

Importé en France par :



Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Made in TAIWAN

Tel. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Email : mrc@mrcmodelisme.com

Page 2

INTRODUCTION

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 3 AVANT DE COMMENCER | 14 MOTEUR TRX 3.3 |
| 4 MESURES DE SECURITE | 28 PILOTER VOTRE MODELE |
| 5 OUTILS, EQUIPEMENT FOURNI ET REQUIS | 29 REGLAGES DE BASE |
| 6 ANATOMIE DU NITRO SLASH | 30 MAINTENANCE DE VOTRE MODELE |
| 7 DEMARRAGE RAPIDE : ALLER A L'ESSENTIEL | 32 DIAGNOSTIQUE DES PANNES |
| 8 RADIOCOMMANDE TRAXXAS TQ 2,4GHz | |

Nous vous remercions pour l'acquisition de ce Nitro Slash Traxxas, équipé du moteur de course TRX 3.3, le plus puissant des moteurs de cette cylindrée disponibles pour les trucks prêts-à-rouler. Une conception et un design des plus aboutis combinés à des centaines d'heures de mise au point font du TRX3.3 un moteur unique. Chaque élément du TRX3.3, du filtre à air au carburateur à tiroir, en passant par le système d'échappement optimisé : tout a été conçu pour procurer à ce moteur un maximum de puissance sur une plage étendue de tours/minute.

Dans ce manuel, vous trouverez les instructions de fonctionnement et d'entretien du modèle pour que vous en jouissiez pendant des années. Nous voulons vous assurer que vous venez d'acheter un des modèles les plus performants disponibles sur le marché et qu'il est soutenu par une équipe de professionnels qui s'engagent à fournir le meilleur support après-vente possible. Les modèles de Traxxas garantissent la performance et la satisfaction totales par rapport non seulement au modèle, mais aussi à la société qui le produit et le soutient.

Nous savons que vous êtes exaltés à l'idée de faire rouler votre Nitro Slash sur la piste, mais il est très important que vous preniez du temps pour lire ce manuel d'instructions. Ce manuel contient toutes les procédures de réglage rodage qui vous permettra d'atteindre les performances incroyables que les ingénieurs de TRAXXAS ont mis dans le Nitro Slash.

Même si vous êtes un modéliste expérimenté, il est important de lire, et appliquer les procédures de ce manuel NITRO SLASH est conçu avec des technologies dans le moteur, les suspensions, les transmissions avec lesquelles vous pourriez ne pas être habitué. Faites particulièrement attention aux recommandations concernant le carburant et le rodage du moteur. La conception avancée du moteur de compétition TRX 3.3 fait qu'il a une procédure de rodage spécifique développée pour obtenir les meilleures performances. Utiliser les procédures traditionnelles réduit les performances et la durabilité.

Nous vous remercions de nouveau d'avoir choisi un produit Traxxas. Nous faisons tous les efforts au quotidien pour assurer la satisfaction du client au plus haut niveau. Nous serons ravis si vous profitez à fond de votre nouveau modèle !

Soutien à la clientèle de Traxxas

Le soutien à la clientèle de Traxxas vous accompagne dans chaque étape de la procédure. Voir la page suivante pour apprendre les moyens de communiquer avec nous et vos options en matière de soutien.

Démarrage rapide

Ce manuel est prévu d'une trajectoire de démarrage rapide qui décrit les procédures nécessaires pour rendre opérationnel le modèle dans les plus courts délais. Si vous êtes un passionné expérimenté de modèles radiocommandés, vous la trouverez utile et rapide. Lisez bien tout le manuel pour vous renseigner sur des procédures importantes de sécurité, d'entretien et de réglage. Allez à la page 7 pour commencer.

Page 3

AVANT DE COMMENCER

Lisez bien et suivez toutes les instructions dans le présent manuel et les matériaux accessoires pour empêcher que le modèle soit endommagé. Le non-respect des présentes instructions sera considéré comme abus et/ou négligence.

Avant d'utiliser le modèle, lisez ce manuel en entier et examinez soigneusement le modèle. Si, pour quelque raison que ce soit, vous décidez que le modèle n'est pas ce que vous vouliez, ne continuez pas l'installation. **Si le produit a été utilisé de quelque manière que ce soit, votre marchand d'agrément ne peut absolument pas en accepter le retour ou l'échange.**

AVERTISSEMENTS, CONSEILS UTILES, & RENVOIS

Dans le présent manuel, les avertissements et les conseils utiles seront marqués par les icônes ci-dessous. Ne manquez pas de les lire !

! Un avertissement important au sujet de la sécurité des personnes ou des moyens d'éviter d'endommager le modèle et ses composants.

i Conseil spécial de Traxxas pour rendre les choses plus faciles et plus amusantes.

-> Vous renvoie à une page portant sur un sujet apparenté.

SUPPORT

Si vous avez des questions concernant le modèle ou son fonctionnement, appelez Model Racing Car au : 01.49.62.09.60

Le support technique est disponible pour répondre au téléphone du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00.

Vous pouvez également contacter le support client par e-mail à l'adresse suivante : mrc@mrcmodelisme.com

Page 4

MESURES DE SECURITE

! Toutes les instructions et les mesures décrites dans le présent manuel doivent être observées strictement pour assurer l'utilisation sécuritaire du modèle.

! Ce modèle n'est pas destiné à l'usage des enfants sous l'âge de 16 ans non surveillés par un adulte responsable.

Chez TRAXXAS, nous désirons tous que vous preniez plaisir avec notre nouveau Nitro Slash. Utilisez votre Nitro Slash avec bon sens et attention, ce sera passionnant, sécurisant et amusant pour vous et votre entourage. Si vous n'utilisiez pas votre Nitro Slash de manière responsable et sécuritaire, vous pourriez causer des accidents et des blessures sérieuses. Les précautions formulées dans ce manuel doivent être suivies strictement pour vous assurer une utilisation en tout sécurité. Vous seul, devez savoir si les recommandations sont suivies et les précautions prise.

POINTS IMPORTANTS A MEMORISER

Nitro Slash est très rapide ! Nitro Slash est conçue pour des utilisateurs expérimentés avec un haut niveau de pilotage. Le moteur de compétition TRX 3.3 est extrêmement puissant et nécessite un pilotage compétant pour le contrôler.

- Les enfants de moins de 16 ans, ou les pilotes débutants ne doivent pas piloter le Nitro Slash sans la supervision d'un adulte responsable et compétant.
- Le carburant pour modèles réduits est dangereux et toxique. Suivez les recommandations incendies sur le bidon. Le carburant est toxique pour les humains et les animaux. Boire du carburant peut rendre aveugle et est mortel. Manier avec attention.
- Le carburant, spécialement dans une pipette, peut ressembler à une boisson rafraîchissante pour un enfant gardez le carburant hors de portée des enfants en toutes circonstances. Ne pas laisser des bidons sur le sol ou les enfants pourraient l'atteindre pendant que vous pilotez.
- Le carburant est inflammable – Ne pas fumer, faire des étincelles, du feu a proximité du carburant ou de ses valeurs.
- Le moteur, les freins, l'échappement peuvent devenir extrêmement chauds durant leur utilisation. Faites attention à ne pas toucher ces éléments lors d'un ravitaillement en carburant ou juste après l'arrêt du véhicule.
- Une exposition prolongée au gaz d'échappement peut être nuisible. Evitez de respirer les gaz d'échappement. Utilisez votre Nitro Slash à l'extérieur dans un espace aéré. Ne pas faire tourner le moteur en intérieur.

- N'utilisez pas votre Nitro Slash de nuit ou lorsque votre contact visuel peut être perdu ou détérioré.
- N'utilisez pas votre Nitro Slash au milieu d'une foule ou d'un passage piétonnier conséquent. Le Nitro Slash est très rapide et pourrait blesser ceux qui ne sont pas attentifs à sa présence. Gardez les enfants à distance du lieu d'utilisation.
- Puisque le Nitro Slash est contrôlé par radio, il peut être sujet aux interférences de la part de nombreuses sources. Les interférences radio peuvent causer une perte de contrôle momentanée, gardez une marge de manœuvre dans toutes les directions autour de vous par éviter les collisions.
- Ne pas enrouler le fil d'antenne, cela peut réduire la portée.
- Le moteur est bruyant. Si le bruit vous indispose portez des protections d'oreilles. Prenez en considération votre entourage ou voisinage en ne roulant pas tôt le matin ou tard le soir.
- Ne coupez pas votre antenne au maximum pour avoir la plus grande portée. Enrouler l'antenne doit être évité.
- Ne sortez pas l'antenne de la carrosserie sans la protection d'un tube d'antenne car suite à un accident l'antenne pourrait être coupé et la portée réduite.
- **Le plus important est de toujours faire preuve de bon sens.**

LES BATTERIES ET LEURS CHARGES

Votre modèle utilise des batteries rechargeables qui doivent être manipulées avec soin pour leur sécurité et leur durée de vie. Assurez-vous de lire et de suivre toutes les instructions et précautions pour charger et entretenir les batteries. Il est de votre responsabilité de charger et de prendre soin correctement des packs d'accus. En plus des instructions de votre batterie et de son chargeur, trouvez ci-dessous des conseils à garder en mémoire.

- Utilisez le chargeur fourni pour charger la batterie incluse. Référez-vous au paragraphe de la page 21.
- Ne laissez jamais une batterie se charger sans surveillance.
- Enlevez la batterie du modèle lorsque vous désirez la charger.
- Débranchez toujours la batterie du contrôleur électronique de vitesse lorsque le modèle n'est pas utilisé ou lorsqu'il est entreposé ou transporté.
- Laissez la batterie refroidir entre deux fonctionnements (avant de la charger).
- Les enfants doivent être accompagnés d'un adulte responsable pour superviser la charge et la manipulation des batteries.
- N'utilisez pas de packs d'accus qui ont été endommagés.
- N'utilisez pas de packs d'accus dont le câblage a été endommagé, dont les fils ont été mis à nu ou si les connecteurs ont été endommagés.
- Utilisez uniquement des chargeurs destinés à charger des batteries NiMH (tel que le chargeur Traxxas EZ-Peak, référence TRX2933). Ne tentez pas de les charger avec un courant supérieur à 1 ampères.
- Ne mettez pas la batterie en court-circuit. Cela pourrait provoquer un incendie et de sévères dommages à la batterie.
- Ne brûlez pas ou ne percez pas les batteries. Des matériaux toxiques pourraient s'en extraire. Si vos yeux ou votre peau sont en contact, nettoyez-les abondamment avec de l'eau.
- Stockez vos packs d'accus dans un lieu sec, éloignés des sources de chaleur et des rayons du soleil.
- Les batteries au Nickel Métal Hydride doivent être recyclées ou être éliminées correctement.

Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques

(Applicable dans les pays de l'Union Européenne et aux autres pays européens disposant de systèmes de collecte sélective)



Ce symbole sur le produit ou sa documentation indique qu'il ne doit pas être éliminé en fin de vie avec les autres déchets ménagers. L'élimination incontrôlée des déchets pouvant porter préjudice à l'environnement ou à la santé humaine, veuillez le séparer des autres types de déchets et le recycler de façon responsable. Vous favoriserez ainsi la réutilisation durable des ressources matérielles.

Les particuliers sont invités à contacter le distributeur leur ayant vendu le produit ou à se renseigner auprès de leur mairie pour savoir où et comment ils peuvent se débarrasser de ce produit afin qu'il soit recyclé en respectant l'environnement.

Les entreprises sont invitées à contacter leurs fournisseurs et à consulter les conditions de leur contrat de vente. Ce produit ne doit pas être éliminé avec les autres déchets commerciaux.

Page 5

OUTILS, EQUIPEMENT FOURNI ET REQUIS

Votre modèle est livré avec un ensemble d'outils métriques. Vous aurez besoin d'acheter d'autres accessoires pour faire fonctionner et entretenir votre modèle que vous trouverez chez votre détaillant.

OUTILS FOURNIS ET EQUIPEMENT

Clé de tension	Clé en "U"	Clé 4 branches	Clé bougie	Bougie
Clé BTR 1,5mm	Clé BTR 2,5mm	Entretoises de charge initiale et pistons d'amortisseur	Clips de carrosserie et rondelles	Huile pour filtre à air
Batterie de propulsion 7 éléments NiMH*		Chargeur de batterie NiMH*	Pipette à carburant	

EQUIPEMENT REQUIS (Vendu séparément)

Carburant	4 Piles alcalines de type AA	Huile after run pour protéger le moteur de la corrosion	Tournevis plat pour les réglages
-----------	------------------------------	---	----------------------------------

* Le modèle de batterie et de chargeur peut être modifié et de ce fait ils peuvent être différents de leur représentation sur les illustrations.

-> Pour plus d'informations sur les batteries, rendez-vous à la section Utilisez de bonnes batteries à la page 10.

i – Equipement recommandé

Ces éléments ne sont pas requis pour faire fonctionner votre modèle mais il est idéal de les avoir dans sa caisse à outils :

- Une paire de lunettes de protection
- De la colle cyanoacrylate rapide spécial caoutchouc pour les pneus
- Un couteau de modéliste
- Un cutter et/ou un ciseau à lexan
- Un tournevis cruciforme
- Un fer à souder

Pages 6

ANATOMIE DU NITRO SLASH

Biellette de carrossage arrière	Coude d'échappement	Durite de carburant	Résonateur	Traverse
Arbre de roue	Moteur	Démarrateur EZ start	Support d'échappement	Biellette de carrossage avant
Transmission		Durit de pressurisation	Boîtier de récepteur	Cellule
Interrupteur ON/OFF			Châssis supérieur	Pare-choc avant
Prise EZ start				
Boîtier de batterie	Filtre à air		Servo de direction	Cale d'axe de triangles
Amortisseur	Servo gaz/frein		Antenne	Support d'amortisseurs
Pignon	Réservoir		Bouchon de réservoir	Triangle de suspension
Embrayage à friction ("slipper")	Châssis inférieur			Support de carrosserie

Page 7

DEMARRAGE RAPIDE : ALLER A L'ESSENTIEL

Ce guide est une vue d'ensemble des procédures pour faire fonctionner votre Nitro Slash de l'ouverture de la boîte, au rodage, et aux réglages de votre moteur. Consultez les pages indiquées pour chaque étape détaillée. Regardez le logo de démarrage rapide situé en bas des coins des pages de démarrage rapide.

