NOTICE DE MONTAGE DU MTA-4 S28

Réf. T6228FB1 / T6228FB2

MTA-4 : Voiture R/C tout-terrain grosse roue 1/8ème à moteur thermique montée à 100% 4 roues motrices avec boîte de vitesse 2 rapports et marche arrière. Livrée avec radiocommande installée et carrosserie peinte et décorée.

GARANTIE

Ce kit est garanti sans défaut de matière ou de fabrication à la date de l'achat. Cette garantie ne couvre pas les dommages d'usage ni les modifications. La garantie couvre exclusivement le produit lui-même et est limité à la valeur d'origine du kit. Elle ne concerne pas les éléments endommagés par l'usage ou à la suite de modifications. Le fait pour l'utilisateur d'assembler les éléments de ce kit implique l'acceptation de la responsabilité de tous dommages pouvant être causés par le produit tel qu'il aura été achevé. Dans le cas où l'acheteur n'accepterait pas cette responsabilité, il peut rapporter le produit neuf et inutilisé à son détaillant pour en obtenir le remboursement.

PAGE 1

INTRODUCTION

MODEL RACING CAR vous remercie pour l'achat de ce modèle Grosse Roue 1/8 thermique 4x4 (l' engin de franchissement le plus fou aux performances exceptionnelles pour les vrais amateurs de sensations fortes) et pour l'intérêt que vous portez aux produits THUNDER TIGER.

Même si ce modèle est vraiment prêt à rouler, lisez très attentivement cette notice traduite et référez-vous aux consignes d'utilisation pour profiter au mieux de cet engin exceptionnel.

Les différentes phases de mise en oeuvre sont très simples avec des photos très détaillées sur la notice originale et ne nécessitent que des outils courants.

POUR UTILISER VOTRE MTA-4, IL VOUS FAUT :

Inclus dans la boîte :

- Clé à pipe spéciale MTA-4
- Rallonge de démarreur hexagonale MTA-4
- Jeu de clés BTR (1,5 - 2 - 2,5 - 3 - 5 mm)
- Ensemble de radiocommande JAGUAR 3 voies FM avec puissants servos (uniquement en version SUPER COMBO)

Non fournis dans la boîte :

Pièces nécessaires au démarrage du moteur

- Carburant TECHNOFUEL SUPER SYNTHESE 25% impératif (MRC - Réf. 430.225)
- Pipette à carburant 500cc (MRC - Réf. RC100)
- Chauffe-bougie rechargeable (MRC - Réf. T2165 ou RC627C)
- 12 piles alcalines LR6 ou 12 piles rechargeables Ni-MH 1.2V type AA (MRC - Réf. SA10002N)
- Perceuse électro-portative
- Pince à bec fin
- Tournevis Phillips et plat

Accessoires utiles :

Frein-filet

Huile de filtre à air

PAGE 2

AVERTISSEMENT

Nous vous remercions d'avoir choisi un produit Thunder Tiger/ MRC. Veuillez lire soigneusement ces instructions avant utilisation.

1. Ce produit n'est pas un jouet. C'est un produit de modélisme à hautes performances. Il est important que vous soyez familiarisé avec le modèle, son mode d'emploi et sa structure avant de commencer à l'assembler et à l'utiliser.

2. Ne faites pas fonctionner des modèles radiocommandés sous la pluie, sur des voies publiques, à proximité de personnes, d'aéroports et dans des zones ou l'utilisation d'une radiocommande est restreinte ou interdite.

3. Protégez toujours le carburant de la chaleur et des flammes vives. Ne faites fonctionner le modèle que dans des espaces ouverts et bien ventilés. Conservez le carburant dans un endroit sec et frais. Conservez le récipient parfaitement bouché. Nettoyez immédiatement toute fuite ou tout carburant en excès avant de faire démarrer le moteur.

4. Ce produit, ses éléments et les outils nécessaires à son montage peuvent être nuisibles à votre santé. Exercez toujours la plus grande précaution lors du montage et de l'utilisation de ce produit. Ne touchez jamais un élément en rotation de ce produit.

5. Vérifiez que la fréquence d'émission de la radiocommande correspond bien à ce qui est autorisé dans le lieu d'utilisation. Vérifiez toujours qu'aucun modéliste n'utilise la même fréquence à proximité. Vérifiez également que votre radiocommande fonctionne correctement avant de faire évoluer un modèle.

6. Une utilisation impropre de ce produit ou des outils nécessaires à son montage sont susceptibles de provoquer des dommages matériels ou corporels. Thunder Tiger et MRC n'ont aucun contrôle sur l'utilisation qui est faite de leur produit.

7. Thunder Tiger et MRC n'assument et n'acceptent aucune responsabilité pour des dommages matériels ou corporels résultant de l'utilisation défectueuse des outils de montage, d'un usage impropre de l'équipement ou du produit. Le simple fait de monter ou d'utiliser ce produit implique de la part de l'utilisateur l'acceptation de toute responsabilité y afférent.

1- DEBALLAGE DE LA VOITURE & INSTALLATION DES PNEUS ET DU PAVILLON

a. Retirez le modèle Grosse Roue, la radiocommande et les accessoires de la boîte.

b. Pour débloquer le collier nylon, appuyez sur la languette. Tirez sur le collier en maintenant la languette enfoncée. Retirez complètement la languette.

c. Installez l'hexagone de roue (PD1502) dans chacune des roues avant et arrière.

d. Mettez en place les roues en alignant la goupille sur la rainure de l'hexagone. Mettez en place la rondelle et l'écrou autoblocant nylstop avec la clé fournie.

e. Installez le pavillon sur son support avec la vis fournie dans le sachet.

PAGE 3

2- INSTALLATION DE LA RADIOCOMMANDE (effectuée sur les SUPER COMBO)

a. Au moyen d'un tournevis cruciforme, retirez deux vis 3x10mm et deux vis 3x14mm de la face inférieure du châssis, puis retirez le boîtier radio de la voiture.

b. Mettez en place les servos avec les vis autotaraudeuses. Notez l'orientation des têtes des servos de direction, des gaz et de commande de marche arrière.

c. Installez le sauve-servo sur la tête du servo de direction.

d. Retirez la grande goupille bêta du boîtier de réception et du boîtier de batterie pour ouvrir leur couvercle.

e. Installez l'interrupteur du récepteur sur le côté du boîtier de batterie avec les vis fournies avec l'interrupteur.

f. Branchez soigneusement les différents cordons sur le récepteur, le servo de direction allant sur la prise N°1 du récepteur, le servo des gaz sur la prise N°2, le servo de commande de marche sur la prise N° 3

et le cordon de l'interrupteur sur la prise de batterie.

g. Installez le récepteur et les cordons dans le boîtier de réception, faites passer l'antenne par le trou du sommet du boîtier et remettez en place le couvercle avec la grande goupille bêta.

h. Enfilez l'antenne du récepteur dans le tube d'antenne, puis mettez en place le tube d'antenne dans le trou supérieur du boîtier radio.

i. Installez quatre piles alcalines ou batteries rechargeables AA/LR6 dans le porte-piles et branchez le cordon du porte-piles sur le connecteur du cordon interrupteur.

j. Placez le porte-piles dans le boîtier à batterie et fermez le couvercle avec la grande goupille bêta.

k. Remettez en place le boîtier radio sur le châssis avec les vis d'origine.

PAGE 4

3- INSTALLATION DE LA TRINGLERIE DE DIRECTION (effectuée sur les SUPER COMBO)

a. Trouvez dans le sachet de pièces la biellette de direction comme indiqué sur l'illustration.

b. Installez la biellette sur le sauve-servo.

c. Encliquetez l'autre extrémité de la biellette sur la rotule du bras du renvoi de direction.

4- INSTALLATION DE LA COMMANDE DE GAZ ET DE FREIN (effectuée sur les SUPER COMBO)

a. Assemblez les tringleries d'accélérateur et de frein comme indiqué sur le schéma.

b. Fixez le levier de la came de frein sur celle-ci avec la vis sans tête.

c. Mettez en place le palonnier sur la tête du servo des gaz.

5- INSTALLATION DE LA TRINGLERIE DE MARCHE AVANT/ARRIERE (effectuée sur les SUPER COMBO)

a. Assemblez la tringlerie comme indiqué sur le schéma.

b. Encliquetez l'extrémité de la tringlerie sur la rotule du bras de commande de la marche arrière.

c. Mettez en place le palonnier sur la tête du servo de commande de la marche arrière.

