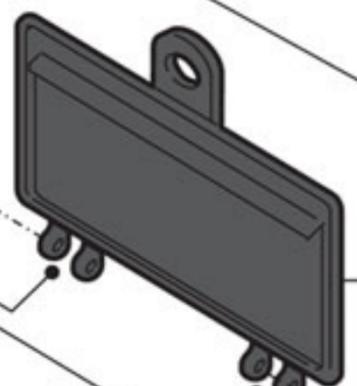
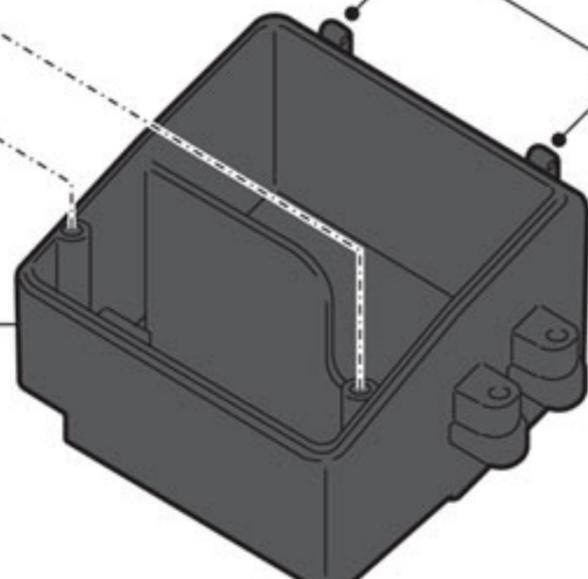