□ 1. Lire les mesures de sécurité de la page 4

Pour votre propre sécurité, prenez conscience que la négligence et la mauvaise utilisation peut nuire à autrui.

□ 2. Chargez votre batterie de démarrage • Voir la page 21

Le système EZ-Start nécessite une batterie bien chargée (incluse).

□ 3. Détaillez votre carrosserie • Voir page 9

La carrosserie du Nitro Slash arrive avec la plupart des autocollants déjà posés. Si vous voulez en ajouter plus, faites-le maintenant avant de commencer le rodage moteur.

□ 4. Installez l'antenne Voir page 13

L'antenne du récepteur et son tube doivent être correctement installés avant d'utiliser votre modèle.

□ 5. Installez les batteries dans l'émetteur • Voir la page 10

L'émetteur nécessite 4 piles alcalines de type AA ou des batteries rechargeables.

□ 6. Installez les piles dans votre véhicule • Voir la page 10

Votre Nitro Slash nécessite soit 4 pile AA alcalines ou un pack réception 5 éléments (non inclus).

□ 7. Installez la batterie de démarrage • Voir la page 22

Installez et connectez la batterie de démarrage dans le boîtier EZ start.

□ 8. Mettez sous tension le système radio • Voir la page 10

Prenez l'habitude de mettre sous tension l'émetteur en premier et de l'éteindre en dernier.

□ 9. Vérifier le fonctionnement du servo • Voir la page 12

Assurez-vous que le servo de direction fonctionne correctement.

□ 10. Tester la portée du système radio • Voir la page 12

Suivez cette procédure pour vous assurer que votre système radio fonctionne correctement à distance et qu'il n'y a aucune interférence émise par des sources externes.

□ 11. Remplissage du réservoir • Voir la page 19

Utilisez la pipette pour remplir le réservoir.

□ 12. Connectez le boîtier EZ Start sur le modèle • Voir la page 22

Apprenez la bonne manière d'utiliser le système du démarrage EZ Start.

□ 13. Démarrez le moteur • Voir la page 23

Apprenez la procédure correcte de démarrage.

□ 14. Rodez votre moteur • Voir lapage23-25

Suivez exactement les instructions de rodage pour assurer performance et durée de vie à votre moteur.

□ 15. Réglez votre moteur • Voir la page 25

Apprenez à régler les pointeaux de mélange pour des performances optimales.

□ 16. pilotez votre Nitro Rustler • Voir la page 28

Apprenez à utiliser votre vote de vitesse ainsi que les précautions nécessaires au pilotage.

□ 17. Entretien votre modèle • Voir la page 30

Respectez ces étapes essentielles à la maintenance des performances de votre modèle et gardez-le en excellente condition de fonctionnement.

! – Le guide de démarrage rapide n'est pas conçu pour remplacer l'ensemble des instructions de fonctionnement décrites dans ce manuel. Veuillez lire l'intégralité de ce mode d'emploi afin de prendre connaissance de toutes les instructions pour utiliser et entretenir correctement votre modèle.

- Regardez le logo de démarrage rapide situé en bas des coins des pages de démarrage rapide.

Page 8

i Pour éviter la perte de la portée radio, ne nouez ni ne coupez le fil noir, ne pliez ni ne coupez la pointe métallique et ne pliez ni ne coupez le fil blanc au bout de la pointe métallique.

INTRODUCTION

Votre modèle comprend le transmetteur TQ de 2,4GHz. Une fois mis en marche, le TQ de 2,4 GHz identifie et se braque sur une fréquence disponible automatiquement, de sorte que l'on puisse utiliser plusieurs modèles simultanément sans conflits de fréquence. Vous n'avez qu'à mettre le contact et piloter. Le système radio TQ de 2,4 GHz a été programmé en usine pour votre modèle et n'a pas besoin de réglage, mais il comporte des fonctions que vous pourriez ajuster afin de maintenir le modèle en bon état de fonctionnement. Les instructions détaillées (page 11) présentes dans ce manuel vous aident à comprendre et utiliser les fonctions du nouveau système radio TQ de 2,4 GHz. Pour des renseignements

TERMINOLOGIE DU SYSTEME RADIO ET ELECTRIQUE

Veillez vous familiariser avec les termes utilisés par rapport aux systèmes radio et électrique. Ils reviendront souvent à travers le présent manuel.

Modulation à spectre étalé de 2,4GHz - Ce modèle est équipé de la dernière technologie en matière de radiocommande. À la différence des systèmes AM et FM qui fonctionnent avec des cristaux de fréquence et sont prédisposés à des conflits de fréquence, le système TQ 2,4 GHz choisit automatiquement une fréquence ouverte et assure une résistance supérieure au brouillage et aux «parasites».

Courant - Le courant est une mesure du flux d'électricité passant à travers des dispositifs électroniques, normalement exprimée en ampères. Si vous associez un fil électrique à un tuyau d'arrosage, le courant indique combien d'eau traverse le tuyau.

Bande de fréquence - La radiofréquence utilisée par le transmetteur pour envoyer des signaux au modèle. Ce modèle fonctionne en modulation à spectre étalé à séquence directe de 2,4GHz.

mAh – Ce terme est l'abréviation pour milliampère heure. C'est une mesure indiquant la capacité des packs d'accus. Plus le chiffre est élevé, plus longue sera l'autonomie de la batterie.

Position neutre - La position de repos que les servos cherchent lorsque les commandes du transmetteur sont au neutre.

NiCad - Abréviation pour cadmium-nickel. Ce sont les toutes premières piles rechargeables. Les piles NiCad ont une haute capacité de gestion du courant, une grande capacité de stockage et peuvent durer jusqu'à 1000 cycles de charge. Il faut observer les procédures de charge pour réduire le risque d'apparition d'un «effet de mémoire» et raccourcir la durée de fonctionnement.

NiMH - Abréviation pour l'hydruure de nickel-métal. Les piles NiMH rechargeables sont adaptées au haut courant et très résistantes à l'effet de «mémoire». En général, les piles NiMH ont une capacité de stockage plus grande que les piles NiCad. Elles peuvent durer jusqu'à 500 cycles de charge. Un chargeur de crête conçu pour les piles NiMH est nécessaire pour le meilleur rendement.

Récepteur - L'unité radio à l'intérieur du modèle qui reçoit les signaux du transmetteur et les retransmet aux servos.

Servo - Petite unité motrice du modèle qui actionne le mécanisme de direction.

Emetteur – La radiocommande à volant est destinée à envoyer les instructions de gaz et de direction à votre modèle.

Trim – C'est un réglage «peaufiné» de la position neutre des servos. Il se réalise en ajustant les potentiomètres des gaz et de la direction situés sur la face avant de l'émetteur. Remarque : le potentiomètre multi-fonctions peut-être programmé pour ajuster, par exemple, le trim de gaz.

Système radio 2 voies – Le système radio est composé d'un récepteur, d'un émetteur et de servos. Le système utilise 2 voies : une voie pour faire fonctionner les gaz et une voie pour faire fonctionner la direction.

MESURES DE SECURITE IMPORTANTES PORTANT SUR LE SYSTEME RADIO

• Ne nouez pas le fil d'antenne du récepteur. Tout noeud sur le fil d'antenne en diminue la portée.

• NE COUPEZ aucune partie du fil d'antenne du récepteur. Couper l'antenne en réduit la portée.

• Étendez le fil d'antenne du modèle aussi loin que possible pour obtenir la portée maximale. Il n'est pas nécessaire d'étendre le fil d'antenne hors de la carrosserie, mais il faudrait éviter d'emballer ou d'enrouler le fil d'antenne.

• N'étendez pas le fil d'antenne en dehors de la carrosserie sans le protéger d'un tube d'antenne, autrement le fil peut être coupé ou endommagé, diminuant ainsi la portée de l'antenne. Nous vous recommandons de garder le fil à l'intérieur de la carrosserie (dans le tube d'antenne) pour éliminer le risque de dommages.

Page 9

Ce modèle est muni du plus nouveau transmetteur TQ 2,4GHz. Le transmetteur dispose de deux canaux par l'intermédiaire desquels il commande l'accélération et la direction. Le récepteur à l'intérieur du modèle a 2 canaux de sortie. Votre modèle est muni de 2 servos et d'un récepteur.

EMETTEUR TQ 2,4GHz ET RECEPTEUR

Témoin LED rouge/vert	Volant
Bouton de réglage	
Réglage de la direction	
Accélérateur	
Interrupteur on/off	Logement des piles

SCHEMA DU BRANCHEMENT DU MODELE

	Interrupteur on/off	Porte pile réception
Antenne		Voie 3 – Batterie
		Voie 2 – Servo de gaz
Récepteur		Voie 1 – Servo de direction
	Voie 2 – Servo de gaz	
	Voie 1 – Servo de direction	

i APPLIQUER LES AUTOCOLLANTS

Les principaux autocollants pour votre modèle ont déjà été collés en usine. Les autocollants sont imprimés sur un plastique adhésif prédécoupé permettant

de les enlever avec facilité. Utilisez un couteau de modéliste pour soulever le coin de l'autocollant et puis levez-le par son verso.

Pour coller un autocollant, apposez son extrémité et maintenez-la avec votre doigt. A l'aide de votre autre doigt, collez avec douceur et au fur et à mesure l'autre partie de l'autocollant. Cela évitera l'apparition de bulles d'air. Une fois l'autocollant complètement collé, faites glisser votre doigt dessus pour d'une part bien le coller et d'autre part pour chasser les bulles d'air. Observez les photos de la boîte d'emballage du modèle pour connaître l'emplacement de chaque autocollant.

Page 10

Utiliser les bonnes piles - Votre transmetteur utilise des piles AA. Utilisez des piles alcalines toutes neuves ou des piles rechargeables telles que les piles NiMH (hydrure de métal-nickel) dans le transmetteur. Vérifiez que des piles rechargeables sont entièrement chargées selon les instructions du fabricant.

Si vous utilisez des piles rechargeables dans le transmetteur, tenez compte du fait que lorsqu'elles commencent à se décharger, elles perdent l'énergie plus rapidement que les piles alcalines habituelles.

Attention : Arrêtez le modèle au premier signe que les piles sont faibles (le voyant rouge du transmetteur clignote) pour éviter d'en perdre le contrôle.

INSTALLATION DES BATTERIES DE RECEPTION

Le porte-piles est situé dans le compartiment à batteries sur le pare-choc arrière.

1. Retirez le couvercle en retirant le clip carrosserie.
2. Retirez le porte-piles et installez-y 4 piles AA alcalines. Assurez-vous de bien respecter les polarités en les comparant à celles figurant sur le compartiment à batteries.
3. Insérez le porte-piles dans le boîtier de réception.
4. Guidez les fils du porte-piles à travers les fentes du compartiment à porte-piles. Si les fils ne sont pas correctement placés, ils risquent d'être coupés provoquant ainsi une panne du système radio et de ce fait une perte radio.
5. Réinstallez le couvercle et fixez les clips carrosserie.

INSTALLER DES BATTERIES DANS L'EMETTEUR

Votre émetteur TQ 2,4GHZ utilise 4 batteries de type AA. Le compartiment est situé sous le socle de l'émetteur.

1. Retirez le couvercle du compartiment à batteries en pressant sa languette et en le faisant glisser pour l'ouvrir.
2. Installez les batteries en respectant les polarités indiquées dans le compartiment.
3. Réinstallez le couvercle du compartiment à batteries. Celui-ci doit se clipper lors de la fermeture.
4. Mettez sous tension l'émetteur et vérifiez l'indicateur du statut. La LED doit s'allumer en vert.

Si le voyant de mise en route clignote, les piles de l'émetteur sont faibles ou déchargées, voir mal installées. Remplacez les par des piles neuves. Le voyant n'indique pas un niveau de charge des batteries installées dans le modèle. Référez-vous à la section de Dépannage à la page 13 pour plus de renseignements sur les codes du témoin LED du transmetteur.

REGLES POUR LA RADIO

- Mettez sous tension votre émetteur en premier et éteignez-le en dernier. Cette procédure vous aidera à éviter que votre émetteur ne reçoive un signal émis par un autre émetteur, ou d'une autre source et de ce fait de perdre le contrôle de votre modèle. Votre modèle est muni d'un système « fail-safe » pour éviter ce genre de mésaventure mais avant tout la meilleure protection contre ce type de déconvenue est d'allumer l'émetteur en premier et de l'éteindre en dernier.
- Afin de réaliser la liaison entre l'émetteur et le récepteur, ce dernier doit être mis sous tension au moins 20 secondes avant que l'émetteur soit allumé. La LED de l'émetteur va clignoter en rouge rapidement pour indiquer l'échec de la liaison. Si vous avez raté cette procédure, éteignez l'émetteur et recommencez de nouveau.

Page 11

- Allumez toujours l'émetteur et le récepteur avant de démarrer le moteur. Ne jamais couper la radio pendant que le moteur tourne. Le bouton ON/OFF du véhicule, allume et éteint le récepteur. Il n'arrête pas le moteur.
- Utilisez toujours dans votre système de radiocommande de nouvelles piles ou des batteries chargées récemment. Des batteries qui sont faibles limiteront automatiquement les signaux radio entre l'émetteur et le récepteur. Une perte de signal radio pourra provoquer la perte de contrôle de votre modèle.

REGLAGES DE BASE DU SYSTÈME DE RADIOCOMMANDE

Trim de direction

Le bouton du trim de direction situé sur la face avant de l'émetteur permet le réglage du neutre au canal de direction. Si votre modèle tire à droite ou à gauche lorsque le volant est centré, tournez le bouton jusqu'à ce que le modèle roule droit lorsque le volant est centré.

Inversion des servos

L'émetteur TQ 2,4GHZ a été programmé avec le sens de débattement correct des servos et ne nécessite aucun réglage. Ces instructions ne sont là qu'en cas de problème.

