



LES ASTUCES du «TEAM CL-1»



Les diffs:

-Pour éviter tout desserage par forte chaleur, ou apres un usage intensif, nous remplaçons les vis qui ferment les diff. par des plus longues M3x16 mm.

-Il est impératif de rentrer la vis BTR M4x4 qui se trouve sur le corps le plus droit possible lors du premier serrage, afin d'obtenir un diff. étanche... si vous vous êtes «loupé», pas d'affolement, une goutte de colle néoprène rendra l'ensemble étanche!

-A vérifier; les grandes rondelles qui se trouvent derrière le planétaire (gros pignon) ont tendance à s'user, si vous commencez à avoir de petits points durs, il faut les remplacer...

Couple-conique:

-Le montage du couple-conique doit retenir toute votre attention, bien fait, c'est un gage de fiabilité et de performances...

-Lors du montage du pignon, attention à ne pas mettre les roulements en contrainte! ce qui veut dire qu'une fois le cardan central vissé, vous ne devez pas avoir de jeu (le pignon ne peut ni avancer ni reculer), mais il ne faut pas non plus appuyer sur la cage intérieure des roulements (sous peine de provoquer un échauffement important qui peut aller jusqu'à faire «exploser» ceux-ci). Le montage terminé, vous devez «sentir» avec la main un très léger jeu axial (c'est celui des roulements), mais vous ne devez pas pouvoir «voir» ce jeu... l'ensemble doit être parfaitement libre!

-Le calage du couple-conique se fait par des rondelles qui se placent de chaque côté du diff.. Comme l'indique la notice en Français, positionnez pour commencer 3 rondelles coté couronne et 2 à l'opposé, placez le diff dans le capot qui ferme la cellule avant de refermer l'ensemble... Vérifiez tout d'abord la bonne position des rondelles, puis positionnez les 4 vis qui ferment la cellule sans les serrer jusqu'au bout...

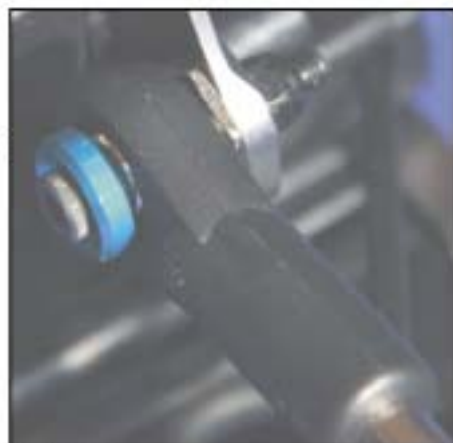
Ensuite il est impératif de vérifier que le différentiel ne peut pas se déplacer de droite à gauche ou inversement... si c'est le cas, il est IMPÉRATIF d'ajouter une rondelle de calage supplémentaire. Recommencez l'opération jusqu'à enlever complètement ce jeu latéral !

Lorsque vous êtes certain du bon nombre de rondelles à utiliser, vissez complètement les 4 vis, afin de fermer la cellule, puis vérifiez le calage entre le pignon et la couronne... celui-ci doit avoir le moins de jeu possible mais sans aucun point dur... si ce n'est pas le cas, il suffit de passer les rondelles de calage de droite à gauche (ou inversement), afin d'obtenir le parfait entre-dents.

Vérifiez ce calage occasionnellement, car en vieillissant, il est souvent nécessaire de rajouter une rondelle...

Tirant arrière:

-Pour plus de facilité à démonter, et pour être certain de ne pas pouvoir «déchapper», nous remplaçons la vis d'origine, par une plus longue M3x20 mm, positionnez une rondelle cuvette M4, puis placez la vis à l'envers avec un écrou nylstop à l'opposé comme l'indique la photo.



Renfort de châssis arrière:

-Afin d'être mieux amorti, il est possible de remplacer la bague plastique par un morceau de durite essence...

Ce système permet de garder une souplesse dans le châssis, sans risquer de le plier!

Support d'aileron:

-Afin qu'il «encaisse» mieux les très gros chocs! nous vous conseillons de rendre le support d'aileron plus souple, Pour ce faire, il est nécessaire de couper la colonnette la plus basse. Ne pas la supprimer totalement, car cela laisse un trou trop important dans les montants...



Triangulation avant:

-Afin d'obtenir encore plus d'efficacité sur les pistes plates, nous reculons les triangles avant (inférieur et supérieur) de 2 mm.

Il suffit simplement de recouper ces 2 pièces (à l'arrière bien sur), et de placer des clips de réglage de chasse pour compenser!

Ce réglage apporte un plus en motricité et directivité à basse vitesse, mais rend la voiture moins bien amortie et moins confortable sur les sauts...