10
M3x10n.2



2852

2852



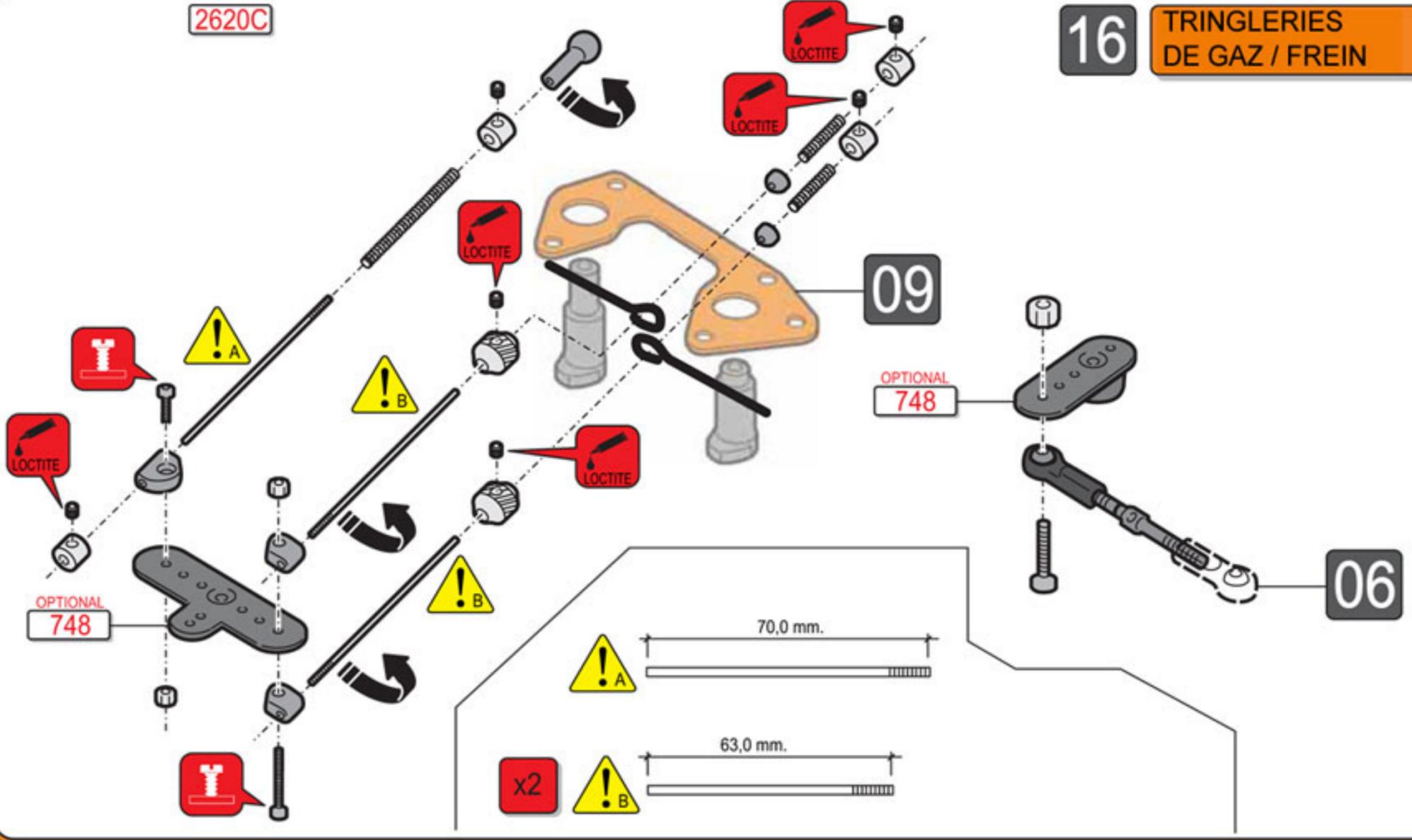
2852

2.2x9.5 n.2