Inverser un canal, inverse le sens de débattement du servo associé. Par exemple : si vous tournez votre volant à droite et que votre voiture tourne à gauche, le canal 1 doit être inversé pour changer le sens de débattement du servo. Utilisez la procédure suivante pour inverser la direction ou les gaz si nécessaire.

L'inversion du sens de servo doit être utilisée que si vous effectuez un reset accidentel. N'inversez pas le sens des servos si cela n'est pas nécessaire.

REMARQUE : Avant d'effectuer cette opération, assurez-vous que l'émetteur et le récepteur sont allumés.

Inversion de la direction :

- 1 – Appuyez et maintenez le bouton SET de l'émetteur pendant 2 secondes, la LED va clignoter vert.
- 2 – Tournez et maintenez le volant à fond à droite ou à gauche (peu importe le côté).
- 3 – Pendant que vous maintenez le volant, appuyez sur SET pour inverser le sens.
- 4 – Le canal est maintenant inversé. Contrôlez le fonctionnement de votre servo avant utilisation.

Inversion des gaz :

- 1 – Appuyez et maintenez le bouton SET de l'émetteur pendant 2 secondes, la LED va clignoter vert.
- 2 – Actionnez et maintenez la gâchette plein gaz ou frein.
- 3 – Pendant que vous maintenez la gâchette, appuyez sur SET pour inverser le sens.
- 4 – Le canal est maintenant inversé. Contrôlez le fonctionnement de votre servo avant utilisation.

! – Lorsque les batteries rechargeables commencent à perdre leur puissance, elles vont s'épuiser beaucoup plus rapidement que des piles sèches alcalines. Arrêtez-vous immédiatement dès les premiers signes de faiblesse des batteries. N'éteignez jamais l'émetteur tant que le pack d'accus reste branché. En effet le modèle peut se rendre hors de contrôle.

! – **Rappelez-vous** de toujours mettre sous tension l'émetteur en premier et de l'éteindre en dernier. Ceci afin d'éviter tout dommage à votre modèle.

Page 12

UTILISER LA RADIOCOMMANDE

La radiocommande TQ 2,4GHZ a été pré-réglée en usine. Le réglage devrait être vérifié avant de faire fonctionner le modèle au cas où ce dernier aurait été chahuté pendant son expédition. Il faut :

1. Mettez l'interrupteur de l'émetteur sur ON. La LED de statut de l'émetteur doit s'illuminer en vert (elle ne clignote pas).
2. Allumez le récepteur sur le modèle. L'interrupteur est situé sur le support d'amortisseurs arrière.
3. Installez le NITRO 4-TEC de sorte que les roues avant soient décollées du sol.
4. Tournez à droite et à gauche le volant de direction situé sur l'émetteur pour vérifier rapidement le bon fonctionnement du servo de direction. Vérifiez également le mécanisme de la direction afin de vous assurer qu'il n'y ait pas de jeu ou de point dur. Si la direction fonctionne lentement, assurez-vous que vos batteries n'aient pas une tension faible.
5. Lorsque vous regardez au dessus de votre modèle, les roues avant doivent être pointées de façon droite vers l'avant. Si les roues sont légèrement décalées vers la gauche ou l'arrière, réglez doucement le trim de direction situé sur l'émetteur pour rectifier cela et faire en sorte que les roues soient bien droites.
6. Actionnez la gâchette des gaz de l'émetteur et vérifiez le fonctionnement du servo correspondant.
Lorsque la gâchette est actionnée en appuyant, le carburateur doit s'ouvrir. Lorsque la gâchette est repoussée, le frein doit fonctionner.

7. Une fois les réglages réalisés, éteignez le récepteur de votre modèle puis ensuite votre émetteur.

i Le transmetteur TQ 2,4GHz a une antenne directive. Maintenez l'antenne en position parfaitement verticale et orientez le transmetteur vers le modèle. Sinon, la portée du signal radio sera diminuée.

Test de portée de la radio

Avant de faire rouler votre modèle, vous devrez effectuer un test de portée de votre radiocommande pour vous assurer qu'il fonctionne correctement.

1. Mettez sous tension votre système radio et vérifiez son fonctionnement comme décrit dans la section précédente.
2. Demandez à un ami de maintenir le modèle. Assurez-vous que ni les mains, ni les vêtements ne soient en contact avec les roues ou toutes autres pièces en mouvement du modèle.
3. Assurez-vous que l'antenne de l'émetteur soit droite. En conservant l'émetteur dans vos mains, marchez de façon à vous éloigner du modèle jusqu'à vous rendre à une distance suffisamment éloignée pour faire fonctionner le modèle.
4. Testez de nouveau les différents contrôles de votre émetteur pour être sûr que le modèle réponde correctement.
5. Ne tentez pas de faire fonctionner le modèle si vous rencontrez des problèmes avec le système radio ou si vous faites face à des interférences externes de signaux radio à l'endroit où vous vous trouvez.

Une vitesse élevée nécessite une grande distance

Plus vite vous pilotez votre modèle, plus rapidement vous atteindrez la limite de la portée de votre radiocommande. A 100 km/h, un modèle peut réaliser 30 mètres par seconde ! Vous en aurez des frissons mais faites attention à garder votre modèle à portée. Si vous voulez voir votre modèle atteindre sa vitesse maximale, placez-vous au centre de l'aire de fonctionnement de votre véhicule, pas trop éloigné et de manière à piloter votre véhicule en face de vous. Afin de maximiser votre portée radio, cette technique vous permettra de conserver votre modèle à proximité de vous et ainsi de faciliter sa vision et son contrôle.

Ce n'est pas un problème à quelle vitesse ou à quelle distance vous pilotez votre modèle, conservez toujours un espace adéquat entre vous, le modèle et les autres. Ne pilotez jamais directement vers vous-même ou vers les autres.

Page 13

Instructions de liaison TQ 2,4GHz

Pour un fonctionnement optimal, l'émetteur et le récepteur doivent « se lier » de façon électronique. **Cela a été réalisé pour vous en usine.** Vous aurez peut-être besoin de relier le système ou de lier un émetteur ou un récepteur additionnel. Pour cela, veuillez suivre ces instructions. Remarque : le récepteur doit être branché à une source d'alimentation de 4,8-6,0v (nominal) pour sa liaison. L'émetteur et le récepteur doivent être situés à au moins à 1,50 mètre l'un de l'autre.





1. Appuyez et maintenez le bouton SET situé sur l'émetteur.
2. Allumez l'émetteur et relâchez le bouton SET. La LED clignote rouge lentement, indiquant que l'émetteur est en mode d'appariage (bind).
3. Appuyez et maintenez le bouton LINK situé sur le récepteur.
4. Allumez le véhicule et relâchez le bouton LINK. La LED du récepteur clignote rouge, indiquant que le récepteur est en mode d'appariage (bind).
5. Lorsque l'émetteur et le récepteur ont leur LED qui est illuminé en vert, le système est alors lié et prêt à fonctionner. Vérifiez que la direction et les gaz fonctionnent correctement avant de piloter votre modèle.

Installation de l'antenne de réception




L'antenne du récepteur et son tube doivent être correctement installés avant utilisation du modèle. Suivez les étapes pour installer l'antenne et son tube.

1. Glissez le fil d'antenne dans le tube jusqu'au déroulement complet. Lorsqu'elle est complètement déroulée, l'antenne doit atteindre environ 10mm sous le bouchon de tube. Ne faites pas de nœud dans l'antenne.
2. A l'aide de la clé BTR 1,5mm fournie, dévissez la vis de réglage de son logement situé à proximité du support d'antenne.
3. Insérez le tube dans son support. Attention de ne pas pincer le fil d'antenne. Ne raccourcissez pas le tube d'antenne.
4. Réinstallez et vissez la vis de réglage à l'aide de la clé BTR 1,5mm fournie jusqu'à ce que la tête de la vis soit à ras de l'ouverture. Attention de ne pas pincer le fil d'antenne. Ne raccourcissez pas le tube d'antenne.

CODES DU TÉMOIN LED DU TRANSMETTEUR

Couleurs ou schéma lumineux du témoin LED	Nom	Notes
	Vert constant	Mode de pilotage normal
	Rouge lent (0,5 sec allumé / 0,5 sec éteint)	Connexion
	Rouge à clignotements moyens (0,25 sec allumé / 0,25 sec éteint)	Alerte de pile faible
	Rouge à clignotements rapides (0,125 sec allumé / 0,125 sec éteint)	Connexion impossible / Erreur de connexion

CODES DU TÉMOIN LED DU RÉCEPTEUR

Couleurs ou schéma lumineux du témoin LED	Nom	Notes
	Vert constant	Mode de pilotage normal
	Rouge lent (0,5 sec allumé / 0,5 sec éteint)	Connexion
	Rouge à clignotements rapides (0,125 sec allumé / 0,125 sec éteint)	Sécurité intégrée / détecteur de basse tension

i – Fail-Safe automatique

L'émetteur TQ 2,4GHz et le récepteur sont équipés d'un système « fail-safe » automatique qui ne nécessite aucune programmation de l'utilisateur. Dans le cas où il y aurait une perte de signal ou une interférence, les gaz vont automatiquement retourner en position neutre et la direction sera maintenue dans la dernière position transmise par l'émetteur. Si le « failsafe » s'active lorsque vous faites fonctionner votre modèle, déterminez la raison pour laquelle vous avez une perte de signal et résolvez le problème avant de faire fonctionner à nouveau votre modèle.

Page 14

LE MOTEUR DE COMPÉTITION TRX3.3

Le moteur de compétition TRX 3.3 est la dernière génération des moteurs Nitro TRX. La cylindrée supérieure et son système de distribution fournit une puissance de premier ordre tout en maintenant les caractéristiques de puissance linéaire et la facilité de réglage. Des tests rigoureux et une fabrication contrôlée ont permis d'atteindre une puissance et des performances sans compromis qui change le prêt-à-rouler en prêt à faire la course.

Le moteur de course TRX 3.3 constitue une approche complète du système. Chaque élément du moteur, du filtre à air, au coude d'échappement est fabriqué avec attention pour fonctionner en harmonie avec les autres éléments du moteur. Chaque élément se couple les uns avec les autres afin de tirer la puissance maximum. Le moteur de course TRX 3.3 est conçu pour être tolérant sur les variations de réglages et pour tourner dans des conditions atmosphériques différentes telles que changement de température, d'humidité, d'altitude.

Afin d'obtenir la plus grande durée de vie et de conserver le moteur de course TRX 3.3 dans les meilleures conditions de course, il est recommandé d'effectuer une maintenance régulière. La première cause d'usure prématurée et de panne est le manque de soin et d'entretien.

RODAGE

Le moteur de course TRX 3.3 est fabriqué avec les tolérances les plus faibles et nécessite une procédure spécifique de rodage afin de réaliser le meilleur ajustement des pièces internes du moteur. Il est important que suiviez impérativement les nouvelles procédures de rodage afin d'obtenir les meilleures performances et durée de vie pour votre moteur de course TRX 3.3. Le rodage dure entre 1 et 2 heures. Les anciennes méthodes de rodage telles que tourner sur un banc au ralenti pendant plusieurs « réservoirs » ou faire tourner le moteur, réglé riche, pendant les 4 premiers réservoirs ne permettent pas d'obtenir les meilleurs résultats. Suivez la procédure de ce manuel.

ENTRETIEN DU FILTRE A AIR

La poussière est le pire ennemi de votre moteur. Un filtre à air propre est indispensable pour une grande durée de vie. Dû à la nature performante du moteur TRX 3.3, un effet d'aspiration important est créé afin d'aspirer un grand volume d'air à haute vitesse au travers du carburateur. Ce modèle est équipé d'un filtre à

2 étages très performant qui nécessite que le préfiltre soit nettoyé et huilé à chaque heure d'utilisation, et que le premier filtre soit nettoyé et huilé toutes les 3 à 4 heures. Un ensemble filtre pré-huilé supplémentaire est fourni avec le modèle pour vous encourager à entretenir votre filtre à air.

ENTRETIEN APRES UTILISATION

Pratiquez un entretien après utilisation du moteur pour éviter que la corrosion ne s'installe dans les parties internes du moteur. Le carburant attire naturellement l'humidité et la corrosion peut s'installer très rapidement à l'intérieur du moteur si elle n'est pas enrayée.

Quelques minutes passées, avant et après l'utilisation de votre modèle, vous assureront de longs moments d'utilisation plaisante.

Page 15

ILLUSTRATION DU MOTEUR TRX 3.3.

Support de filtre à air	Vis de ralenti	Bougie
Pointeau principal (haute vitesse)		Protection de culasse
Arrivée du carburant		Culasse
Arrivée d'air		Ensemble EZ START
Carburateur		Démarrateur EZ START
Volant moteur	Carter moteur	
Vilebrequin	Vis de richesse (basse vitesse) ou reprise	
Cloche d'embrayage	Levier des gaz	
		Connecteur EZ-Start
		Fil négatif
		Fil de masse
		Fil de la bougie
		Fil positif
Boîtier de contrôle EZ START	Durite de carburant	
	Durite de pressurisation	
	Réservoir de carburant	
	Résonateur	Sortie d'échappement

Page 16

VOCABULAIRE A CONNAITRE

Vous trouverez ces mots au cours des paragraphes de ce manuel.

.15 - .15 ou "15" : C'est la cylindrée de votre moteur de course TRX 2.5 fait 15 inches cube ou 2.5 centimètre cube. Le nom "TRX 2.5" vient de la cylindrée du moteur.

.20 - .20 ou "20" : C'est la cylindrée de votre moteur de course TRX 3.3 fait 20 inches cube ou 3.3 centimètre cube. Le nom "TRX 3.3" vient de la cylindrée du moteur.

ABC - Abréviation pour aluminium bronze et chrome. Cela correspond au type de construction du moteur. Un piston aluminium coulissant dans une chemise en bronze chromé. Le TRX 3.3 est un moteur ABC.

Filtre à air - Situé au-dessus du carburateur afin d'éviter à la poussière destructrice de rentrer dans le moteur. L'ingestion de poussière est la cause première de pannes moteur. C'est pourquoi un moteur ne doit jamais tourner sans son filtre à air.