PAGE 5

6- CHARGE DU CHAUFFE-BOUGIE

Produit Réf. T2165, Chauffe-bougie 1800 mAh avec chargeur secteur 220 V (vendu séparément)

a. Branchez le chargeur sur une prise du secteur.

b. Placez l'adaptateur de charge dans l'alignement de l'extrémité du chauffe-bougie.

c. Tirez le levier du chauffe-bougie pour ouvrir la pince.

d. Enfoncez l'adaptateur de charge dans la pince du chauffe-bougie. A ce moment, la diode LED rouge du chargeur doit s'allumer pour indiquer que la charge est en cours.

e. Débranchez le chauffe-bougie du chargeur une fois la charge terminée. Tirez sur le levier du chauffe-bougie pour libérer l'adaptateur.

f. Retirez l'adaptateur du chauffe-bougie.

Lorsque le chauffe-bougie est neuf, la première charge doit durer 16~24 heures. Par la suite, une charge de 12 heures environ avant utilisation est suffisante.

NOTE:
Si le chauffe-bougie devient chaud ou même brûlant en cours de charge, débranchez-le immédiatement. Une température excessive indique que l'accu du chauffe-bougie a été trop chargé. Une charge excessive peut endommager l'accu intégré, réduisant ainsi sa durée de vie.

7- PREPARATION DE LA RADIOCOMMANDE

a. Mettez en place l'antenne sur l'émetteur.

b. Vérifiez la fréquence d'émission indiquée sur le quartz de l'émetteur.

c. Vérifiez la fréquence inscrite sur le quartz du récepteur et assurez-vous qu'elle correspond à celle de l'émetteur. Votre ensemble de radiocommande ne peut fonctionner correctement que si personne d'autre n'utilise la même fréquence. Des parasites sont le plus souvent provoqués par un quartz non adapté ou endommagé ou par d'autres personnes utilisant une radiocommande sur la même fréquence.

PAGE 6

8- INSTALLATION DES PILES DANS LA RADIOCOMMANDE

a. Installez huit piles alcalines ou batteries rechargeables AA/LR6 dans l'émetteur.

b. Détachez la grande épingle bêta du boîtier à piles de la voiture et soulevez le couvercle. Garnissez le boîtier de quatre piles alcalines ou batteries rechargeables AA/LR6.

c. Remettez le boîtier porte-piles en place, fermez le couvercle avec la grande épingle bêta.

9- UTILISATION DE LA RADIOCOMMANDE

a. Pour allumer la radiocommande, commencez toujours par l'émetteur.

b. Allumez ensuite le récepteur. Pour éteindre, commencez par le récepteur et éteignez l'émetteur en dernier.

c. S'il est nécessaire d'inverser le sens de rotation d'un servo, utilisez le petit commutateur d'inversion blanc situé sur le côté de l'émetteur à volant (ou l'un des commutateurs d'inversion situés à la base de l'émetteur à manches). Pour ajuster la position neutre des servos (trim) sur un émetteur à volant, utilisez les leviers de trim situés à gauche du volant (ST pour la direction, TH pour gaz/frein). Sur un émetteur à manches, les leviers de trim se trouvent placés à côté du manche correspondant.

d. Pour plus de détails, veuillez consulter le mode d'emploi de l'émetteur que vous utilisez.

10- UTILISATION DE LA FONCTION DE DIRECTION

a. Vérifiez le fonctionnement de la commande de direction de votre radio. Une fois l'émetteur et le récepteur allumés, tournez le volant/poussez le manche à gauche. Les roues avant doivent s'orienter vers la gauche. Si ce n'est pas le cas, inversez le sens de rotation du servo de direction avec le commutateur correspondant.

b. Remettez le volant/manche en position neutre (centrale). Les roues avant doivent maintenant être parfaitement dans l'axe du modèle. Si ce n'est pas le cas, utilisez le levier de trim de direction pour corriger.

c. Tournez le volant/poussez le manche vers la droite. Les roues avant doivent s'orienter vers la droite.

PAGE 7

11- UTILISATION DE LA FONCTION GAZ/FREIN ET DE LA COMMANDE DE MARCHE ARRIERE

a. Vérifiez le fonctionnement de la commande de gaz/frein de votre radio. Une fois l'émetteur et le récepteur allumés, tirez sur la gâchette sous le volant/poussez le manche en haut. Le carburateur doit être entièrement ouvert et le frein entièrement libre. S'il est nécessaire d'inverser cette fonction, utilisez le commutateur d'inversion correspondant.

b. Remettez la gâchette/le manche au neutre. Le carburateur doit être fermé au point de réglage du ralenti (voir le chapitre REGLAGE DES TRINGLERIES DE GAZ/FREIN) et le frein doit toujours être libre. Si ce n'est pas le cas, corrigez en utilisant le levier de trim de gaz/frein.

c. Repoussez complètement la gâchette/tirez le manche complètement vers le bas. L'ouverture du carburateur doit rester comme elle était au neutre, le ressort de la tringlerie de gaz légèrement comprimé et le disque de frein doit être serré entre les plaquettes.

d. Appuyez sur le bouton de commande de marche arrière sur l'émetteur. Vous ferez aller le MTA-4 S28 en marche arrière. Une nouvelle pression sur la touche fait passer de nouveau en marche avant.

PAGE 8

12- REGLAGE DES TRINGLERIES DE GAZ/FREIN

a. Pour régler les tringleries de gaz/frein, il faut tout d'abord allumer la radio avec toutes les commandes au neutre de sorte que le servo soit également en position neutre.

b. Le servo étant au neutre, tournez et ajustez la position de la bague de frein au point limite où les plaquettes viennent serrer le disque sans le pincer.

c. Le servo étant au neutre, desserrez les bagues de la tringlerie de gaz. Fermez ensuite à la main le carburateur et bloquez la bague d'arrêt (contre le ressort) de sorte que le ressort soit très légèrement comprimé. Bloquez ensuite l'autre bague d'arrêt proche du pivot de la tringlerie.

13- REGLAGE DE LA TRANSMISSION D'INVERSION DU SENS DE MARCHE

(légende dans photo C : Passage en marche avant)

a. Desserrez les vis sans tête des bagues d'arrêt des tringleries métalliques avec une clé Allen de 1,5 mm

b. Allumez l'émetteur et le récepteur, mais ne faites pas tourner le moteur.

c. Le servo tournera automatiquement vers la position correspondant à la marche avant.

d. Déplacez la bague d'arrêt arrière vers celle située près de la rotule du palonnier du servo jusqu'à ce que le ressort soit complètement comprimé. Détendez alors le ressort d'environ 4,5 mm en refaisant légèrement coulisser la bague d'arrêt vers l'arrière puis en resserrant la vis sans tête pour la bloquer dans cette position.

e. Appuyez sur le bouton de commande de marche arrière sur l'émetteur.

f. Répétez l'étape 13d pour la bague d'arrêt avant.

PAGE 9

14- REGLAGE DU CARBURATEUR DU MOTEUR

a. Pour régler le pointeau de richesse/plein gaz (le plus gros pointeau sortant du corps du carburateur), tournez la vis comme indiqué sur la photo en bas à droite. Le réglage initial de richesse doit être de 2,5 tours (vissez complètement le pointeau, puis redévissez de 2,5 tours). En tournant le pointeau dans le sans des aiguilles d'une montre on appauvrit le mélange, en le tournant dans l'autre sens on l'enrichit.

b. Pour régler le ralenti du moteur (le petit pointeau sortant du corps du carburateur), tournez le pointeau comme indiqué sur la photo en bas au centre. Le réglage initial du ralenti doit correspondre à une ouverture subsistante du boisseau de 1 mm. En tournant le pointeau dans le sans des aiguilles d'une montre on augmente le régime de ralenti (boisseau plus ouvert), en le tournant dans l'autre sens on réduit le régime (boisseau plus fermé). Pour plus de détails sur le réglage du moteur, veuillez vous référer au chapitre consacré aux procédures de **REGLAGE INITIAL POUR LE RODAGE**.

c. Pour régler le pointeau de reprise (la vis de réglage située à l'extrémité du carburateur), tournez la vis comme indiqué sur la photo. Le réglage initial doit être de 6 tours et demi (vissez complètement, puis redévissez de 6,5 tours). Cette vis sert au contrôle de la quantité de carburant arrivant au moteur au ralenti et à bas régime. Ce réglage permet d'obtenir un ralenti régulier et d'améliorer l'accélération jusqu'aux régimes intermédiaires. Effectuez ce réglage avec le carburateur fermé et après avoir réglé le ralenti. Tournez progressivement la vis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à butée. **NE SERREZ PAS TROP FORT**.

d. Retirez la mousse extérieure du filtre à air et humectez-la uniformément avec quelques gouttes de carburant. Placez le filtre dans un sac en plastique et manipulez-le à travers le sac jusqu'à ce que la mousse soit uniformément imprégnée mais sans être noyée.

e. Finalement, assurez-vous que l'embase du support de filtre soit solidement fixée avec un collier nylon. Ne faites jamais fonctionner le MTA-4 S28 sans filtre à air. Si la voiture doit fonctionner dans un environnement poussiéreux, remplacez le carburant par de l'huile spéciale filtre (Réf. NFF04). Il est important que la mousse ne soit que légèrement recouverte d'huile pour capter la poussière tout en laissant passer l'air. Si la mousse est trop imprégnée, seule une trop faible quantité d'air pourra passer, ce qui limitera les performances du moteur.