2620C

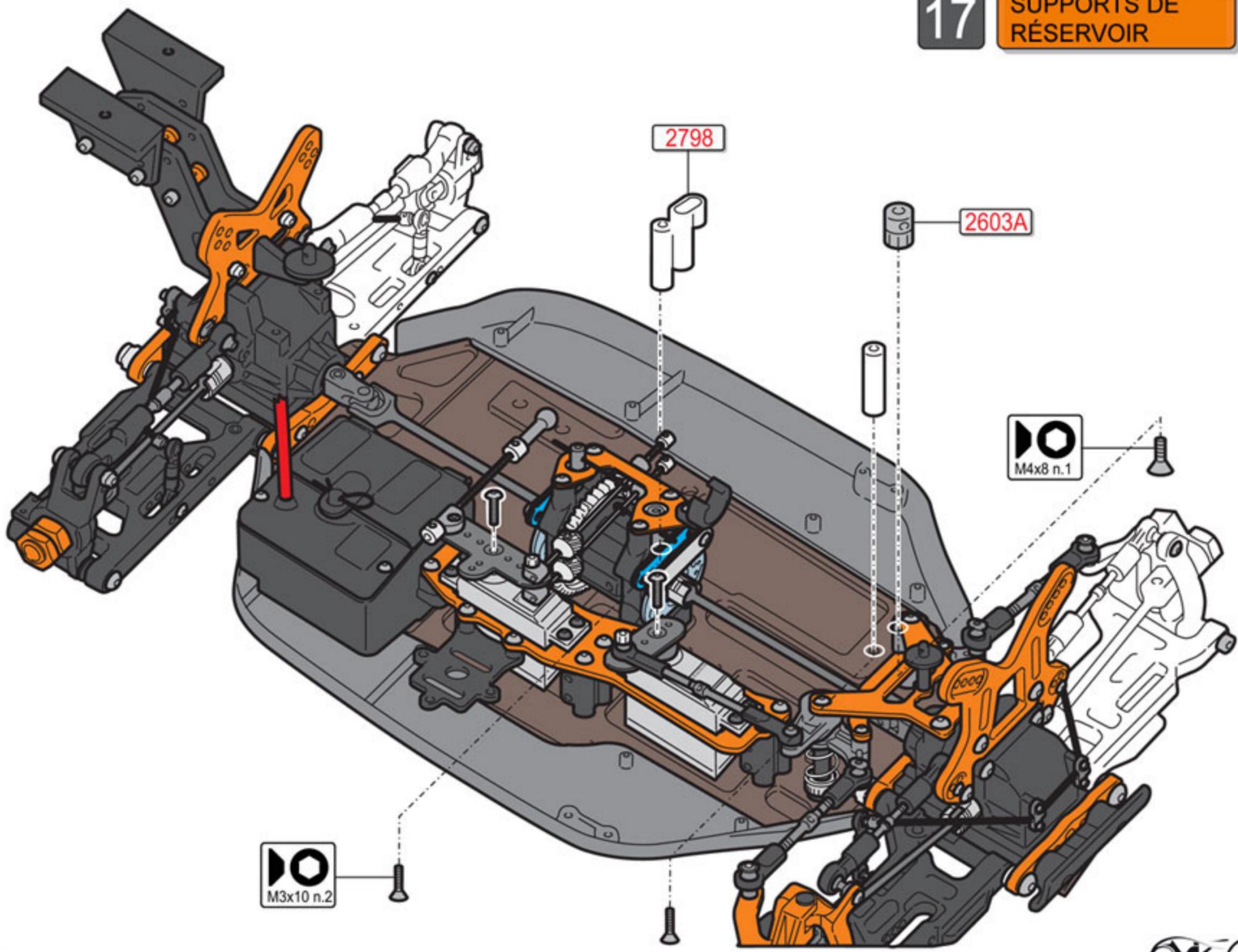
16

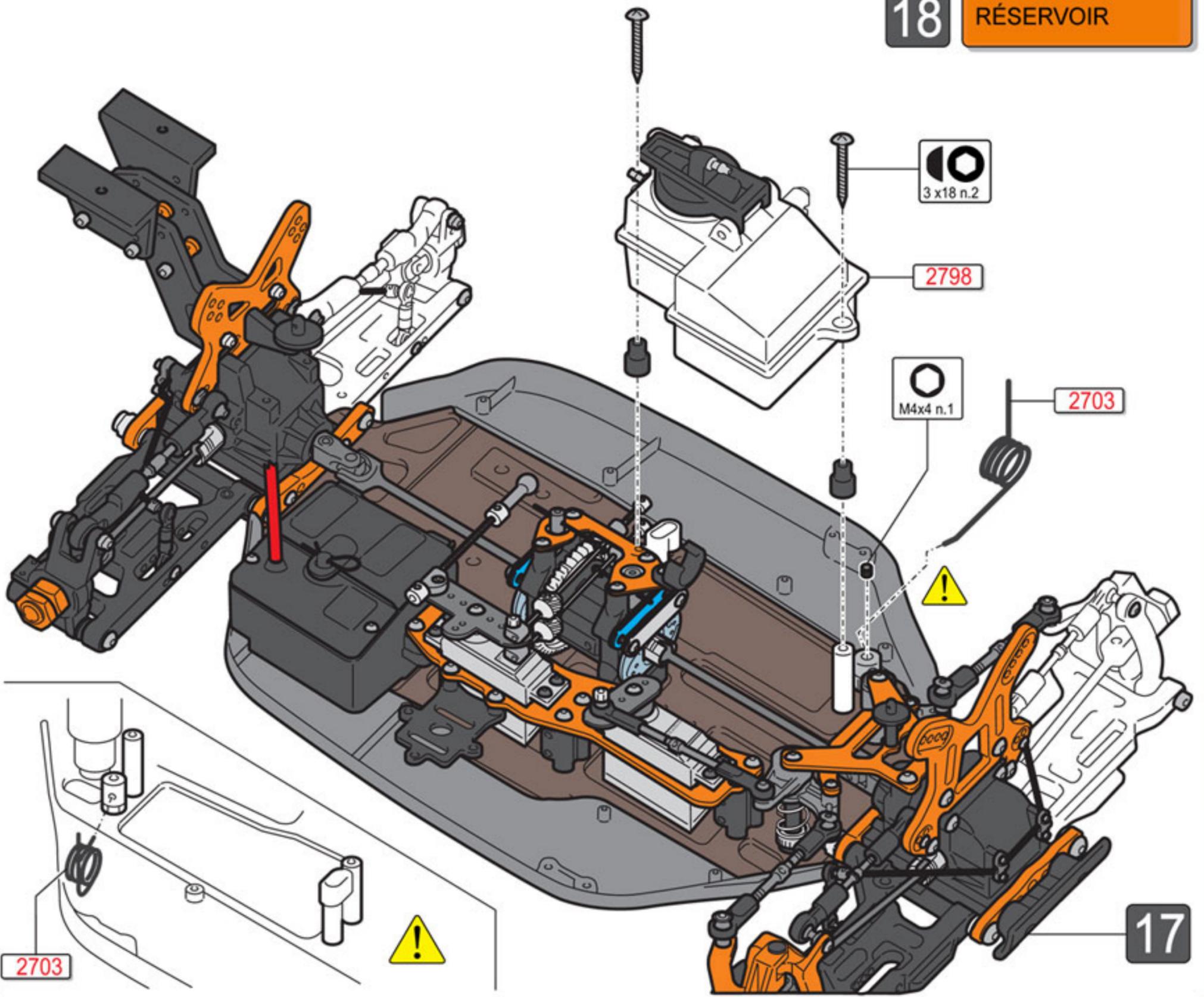