Boules de fusée avant:

-Le système d'origine permet à l'utilisateur de régler très facilement la voie (largeur de la voiture), et le carrossage (inclinaison de la roue)... Il suffit de visser l'ensemble boule/rondelle afin que celle-ci vienne se «plaquer» contre le triangle. Comme cela la voiture à un réglage de base assez standard et passe partout.

Par contre, ce système a aussi un défaut, il ne permet pas d'affiner les réglages lorsque c'est nécessaire, c'est pour cette raison, que le «Team» utilise des boules de fusée monobloc et sans rondelles de la concurrence. Par contre attention, car sans ces rondelles il est beaucoup plus difficile de régler sa voiture de façon identique droite et gauche... De même, toujours faire attention à la longueur du cardan!



Sauve-servo:

-Si vous utilisez un servo de direction de qualité, il est conseillé de serrer d'avantage l'écrou de pre-contrainte du ressort de sauve-servo. Par contre attention, à garder toujours la course complète d'action de celui-ci...

En plus clair, le serrage maximum est obtenu lorsque le ressort est entièrement enfoncé si vous faites faire un demi tour aux pièces plastique du sauve-servo!



Biellettes de direction:

-Toujours pour plus de fiabilité, nous remplaçons les rotules d'origine par des boules percée \varnothing 6,8mm GS. Celles-ci permettent de mettre une vis qui emprisonne une rondelle conique qui jouera le rôle d'anti-décapage...

Amortisseurs:

-Ne pas trop serrer l'écrou nylstop qui tient le piston, celui-ci doit pouvoir tourner, mais sans aucun jeu.

-Afin d'obtenir plus de débattement, nous supprimons les protections de tige d'amortisseur. Par contre dans ce cas il est IMPERATIF de les ancrer sur la rangée du bas du support d'amortisseur que cela soit à l'avant ou à l'arrière.

-Toujours pour plus de débattement, il est conseillé de dévisser la chappe d'amortisseur avant de 1,5mm.

-Les vis BTR sans tête qui se trouvent sur les triangles inférieurs (avant et arrière) doivent être réglées de façon à toucher le châssis avant que l'amortisseur soit entièrement détendu!



Avec protection de tige:
rangée de point d'an-
crage du haut!

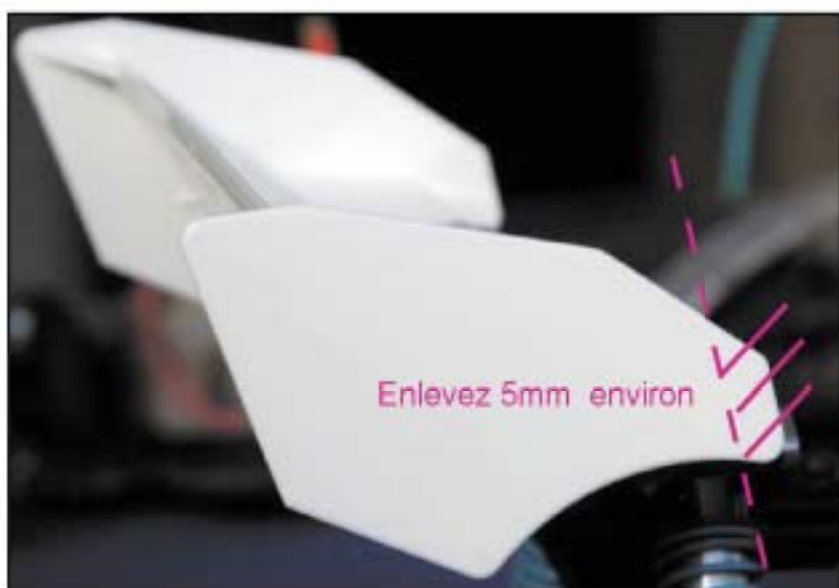


Sans protection de tige:
rangée de point d'an-
crage du bas!



Tringlerie de gaz / frein:

-Pour un maximum d'efficacité, il est conseillé de tordre les câmes de frein pour que celles-ci soient perpendiculaires à la tringlerie.



Aileron:

-Pour un usage compétition, il faut couper les dérives de l'aileron car elles sont trop grandes pour le règlement Européen.

Réglages de la radio:

-Il est impératif de régler parfaitement les courses de votre radio afin d'obtenir le maximum de braquage sans faire forcer le servo de direction. De même pour les gaz, veillez à ne pas ouvrir votre carburateur plus que nécessaire.

-De même, afin d'avoir une action réellement proportionnelle sur votre modèle, il est impératif de régler l'exponentiel de votre émetteur! Visuellement, vous devez avoir les commandes de l'émetteur parfaitement synchronisées avec le mouvement des roues, du carburateur, etc... Par exemple, si avec votre émetteur vous braquez de 20%, les roues doivent avoir 20% de leurs braquage!