PAGE 10

15- REMPLISSAGE DU RESERVOIR

a. Retirez le capuchon de la buse de la pipette de remplissage.

b. Comprimez la pipette, introduisez l'extrémité dans le carburant et aspirez le carburant en relâchant la pression.

c. Soulevez le bouchon du réservoir et remplissez lentement le réservoir avec le carburant pour moteur TECHNOFUEL SUPER SYNTHESE 25% (Réf. 430.225).

Soyez prudent. Si un excès de carburant sort du réservoir en fin de remplissage, il risque de retomber sur l'équipement radio ou sur le frein et rendre le pilotage difficile ou dangereux. Conservez toujours le bidon de carburant bien fermé lorsqu'il n'est pas utilisé.

Choix du carburant

Pour garantir le bon fonctionnement de votre moteur, il est impératif d'utiliser le carburant TECHNOFUEL SUPER SYNTHESE spécialement conçu pour les voitures. N'utilisez jamais de carburant destiné aux modèles volants ou aux bateaux. Choisissez le carburant ayant une teneur en nitrométhane compris entre 15% et 30%. Un pourcentage de nitrométhane réduit donne généralement une plus basse température de fonctionnement du moteur lui permettant une plus grande durée de fonctionnement avant révision mais cela entraîne généralement aussi une puissance réduite.

Le carburant le mieux adapté à ce moteur contient 25% de nitrométhane. La couleur éventuelle du carburant ne sert qu'à son identification rapide et n'a aucune influence sur les performances ni la durée de vie de votre moteur.

16- PREPARATION DU MOTEUR

a. Pour démarrer un moteur, retirez d'abord la bougie.

b. Faites une légère injection de carburant dans le carburateur en pinçant une fois la pompe d'amorçage tout en regardant le carburant arriver par la durite et atteindre le carburateur puis, à ce moment, faites une dernière demi-pression.

PRENEZ GARDE DE NE PAS FAIRE ARRIVER TROP DE CARBURANT, ce qui risquerait de noyer le moteur. Tenter de faire démarrer un moteur noyé (rempli de carburant) peut provoquer des dommages importants aux pièces internes du moteur.

c. Vérifiez l'état de la bougie en la branchant sur le chauffe-bougie. Le filament de la bougie doit chauffer au rouge vif. Si le filament n'est que faiblement lumineux, c'est que l'accu du chauffe-bougie est déchargé (il faut alors le recharger). S'il ne s'allume pas du tout ou si le filament apparaît déformé, c'est que la bougie n'est plus en bon état (remplacez-la par une neuve). Une fois ces vérifications effectuées, remettez la bougie en place.

Les bougies pouvant être utilisées pour ce moteur sont les suivantes : CIPOLLA N°7 ref. 309 (quand il fait chaud-en été), CIPOLLA N°6 ref. 308 (lorsque la température extérieure est moyenne), CIPOLLA N°5 ref. 307 (quand il fait froid-en hiver).

PAGE 11

17- DEMARRAGE DU MOTEUR

Vous pouvez démarrer le moteur au moyen du lanceur à tirette ou avec un embout hexagonal (nécessitant une perceuse electro-portative)

(textes dans dessins)

(d) Vérifiez le sens de rotation de la perceuse avant de l'engager dans le système de démarrage du moteur. La rotation doit s'effectuer dans le sens des aiguilles d'une montre.
(d) Si vous utilisez le système dual-start pour démarrer votre MTA-4 S28, tenez fermement la perceuse avec les deux mains

a. Allumez d'abord l'émetteur de radiocommande, puis le récepteur sur le MTA-4 S28.

b. Branchez le chauffe-bougie sur la bougie du moteur.

c. Démarrage à la tirette - Tenez fermement d'une main le MTA-4 S28 par l'arceau et tirez sur le lanceur de l'autre main. Effectuez des tractions courtes et rapides et faites attention de ne pas tirer la corde plus de 25 à 30cm. Une traction de plus de 35 cm sur la corde ou jusqu'en butée de celle-ci est susceptible d'endommager le mécanisme de démarrage. Si la corde est difficile à tirer ou si elle semble collée, c'est certainement le signe que le moteur est noyé.

d. Démarrage avec l'embout hexagonal - **Vérifiez que la perceuse tourne bien dans le sens des aiguilles d'une montre**. Insérez l'embout hexagonal dans le mandrin de la perceuse et serrez celui-ci de sorte que l'extrémité de l'embout en forme de rotule soit à l'autre extrémité. **AVANT** d'introduire l'embout dans la noix de démarreur, appuyez sur la détente de la perceuse pour vous assurer encore que la perceuse tourne bien dans le même sens qu'indiqué sur l'étiquette du boîtier de lanceur.
Si le moteur semble être noyé, éteignez le récepteur, puis l'émetteur. Retirez la bougie du moteur au moyen d'une clé à bougie puis retirez le filtre à air. Retournez le MTA-4 S28 et remettez le filtre à air en place. Tirez lentement sur la corde de la tirette d'environ 2 cm, et ceci 5 à 7 fois. Remettez la bougie en place avec la clé à bougie. Recommencez l'étape 16b.

ATTENTION : Essayez de faire démarrer le moteur en faisant tourner l'arbre de démarrage à l'envers peut endommager le mécanisme du lanceur et éventuellement des pièces internes du moteur. Insérez l'extrémité à rotule de l'embout hexagonal dans la noix de démarreur. Maintenez fermement la perceuse et pressez sur la détente.

18- ARRET DU MOTEUR

a. Arrêtez complètement le MTA-4 S28 et laissez le moteur tourner au ralenti. Retirez ensuite les épingles de fixation de la carrosserie et enlevez la carrosserie.

b. Au moyen d'une pince hémostatique ou d'une pince à linge, pincez la durite de carburant juste avant le carburateur jusqu'à ce que le moteur s'arrête (1 à 2 secondes). **N'ESSAYEZ EN AUCUN CAS D'ARRETER LE MOTEUR EN TOUCHANT OU BLOQUANT LE VOLANT D'INERTIE !** Les moteurs de ce type ont un couple très important et tenter de les arrêter de cette manière peut entraîner des blessures graves. Les gaz d'échappement peuvent être extrêmement chauds; tenter d'arrêter le moteur en bouchant l'échappement avec le doigt peut entraîner de graves brûlures.

c. Eteignez le récepteur, puis l'émetteur.

PAGE 12

19- RODAGE DU MOTEUR

Pour roder un moteur neuf, il est nécessaire de régler le pointeau le plus riche possible. Tournez le pointeau principal 1/4 de tour dans le sens anti-horaire (dévissez) à partir du réglage initial (2,5 tours depuis la fermeture complète). Répétez l'étape 15b. Poursuivez ainsi jusqu'à ce que le moteur s'étouffe à plein gaz, puis revissez le pointeau principal 1/4 de tour. Faites rouler la voiture à ce réglage riche du moteur sur un parking vide ou un autre espace suffisamment vaste pour consommer au moins la valeur de 5 réservoirs pour achever le rodage. Il est normal pour un moteur non rodé de s'étouffer fréquemment pendant cette période à cause du réglage très riche. Lorsque cela arrive, il suffit de redémarrer le moteur. Une fois le rodage terminé, suivez les instructions du chapitre REGLAGE DU MOTEUR afin de régler le carburateur pour un fonctionnement optimal.