TRINGLERIES DE GAZ / FREIN



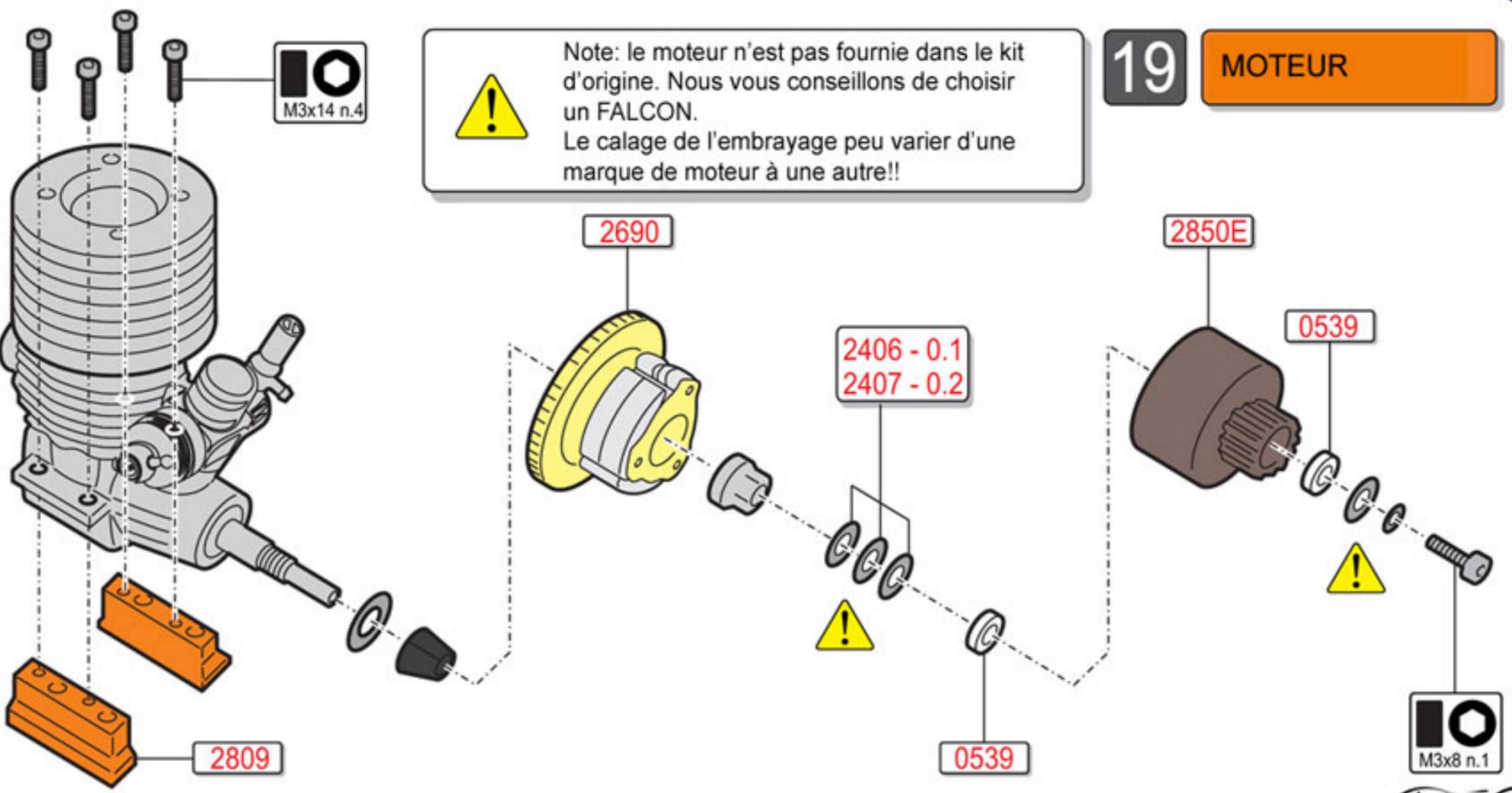
17

SUPPORTS DE RÉSERVOIR