BDC - Point mort bas : Position basse du piston dans la chemise.

Rodage - Procédure utilisée sur un moteur neuf, cela prépare le moteur au fonctionnement normal. Cette procédure peut être différente suivant les moteurs. Suivez les instructions de TRAXXAS pour un rodage correct.

Carb - Abréviation de carburateur.

Carburateur - Le carburateur vaporise le carburant avec l'air de sorte que le moteur puisse brûler le mélange. Il y a 2 types de carburateur, le carburateur à tiroir et le carburateur à boisseau. Le TRX 3.3 utilise un carburateur à tiroir de qualité supérieure.

Appauvrissement - Cela apparaît lorsque le moteur accélère et que le mélange de carburant devient suffisamment pauvre pour permettre au moteur de tourner très vite. Cela se concrétise par une diminution de la fumée à l'échappement et une augmentation forte des tours moteur.

Chambre de combustion - La chambre de combustion est usinée dans le bas de la culasse. C'est l'endroit où la bougie enflamme le carburant. La forme de la chambre de combustion est optimisée pour une meilleure explosion du carburant.

Bielle - La bielle transfère le déplacement du piston sur le vilebrequin. Le moteur de course TRX 3.3 utilise une bielle couteau. Sa forme aérodynamique lui permet de « trancher » dans le mélange air/carburant pressurisé dans le carter.

Carter - C'est le corps du moteur qui supporte toutes les pièces mécaniques qui tournent.

Vilebrequin - C'est l'arbre principal du moteur qui supporte l'ensemble bielle/piston.

Ailette de refroidissement - Les ailettes de refroidissement sont fraisées dans la culasse et le carter pour évacuer la chaleur du moteur. La chambre est évacuée lorsque l'air passe au travers des ailettes. Il est important de garder les ailettes propres de toute poussière ou saleté pour conserver le refroidissement optimum.

Culasse - Partie ailetée en aluminium, placée en haut du moteur afin de dissiper le plus de chaleur. La chambre de combustion est usinée à sa base.

Dyno - Banc dynamométrique. Appareil permettant de mesurer précisément la puissance et le couple sur toute l'échelle des tours/minute.

EZ Start - Système électrique de démarrage embarqué TRAXXAS. Le système est constitué d'un boîtier de démarrage et d'un démarreur électrique à réduction embarqué pour entraîner le moteur.

Appairage - Habituellement utilisé pour la chemise et le piston. Si l'appairage est serré, le piston va légèrement coincer au point mort haut (PMH) et le moteur possède une bonne étanchéité et compression. Si l'appairage est libre, la compression est faible et l'ensemble chemise/piston doit être remplacé.

Extinction - Se produit lorsque le moteur s'arrête à haute vitesse. C'est la faute à un mélange trop pauvre ou une panne de bougie.

Carburant - 16% ou 25% : Pour utiliser le TR 3.3 vous avez besoin de carburant. Les références 16% et 25% correspondent au pourcentage de nitrométhane contenue dans le carburant.

Mélange - C'est le rapport carburant/air déterminé par les réglages du pointeau sur le carburateur.

Durite - Tube silicone épais qui transporte le carburant du réservoir vers le carburateur.

Bougie incandescente - Située sur la culasse au sommet de la chambre de combustion. Elle contient un filament qui rougit et chauffe lorsqu'une tension lui est appliquée. Lors du démarrage moteur, la chaleur de la bougie enflamme le mélange air/carburant et active le processus de combustion.

Chauffe bougie : Cet accessoire se fixe sur la bougie et fournit la tension nécessaire pour allumer le filament de la bougie. Cela s'appelle aussi un allumeur. Les moteurs équipés du système EZ Start n'utilisent pas cet accessoire.

Pie d'échappement (résonateur) - C'est le tube en aluminium qui connecte le système d'échappement à la lumière d'échappement du moteur. La longueur et le diamètre de la pipe sont choisis avec attention pour obtenir le plus de puissance possible du moteur.

Page 17

Pointeau principal - Permet de régler le mélange air/carburant pour les hautes vitesses.

Ralenti - Vitesse à laquelle le moteur tourne lorsque la gâchette d'accélérateur de la radiocommande est au neutre.

Vis de ralenti - Située sur le corps du carburateur. Cette vis règle le ralenti du moteur.

Pauvre - Condition de fonctionnement où le moteur ne reçoit pas suffisamment de carburant (par rapport à l'air disponible). Les symptômes produisent une surchauffe du moteur, ou le moteur tourne peu puis cale particulièrement à haute vitesse. C'est une condition dangereuse qui doit être corrigée immédiatement car cela peut détruire le moteur.

Appauvrir le mélange - Tourner dans le sens horaire, soit le pointeau principal soit la vis de richesse pour diminuer la quantité de carburant reçue par le moteur.

Pointeau de richesse - Pointeau qui contrôle le mélange air/carburant pour les faibles vitesses.

Pointeau - Robinet constitué d'une aiguille conique agissant sur un orifice adapté et qui contrôle le débit de carburant.

Nitro - Abréviation de nitrométhane. Composant du carburant qui améliore la combustion et la puissance. Nitro s'utilise par opposition aux modèles électriques radiocommandés.

Proportion de nitro - Quantité de nitro utilisée dans le carburant. Généralement quantifiée en pourcentage du volume total du carburant, les moteurs TRAXXAS

sont optimisés pour des carburants avec 10 à 20%. Le carburant avec un taux à 33% peut être utilisé en course.

Joint torique - Joint caoutchouc en forme de « O » utilisé pour l'étanchéité.

Echappement - Abréviation pour « échappement accordé ».

Piston - Pièce interne du moteur reliée à la partie supérieure de la bielle, et qui se déplace de haut en bas dans la chemise. L'ajustage précis entre le piston et la chemise crée une étanchéité qui permet au moteur d'avoir la compression nécessaire à la combustion.

Lumière - Les lumières sont des ouvertures dans la chemise qui permettent au carburant vaporisé de pénétrer dans la chambre de combustion, et aux gaz brûlés de s'évacuer. La forme et l'emplacement des lumières sont un facteur déterminant de la puissance.

Pré-filtre - Élément extérieur au filtre à air dans un filtre à 2 étages. Il procure un premier niveau de filtrage pour le moteur. La plupart des poussières et débris sont arrêtés par ce filtre. Nettoyez, huilez et remplacez ce filtre après chaque heure d'utilisation. Toujours utiliser le pré-filtre et le filtre principal.

Filtre principal - Élément interne du filtre à air dans un filtre à deux étages. Il procure un second niveau de filtration après le pré-filtre. Nettoyez, huilez et remplacez ce filtre après chaque 3 à 4 heures d'utilisation. Toujours utiliser le pré-filtre et le filtre principal.

Amorçage - Permet manuellement au carburant d'aller du réservoir au carburateur. Cela est parfois nécessaire après un arrêt prolongé du moteur et que tout le carburateur contenu dans la durite soit retourné dans le réservoir. Sur les modèles TRAXXAS, cela peut être effectué en branchant avec le doigt la sortie d'échappement pendant 1 à 2 secondes pendant que l'on démarre le moteur.

Reprise - Réponse du modèle lors de la mise des gaz, et la manière d'accélérer de celui-ci.

Riche - Condition de fonctionnement où le moteur reçoit trop de carburant par rapport à l'air disponible. Il est mieux de faire tourner un moteur légèrement riche afin d'augmenter sa durée de vie. Un mélange trop riche fournit de mauvaises performances avec une fumée excessive et du carburant non brûlé sortant de l'échappement.

Tr/mm - Nombre de tours du vilebrequin par minute.

Chemise - Élément interne du moteur qui dirige le piston. L'ajustage précis entre le piston et la chemise crée une étanchéité qui permet au moteur d'avoir la compression nécessaire à la combustion. La chemise d'un moteur TRX est usinée en bronze puis est ensuite chromée « dur ».

Carburateur à tiroir - L'accélération sur un carburateur à tiroir s'affiche par le va et vient d'un tiroir dans le corps du carburateur. Ce type de carburateur est plus performant car il produit un passage d'air moins restrictif qu'un carburateur.

Calage - Lorsque le moteur s'arrête de fonctionner, généralement à cause d'un réglage de mélange incorrect ou une panne d'essence.

TDC (Point mort Haut) : Point le plus haut de la course du piston dans la chemise.

Echappement accordé : Un pot d'échappement accordé est fabriqué à partir d'une chambre en métal ou composite, avec des chicanes et est conçu pour extraire le plus de puissance du moteur.

Appairage - Processus d'ajustage qui se produit durant le rodage sur les pièces internes en mouvement dans certaines circonstances précises.

WOT - Abréviation pour « plein gaz ».

Page 18

LE CARBURANT

Il est impératif d'utiliser le bon carburant dans votre moteur TRX 3.3 afin d'obtenir les performances maximum et une grande durée de vie. Le carburant META GP doit être utilisé pour assurer une lubrification correcte, des performances et un réglage facile. Le carburant META GP a été essayé sur des milliers de moteurs, de sorte que vous pouvez compter chaque jour sur de grandes performances.

- META GP est le seul carburant 100% certifié pour une utilisation avec les moteurs TRAXXAS.
- Le META GP est fabriqué avec le mélange exact des meilleurs lubrifiants naturels et synthétiques pour permettre une excellente accélération, avec les meilleures performances sans sacrifier la durée de vie.
- Tous les composants du carburant sont sélectionnés parmi les meilleurs disponibles puis mélangés. Ils sont expressément adaptés aux caractéristiques métallurgiques et thermiques des moteurs TRAXXAS.

Vous pouvez utiliser des carburants nitro de 10%, 16% et 25%. Essayer d'utiliser toujours le même pourcentage et évitez les changements. Nous vous recommandons, si vous effectuez le rodage avec un pourcentage de carburant, de le conserver ensuite pour le fonctionnement normal. Si vous changez de pourcentage, n'oubliez pas réajuster votre mélange air/carburant.

CHOIX DU POURCENTAGE DE NITRO

La question habituelle est : Quelle est la différence entre les carburants 10%, 16% et 25% ?

En augmentant le pourcentage de nitro dans le carburant, cela équivaut à augmenter le taux d'oxygène dans le processus de combustion. Le mélange brûle plus efficacement, améliore la combustion et fournit plus de puissance.

Si le nitrométhane est augmenté, la quantité des autres composants du carburant doit être augmentée dans la chambre de combustion afin de maintenir un mélange air/carburant parfait. C'est pourquoi le mélange doit être enrichi légèrement (sur le pointeau principal, d'environ ¼ de tour sens anti-horaire lorsque l'on passe de 20% à 33%, d'environ ½ tour sens anti-horaire lorsque l'on passe de 10% à 20%). Cela permet un débit de carburant plus grand dans le moteur, permet un meilleur refroidissement même aux réglages les plus pauvres.

Si 33% de nitro augmente la puissance, on pourrait croire que l'on peut utiliser un carburant au-delà de 33%. En réalité, il y a des limitations techniques. Les moteurs sont conçus pour fonctionner dans une certaine plage de pourcentage de nitro. La manière dont la chemise est usinée, la taille de la chambre de combustion et d'autres facteurs déterminent combien de nitro peut être utilisé dans le moteur. Le moteur TRX 3.3 r »pond parfaitement à une utilisation avec un maximum de 33% de nitro, avec des températures plus faibles, plus de puissance, une accélération plus linéaire. Augmenter le pourcentage de nitro au-delà de 33% peut rendre nécessaire des modifications du moteur (lumières, joint de culasse etc) pour éviter des problèmes de démarrage et de réglage.

Il y a des limites à la quantité de nitro qu'un moteur peut utiliser pour augmenter la puissance. Les pourcentages plus faibles de nitro ont leurs propres avantages. Le nitro est un composant cher du carburant de sorte qu'un mélange à 10% est plus économique pour l'utilisateur. Le mélange à 10% de nitro permet une latitude plus grande sur les réglages du pointeau pour une mise au point plus facile.

Lorsque vous utilisez le META GP, l'utilisation de grands pourcentages de nitro n'use pas le moteur plus rapidement. Certains carburants (non Traxxas) à fort pourcentage de nitro diminuent les lubrifiants en espérant augmenter les performances. Nous vous recommandons avec insistance de ne pas jouer avec l'investissement que représente votre moteur, et d'utiliser le META GP pour des performances constantes et une durée de vie prolongée.

A PROPOS DES AUTRES CARBURANTS

Peut-on utiliser d'autres carburants ? Il y a d'autres carburants qui peuvent donner des performances satisfaisantes, cependant ils peuvent vous coûter cher à long terme, en diminuant les performances, réduisant la durée de vie et les facilités de réglages.

Seuls les carburants contenant à la fois de l'huile synthétique et de l'huile de ricin sont recommandés.

Chacun à sa propre opinion à propos des carburants. L'équipe technique de TRAXXAS a passé de longues années pour concevoir les moteurs de course TRX. Personne ne sait mieux que quiconque les besoins en carburant des moteurs TRAXXAS que les ingénieurs de TRAXXAS. Nous vous recommandons fortement de ne pas jouer avec votre investissement dans le moteur et d'utiliser le carburant META GP conçu pour le moteur TRX 3.3.

CONSERVATION DU CARBURANT

- Suivre les indications et avertissement indiqués sur le bidon.
- Fermez sérieusement le bidon : Certains composants du carburant peuvent s'évaporer rapidement et dégrader la composition du carburant.
- Ne pas stocker le carburant dans la pipette. Vider le carburant frais inutilisé de la pipette vers le bidon immédiatement.
- Ne mélangez pas un carburant ancien avec un carburant neuf. Ne mélangez pas différents types de carburants entre eux.
- Stockez votre carburant dans un endroit frais et sec éloigné des sources de chaleur, d'étincelles et de combustion.
- Lisez et suivez les instructions de ce manuel page 4.

Page 19

REPLISSAGE DU RESERVOIR

Utilisez une pipette (incluse) pour remplir le réservoir du Nitro Slash. Pour remplir la pipette de carburant, videz l'air en appuyant dessus et insérez l'embout dans le bidon de carburant puis relâchez la pipette. Au fur et à mesure que la pipette grossit, le carburant pénètre à l'intérieur.