REGLAGE DU MOTEUR

En raison du taux de nitro du carburant utilisé, de l'altitude, du taux d'humidité, etc ... Il n'est pas possible d'indiquer des valeurs de réglage universelles. Veuillez suivre les instructions ci-après pour obtenir les meilleurs réglages possibles du carburateur. N'effectuez pas ces réglages avant que le moteur n'ait été convenablement rodé et soir monté en température de fonctionnement.

a. Démarrez le moteur.

b. Le moteur étant en fonctionnement, faites rouler la voiture alternativement en marche avant et arrière, en ligne droite, sur une piste suffisamment longue (en atteignant à chaque fois le plein gaz). Recommencez et faites attention au son de l'échappement. Ne restez jamais plein gaz si les roues motrices ne touchent pas le sol, sinon la bielle du moteur peut se briser.

c. Si le son que vous entendez de l'échappement n'atteint pas une note aiguë, vissez le pointeau de richesse (le plus long, sortant du corps du carburateur vers le haut) de 1/4 de tour et recommencez l'étape 19b.

d. Répétez l'étape 19c jusqu'à ce que vous ayez trouvé le réglage optimal du moteur (lorsque visser un peu plus le pointeau de richesse n'améliore plus le fonctionnement du moteur à plein gaz et le redévisser fait chuter légèrement le régime maximal). Pour une utilisation normale, ouvrez le pointeau de 1/4 de tour pour obtenir le meilleur réglage pratique.

e. Pour régler le ralenti, vissez le pointeau de ralenti (régime plus haut) ou dévissez-le (régime plus bas). En pratique, il faut régler le ralenti au plus bas régime possible sans que le moteur n'ait tendance à caler.

f. On ne peut régler le pointeau de ralenti (au milieu du levier de commande du carburateur) que lorsque le moteur est entièrement rodé et après avoir réglé le pointeau de richesse.

g. Répétez l'étape 19b toutes les 10 secondes (1 seconde à plein gaz et 10 secondes au ralenti). Si le régime du moteur au ralenti a tendance à chuter au bout de quelques secondes et que le moteur s'arrête, vissez (dans le sens des aiguilles d'une montre) le pointeau de ralenti de 1/4 de tour. Si le régime du moteur ne varie pas ou augmente au ralenti, ouvrez le pointeau de ralenti de 1/4 de tour.

h. Répétez l'étape 19g jusqu'à ce que le régime du moteur baisse (allant au régime de ralenti, puis ralentissant encore un peu au bout de quelques secondes) sans aller jusqu'à l'arrêt.

20- CONSERVEZ VOTRE MTA-4 S28

Pour conserver votre MTA-4 S28 en parfait état de fonctionnement, il est nécessaire de ne pas omettre un certain nombre de précautions :

a. Videz le réservoir. Aussi bien celui du MTA-4 S28 que celui de la pipette de remplissage doivent toujours être conservés vides.
Videz tout le carburant pouvant rester dans la pipette dans le bidon de carburant.
Retirez le filtre du carburateur.
Aspirez le carburant restant dans le réservoir vers la pipette de remplissage pour le reverser dans le bidon.
Recommencez autant que nécessaire pour que le réservoir soit aussi vide que possible.
Veillez à conserver le bidon de carburant hors de portée des enfants dans un endroit frais et sombre et assurez-vous que le bouchon est hermétiquement fermé.

b. Branchez le chauffe-bougie sur la bougie, ouvrez complètement le carburateur et tirez la poignée du lanceur plusieurs fois de suite. Vous serez ainsi assuré qu'il n'y a plus de carburant non brûlé dans le moteur ni dans les durites.

c. Utilisez une huile de protection antioxydante.
Prenez tout d'abord une brosse à dents usagée pour nettoyer la base du filtre à air. Vous éviterez ainsi la pénétration de poussières dans votre moteur.
Retirez le filtre à air du carburateur.
Versez 2 à 6 gouttes d'huile autioxydante (ou la quantité recommandée dans la notice de votre huile) directement dans le carburateur.
Tirez lentement, 3 à 5 fois de suite, la ficelle de lanceur de 20 cm environ.

Remettez en place le filtre à air.

d. Nettoyez soigneusement votre MTA-4 S28 ; conserver un véhicule en mauvais état de propreté peut entraîner la formation de gommes adhérentes et réduire le niveau de performances.

Utilisez un nettoyant à voiture thermique, du WD-40 ou un produit similaire pour nettoyer la poussière et l'huile.

Utilisez une brosse à dents usagée ou un petit pinceau à poils raides pour les endroits difficiles à atteindre.

Un tissu humide convient très bien pour nettoyer la carrosserie. Les taches tenaces d'huile et de poussière peuvent être retirées avec un solvant organique dilué.

e. Lubrifiez les paliers et roulements des roues, les cardans des transmissions, les roulements de l'embrayage et les axes de suspension avec de l'huile fluide.

f. Vérifiez que les interrupteurs de l'émetteur ET du récepteur soient bien éteints. Rien n'est pire que de constater au moment où l'on veut faire rouler son véhicule que les piles sont vides.

PAGE 13

21- REGLAGES

Réglages de la boîte de vitesses 2 rapports

a. Le point de passage des rapports de vitesse est réglé d'origine en usine. Le passage en seconde vitesse doit avoir lieu dans les 4 à 5 mètres suivant un départ arrêté, moteur plein gaz.

b. Si vous voulez régler le point de passage, arrêtez d'abord le moteur puis ouvrez le boubhon caoutchouc de la boîte de vitesse sur le carter de transmission. Alignez la vis sans tête NOIRE de réglage sur le passage sur le second rapport comme indiqué sur le schéma ci-contre.

c. Au moyen d'une clé BTR de 2mm, tournez la vis sans tête noire de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour retarder le passage au second rapport ; tournez-la dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour obtenir un passage plus précoce. N'effectuez ces réglages que par 1/4 de tour à la fois.

d. Refermez le bouchon de la boîte de vitesses.

e. Faites attention à ne pas toucher une pièce du moteur encore chaude.

Réglage du pincement avant et arrière

a. Utilisez une clé BTR de 1,5mm comme illustré ci-contre pour régler le pincement des roues avant et arrière en faisant varier la longueur des grandes biellettes.

b. En allongeant les biellettes, on augmente le pincement, en les raccourcissant on réduit le pincement (on peut même donner de l'ouverture).

c. L'encoche se trouvant sur la biellette indique le côté ayant un filetage à droite.

Utilisez-la comme un guide pour trouver dans quel sens tourner la biellette pour régler sa longueur.

Carrossage avant et arrière

a. Utilisez une clé BTR de 2,5mm comme indiqué ci-contre pour régler le carrossage avant et arrière.

b. On obtient un carrossage négatif en tournant la rotule supérieure de la fusée dans le sens des aiguilles d'une montre ; en la tournant dans le sens inverse on augmente le carrossage positif.

Hauteur du châssis (garde au sol)

a. On augmente la garde au sol en ajoutant des clips de précontrainte des ressorts sur les amortisseurs. On les retire pour réduire la garde au sol.

b. Comprimez le ressort et insérez le clip de précontrainte entre la bague du ressort et la tête du corps de l'amortisseur.

Réglage du Slipper

a. On règle le niveau de glissement avec une clé à pipe de 7mm (fournie dans le kit).

b. Serrez l'écrou jusqu'à ce que le ressort soit entièrement comprimé.

c. Ceci fait, desserrez l'écrou de 1/4 de tour.

d. Ne faites pas rouler votre MTA-4 S28 avec l'écrou desserré plus de 1/4 de tour à partir de la compression complète du ressort. Un réglage trop lâche du glissement risque d'endommager la couronne.

PAGE 14

Ressorts d'amortisseur

Vous avez le choix entre 4 duretés de ressort d'amortisseur pour votre MTA-4 S28 (disponibles en option). Des ressorts plus fermes procurent une meilleure tenue de route et une vitesse plus élevée en virage sur une piste lisse comme de l'asphalte, du béton, de la terre compactée ou de l'herbe. Des ressorts plus mous sont meilleurs pour les terrains meubles, le franchissement et les sauts. Des ressorts mous augmentent le risque de retournement du véhicule à vitesse élevée.

Référence	Couleur de ressort	Dureté	Dureté relative
PD1473	Bleu (standard)	0,78 kg/cm	Mou
PD1474	Or	0,90 kg/cm	Moyen
PD1475	Rouge	1,05 kg/cm	Dur
PD1476	Cuivre	1,25 kg/cm	Extra Dur

Rapports de transmission

Un choix de rapports différents est disponible en option pour votre MTA-4 S28. Des rapports supplémentaires vous permettent d'optimiser votre moteur et votre transmission aux particularités des conditions de course. Des pignons plus grands sur la cloche d'embrayage (ou des couronnes de slipper plus petites) augmentent la vitesse de pointe mais réduisent un peu l'accélération (voir tableau ci-dessous). Si vous changez le rapport de transmission, il est nécessaire de refaire le réglage d'entredent !

1. Desserrez (ou serrez si le moteur a été retiré) les quatre vis de fixation du moteur situées sous le châssis jusqu'à ce que vous puissiez déplacer le moteur en avant ou en arrière.

2. Déplacez le moteur vers la couronne jusqu'à ce que les dents du pignon de la cloche d'embrayage entraînent sans jeu les dents de la couronne de slipper.

3. Reculez légèrement le moteur (0,8mm environ). Contrôlez l'entredent en tenant le pignon d'une main et en faisant tourner la couronne dans un sens et dans l'autre de l'autre main. La couronne doit pouvoir être ainsi suffisamment libre. Un entredent trop serré est bruyant, réduit les performances et peut endommager la couronne.