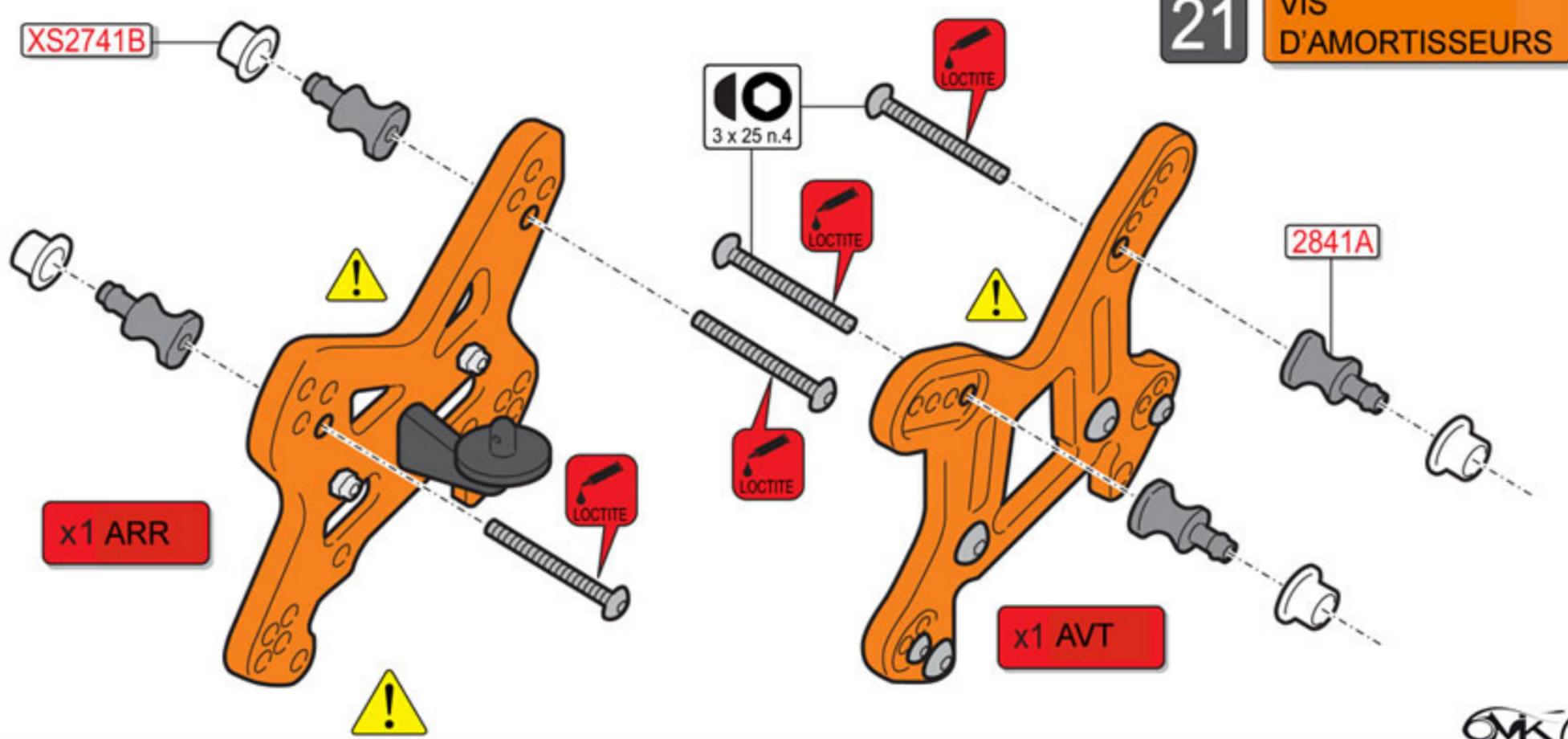
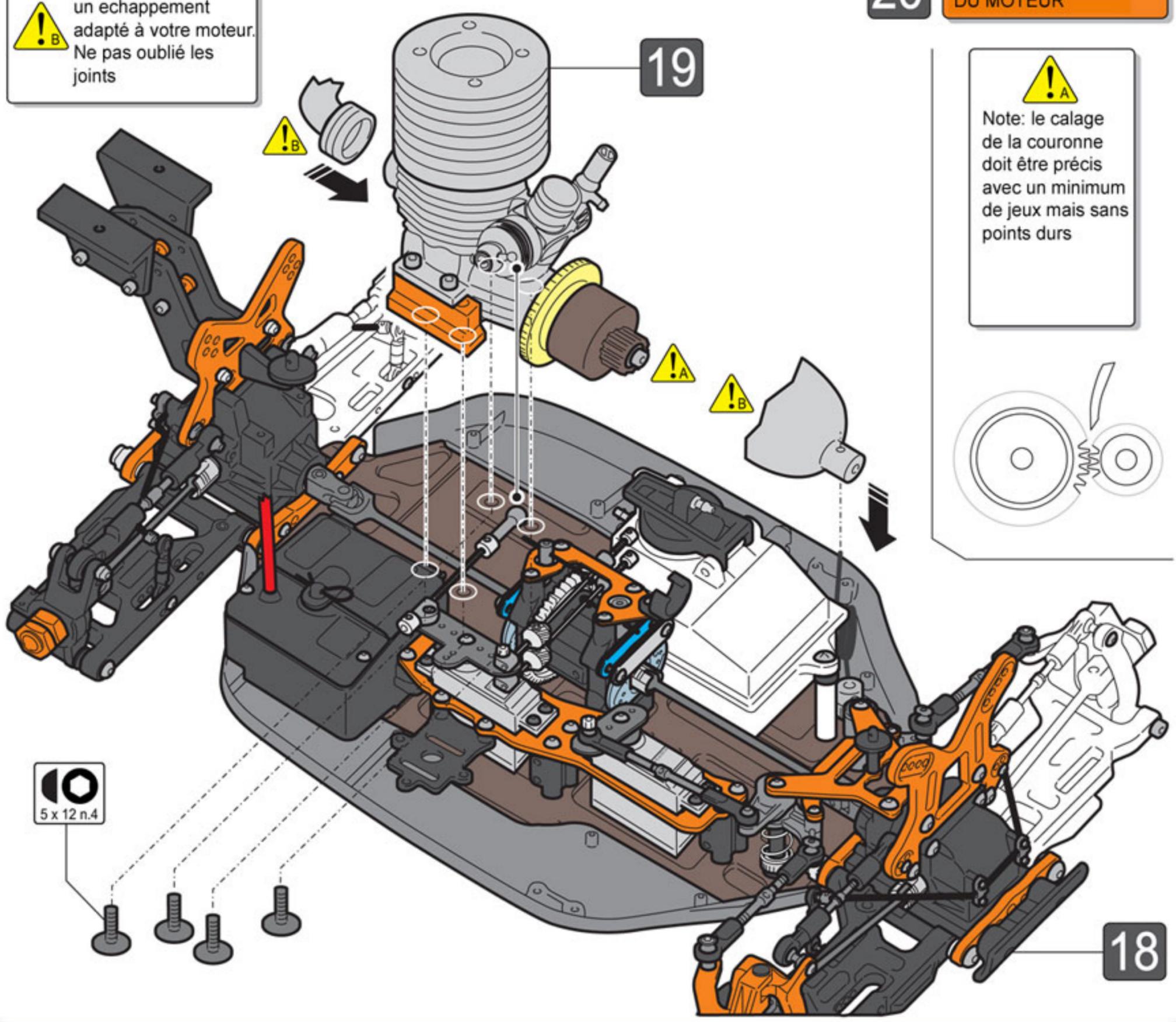