LE FILTRE A AIR

Le filtre à air du moteur TRX 3.3 est spécialement conçu pour fournir des performances maximum tout en protégeant votre moteur des saletés et de la poussière. N'utilisez que le filtre fourni. Vous n'améliorerez pas les performances de votre moteur en utilisant un autre type de filtre et vous risquez d'endommager votre moteur à cause d'une mauvaise filtration.

Le filtre à air du moteur TRX 3.3 est constitué suivants :

1. Une base en caoutchouc
2. A Logement plastique constitué de 3 éléments
3. A Élément « pré-filtre » (mousse externe)
4. A Élément de filtre « primaire » (mousse interne)

Vous devez nettoyer le filtre après chaque heure d'utilisation, même si celui-ci paraît propre. Cela comprend aussi la période de rodage. Nettoyez votre filtre après le rodage. La poussière (invisible à l'œil) et les saletés se déplacent constamment à l'intérieur du filtre lorsque le moteur tourne. Même si vous ne voyez pas de saleté sur le filtre, elle est présente à l'intérieur de la mousse dès que le moteur a tourné. Si vous dépassez les intervalles recommandés de nettoyage, vous risquez d'endommager votre moteur. Les dommages ou l'usure dû à l'ingestion de saletés sont faciles à détecter et sont l'une des causes principales de pannes moteur prématurées.

Instruction de nettoyage du filtre

1. Déposez le filtre de l'entrée du carburateur en tirant sur l'ensemble fermement sur le côté. Ne pas tirer droit.
2. Retirez la mousse externe.
3. Nettoyez les 3 éléments du filtre dans de l'eau chaude savonneuse (le détergent vaisselle est utilisable), effectuez cette opération 2 fois.
4. A l'aide d'une serviette propre, séchez minutieusement la mousse externe.
5. Huilez la mousse avec de l'huile pour filtre. Utilisez l'huile TRAXXAS (TRX5263) ou une huile spécifique de qualité pour mousse de filtre à air pour moto tout terrain ou quad. Appliquez 24 gouttes d'huile à filtre TRAXXAS réparties à parts égales sur le dessus, dessous et sur les côtés de la mousse. Malaxez la mousse pour bien répartir l'huile partout. La mousse peut être colorée par l'huile, et cela indique une bonne répartition de l'huile. Ne pas enlever l'excès d'huile.
Note : Ne pas utiliser l'huile de filtre à air pour autre chose que le filtre à air. Ce n'est pas un lubrifiant.
6. Remontez le filtre et fixez-le sur le carburateur en vous assurant que le caoutchouc est bien fixé sur le carburateur, sans prise d'air ou interstices.

Instructions de nettoyage de la mousse interne (toutes les 3-4 heures d'utilisation)

1. Retirez le collier rilsan du filtre à air et enlevez-le de la buse du carburateur. Ensuite enlevez le filtre à air du carburateur en le tirant fermement sur le côté. Ne l'enlevez pas en le tirant tout droit.
2. Enlevez la mousse externe.
3. Enlevez la vis 3x6mm située sur le dessous du support de mousse. Retirez le disque plastique et la mousse externe.
4. Nettoyez les éléments filtrant en les lavant minutieusement avec de l'eau chaude savonneuse (du liquide vaisselle fonctionne très bien). Recommencez pour les mousses filtrantes.
5. Séchez complètement les mousses internes et externes à l'aide d'une serviette propre. Séchez également les autres pièces qui constituent le filtre à air.
6. Huilez la mousse interne en appliquant 24 gouttes d'huile spéciale filtre à air et appliquez 30 gouttes sur la mousse externe.
7. Remontez le filtre à air puis installez-le sur le moteur. Assurez-vous que le coude en caoutchouc du filtre à air soit parfaitement fixé à la buse du carburant.

Page 20

LE CARBURATEUR

Comment fonctionnent les réglages du carburateur.

Le carburateur possède plusieurs fonctions. Il contrôle la vitesse du moteur en restreignant l'entrée d'air et de carburant du moteur. Il vaporise le carburant (présence de gouttelettes de carburant dans l'air) et contrôle le mélange air/carburant pénétrant dans le moteur (quantité d'air pour une quantité de carburant déterminée).

Pour vous aider à une meilleure compréhension du réglage du moteur et sa nécessité, voici une brève explication du processus de combustion du mélange air/carburant dans votre moteur.

Afin de fournir la pression à l'intérieur du cylindre qui provoque la puissance, le moteur brûle un mélange air/carburant. Pour obtenir une combustion correcte, l'air et le carburant doivent être mélangés dans de bonnes proportions. C'est le travail du carburateur, de mélanger l'air et le carburant (vaporisation) dans des proportions correctes pour une combustion optimale. C'est le rapport air/carburant idéal. Le rapport air/carburant nécessité par le moteur reste constant. A cause des conditions atmosphériques (température, humidité, altitude etc) des vannes de débit de carburant sont nécessaires (pointeaux) afin de maintenir le rapport air/carburant idéal quelque soient les conditions atmosphériques. Par exemple, l'air froid est plus dense (plus de molécules d'air) pour un volume d'air donné et donc nécessite plus de carburant (molécules de carburant) pour maintenir le rapport air/carburant correct. Un air plus chaud est moins dense (moins de molécules d'air) et de ce fait nécessite moins de carburant pour maintenir le rapport air/carburant correct. Les pointeaux sont là pour régler la quantité de carburant fournie pour mélanger (vaporiser) avec la quantité d'air disponible.

LES POINTEAUX

La quantité de carburant contrôlée et vaporisée dans le carburateur est mesurée à l'aide des 2 pointeaux de mélange : Le pointeau principal (haute vitesse) et la vis de richesse (basse vitesse). La vis de richesse contrôle le débit de carburant au ralenti et aux faibles vitesses. Le pointeau principal contrôle le débit de carburant de mi gaz à plein gaz. Deux pointeaux sur le moteur TRX 3.3 fournissent un contrôle précis du rapport air/carburant tout au long de la variation de vitesse du moteur.

Le débit de carburant maximum est toujours contrôlé par le pointeau principal. Cela fonctionne comme le robinet sur le tuyau d'arrosage du jardin. Tournez dans le sens horaire pour le fermer et dans le sens anti-horaire pour l'ouvrir. Lorsque les gaz sont au ralenti ou jusque mi gaz, la vis de richesse contrôle le débit au niveau de l'arrivée de carburant (contre-pointeau) dans le venturi. Ce second robinet agit comme l'arroseur placé au bout du tuyau d'arrosage. Lorsque vous accélérez à partir du ralenti, la vis de richesse augmente le débit au niveau du contre pointeau. Cela permet une augmentation du débit de carburant avec un débit d'air plus important. Si les gaz augmentent encore, la vis de richesse sort complètement du contre pointeau permettant un débit maximum. A ce moment le débit de carburant est contrôlé par le pointeau principal (haute vitesse). En utilisant la comparaison avec le tuyau d'arrosage, lorsque l'arroseur est plein ouvert au bout du tuyau, c'est le robinet qui contrôle alors le débit d'eau.

Les performances du moteur sont directement liées au mélange air/carburant. Enrichir le mélange égale à augmenter la quantité de carburant dans le

Page 21

mélange, appauvrir le mélange égale à diminuer la quantité de carburant dans le mélange.

- En appauvrissant légèrement le mélange, on obtient une combustion plus efficace et plus de puissance, mais avec moins de lubrification.
- En enrichissant légèrement le mélange, on obtient plus de lubrification, un moteur moins chaud mais avec moins de puissance.

Le réglage du moteur consiste à trouver l'équilibre entre les 2 : Une puissance élevée selon vos besoins tout en maintenant une bonne lubrification pour une durée de vie du moteur élevée. Le réglage optimal du mélange air/carburant est plutôt riche afin de fournir une certaine marge de sécurité contre des conditions pauvres si certaines variables changent (température d'un jour sur l'autre).

Les réglages de mélange se comptent en nombre de tours de pointeau à partir de la position fermée. D'usine, les réglages de mélange sont effectués pour le rodage. Ne changez pas les réglages d'usine tant que le moteur n'a pas tourné et que vous soyez capable d'effectuer les réglages mineurs nécessaires suivant le carburant, la température, l'altitude.

Les réglages s'effectuent en 1/8 ou 1/16 de tour de pointeau. Si le moteur est "dur" au point mort haut (PMH) voir les instructions Page 33 pour "libérer" le moteur.

REGLAGE DU RALENTI

La vis de réglage de ralenti contrôle la fermeture du tiroir du carburateur. Lorsque le servo de gaz est au neutre, le tiroir doit buter contre la vis de ralenti. Utilisez toujours la vis de ralenti pour contrôler le ralenti. N'utilisez pas le trim des gaz de votre émetteur pour régler le ralenti. Le ralenti doit être réglé au minimum possible tout en maintenant un fonctionnement fiable.

SYSTEME DE DEMARRAGE ELECTRIQUE TRAXXAS EZ START

Le Traxxas EZ START (TES) fournit la commodité de démarrage du moteur de votre Nitro Slash à l'aide d'un démarreur électrique, en appuyant sur un bouton.

- Le EZ Start consiste en un boîtier de contrôle, et d'un démarreur électrique embarqué.

- L'alimentation du système EZ START est fournie par une batterie rechargeable de 7.2V installée dans le boîtier de contrôle.
- La bougie du moteur est alimentée automatiquement par le EZ START, éliminant l'utilisation d'un chauffe-bougie séparé.
- La tension de la bougie reste constante quelque soit la charge demandée par le démarreur électrique.
- La diode LED de bougie sur le boîtier de contrôle indique l'état de la bougie.
- Le mécanisme d'entraînement du moteur TRX 3.3 est protégé contre les retours du moteur lors du démarrage.
- Le circuit de protection Swart Start évite les dommages au moteur en coupant l'alimentation sur le moteur ou si l'électronique dépasse les limites de sécurité.

CHARGE DE LA BATTERIE DU EZ START

Utilisez le chargeur fourni pour recharger la batterie du EZ Start fournie.

1. Branchez le chargeur dans une prise. Le voyant LED du chargeur doit s'allumer vert.
2. Connectez la batterie sur le chargeur. Le voyant LED du chargeur doit s'allumer rouge indiquant le processus de charge.
3. La durée de charge de la batterie est d'environ 4 heures et demi. Le voyant LED du chargeur s'allume vert lorsque la charge est terminée.

Page 22

INSTALLATION DE LA BATTERIE EZ START

1. Appuyez sur le verrou à l'extrémité du compartiment pour ouvrir le boîtier (A).
2. Connectez une batterie 7.2V complètement chargée sur le connecteur interne (B).
3. Tournez sur elle-même la batterie 2 ou 3 fois, cela enrôle les fils sur eux-mêmes et aide à maintenir la batterie dans le compartiment (C).
4. Mettez la batterie dans son logement et mettez les fils en place.
5. Refermez le boîtier (D).

UTILISATION DU EZ START

Le boîtier de contrôle EZ Start se connecte sur une prise à 4 plots au centre de la voiture NITRO SLASH. Lorsque vous appuyez sur le bouton rouge du boîtier de contrôle, le démarreur commence à tourner, entraîne le moteur et allume la bougie.

Partant du principe que tous les réglages et la préparation est correcte, le moteur doit démarrer immédiatement.

Chacun des deux voyants LED du boîtier de contrôle doit s'allumer vert lors du démarrage. Si l'un des deux voyants ne s'allume pas, il y a un défaut sur la fonction indiquée.

Si le voyant LED de la bougie ne s'allume pas, la bougie peut être défectueuse ou déconnectée. Si le voyant LED du moteur ne s'allume pas et que le démarreur ne fonctionne pas, le EZ Start est en mode protection.

MODE PROTECTION

Le boîtier EZ Start utilise la technologie SMART START pour contrôler l'état du système et détecter les pannes. Le boîtier contrôle la charge sur le moteur EZ Start. Si la charge devient excessive, l'alimentation est coupée afin d'éviter un endommagement coûteux pour le moteur et le boîtier de contrôle. Cela se passe, par exemple, lorsque le moteur est noyé durant le démarrage. Le démarreur fonctionne au début, mais lorsqu'il y a trop de carburant dans la chambre de combustion et que cela bloque le moteur, le démarreur ralenti à cause de la charge supplémentaire. Le circuit de protection coupe alors l'alimentation du démarreur. Attendez au moins 3 minutes pour laisser refroidir le démarreur et le circuit électronique se réarmera automatiquement. Utilisez ce moment pour chercher et éliminer ce qui a causé cette charge excessive sur le démarreur.

UTILISEZ UNE BATTERIE DE DEMARRAGE PUISSANTE ET BIEN CHARGEE

Une batterie de démarrage faible ou incomplètement chargée peut ne pas délivrer une puissance suffisante afin de faire tourner le moteur à une vitesse adaptée et passer les compressions du moteur. Un moteur neuf possède un appairage serré de la chemise et du piston. C'est un appairage conique entre le piston et la chemise nécessaire pour obtenir de bonnes performances. Assurez-vous d'utiliser une batterie de qualité et bien chargée (les batteries neuves nécessitent plusieurs cycles de charge avant d'atteindre la tension et la capacité complète). Ceci est particulièrement important avec un moteur neuf qui a besoin de rodage. Si le moteur bloque au PMH voir P34 les instructions pour le libérer.

ARRET DU MOTEUR

Couper l'interrupteur de la radio, n'arrête pas le moteur !

Pour arrêter le moteur, utilisez le coupe carburant pour couper l'alimentation du moteur. N'oubliez pas de l'ouvrir lorsque vous démarrez votre moteur.