Cloche d'embrayage (15dts standard)	Couronne de Slipper (52 dents standard)	Rapport final 1ère vitesse	Rapport final 2ème vitesse
	52 PD1456	30,17	20,87
14 dents	49 PD1754	28,46	19,68
PD1523	46 PD1755	26,75*	18,50*
	52	28,22	19,51
15 dents	49	16,59	18,39
PD0470	46	24,97	17,27
	52	26,43	18,28
16 dents	49	24,88	17,21
PD1751	46	23,42	16,20
	52	24,88	17,21
17 dents	49	23,42	16,20
PD1752	46	22,04	15,24
	52*	23,42*	16,20*
18 dents	49	22,04	15,24
PD1753	46	20,82	14,40

Accélération

Vitesse de pointe

* Certaines combinaisons peuvent nécessiter des modifications de l'espacement du support de couronne. Cherchez d'autres combinaisons permettant d'obtenir un rapport de transmission équivalent. Par exemple, au lieu d'utiliser une cloche de 18 dents et une couronne de 52 dents, on peut choisir des combinaisons de 17-49 ou 16-46.

Caractéristiques

- Moteur 4,6cc très puissant et fiable offrant la possibilité de deux méthodes de démarrage (par lanceur à tirette ou embout de démarrage type karting).
- Un châssis caisson très rigide en aluminium extrudé permet de supporter les efforts d'une suspension à longue course et la forte puissance d'un moteur 4,6cc.
- Boîte de vitesse à deux rapports très fiable, transmission à marche avant et marche arrière.
- Suspension à long débattement contrôlée par 8 amortisseurs hydrauliques réglables capables d'encaisser des sauts de plus de 2 mètres de haut.
- Boîtier monobloc pour protéger l'équipement électronique.
- Grand réservoir étanche comportant un double système d'alimentation.
- Durite d'alimentation avec poire d'amorçage incorporée.
- Pare-chocs avant et arrière très résistants protégeant le châssis et la suspension lors des retournements et des atterrissages.
- Carrosserie réaliste, roues et pneus reproduisant le style de ceux des monster trucks américains grandeur.
- Système simple et rapide de fixation de la carrosserie.

FEUILLE SEPAREE

GUIDE DE DEPANNAGE RAPIDE

Si vous éprouvez des difficultés à faire démarrer ou à faire rouler correctement votre MTA-4 S28, voici les réponses aux questions les plus fréquentes :

Description	Problème	Solution
Le moteur ne démarre pas	Manque de carburant	Remplir le réservoir
	Carburant pollué	Remplacer le carburant
	Allume-bougie non chargé	Charger l'allume-bougie
	Bougie défectueuse	Remplacer la bougie (voir la section "Problèmes concernant la bougie")
	Le carburant n'arrive pas au carbu	Ouvrir et refermer deux fois le bouchon du réservoir
	Le moteur est noyé	Voir la section "Moteur noyé" ci-dessous
	Le moteur surchauffe	Laisser refroidir le moteur, enrichir le mélange, voir "Le mélange carburant"
	Le carburateur est mal réglé	Régler le carburateur, voir "Le mélange carburant" ou "Réglages d'usine du carburateur"
	L'échappement est bouché	Vérifier l'échappement, dégager ce qui le bouche.
	Le filtre à air est bouché	Vérifier le filtre à air, le nettoyer pour laisser passer l'air.
Le moteur démarre, puis cale	Le ralenti est réglé trop bas	Régler la vis de ralenti, voir "Le mélange carburant" ci-dessous.
	La durite d'alimentation contient des bulles	Vérifier s'il n'y a pas des fuites dues à une durite percée.
	La bougie est endommagée	Remplacer la bougie, voir "Problèmes concernant la bougie" ci-dessous.
La corde de démarrage semble bloquée	Le moteur est noyé	Voir la section "Moteur noyé" ci-dessous.
	Le moteur a "serré"	Vérifier si l'intérieur du moteur n'est pas endommagé.

Problèmes concernant la bougie

La bougie de votre moteur doit être remplacée périodiquement afin de maintenir le niveau de performances et la facilité de démarrage. Dans la plupart des cas, les difficultés de démarrage et un fonctionnement irrégulier sont dus à la bougie. La manière la plus simple de s'assurer qu'une bougie est défectueuse est simplement de la remplacer par une neuve afin de voir si les défauts disparaissent.

Néanmoins, pour tester la bougie elle-même, retirez-la au moyen d'une clé spéciale à bougie et assurez-vous auparavant que la culasse est parfaitement propre afin de ne pas risquer de faire tomber des saletés dans la chambre de combustion par l'orifice de la bougie. Ne perdez surtout pas la rondelle en cuivre qui sert à la fois de joint d'étanchéité et de cale d'épaisseur.

Branchez la bougie au chauffe-bougie. Toutes les spires du filament doivent chauffer d'un blanc brillant. Il arrive parfois que les premières spires ne chauffent pas alors que le reste chauffe au rouge-orangé. C'est le signe, soit d'une bougie défectueuse, soit d'un chauffe-bougie déchargé. Rechargez le chauffe-bougie et, si les symptômes persistent, remplacez la bougie.

Moteur noyé

Les symptômes les plus courants d'un moteur noyé incluent la difficulté de démarrage, un bruit assourdi provenant de l'échappement, un lanceur à tirette ne pouvant pas fonctionner et un excès de carburant s'écoulant par l'échappement. Retirez la bougie avec une clé à bougie et retirez également le filtre à air. Retournez le MTA-4 S28 et tirez deux ou trois fois la tirette du lanceur pour faire sortir du moteur et du carburateur l'excès de carburant. Ceci fait, remettez la bougie en place et essayez de nouveau de démarrer.

Le mélange carburant

Le mélange air-carburant est contrôlé par trois réglages différents du carburateur, les réglages étant effectués d'origine en usine (voir photos ci-dessous). Votre moteur doit démarrer normalement et tourner légèrement riche avec ces réglages (un mélange riche est recommandé pour le rodage). Un conseil de réglage : prenez soin de vérifier que vous voyez toujours de la fumée sortir de l'échappement pendant que le moteur tourne. C'est un bon signe qu'une quantité suffisante de carburant parvient au moteur.

GUIDE DE DEMARRAGE RAPIDE

Note : Avant que vous commenciez à faire rouler votre MTA-4 S28 préassemblé, lisez attentivement votre manuel d'instructions et ce guide de démarrage rapide.

1. Préparez votre MTA-4 S28

- Mettez en place les piles dans l'émetteur et dans le boîtier porte-piles du modèle.
- Huilez la mousse du filtre à air. Manipulez le filtre à travers un sac en plastique contenant la valeur d'un bouchon d'huile spéciale filtre à air.
- Vissez l'antenne sur l'émetteur.

2. Vérifiez le fonctionnement de l'ensemble de radiocommande

- En tournant le volant à droite, les roues doivent s'orienter vers la droite.
- En pressant sur la gâchette de l'émetteur le carburateur doit s'ouvrir, en la repoussant le frein doit être actionné.
- Bouton de commande de marche arrière. Assurez-vous que le MTA-4 S28 est bien réglé pour aller en marche avant (voir photo). Si ce n'est pas le cas, appuyez sur le bouton de l'émetteur pour passer en

marche avant.

3. Préparez-vous à démarrer votre MTA-4 S28

- Faites le plein du réservoir
- Allumez l'émetteur
- Allumez le récepteur sur le MTA-4 S28
- Actionnez la pompe à carburant
- Branchez le chauffe-bougie sur la bougie
- Tirez sur le lanceur par petits coups rapides

4. Arrêtez votre MTA-4 S28

Arrêtez toujours le moteur avant d'éteindre la radio. Vous pouvez arrêter le moteur en pinçant la durite d'alimentation allant au carburateur. **N'ESSAYEZ PAS** d'arrêter le moteur en bouchant l'échappement ou en tentant de bloquer le volant d'inertie avec votre main.