Note: le moteur n'est pas fourni dans le kit d'origine. Nous vous conseillons de choisir un FALCON. Le calage de l'embrayage peut varier d'une marque de moteur à une autre!!



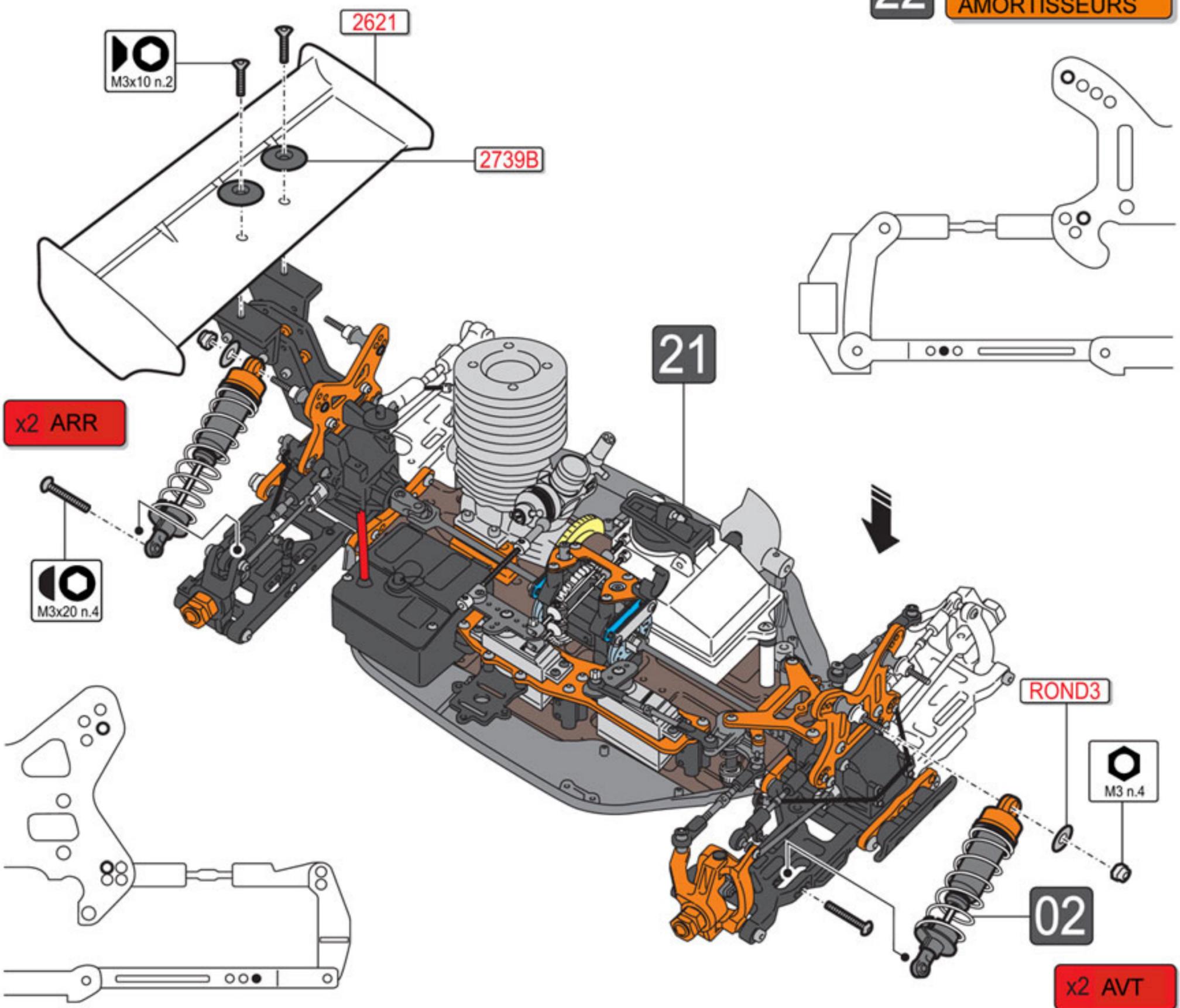
Note: mettre toujours un echappement adapté à votre moteur. Ne pas oublié les joints