Évitez d'arrêter le moteur en bouchant avec votre doigt la sortie d'échappement, spécialement après une journée de pilotage. Cela laisse plus de carburant non brûlé dans le moteur, pouvant conduire à de la corrosion. **Attention à ne pas toucher le pot d'échappement après l'utilisation car cela peut être brûlant.**

Page 23

RODAGE DE VOTRE MOTEUR DE COURSE TRX 3.3

Le moteur de course TRX 3.3 utilise un montage chemise/piston ABC (Aluminium-Bronze Chrome) sans segmentation. Ce dessin particulier de moteur repose sur un appairage soigné du cylindre et du piston pour l'étanchéité du cylindre. **Le rodage est nécessaire pour obtenir cet appairage précis de la chemise et du piston pour créer la meilleure étanchéité. C'est pourquoi le rodage est important pour obtenir les meilleures performances du moteur.**

Allouez-vous environ 1h/1h et demi par jour pour effectuer la procédure de rodage. Le rodage s'effectue en cinq réservoirs de carburant pour votre SLAYER PRO 4X4. **Vous devez attendre jusqu'à ce que le moteur soit complètement rodé avant de maintenir des hauts régimes.** Les meilleures performances obtenues de votre moteur de course TRX 3.3 durant son rodage le seront grâce à votre soin et votre patience.

Pendant le rodage, votre moteur peut sembler mal fonctionner, avec des performances instables, calages fréquents, bougies brûlées. Ce sont les troubles normaux que les moteurs ont. De nombreuses personnes ne rencontrent pas ces symptômes avec les moteurs TRX. **Nous vous recommandons de changer la bougie par une neuve après la procédure de rodage.**

PROCEDURE DE RODAGE

L'objectif durant le rodage est de varier et limiter le régime moteur. Cela s'effectue en accélérant et en arrêtant le moteur à différentes étapes pendant les 5 réservoirs de carburant. Au fur et à mesure du rodage, la durée et l'intensité de l'accélération augmentera progressivement. Des hauts régimes soutenus ne sont pas autorisés avant le sixième réservoir. Effectuez le rodage sur une surface large et plate.

Le Nitro Slash est très rapide et durant les réservoirs 4 et 5 vous aurez besoin de beaucoup de place pour son utilisation. Accélérez et freinez doucement. Des accélérations et des freinages brusques peuvent faire caler le moteur inutilement.

- Les carburants de rodage ne sont pas recommandés. Utilisez le carburant que vous utiliserez ensuite habituellement.
- Si possible, évitez de roder votre émetteur lors de journées très froides ou très chaudes (voir Page 25).
- Surveillez le niveau de carburant. Ne roulez pas avec le réservoir presque vide. Rouler dans ces conditions appauvrit le mélange. Cela peut conduire à une bougie brûlée et de hautes températures du moteur.
- **Ne croyez pas routez votre moteur TRX 3.3 au ralenti sur un banc. Cela procure de mauvais résultats.**
- Ayez toujours des bougies de rechange. Le processus de rodage peut créer des dépôts sur la bougie et la détruire.
- Changez ou nettoyez votre filtre à air après le rodage.
- Suivez scrupuleusement les instructions pour chacun des 5 premiers réservoirs.

DEMARRAGE DU MOTEUR TRX 3.3 POUR LA PREMIERE FOIS

Avant de démarrer votre moteur TRX 3.3 pour la première fois, assurez-vous d'avoir lu toutes les instructions et précautions de ce manuel. Suivez scrupuleusement les instructions de rodage réservoir par réservoir du prochain paragraphe et assurez-vous de les avoir comprises avant de démarrer votre moteur.

Votre moteur doit être à température ambiante (21°C) ou plus la première fois que vous démarrez. S'il fait plus froid à l'extérieur, videz le carburant et gardez votre NITRO SLASH à l'intérieur jusqu'à ce que vous soyez prêt à le démarrer, ensuite allez à l'extérieur. S'il fait plus froid que 7°, des précautions particulières doivent être suivies (voir les recommandations du rodage par temps froid page 25). Il n'est pas recommandé de faire rouler le modèle par des températures proches de 0°C ou négatives.

1. **Allumez la radio** (voir Page 10).
2. Assurez-vous que la gâchette des gaz est au neutre.

3. Connectez le boîtier de contrôle EZ START (voir Page 22).
 4. Appuyez sur le bouton de démarrage par impulsions courtes de 2 secondes et surveillez l'arrivée de carburant dans la durite vers le carburateur. Surveillez avec attention, le carburant va vite. Si le carburant n'arrive pas dans la durite dans les 5 secondes, amorcez le moteur en appuyant brièvement (1 à 2s) sur la sortie d'échappement avec votre doigt jusqu'à ce que le carburant soit visible dans la durite. **Surveillez avec attention. Si le moteur est amorcé trop longtemps, il sera « noyé » et se bloquera.**
 5. Une fois que le carburant a atteint le carburateur, le moteur doit démarrer rapidement et rester au ralenti.
 6. Déconnectez le boîtier EZ START du modèle.
 7. Commencez le rodage.
 8. Ne faites pas tourner le moteur sans charge (roues en l'air).
- Si le moteur ne démarre pas, vérifiez les réglages de mélange du carburant (voir Page 21) ou consultez votre détaillant.

Page 24

RESERVOIR N°1

1. Pilotez le modèle sans carrosserie.
 2. Procédure de pilotage : **Mettez les gaz doucement jusqu'à ¼ pendant 2 secondes. Freinez doucement pour arrêter le modèle.** Comptez les 2 secondes de cette manière : Cent un, Cent deux puis arrêtez le véhicule. Actionnez la gâchette des gaz le plus doucement possible. **Répétez cette procédure jusqu'à ce que le premier réservoir soit presque vide.**
 3. Vérifiez qu'une fumée épaisse et bleue sorte de l'échappement. S'il n'y a pas de fumée, enrichissez au pointeau principal en tournant le pointeau dans le sens anti horaire de ¼ de tour.
 4. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur en pinçant la durite avec le coupe carburant.
 5. Laissez le moteur refroidir pendant 15 minutes
- REMARQUE : Si le moteur s'arrête ou cale pendant une accélération légère, enrichissez le pointeau principal en tournant ¼ de tour en sens anti horaire.

RESERVOIR N°2

1. A partir de maintenant et après, votre Nitro Slash doit être pilotée avec sa carrosserie.
2. Procédure de pilotage : **Mettez les gaz doucement jusqu'à ½ pendant 2 secondes, puis freinez doucement pour arrêter le modèle.** Comptez les 2 secondes de cette manière : Cent un, Cent deux, puis arrêtez le véhicule. **Répétez cette procédure jusqu'à ce que le deuxième réservoir soit presque vide.**
3. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et laissez le refroidir pendant 15 minutes.

RESERVOIR N°3

1. Procédure de pilotage : **Mettez les gaz doucement jusqu'à ½ pendant un décompte de 3 secondes, puis freinez doucement pour arrêter le modèle.** Comptez les 3 secondes de cette manière : Cent un, Cent deux, Cent trois, puis arrêtez le véhicule. **Répétez cette procédure jusqu'à ce que le troisième réservoir soit presque vide.**
2. Au fur et à mesure que le moteur se libère, le régime de ralenti augmente et le modèle reste embrayé lorsque vous l'arrêtez. Réduisez le ralenti en réglant la vis de ralenti (voir P15) sur le carburateur en tournant en sens anti horaire.
3. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et refaites le plein de carburant. A partir de maintenant il n'est plus nécessaire de laisser le moteur refroidir entre chaque réservoir.

RESERVOIR N°4

1. Procédure de pilotage : **Accélérez doucement jusqu'à plein gaz pendant 3 secondes puis freinez doucement pour arrêter le modèle. Comptez les 3 secondes de cette manière :** Cent un, Cent deux, Cent trois puis arrêtez le véhicule. **Répétez cette procédure jusqu'à ce que le quatrième réservoir soit presque vide.**
2. Mettez les gaz doucement. Votre doigt ne doit pas atteindre plein gaz avant la fin du décompte des 3 secondes.
Le Nitro Slash peut essayer de passer en seconde vitesse, s'il passe en seconde, réduire les gaz. Ne laissez pas le véhicule passer en seconde.
3. Gardez un pilotage doux et constant.
4. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et refaites le plein.

RESERVOIR N°5

1. Procédure de pilotage : **Accélérez doucement jusqu'à plein gaz pendant 3 secondes puis maintenez encore pendant 2 secondes puis freinez doucement pour arrêter le modèle.** Répétez cette procédure jusqu'à ce que le cinquième réservoir soit presque vide.
2. Le modèle doit maintenant passer en seconde. Si ce n'est pas le cas, fermez le pointeau principal dans le sens horaire d'1/8 de tour pour appauvrir légèrement le mélange et tester la boîte de vitesse.
3. Lorsque le réservoir est presque vide, arrêtez le moteur et refaites le plein.

RESERVOIR N°6

STOP ! Nettoyez votre filtre à air avant de continuer (voir instructions Page 19). Pendant le sixième réservoir, le moteur peut être réglé pour une utilisation générale.

Réservoir	Réservoir	Temps	Refroidissement	Carrosserie	Remarques
1	1/4	2 Secondes	15 Minutes	Sans	Mettre les gaz progressivement
2	1/2	2 Secondes	15 Minutes	Avec	Mettre les gaz progressivement
3	1/2	3 Secondes	-	Avec	Réduire le ralenti si nécessaire
4	Plein Gaz	3 Secondes	-	Avec	Ne passez pas en seconde
5	Plein Gaz	5 Secondes	-	Avec	Accélérez sur 3 secondes et maintenez pendant 2 secondes

Page 25

RODAGE DURANT L'HIVER

Durant le processus de rodage, le piston et la chemise s'appairent l'un à l'autre d'une manière précise. Le moteur doit atteindre une température entre 95°C et 100°C afin d'obtenir cet ajustage. Un ajustage précis de ces deux pièces est important pour une bonne compression donc de hautes performances. Si le moteur tourne trop froid pendant le rodage, le piston et la chemise ne pourront pas se dilater correctement, et cela peut conduire à une usure prématurée de ces pièces. Cette usure peut ne pas être apparente tant que l'hiver n'est pas fini et que le moteur n'est pas utilisé dans des conditions d'utilisation plus chaudes.

- Chauffez le moteur à température ambiante, en le vidant de son carburant et en maintenant le véhicule à l'intérieur à température ambiante jusqu'au démarrage. Un moteur très froid devient très difficile à démarrer.
- Une fois que le moteur a démarré, il est important de maintenir la température du moteur entre 95°C et 100°C pendant le rodage. Par des températures extérieures inférieures à 7°C, le moteur TRX 3.3 aura tendance à tourner à des températures inférieures, entre 70°C et 80°C. Cela est trop froid pour le rodage. N'appauvrissez pas le mélange en croyant augmenter la température, cela réduirait sa lubrification et causerait une usure prématurée de l'ensemble chemise/piston.
- Enveloppez la culasse avec une serviette en papier, un chiffon propre ou une chaussette pour maintenir la température de fonctionnement entre 95°C et 100°C, recommandée pour le rodage. Attention de ne pas fonctionner avec un moteur trop chaud. Contrôlez la température précisément pendant les 2 premiers réservoirs en trouvant la bonne quantité de protection sur la culasse. Cela dépend bien sûr des conditions météo. En ajoutant ou enlevant la protection sur la culasse, cela permet de réguler la température du moteur de manière convenable.
- Pour les personnes n'ayant pas une sonde de température, une goutte d'eau déposée sur la culasse aux environs de la bougie peut permettre d'estimer la température. La goutte d'eau doit « grésiller » pendant 6 à 8 secondes si le moteur est aux environs de 90°C à 95°C. Si la goutte d'eau grésille quelques secondes, alors la température est aux alentours de 105°C et le moteur doit être refroidi. Si la goutte d'eau reste longtemps et ne s'évapore pas, alors le moteur est trop froid.
- Nous vous recommandons de ne pas utiliser votre moteur à une température extérieure inférieure à 5°C. Si vous persistez à faire rouler votre véhicule par une température inférieure à 5°C, soyez prévenu que votre moteur sera difficile à démarrer et à régler par temps froid.

A des températures inférieures au gel, le carburant peut commencer à geler et cela peut être dangereux pour votre moteur. Suivez les procédures de rodage

précédemment notées dans ce manuel. Cela permet un bon rodage de votre moteur et vous assurera de longues heures d'utilisation agréable.

REGLAGES DE VOTRE MOTEUR TRX 3.3

Les performances de votre moteur dépendent du réglage du mélange air/carburant. Tournez le pointeau principal sens horaire pour appauvrir le mélange, et sens anti horaire pour enrichir le mélange. En appauvrissant le mélange, cela augmente la puissance jusqu'aux limites mécaniques du moteur. **Ne jamais faire tourner un moteur trop pauvre (carburant insuffisant). Ne jamais appauvrir un moteur jusqu'au moment où il cale.** Appauvrir le moteur au-delà de la limite de sécurité permise donne de mauvaises performances et cause des dommages certains. Les symptômes d'un appauvrissement excessif sont :

- **Coupure moteur ou perte de puissance à l'accélération.**
- Surchauffe (température au-delà de 130°C au niveau de la bougie).
- Peu ou pas de fumée bleue au niveau de l'échappement.

Si l'un de ces symptômes apparaît, arrêtez immédiatement le moteur et enrichissez le d'environ ¼ de tour au pointeau principal. Le moteur sera certainement trop riche avec ce réglage et vous pourrez affiner de nouveau. Effectuez les réglages de performance en commençant riche et en appauvrissant jusqu'au réglage idéal. Il doit toujours y avoir une légère fumée bleue sortant de l'échappement.

Page 26

Avant de régler, un moteur doit chauffer à sa température normale de fonctionnement et être légèrement riche. Les réglages finaux doivent être effectués sur le moteur lorsqu'il est à température de fonctionnement. Vous pouvez constater qu'un moteur est riche quand il a les symptômes suivants :

- Accélération molle avec beaucoup de fumée bleue à l'échappement.
- Votre NITRO SLASH ne passe pas en seconde vitesse.
- Carburant non brûlé à l'échappement. Appauvrir le mélange au pointeau principal améliore les performances.

REGLAGE DU POINTEAU PRINCIPAL (HAUTE VITESSE)

Avec un moteur chaud et tournant riche, appauvrissez progressivement le mélange au pointeau principal par 1/16 de tour. Effectuez plusieurs passages à haute vitesse après chaque réglage pour vérifier le moteur et noter les changements en performance.