PIECES DETACHEES MOTEUR PRO-28BD-R

Numéro	Désignation	Référence	Numéro	Désignation	Référence
4	Vilebrequin	AA2045	20	Roue libre de lanceur	AN0992
5	Carter moteur	AA20361	21	Poignée de lanceur	PN0233
7	Bielle	AN0776	22	Axe de lanceur	AA0995
8	Axe piston	AA2046	23	Ressort de lanceur	AA0994
9	Clips d'axe de piston	AA0351	24	Plateau de lanceur	AN2039
10	Chemise piston	AN2042	25	Ficelle de lanceur	AA0972
11	Culasse	AA2110-R	26	Volant de lanceur	AA0097
12	Jeu de joints	PN0249	27	Boîtier de lanceur	AN0993
13	Clavette carbu	AN0932-1	28	Lanceur complet	PN0234
15	Carburateur	9210	32	Plateau + vis	PN0235
16a	Roulement avant	AMV607Z	33	Système de lanceur	PN0236
16b	Roulement arrière	AMV6901X	37	Noix de démarreur	PV0026
17	Jeu de vis	PN0060	38	Roue libre de lanceur	AN0990
19	Filtre à air	EPD9279B			

TRADUCTION DE LA NOTICE DE RADIO JAGUAR T3P ACE R/C

PAGE1

INTRODUCTION

Nous vous remercions pour l'acquisition de l'ensemble radio-commande à volant 3 voies AM JAGUAR T3P. Cet émetteur, d'une grande qualité, fabriqué avec des composants fiables et sophistiqués, a été conçu pour tirer les meilleures performances de votre modèle R/C. Nous vous souhaitons d'obtenir toutes satisfactions de votre nouvel ensemble JAGUAR ACE R/C et d'avoir de longues heures d'amusement.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Emetteur

- Emetteur à volant AM
- Volant ergonomique confortable
- Inversion du sens de rotation des servos
- Réglage de la course du servo de gaz
- Réglage de la position de la gâchette
- LED d'indication de niveau de batterie avec alarme
- Disponible en 2 et 3 voies
- Système digital proportionnel
- Trims de direction et de gaz/frein
- Réglage de la course du servo de direction
- Bouton de commande de 3ème voie
- Quartz à changement rapide
- Prise de charge pour utilisation d'accus Ni-Cd
- Circuit réalisé en CMS

Récepteur

- Système BEC intégré
- Quartz interchangeable
- Super hétérodyne pour portée maximale

Servos

- Puissant moteur fiable
- Boîtier de taille standard
- Nouvelle forme
- Roulements flasqués
- Matériau haute densité très résistant

EMETTEUR T3P

- Configuration : à volant
- Puissance maximale de l'émetteur inférieure à 300mW
- Consommation : 200mA à 12V
- Dimensions : 185x105x264mm
- Fréquence : 26MHz
- 3ème voie auxiliaire
- Largeur de bande : 10 KHz/-40dB
- Poids : 395g

RECEPTEUR TR-403A

- Fréquence : 26 MHz
- Système BEC intégré
- Intervalle de fréquence : 20 KHz
- Dimensions : 48x34x22mm
- 4 voies
- Simple conversion : 455KHz
- Consommation : 35mA à 6V (sans servo)
- Poids : 25g

SERVOS S-1903

- Course totale : 90° (+/- 45°)
- Consommation : 10mA au neutre 650mA à l'effort
- Vitesse : 0,19s/60° à 4,8V
- Poids : 46g
- Alimentation : 4,8~6V
- Puissance : 3,0 kg.cm à 4,8V
- Dimensions : 41x20x37mm

Nous vous prions de lire attentivement la notice avant d'utiliser la radiocommande JAGUAR T3P

PAGE 2

DETAIL DE L'EMETTEUR

1- Antenne télescopique multibrins chromés : Ne pilotez jamais votre modèle avec l'antenne repliée.
2- Indicateur de niveau de batterie par 3 diodes LED. lorsque la diode LED rouge clignote, arrêtez immédiatement pour recharger les batteries ou changer les piles.
3- Réglage de la course du servo de gaz/frein ATV : vous pouvez régler indépendament la course du servo côté plein gaz et côté frein.
4- Interrupteurs d'inversion du sens de rotation des servos des voies 1, 2 et 3. Ces boutons vous permettent de régler le sens de rotation des servos pour une même commande à l'émetteur.
5- Trim de direction : permet de régler finement la position neutre du servo de direction afin que le modèle avance droit.
6- Trim de gaz / frein : permet de régler finement la position neutre du servo de gaz/frein.
7- Molette de Dual Rate : cette molette permet de régler rapidement la course totale du servo de direction.
8- Bouton de voie 3 (uniquement sur modèle T3P) : commande la 3ème voie en tout ou rien
9- Prise de recharge en cas d'utilisation d'accus Ni-Cd : branchez le chargeur sur cette prise, vous n'avez pas besoin de retirer les batteries de l'émetteur.
10- Quartz interchangeable : changez de fréquence rapidement selon les besoins.
11- Volant de direction - voie 1 : contrôle la direction du modèle.
12- Interrupteur marche/arrêt : allume et éteint l'émetteur.

13- Gâchette de gaz/frein - voie 2 : contrôle l'accélération et le freinage du modèle.
14- Répartiteur de course de la gâchette (50/50 ou 60/40)

PAGE 3

INSTALLATION DES BATTERIES

Ouvrez le couvercle du compartiment pile sous l'émetteur en appuyant sur la partie rugueuse et en tirant vers le côté. Installez les 8 piles dans le compartiment en prenant soin de respecter les bonnes polarités. Refermez le couvercle du compartiment piles et allumez l'émetteur. Si les batteries sont chargées, la diode LED verte s'allumera. Lorsque la tension d'alimentation sera trop faible, la LED rouge clignotera et vous devez immédiatement stopper l'utilisation.

NOTE : N'utilisez que des piles neuves ou des batteries chargées. Ne mélangez pas ni les types de piles, ni les marques.

ATTENTION : N'essayez jamais de recharger des piles alcalines. Cela endommagerait votre émetteur. L'electrolyte acide des piles couleraient à l'intérieur du compartiment.

ATTENTION : Assurez-vous toujours que les piles soient installées dans le bon sens, respectez les polarités.

ASTUCE : L'émetteur fonctionne avec 8 piles de type LR6 et le récepteur avec 4 seulement. Vous pouvez utiliser soit des piles alcalines LR6 1,5V ou des éléments rechargeables Ni-MH LR6 1,2V. Si vous choisissez cette dernière solution, nous vous conseillons fortement d'utiliser le chargeur lent HITEC CG-S32 pour recharger vos accus.

ATTENTION :Lorsque vous installez les piles, vérifiez que l'émetteur et le récepteur soient bien éteints.

Instalation des batteries de réception

Installez 4 piles dans le boîtier porte-piles en rspectant les polarités. Branchez le boîtier porte-piles sur le cordon interrupteur et ce dernier sur la prise BATT du récepteur.

INSTALLATION RADIO

Lorsque vous procédez à l'installation radio dans le modèle de votre choix, suivez attentivement la notice du modèle portant sur l'installation radio. Branchez le servo de direction sur la voie 1 du récepteur, le servo de gaz sur la voie 2, le servo de changement marche avant/arrière sur la voie 3 et l'interrupteur sur la prise BATT. Une fois l'installation effectuée, dépliez les antennes de l'émetteur et du recepteur afin de faire un test. Allumez l'émetteur puis le récepteur. Réglez les trims des servo au centreet jouez quelques minutes avec l'émetteur pour vous familiarisez avec les différentes commandes.

ASTUCE : le récepteur possède un système BEC intégré. Cette fonction vous permet de ne pas avoir de batterie de réception si vous utilisez un modèle à propulsion électrique. Le récepteur sera directement alimenté par l'accu de propulsion.

ATTENTION : Allumez toujours l'émetteur en premier puis le récepteur. De même, éteignez le récepteur en premier puis l'émetteur enfin.

Servos

Montez les servos dans le modèle comme indiqué dans la notice d'assemblage du modèle.

Récepteur

Placez le récepteur dans un boîtier étanche prévu sur le modèle ou suivez les instructions de la notice.

NOTE : Eloignez le récepteur le plus possible des fils d'alimentation où circulent de forts courant car ils peuvent perturber le bon fonctionnement de votre radiocommande et créer des interférences.

ASTUCE : Eloignez le plus possible le récepteur du pack d'accus de propulsion du modèle et du variateur électronique. Eloignez aussi l'antenne du récepteur de ces éléments. Installez des condensateurs antiparasite sur le moteur électrique car sinon, le récepteur sera perturbé et vous perdrez le contrôle de votre modèle.

NOTE : Les fils d'alimentation des servos puissants peuvent aussi perturber le bon fonctionnement du récepteur.

PAGE 5

ASTUCE : Les châssis carbone et les pièces en métal peuvent aussi perturber le bon fonctionnement du récepteur.

Installez toujours le récepteur avec le quartz dirigé vers le haut (voir schéma ci-dessous).

Collez le récepteur avec de la mousse antivibration adhésive double face de bonne qualité.

ATTENTION : Les circuits électronique du récepteur sont très fragiles et ne résistent pas aux chocs et vibrations répétés.

NOTE : Lorsque vous pouvez, entourez le récepteur de mousse anti-vibration. Maintenez-le avec un collier nylon. Ne serrez pas trop fort le collier nylon, cela annulerait l'effet de la mousse anti-vibration.

ASTUCE : Notez ci-dessous les différentes possibilités de protéger un récepteur des vibrations.

Sur des modèles thermique, pensez à enfermer le récepteur dans un ballon étanche afin de le protéger des projections de carburant, de poussière, de l'humidité etc ...

ATTENTION : Ne laissez jamais le récepteuren contact avec de l'humidité ou encore pire de l'eau. Il serait endommagé.