Note: le calage de la couronne doit être précis avec un minimum de jeux mais sans points durs



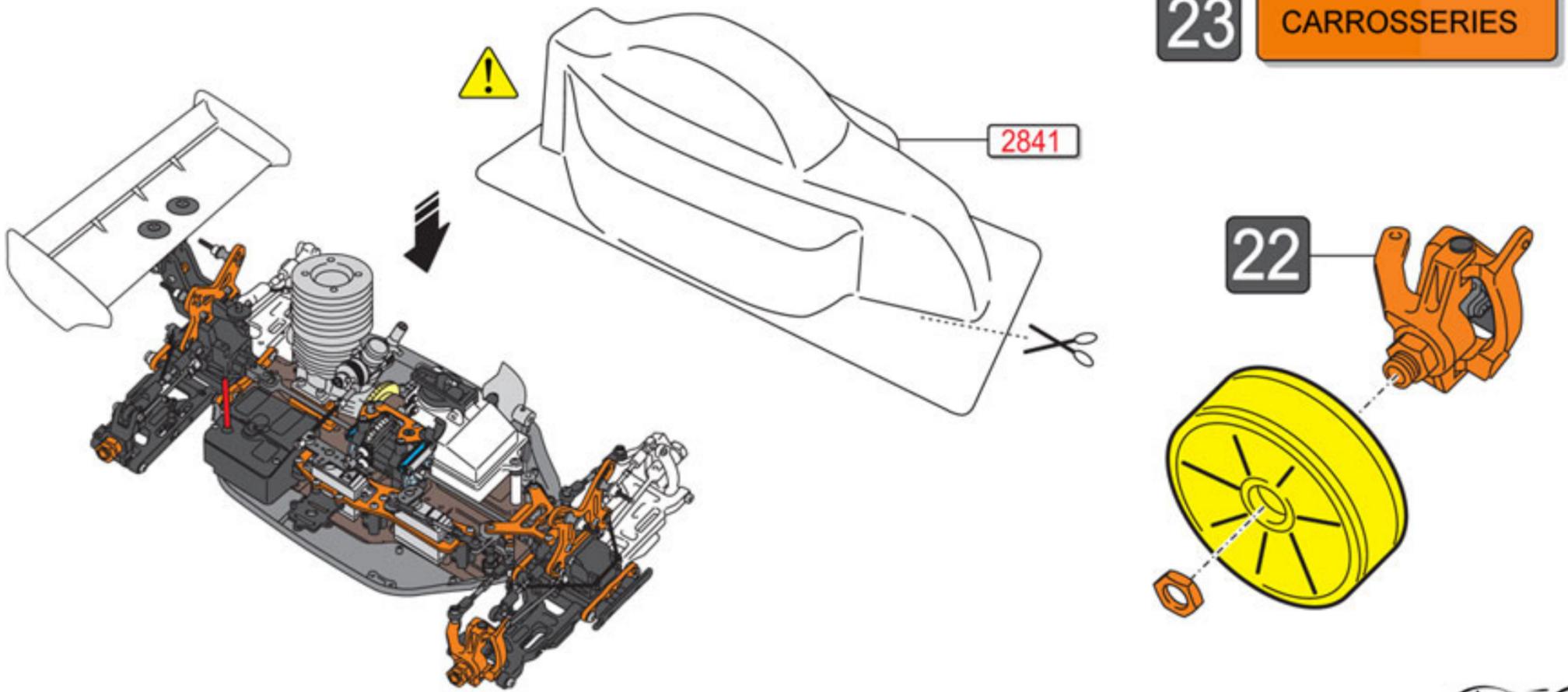
22

MONTAGE DES AMORTISSEURS



23

CARROSSERIES





Notice additive RS9 - Les conseils du TEAM

Félicitations, vous venez d'acquérir un modèle de très haute qualité! Afin de pouvoir profiter au maximum des possibilités de votre bolide en usage compétition, nous vous conseillons de suivre ces quelques conseils de préparation. Pour un usage loisir, tous ces points de détail ne sont pas obligatoires mais restent conseillés pour un maximum de fiabilité, et un minimum d'entretien...