Le moteur TRX 3.3 est extrêmement puissant. Souvenez-vous d'appliquer les gaz progressivement pour éviter les roues arrières ou les pertes de contrôles. Poursuivez la procédure jusqu'à ce qu'il n'y ait plus d'augmentation de performance. Si l'un des symptômes suivant apparaît, le mélange est au-delà des limites de sécurité de l'appauvrissement :

1. Il n'y a plus d'amélioration des performances.
2. Le moteur commence à se couper à haute vitesse (**DANGER**).
3. Perte de puissance soudaine durant l'accélération (**DANGER**).
4. Le moteur commence à surchauffer. Les symptômes d'une surchauffe sont :
 - de la vapeur ou fumée venant du moteur (pas de l'échappement)
 - détonation ou cliquetement à la décélération
 - mesure de température supérieur à 130°C au niveau de la bougie (une lecture de température au-delà de 130°C seule n'indique pas forcément une surchauffe, recherchez des symptômes de surchauffe supplémentaires pour confirmation).
 - accélération hésitante ou calage durant l'accélération
 - ralenti instable

Enrichissez le mélange de façon optimale en dévissant le pointeau principal de 1/8 de tour et testez de nouveau. Ce réglage augmente la durée de vie du moteur.

REGLAGE DE LA RICHESSE (BASSE VITESSE)

Le réglage de la richesse s'effectue toujours après celui du pointeau principal (haute vitesse). La richesse se règle par la méthode du pincement.

1. Une fois que le moteur est chaud, faites des passages à haute vitesse pour confirmer que le pointeau principal est correctement réglé.
2. Ramenez le véhicule et pincez la durite de carburant allant au carburateur. (Utilisez le coupe-carburant présent). Le moteur doit continuer à tourner pendant 2 à 3 secondes, puis accélérer et enfin s'arrêter.
3. Si le moteur tourne plus de 3 secondes, appauvrissez le pointeau de richesse de 1/16 de tour. Effectuez de nouveaux passages à haute vitesse et effectuez de nouveau le test.
4. Si le moteur s'arrête immédiatement sans accélérer, alors, enrichissez le pointeau de richesse de 1/8 de tour. Effectuez de nouveaux passages à haute vitesse et effectuez de nouveau le test.

Lorsque le pointeau de richesse est réglé correctement, la réponse du carburateur doit être très rapide, au point qu'il devient difficile de contrôler votre NITRO SLASH lors d'une accélération.

TABLEAU DE REGLAGE DU MELANGE AIR/CARBURANT

		Alors la densité est	Réglez le mélange pour être
Si l'humidité est	Plus faible	Légèrement plus forte	Légèrement plus riche
	Plus forte	Légèrement plus faible	Légèrement plus pauvre
Si la pression atmosphérique est	Plus faible	Moins dense	Plus pauvre
	Plus forte	Plus dense	Plus riche
Si la température est	Plus faible	Plus dense	Plus riche
	Plus forte	Moins dense	Plus pauvre
Si l'altitude est	Plus faible	Plus dense	Plus riche
	Plus forte	Moins dense	Plus pauvre
Si le pourcentage de Nitro est	Plus faible	-	Plus pauvre
	Plus forte	-	Plus riche

Page 27

REGLAGE DU RALENTI

Une fois que le pointeau principal (haute vitesse) et le pointeau de richesse (basse vitesse) ont été réglés, réduisez la vitesse de ralenti jusqu'au minimum fiable. Souvenez-vous que ce réglage doit être effectué à la température normale de fonctionnement du moteur.

1. Réglez le trim des gaz de l'émetteur de sorte que les freins fonctionnent (repérez la position d'origine). Cela assure que le boisseau du carburateur est en contact avec la vis de ralenti.
2. Dévissez la vis de ralenti pour réduire le régime, ou vissez la pour augmenter le régime de ralenti. Le régime de ralenti doit être réglé aussi bas que possible tout en maintenant stabilité et la fiabilité.

REGLAGE PRECIS DU CARBURATEUR

Après avoir réglé votre moteur TRX 3.3, à la fin de la procédure de rodage, il n'y a pas besoin de réglages importants du mélange.

Notez la température, l'humidité, la pression atmosphérique lorsque vous avez terminé de régler avec précision votre moteur. Les conditions météorologiques peuvent être trouvées sur le WEB ou les télévisions locales. Ces informations doivent être considérées comme la base de vos réglages.

Vous pouvez avoir besoin de régler votre carburateur pour compenser des changements de température ou de pression atmosphérique (densité de l'air) jour par jour. Habituellement vous devez enrichir le mélange lorsque le temps est plus frais que la base de vos réglages, et la densité de l'air supérieure. Appauvrissez le mélange lorsque le temps est plus chaud que la base de vos réglages, et la densité de l'air inférieure. Le tableau fournit des informations générales sur la manière dont les conditions météorologiques affectent la densité de l'air lorsqu'elle augmente ou diminue par rapport à la base de vos réglages.

REGLAGE DU MOTEUR GRACE A LA TEMPERATURE

Les procédures suivantes nécessitent l'emploi d'une sonde de température infra-rouge ou d'une sonde de température embarquée TRAXXAS réf 4091. La température moteur peut être une aide aux réglage efficace lorsque vous avez compris la relation entre température ambiante et température du moteur. La température de fonctionnement du moteur, lorsqu'il est réglé pour des performances optimales, varie suivant les conditions atmosphériques, la charge sur le

moteur, la précision des appareils de mesure et bien d'autres facteurs. La condition météorologique qui a le plus d'influence sur la température de fonctionnement du moteur est la température de l'air.

Attendez-vous à ce que la température du moteur varie presque dans la proportion directe à la température de l'air. En supposant que vous réglez votre moteur pour la même performance maximale chaque jour, le moteur tournera environ 20° plus chaud lorsque la température est de 40°C à l'extérieur que si elle était de 20°. Pour cette raison nous ne pouvons pas vous donner une plage de température qui vous indiquerait le meilleur réglage.

Il n'y a pas de température optimale qui peut être utilisée comme but pour le meilleur réglage du moteur. Ne vous appuyez pas seulement sur une sonde de température pour régler votre moteur. Réglez votre moteur en vous basant, avec attention, sur la manière dont il répond aux changements de mélange (plus de fumée/moins de fumée, hésitant/rapide, fiable/calage).

Lorsque le moteur est réglé, surveillez la température. Une sonde de température peut vous aider au réglage en vous donnant une indication sur la manière dont les réglages influent sur le moteur, et vous évitez d'atteindre des températures excessives. Par exemple, lorsque vous appauvrissez le mélange, les performances augmentent ainsi que la température.

Si vous continuez à appauvrir le mélange et que la température augmente, mais les performances stagnent, vous avez atteint le réglage pauvre de sécurité maximum. Notez la température de votre moteur. Généralement, essayez de ne pas dépasser 130°C au niveau de la bougie. Si cela est nécessaire augmentez le refroidissement du moteur en découpant le pare-brise. Sous certaines conditions, le moteur peut fonctionner parfaitement sans caler, sans hésitation à des températures supérieures à 130°C, particulièrement sous les climats chauds.

Si vous enrichissez le mélange pour abaisser la température sous les 130°C et que cela résulte à des performances décevantes, revenez aux réglages précédents satisfaisants du moment que vous avez un panache de fumée bleue à l'échappement. Si la température du moteur excède 130°C, avec un refroidissement correct et que le véhicule ne montre pas de signes anormaux de fonctionnement, évitez alors les réglages pauvres extrêmes. Surveillez les signes de surchauffe. Enrichissez légèrement le mélange pour avoir une marge de sécurité, et une lubrification correcte. Les symptômes de la surchauffe sont :

- de la vapeur ou fumée venant du moteur (pas de l'échappement)
- détonation ou cliquetement à la décélération
- accélération hésitante ou calage durant l'accélération
- ralenti instable.

Page 28

PILOTAGE DE VOTRE NITRO SLASH

Introduction

Votre moteur TRX 3.3 est rodé, le réglage du mélange effectué, le ralenti réglé, il est temps de s'amuser. Ce chapitre contient des instructions pour régler votre NITRO SLASH, avant d'y aller, gardez en mémoire ces quelques précautions.

- **Ne faites pas rouler votre NITRO SLASH dans l'eau, la boue, la neige ou l'herbe humide.** L'eau et la boue peuvent pénétrer par le filtre à air et endommager sévèrement votre moteur. De faibles quantités d'humidité peuvent mettre en panne l'électronique et vous faire perdre le contrôle de votre NITRO SLASH.
- Le moteur de course TRX 3.3 est extrêmement puissant, rappelez-vous de mettre les gaz progressivement pour éviter les tête-à-queue et les pertes de contrôle.
- Ne pas tenir votre NITRO SLASH hors sol et faire tourner le moteur à haut régime sans charge. Cette pratique peut endommager votre moteur.
- Evitez les hautes vitesses pendant de longues périodes sur de grandes distances. Cela peut causer des sursrégimes du moteur dépassant les limites de sécurité du moteur.
- Ne pilotez pas votre NITRO SLASH avec une transmission endommagée. Le moteur peut être endommagé par des surcharges d'efforts causées par des frictions, ou au contraire faire des sursrégimes dû à des pièces manquantes ou desserrées.
- Ne tractez rien avec votre NITRO SLASH. Le moteur est refroidi par la vitesse de l'air. Le remorquage crée un effort important sur le moteur et en même temps limite le refroidissement nécessaire au moteur à cause de la vitesse réduite.
- Si votre NITRO SLASH est bloquée, arrêtez de piloter immédiatement déplacez le véhicule puis reprenez votre pilotage.
- N'arrêtez jamais l'émetteur de votre radio lorsque le moteur tourne, votre modèle pourrait rouler sans contrôle.

Conseils de pilotage

- Le NITRO SLASH est un modèle très rapide. Choisissez une surface de pilotage suffisant pour piloter avec peu d'opportunités de collision jusqu'à ce que vous soyez habitué avec son maniement et la vitesse.
- Ne freinez pas en tournant les roues au même moment. Le véhicule pourrait partir en tonneaux.
- Lors d'un saut, mettez un peu de gaz lorsque le NITRO SLASH est dans les airs afin de permettre au nez du véhicule de ne pas piquer et ainsi lui permettre d'atterrir sur ses quatre roues. Faites attention à ne pas faire de sursrégime ou à atterrir avec le moteur à plein gaz. Si le nez du véhicule se lève de trop, freinez rapidement et brièvement pour ajuster l'assiette du véhicule.
- Pilotez en franchissant les obstacles sur le côté du véhicule (comme des bordures ou des pierres par exemple) à la place de rouler dessus de front. Cela permettra aux suspensions de s'articuler et d'absorber plus aisément l'impact.
- Changez ou nettoyez la mousse externe de votre filtre à air après chaque heure de fonctionnement. Changez ou nettoyez la mousse interne toutes les 3~4 heures de fonctionnement. Cela est vital pour votre moteur. Le temps de fonctionnement inclut également la période de rodage du moteur.

Page 29

REGLAGE DE VOTRE NITRO SLASH

Une fois que vous êtes habitués avec le pilotage de votre NITRO SLASH, vous pouvez avoir envie d'effectuer des réglages pour obtenir de meilleures performances.

Réglage du slipper ou embrayage à glissement

Le Nitro Slash possède un slipper réglable sur la couronne principale pour aider à protéger la transmission de chocs violents soudains (tels les atterrissages de sauts avec le moteur plein gaz). Dans les conditions normales, le slipper ne doit pas glisser. Avant de régler le slipper, éteignez le modèle. Ne pas régler le slipper le moteur tournant.

Utilisez la clé universelle pour serrer l'écrou du slipper (sens horaire) jusqu'au blocage. Puis desserrer l'écrou d'un quart de tour. Si vous constatez une diminution des performances après avoir effectué un réglage sur votre slipper, peut-être est-il trop desserré. Le slipper ne doit pas glisser lors d'une accélération normale ou bien il est usé.

Réglage du pincement

Les caractéristiques portant sur la géométrie et l'alignement jouent un rôle important dans le comportement du véhicule. Prenez le temps de les régler correctement Réglez le levier de direction du transmetteur à la position neutre. Ensuite, réglez les biellettes de servo et de direction de sorte que les deux roues avant soient parfaitement droites et parallèles (pincement de 0 degré). Ainsi la direction sera équilibrée dans les deux directions. Pour augmenter la stabilité, ajoutez un ou deux degrés de pincement à chaque roue avant. Réglez l'alignement à l'aide de tendeurs.

Réglage du carrossage

L'angle de carrossage des roues avant et arrière peut être réglé avec les biellettes de carrossage (tendeurs supérieurs). Pour régler le carrossage avec précision, utilisez un carré ou un triangle à angle droit. Ramenez les roues avant à un carrossage négatif d'un ou deux degrés. Ramenez les roues arrière à un carrossage négatif d'un ou deux degrés. Lorsque vous effectuez ces réglages, le véhicule doit être positionné au niveau habituel.

REGLAGES FIN DES AMORTISSEURS

Les quatre amortisseurs ont une influence cruciale sur le comportement du modèle. Chaque fois que vous reconditionnez les amortisseurs ou modifiez les pistons, les ressorts ou changez l'huile, procédez par paire (avant ou arrière). Le choix du piston dépend de la gamme de viscosités de l'huile à votre disposition. Par exemple, un piston à deux trous avec de l'huile légère offre le même degré d'amortissement qu'un piston à trois trous avec de l'huile plus lourde.

Nous vous recommandons d'utiliser des pistons à deux trous avec de l'huile à viscosités se situant entre 10W et 50W (fournie par votre magasin d'agrément). Les huiles à moindre viscosité (moins de 30W) coulent avec moins de résistance et fournissent moins d'amortissement, tandis que des huiles plus épaisses fournissent un amortissement plus efficace. Utilisez seulement de l'huile d'amortisseur à pureté de 100% pour prolonger la vie des joints. Le véhicule est sorti d'usine avec de l'huile de 50W.