ASTUCE : Pensez à sortir le récepteur de temps en temps du ballon étanche pour vérifier que la mousse est en bon état et qu'il n'y a pas de condensation dans le ballon. Changez si nécessaire de mousse et de ballon.

PAGE 6

Installation des batteries

Enfermez le boîtier porte-piles cans un ballon étanche comme pour le récepteur.

Installation du cordon interrupteur

Installez l'interrupteur dans un endroit où il sera à l'abri des projections (poussière, eau, carburant etc ...).

Antenne

L'antenne du récepteur doit être entièrement déployée. NE COUPEZ OU ENROULEZ JAMAIS L'ANTENNE DU RÉCEPTEUR. Ceci entraînerait une baisse importante de la portée. Faitessortir l'antenne du modèle autant que possible. Faites un noeud au fil d'antenne à l'endroit où il sort du modèle afin qu'il ne rentre pas.

NOTE : Même si l'antenne vous paraît lognue ne la coupez pas !! La longueur de l'antenne est accordée à la bandede fréquence de l'ensemble radio.

ASTUCE : montez le fil d'antenne dans un tube, c'est le meilleur montage sur les voitures et les bateaux.

FONCTIONS

Inversion du sens de rotation des servos

Il est parfois nécessairede modifier le sens de rotation des servos pour avoir des actions qui correspondent aux commandes de l'émetteur. Vous pouvez changer le sens de rotation en basculant les interrupteurs qui se situent sur la face gauche de l'émetteur. La voie 1 est celle de la direction, la 2 est celle du gaz/frein et

la 3 celle de la commande de marche arrière sur les modèles qui en sont équipés.

PAGE 7

Trim de direction

En tournant le bouton de trim de direction, vous pouvez régler ainsi la position neutre du servo de direction.
NOTE : Réglez le bouton de trim en position centrale avant d'installer les tringleries de direction.
ASTUCE : Assurez-vous que le servo est au neutre avant de l'installer sur un modèle.

Course du servo

Changer la position du trim peut affecter la course totale du servo. Surveillez donc la course du servo après avoir réglé le trim.
ASTUCE : Si vous êtes obligé de tourner entièrement le bouton de trim pour obtenir la position neutre du servo, changez la position du palonnier sur le servo. Positionnez le bouton de trim au centre et placez ensuite le palonnier correctement sur le servo.

Course de la gâchette

Le bouton gris qui se trouve derrière la gâchette permet de régler la répartition du mouvement de celle-ci. Cela vous permet d'avoir une meilleure sensibilité à l'accélération ou au freinage.

Trim de gaz/frein

En tournant le bouton de trim de gaz/frein, vous pouvez régler ainsi la position neutre du servo de gaz/frein.
NOTE : Réglez le bouton de trim en position centrale avant d'installer les tringleries de gaz/frein.
ASTUCE : Lorsque vous tutilisez un variateur électronique, réglez le trim au centre et réglez ensuite le variateur.

Course du servo

Changer la position du trim peut affecter la course totale du servo. Surveillez donc la course du servo après avoir réglé le trim car le réglage du frein peut être affecté.
ASTUCE : Si vous êtes obligé de tourner entièrement le bouton de trim pour obtenir la position neutre du servo, changez la position du palonnier sur le servo. Positionnez le bouton de trim au centre et placez ensuite le palonnier correctement sur le servo.

Course du servo de gaz/frein ATV

Cette fonction qui se gère par les 2 boutons supérieurs permet de régler indépendament la course du servo côté accélérateur et côté frein.

Dual Rate de direction

La molette de Dual Rate permet de régler la course totale du servo de direction symétriquement de chaque côté. Tournez la molette qui se trouve à gauche de la gâchette sur l'émetteur pour régler le débattement du servo.
Sens anti horaire -> vous réduisez la course du servo
Sens horaire -> vous augmentez la course du servo

PAGE 8

Dernières vérifications

L'installation radio et maintenant terminée, vérifiez que tout fonctionne correctement.

Connexions

Vérifiez que toutes les prises sont bien branchées.

ATTENTION : si une prise n'est pas entièrement branchée, les vibrations peuvent la faire partir et causer de sérieux dommages.

Alimentation

Allumez l'émetteur, la diode LED verte doit briller. Si la diode rouge se met à clignoter, il faut arrêter immédiatement l'émetteur et changez les piles ou recharger les batteries.

Tringleries

Veillez à toujours monter des tringleries qui aient un fonctionnement libre sans aucun point dur. Si la tringlerie est bridée et qu'elle est difficile à actionner, le servo va anormalement forcer et vous allez l'entendre "vibrer". Ceci entraînera une usure prématurée du servo. Modifiez les tringleries pour que le servo travaille le mieux possible.

Changement des quartz

ACE R/C propose une gamme complète de paires de quartz (émission et réception) pour changer à volonté la fréquence sur laquelle votre JAGUAR T3P fonctionne. Attention cependant à respecter les bandes de fréquences : une radio émettant en 26 MHz ne pourra recevoir que des quartz en 26 MHz et non en 41MHz ou en 72 MHz.

Eau, poussière et carburant

Prenez les mesures nécessaires pour protéger autant que possible votre radio de l'humidité, de la poussière, du carburant etc...

S.A.V :

Si un problème survenait à votre radiocommande JAGUAR T3P, veuillez nous retourner l'ensemble au service technique pour réparation. Tout ensemble qui aura été ouvert et modifié par son utilisateur ne pourra être pris en compte par le SAV.

SAV MRC
15bis , avenue de la sablière
94370 SUCY EN BRIE
Tel : 01.49.62.09.60

Model Racing Car vous souhaite de longues heures de plaisir avec votre nouvel ensemble radio JAGUAR T3P.

MANUEL D'INSTRUCTION DU MOTEUR 2 TEMPS VOITURE

MISE EN OEUVRE ET CONSEILS D'UTILISATION

MISE EN OEUVRE

Fixation du moteur

Fixez le moteur soigneusement sur son support en utilisant des boulons en acier, des écrous nylstop et des rondelles éventail ou grower. Une mauvaise disposition du bâti moteur peut provoquer des vibrations et un mauvais fonctionnement. Veillez également à ce que les perçages du bâti soient exactement alignés avec ceux des pattes de fixation du moteur.

Carburant : très important

Pour un rendement optimum du moteur, il est impératif d'utiliser le carburant TECHNOFUEL SUPER SYNTHESE 25% NITRO.

Rodage
Votre moteur nécessite une période de rodage préalable avant de pouvoir être utilisé normalement.

Mise en route du moteur
- Remplissez le réservoir de carburant TECHNOFUEL.
- Ouvrez le pointeau principal entre 2 et 3 tours à partir de la position entièrement fermée.
- Réglez le boisseau du carburateur sur la position ralenti.
- Alimentez la bougie en connectant le chauffe-bougie.
- Démarrez le moteur.
- Durant les premières minutes de fonctionnement, laissez le pointeau réglé sur une carburation très riche afin que le moteur tourne sur quatre temps avec l'admission d'air du carburateur entièrement ouverte. Puis refermez progressivement le pointeau jusqu'à ce que le moteur reprenne un régime sur deux temps. Laissez le pointeau réglé sur cette position jusqu'à ce que le moteur ait vidé deux ou trois réservoirs (ne pas faire tourner le moteur dans un environnement poussiéreux ou sableux ; de tels corps étrangers qu'il pourrait aspirer le détérioreraient en quelques secondes).

Remarques
Si le moteur ne démarre pas, démontez la bougie et alimentez-la extérieurement avec le chauffe-bougie. Elle doit s'échauffer avec le filament porté au rouge brillant. Si rien ne se produit, la bougie ou la batterie du chauffe-bougie est défectueuse.

Attention
Lorsque le moteur bloque, il est possible qu'il est aspiré une trop grande quantité de carburant. Il faut alors démonter la bougie et déconnecter la durit d'alimentation en carburant. Ensuite faites tourner le moteur à vide pour évacuer l'excès de carburant. Remontez la bougie, puis recommencez à nouveau le démarrage du moteur.
Avec le même réglage de pointeau, faites tourner votre moteur en consommant 2 ou 3 réservoirs. Bien que le moteur tourne toujours avec une carburation riche et ne délivre pas sa pleine puissance, son régime est suffisant pour propulser votre modèle.
Pour les 4 ou 5 réservoirs suivants, le pointeau pourra être progressivement fermé pour obtenir plus de puissance, mais en gardant toujours une carburation plus riche que celle donnant le plein régime.
Après cette période de rodage, il devient possible de faire tourner continuellement le moteur avec le pointeau réglé sur le plein régime. Pour cela, fermez progressivement le pointeau afin d'obtenir le régime maximum. Le rodage du moteur peut être considéré comme terminé lorsqu'il tourne à régime stable sur le réglage optimum du pointeau. Ne tentez pas de lui faire dépasser ce régime en appauvrissant davantage la carburation ce qui provoquerait un échauffement exagéré pouvant conduire à un grippage ou à une usure prématurée.