Quelques conseils plus généraux :

- 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 8x14x4 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 flaqués des 2 côtés car dans ce cas, ils sont exposés à la poussière...!

01 & 08 – Diffs :

- Pour une étanchéité parfaite, il est possible de mettre des joints toriques de Crono RS7 (Ref : RS1070) dans les gorges des noix de cardans.
- Pour le calage intérieur du différentiel, il est conseillé de placer une rondelle fine de 0,2 mm au fond du corps, et aucune rondelle du côté de la couronne. Ceci est le calage de base, et peut varier d'une voiture à l'autre, il est d'ailleurs conseillé de le vérifier une fois la voiture rodée... (5 litres minimum)
- Pour un entretien plus aisé, il est conseillé de changer les vis M3x10 tête fraisée qui ferment le diff, car celle-ci sont de qualité moyenne...
- Une fois le diff fermé, placez l'ensemble horizontalement avec la vis de côté sur le dessus. Dévissez celle-ci, et attendez que l'excès de graisse ressorte avant de la réinstaller. Une fois terminé votre diff doit tourner sans points durs.

02 – Amortisseurs :

- Ne pas trop serrer le piston sur la tige d'amortisseur, celui-ci doit pouvoir tourner sur la tige mais sans jeux !!
- Laisser 1,5 mm de filetage apparent sur les tiges d'amortisseur avant.
- Si en fermant l'amortisseur la membrane se met en travers, c'est que vous serrez trop fort les bouchons! dans ce cas, bien essuyer l'intérieur du bouchon et de la membrane silicone avant remontage.

03 & 11 – Cellule avant et arrière :

- Mettre une rondelle de 0,15 mm côté couronne et 1 rondelle de 0,2 mm du côté opposé (calage à refaire après rodage en vérifiant que le diff ne peut pas bouger de gauche à droite une fois la cellule fermée).
- Afin de prolonger la durée de vie des roulements qui guident le pignon de couple conique il est préférable de mettre un peu de graisse Molybdène (Ref 6MIK : H005) entre les 2 roulements.
- Faire un plat sur les 2 vis les plus basses qui tiennent le support d'amortisseur afin de pouvoir enlever le capot de cellule plus facilement.

04 – Suspension avant :

- Mettre une 2° vis sans tête M3x3 dans les portes fusées avant en plus de la vis d'origine qui tient le king-pin afin d'éviter tout desserage (en haut et en bas sans frein-filet).
- Pour information, toutes les chappes se trouvaient dans le sachet des amortisseurs.
- Ne pas serrer trop fort les vis BTR sans tête qui empêchent les bagues de tourner afin de ne pas les écraser...
- Afin de limiter le tangage, nous vous conseillons de reculer le triangle inférieur avant de 2 mm en le recoupant à l'aide d'un cutter.

06 – Sauve-servo :

- Contrairement à ce qu'indique la notice, les rotules de direction se montent au dessus du sauve-servo et de son renvoi (gauche et droite).
- Afin de continuer de braquer à fond lorsque la voiture prend du jeu, il est conseillé de meuler légèrement la barre de liaison orange (2881) au niveau des arrondis qui viennent en contact avec le plastique...

07 – Train avant :

- Si vous utilisez un filtre à air 6MIK « Low Profile », il est possible de rabaisser un peu votre carrosserie. Recoupez alors votre plot avant afin que la rondelle soit à 15 mm.

08 – Diff central :

- Mettre une rondelle de 0,3 mm entre le roulement et le corps de diff afin que celui-ci ne puisse toucher le palier central.

09 – Freinage :

- Dépolir les plaquettes métalliques, dégraisser, et coller avec de la cyano « épaisse » (ref 6MIK : PCG) sur toute la largeur, puis couper ce qui dépasse au cutter.

12 – Suspension arrière

- Afin de prolonger votre carrosserie, avancer votre support de carrosserie arrière de 5 mm environ.

Tringleries

- Carrossage avant = 14,3 mm
- Carrossage arrière = 23,6 mm
- Ouverture = 22,5 mm
- Palonnier / sauve-servo = 17,2 mm
- Palonnier de direction = 18 mm environ

Bon montage et GAAZZZ !!