Conseils d'utilisation
Certains modélistes tentent parfois de roder le moteur en le faisant tourner pendant un certain temps sur un banc d'essai, avec des réglages de carburation riche, puis l'installent ensuite sur leur modèle en utilisant le moteur à son régime maximum. Il ne faut pas suivre cet exemple car le moteur subit très rapidement une usure prématurée de la chemise/piston. Afin d'éviter ce type de problème, nous vous demandons de bien vouloir suivre les indications décrites dans le précédent paragraphe.
Nettoyez régulièrement le moteur pour éviter que le sable, les poussières ou l'eau puissent pénétrer dans l'admission d'air du carburateur ou par l'échappement. Le carburant doit être filtré. Pour cela placer un filtre sur le bidon de carburant et un autre sur la durit d'arrivée au carburateur.

EVITEZ TOUT DEMONTAGE INUTILE DU MOTEUR AU RISQUE DE LE DETERIORER.

- Carburateur
Dans les conditions normales d'utilisation, le carburateur doit correctement fonctionner tel qu'il a été réglé en usine. Démarrez simplement le moteur de façon habituelle et réglez le pointeau principal pour obtenir le plein régime. En fermant l'admission d'air le moteur doit tourner au ralenti entre 2000 et 2500 t/mn et tourner tout aussi régulièrement à tous les régimes intermédiaires. Cependant, selon la composition du carburant utilisé et/ou les conditions climatiques, il peut être nécessaire d'effectuer une petite correction à l'aide de la vis de réglage du mélange pour des résultats optimum.

Réglage du carburateur
Trois dispositifs de réglages se trouvent sur le carburateur :
- Le pointeau principal (situé sur le dessus du carburateur) ou vis de reprise.
- La vis de réglage du mélange ou vis de reprise (située sur le côté du carburateur)
- La vis de réglage de fermeture du boisseau d'admission d'air ou vis de ralenti.

Le pointeau principal est utilisé de la même façon que sur tous les moteurs, c'est à dire pour régler la carburation sur la position plein régime. Démarrer le moteur avec l'admission d'air fermée, puis passez plein gaz et réglez progressivement le pointeau jusqu'à ce que le moteur tourne à son régime maximum.

Attention !
Ne fermez pas trop le pointeau principal sur une carburation trop pauvre qui entraînera un échauffement du moteur et une baisse de régime. Réglez le pointeau sur une position très légèrement plus riche que celle du régime de pointe. Assurez-vous que le moteur est entièrement rodé (environ 1 heure de fonctionnement par petites périodes) avant de le faire tourner continuellement à plein régime. Après avoir réglé le pointeau principal pour obtenir le régime maximum, seul un réglage de la vis de ralenti est nécessaire pour stabiliser ce régime.
Ne tentez pas de régler la carburation au ralenti avec le pointeau principal. La vis de réglage du mélange sert à régler la carburation aux bas régimes. Après avoir réglé le pointeau principal comme indiqué ci-dessus, fermez l'admission d'air, le moteur doit tourner continuellement et régulièrement au ralenti sans qu'il soit nécessaire d'effectuer d'autres réglages.
Cependant si le moteur commence à tourner irrégulièrement, ouvrez l'admission d'air. S'il ne reprend pas immédiatement ses tours, il est probable que la carburation au ralenti soit trop riche. Vérifiez cela en fermant à nouveau l'admission d'air et en laissant tourner la moteur un peu plus longtemps au ralenti avant de l'ouvrir à nouveau. Si maintenant le moteur s'étouffe en crachant de la fumée, tourne irrégulièrement ou même s'arrête, il faudra refermer la vis de réglage du mélange. Pour cela tournez la vis de réglage du mélange côté gauche dans le sens horaire jusqu'à obtention du réglage parfait.
Si au contraire, la vis de réglage du mélange a été réglée sur une carburation trop pauvre, le moteur s'arrêtera lorsque l'admission d'air sera fermée, ou bien il perdra du régime au ralenti, puis stoppera soudainement (sans émission de fumée) lors de l'ouverture de l'admission d'air. Dans ce cas, tournez la vis de réglage du mélange dans le sens anti-horaire.
Le réglage de cette vis n'est pas critique et en se rappelant des symptômes que donne une carburation riche ou pauvre décrits ci-dessus, il est relativement simple de trouver le bon réglage.
La vis de réglage de fermeture du boisseau sert à réduire le régime de ralenti lorsque le moteur tourne trop vite avec l'admission d'air fermée. Cette vis doit être tournée dans le sens anti-horaire pour réduire le passage d'air sur la position plein ralenti.

Maintenance
Une fois les réglages bien établis, il n'est pas nécessaire de les modifier. Seuls quelques petits changements de réglage du pointeau principal peuvent être nécessaire selon les variations climatiques, ou de qualité du carburant, sans modification des deux autres réglages. Le moteur doit démarrer facilement avec l'admission d'air au ralenti.

Il est important de veiller à la propreté du carburateur. Assurez-vous que le carburant est correctement filtré avant de l'utiliser. Il est recommandé de placer un filtre sur le bidon de carburant et d'en placer un autre sur la durit d'alimentation entre le réservoir et le carburateur. Cette précaution évitera une obstruction partielle du gicleur faussant les réglages effectués.

REGLES DE SECURITE ET AVERTISSEMENTS

Le moteur dont vous venez de faire l'acquisition vous donnera d'excellentes performances et sera la source de satisfaction et de plaisir si vous respectez exactement les mises en garde et les règles de sécurité que vous avez rencontré dans cette notice. Attention, un moteur n'est pas un jouet mais une mécanique de précision. La puissance qu'il peut développer peut blesser si vous ne respectez pas les règles élémentaires d'utilisation du moteur ou s'il est mal utilisé. Soyez vigilant, vous êtes le seul responsable de l'utilisation en toute sécurité de votre moteur.

REGLES ELEMENTAIRES

1 - Tenez à l'écart toute personne y compris les enfants qui pourraient approcher votre moteur pendant son fonctionnement. Respectez un éloignement minimum de 7 mètres.
2 - Fixez votre moteur sur un support très stable au moyen de vis et de rondelles appropriées. Lorsque vous montez votre moteur sur votre engin, vérifiez la qualité du support moteur. Utilisez le support recommandé sur la notice ou par votre détaillant. Assurez-vous que le moteur soit correctement fixé sur le bâti.
3 - Par mesure de sécurité, lors de la mise en route du moteur et pendant son fonctionnement, ne penchez jamais votre tête sur le moteur en marche. Il faut impérativement tenir votre tête et votre corps éloignés de la course du moteur.
4 - Le moteur doit être arrêté en pinçant la durit d'arrivée du carburant. N'utilisez jamais vos mains ou tout autre objet pour stopper le moteur.
5 - Inspectez régulièrement la transmission. Changez immédiatement les pièces présentant des signes d'usure ou de défaut.
6 - Lors du transport de votre engin avec le moteur en route, vous devez être très vigilant et toujours garder un oeil les roues si elles tournent.

CONSEILS

1 - Assurez-vous que le chauffe-bougie ne puissent pas tomber ou se prendre dans les roues.
2 - Pour une meilleure sécurité, tenez votre moteur éloigné de toute source de chaleur. Attention le carburant que vous utilisez est très inflammable, ne laissez jamais personne fumer près de votre carburant ou de votre moteur.

PRUDENCE

1 - Après avoir arrêté votre moteur, ne le touchez pas sans avoir attendu qu'il refroidisse sous peine de vous brûler.
2 - Ne faites pas tourner votre moteur dans un local clos et sans aération car il dégage, comme tous les moteurs thermiques, du monoxyde de carbone extrêmement dangereux.
3 - Gardez toujours en mémoire que l'utilisation et le maniement d'un modèle réduit requiert beaucoup de précautions, d'attention et de respect des règles élémentaires de sécurité.
4 - Les avions, bateaux ou voitures modèles réduits développent assez de puissance pour causer des dégâts corporels ou matériels importants. Vous pourrez les éviter en respectant les règles de sécurité et en écoutant les conseils des détaillants et des modélistes confirmés avant l'utilisation de votre engin.

NOTA

Nous vous recommandons vivement :
- de suivre les instructions et le mode d'emploi de votre moteur
- de toujours utiliser votre matériel avec le maximum de sécurité
- de vous renseigner auprès de votre détaillant ou de la Société MODEL RACING CAR si vous avez le moindre doute sur l'utilisation de votre moteur THUNDER TIGER.

Importé en France par :

MODEL RACING CAR

Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Tel. : 01.49.62.09.60 Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com

CE 0197

Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Iceland, Ireland, The Netherland, Italy, Spain, Norway, Portugal, United Kingdom, Luxembourg, Sweden, Switzerland.

Made in China