La garde au sol du Nitro Slash peut être réglée en ajoutant ou rebranchant des cales de précontrainte sur les ressorts. Remarquez que la garde au sol varie si vous changez les ressorts, ou la fixation des amortisseurs. Vous pouvez régler la garde au sol en changeant les cales de précontraintes des ressorts sur les amortisseurs.

ENTRETIEN ET STOCKAGE DE VOTRE NITRO SLASH

Votre NITRO SLASH nécessite une maintenance régulière pour rester au sommet de ses performances. Un entretien négligé permet à la poussière, dépôts et humidité de s'installer dans votre moteur, pouvant provoquer une panne moteur. Les procédures suivantes doivent être exécutées très sérieusement.

Après chaque heure d'utilisation :

- Nettoyez et huilez le filtre à air. La procédure se trouve page 19. **Nous ne soulignerons jamais assez combien il est important de nettoyer votre filtre à air à intervalles régulier.** La propreté et l'état du filtre conditionne la durée de vie de votre moteur. Ne manquez pas l'entretien de votre filtre à air.
- Nettoyez l'extérieur de votre moteur, de la poussière accumulée, de l'huile et de la crasse. Une accumulation de crasse ne permet plus un bon refroidissement du moteur.

Après chaque séance d'utilisation :

- Pratiquez un entretien sur le moteur. Cela comprend un nettoyage du moteur, afin d'enlever les dépôts humides et corrosifs. **Cela est très important pour la vie de votre moteur. Lisez les instructions pour la procédure après utilisation.**
- Inspectez le véhicule pour constater les dommages évidents, ou l'usure.
 1. Vérifiez les vis manquantes ou dévissées.
 2. Recherchez les pièces tordues, cassées.
 3. Surveillez les câblages électriques coupés ou débranchés.
 4. Surveillez les durites percées ou pincées.
 5. Surveillez les fuites de carburant.
- Inspectez le véhicule pour constater les dommages évidents, ou l'usure.

AUTRE ENTRETIEN PERIODIQUE

• **Patins de friction du slipper.** Les patins de friction du slipper s'usent dans le temps et nécessitent un remplacement. La durée de vie des patins dépend de la manière dont le slipper est réglé et de l'utilisation du NITRO SLASH. Si le slipper ne se règle pas ou que vous constatez une usure sur les côtés de la couronne, alors les patins doivent être remplacés.

• **Chemise/Piston :** La durée de vie de l'ensemble chemise/piston dépend fortement de la manière dont est utilisé le moteur, et de son entretien. L'ensemble chemise/piston doit être remplacé lorsque leur étanchéité n'est plus efficace (perte de compression). Les symptômes sont : un moteur difficile à démarrer lorsqu'il est chaud, qui cale lorsqu'il est chaud ou lorsque les gaz sont mis au ralenti rapidement. Changez l'axe de piston et le circlip lorsque vous changez l'ensemble chemise/piston.

• **La bielle :** Elle doit être remplacée lorsque la chemise et le piston sont changés ou après environ 12 litres de carburant selon la première de ces 2 éventualités. Changez aussi l'axe de piston et son clip en G lors du remplacement de la bielle. Comme les autres composants internes du moteur, la durée de vie de la bielle dépend de l'utilisation du moteur et de la qualité et de la fréquence d'entretien de votre moteur.

• **EZ Start :** Les éléments d'entraînement dans le moteur EZ Start doivent être inspectés après environ 12 litres de carburant. Si ces éléments apparaissent déformés, ils doivent être remplacés. Contrôlez les engrenages et leur usure. Les pignons usés doivent être remplacés. Mettre une légère couche de graisse au lithium sur les pignons.

PROCEDURE D'ENTRETIEN APRES UTILISATION

Vous devez effectuer une procédure d'entretien après utilisation sur votre moteur TRAXXAS lorsque le modèle va être stocké pour une durée supérieure à quelques heures. Préparer votre moteur pour le stockage sera récompensé par une durée de vie accrue, des démarrages facilités, et de meilleures performances. Lorsqu'un moteur nitro est arrêté, du carburant non brûlé reste dans le carter du moteur. Le méthanol est un produit hydrophile ce qui signifie qu'il absorbe l'humidité. Cette humidité peut engendrer de la rouille sur les parties métalliques (vilebrequin, roulements, axe de piston et arbre de démarrage) si le carburant n'est pas enlevé. Il existe des huiles AFTER RUN chez votre détaillant ou vous pouvez utiliser du WD40, produit d'entretien courant. Pour assurer une bonne protection interne contre la corrosion de votre moteur TRX 3.3, utilisez la procédure suivante :

Page 31

1. Lorsque cela est possible, arrêtez votre moteur en pinçant la durite. Cela permet à la plus grande partie du carburant d'être consommée par le moteur. Assurez-vous que les gaz soient au ralenti. Vous devez pincer la durite pendant plusieurs secondes avant que le moteur s'arrête.
2. Videz complètement le réservoir. Utilisez votre pipette pour aspirer le carburant. Ne mélangez pas le vieux carburant avec du carburant neuf. Si vous laissez du carburant dans votre réservoir, lors du transport de votre modèle, vous pourriez introduire du carburant dans votre moteur.
3. Avec le réservoir vide, et les gaz au ralenti, essayez de démarrer votre moteur. Votre moteur tournera quelques secondes en consommant le carburant restant dans le carter et les durites.
4. Une fois que le moteur est arrêté, nettoyez l'extérieur avec un compresseur et du nettoyant moteur. Une fois le moteur propre et sec, débranchez le fil de la bougie, démontez la bougie et le filtre à air.
5. Ouvrir le carburateur plein gaz et injectez une giclée de WD40 dans le carburateur et dans l'orifice de la bougie (ATTENTION : Portez des lunettes de sécurité pour éviter d'avoir du produit dans les yeux). Si vous utilisez une huile AFTER RUN, suivez les instructions du fabricant.
6. Placez un bouchon en papier ménager dans l'orifice du carburateur et de la bougie pour récupérer le WD40 ou l'huile qui pourrait sortir par les orifices.
7. Connectez votre EZ Start au modèle et faites tourner le moteur pendant 10 secondes.
8. Enlevez les bouchons en papier et recommencez les étapes 5 à 7 encore 2 fois.
9. Nettoyez et huilez le filtre à air pour qu'il soit prêt pour la prochaine fois
10. Installez la bougie, le fil d'alimentation et remettez en place votre filtre à air.

MISE AU NEUTRE DES SERVOS

Que votre système de radiocommande ait été déposé pour réparation ou entretien, les servos doivent être centrés au neutre avant de réinstaller votre système. Si votre radiocommande est déjà installée dans votre modèle, démontez les palonniers des servos.

1. Branchez le servo de direction sur le canal 1 du récepteur et le servo des gaz sur le canal 2. Le fil noir de chaque prise de servo doit se trouver sur le bord extérieur du récepteur. Branchez le câble du porte pile sur le connecteur BATT du récepteur. Le fil rouge est positif et le fil noir est négatif.
2. Mettez des piles neuves dans l'émetteur et allumez-le.
3. Mettez le bouton trim de direction au centre (O). Mettez le bouton multifonction en fonction trim de gaz (voir page 41) pour centrer le trim des gaz.
4. Mettez des piles AA neuves dans le porte pile du récepteur et mettez l'interrupteur sur marche. Les servos vont automatiquement rejoindre la position neutre (centre).
5. Coupez l'alimentation de la réception puis l'émetteur. Les servos sont prêts à être installés. Attention à ne pas déplacer l'axe des servos en réinstallant les palonniers de servo.

Page 32**DIAGNOSTIQUE DES PANNES DE VOTRE NITRO SLASH**

Ce chapitre vous donne les questions basiques que vous devez vous poser en cas de panne de votre Nitro Ruslter. Ces questions sont dues aux erreurs des utilisateurs ou des réglages mineurs faciles à appliquer. Si vous ne trouvez pas de solutions, rapprochez-vous de votre détaillant spécialisé.

Votre radiocommande ne fonctionne pas correctement :

- Si le voyant de votre émetteur ne s'allume pas, vérifiez l'installation des batteries, et qu'elles soient neuves et chargées. Si le voyant clignote alors les batteries sont vides et doivent être remplacées (pour plus de détails, voir la page 10).
- Si le voyant de votre émetteur est allumé et que votre radio ne répond pas, vérifiez son installation et les batteries du récepteur. Assurez-vous qu'elles soient neuves ou bien chargées. Vérifiez que l'interrupteur soit bien sur ON. Enfin s'il n'y a toujours pas de réponse, vérifiez que la prise de la batterie est correctement branchées sur le récepteur (vous devez démonter le capot du récepteur). Assurez-vous que les fils ne soient pas pincés ou endommagés, et que la prise est bien connectée dans le récepteur (pour plus de détails, voir la page 10).

Portée faible :

- L'émetteur TQ 2,4GHz possède une antenne directionnelle. Pour une portée maximale, tenez votre antenne verticale et dirigée vers le modèle. En dirigeant votre antenne éloignée du modèle, vous réduisez la portée.
- Vérifiez que l'antenne de votre Nitro Rustler est en place et n'est pas coupée ou endommagée.
- Assurez-vous que les batteries sont neuves ou bien chargées.
- Si vous rencontrez toujours le problème, essayez dans un endroit différent. Il y a parfois des interférences de sources variables qui peuvent causer un dysfonctionnement de votre radio.

Le moteur ne tourne pas : (le démarreur n'entraîne pas le moteur) :

- Si aucune des LED du contrôleur s'allument, la batterie de votre EZ Start doit être déchargée ou mal connectée. Vérifiez et rechargez si nécessaire.
- Si la LED de bougie s'allume et celle du moteur ne s'allume pas, alors le EZ Start est en mode protection. Laissez refroidir le contrôleur au moins 3 minutes. Le circuit se réarme automatiquement.
- Vérifiez que les fils soient connectés sur le démarreur de votre Nitro Rustler. Le fil rouge doit être connecté sur le terminal positif indiqué par un point rouge à côté du terminal.
- Le moteur peut être noyé. Si une quantité trop importante de carburant s'accumule dans la chambre de combustion pendant le démarrage, le moteur se met en blocage hydraulique. Suivez la procédure P35 pour vider un moteur noyé.
- Essayez de tourner le volant moteur. Si vous ne pouvez pas tourner le moteur à la main, le moteur peut être noyé, il peut y avoir un problème d'embrayage, voire une casse interne. (Remarque : Il est normal pour le moteur d'être serré et difficile à tourner lorsque le piston atteint le sommet de la chemise).

Moteur extrêmement paresseux, difficile à démarrer, et qui ne tient pas le ralenti pendant le réservoir n°1 de rodage.

- Il est possible que les réglages d'usine du carburateur pour le rodage soient trop riches pour votre localisation géographique, les conditions atmosphériques, ou le type de carburant utilisé. Des valeurs extrêmes d'humidité, de température, de pression atmosphérique, d'altitude peuvent expliquer un nécessaire réglage du pointeau principal. Les symptômes décrits peuvent apparaître lorsque la densité de l'air est faible comme en région montagneuse et par températures extrêmement froides. Dans ces conditions appauvrissez le mélange légèrement d'un 1/8 de tour pour voir s'il y a une amélioration du démarrage et du ralenti. Appauvrissez le mélange jusqu'à ce que le moteur tourne et tienne le ralenti correctement et continuez votre rodage.
- Le contenu de différents carburants autres que le TRAXXAS TOP FUL en combinaison avec des conditions météorologiques extrêmes peut faire que les réglages d'usine du carburateur soient trop riches, et causer les symptômes décrits. De nouveau essayez d'appauvrir le mélange légèrement de 1/8 de tour pour voir s'il y a une amélioration au démarrage et au ralenti.

Le moteur tourne mais ne démarre pas :

- Si le moteur tourne mais ne démarre pas, assurez-vous que les 2 leds de moteur et bougie du contrôleur EZ Start s'allument lorsque vous appuyez sur le bouton. Si la led de bougie ne s'allume pas, assurez-vous que le fil bleu est bien connecté et en bon état. Si le fil est bon, changez la bougie. Il est normal que la bougie soit changée périodiquement.
- Assurez-vous que le carburant arrive bien au carburateur. Débranchez la durite au niveau du carburateur pour voir s'il y a du carburant à l'intérieur. S'il n'y en a pas, vous devez amorcer le moteur. Rebranchez la durite et consultez Page 25 les instructions pour amorcer le moteur.

Page 33

- Vérifiez les réglages du mélange. Il peut être nécessaire de changer les réglages si la température extérieure ou la pression barométrique ont changé de manière significative depuis que le moteur a tourné la dernière fois (voir les réglages Page 24). Dévisser le pointeau principal (sens antihoraire, enrichissement) d'1/4 de tour, mettre la gâchette des gaz à moitié et essayez de nouveau un démarrage du moteur. Une fois démarré, réglez le moteur pour obtenir les performances (voir Page 26).
- Le moteur peut être usé. Si l'ajustage entre la chemise et le piston est libre, la compression est réduite et le moteur devient difficile à démarrer lorsqu'il est chaud et aura tendance à coller lors d'un retour rapide au ralenti. La vie du moteur dépend de nombreux facteurs comme le type de carburant, l'entretien du filtre à air, les réglages du carburant et l'utilisation du moteur. Par exemple, si le moteur a absorbé de la poussière du ou manque d'entretien du filtre à air, ou qu'il a avalé de l'eau, les composants internes peuvent s'user de manière très rapide.
- La bougie peut avoir grillé. Si vous utilisez un EZ Start, vérifiez si le voyant de la bougie s'allume pendant le démarrage. Si non, changez la bougie. Si vous utilisez un glow starter, démontez la bougie et vérifiez la.

Performances moteur paresseuses

- Les performances du moteur dépendent essentiellement des réglages de mélange air/carburant et des conditions atmosphériques. Avant de soupçonner d'autres problèmes avec le moteur, enrichissez au pointeau principal de 1/4 de tour puis réglez le moteur pour obtenir les performances (voir Page 20).
- Changez la bougie par une nouvelle. Parfois une bougie peut suffire à démarrer le moteur, mais incapable de donner au moteur tout son potentiel de performance.
- Si le mélange air/carburant paraît être réglé correctement, assurez-vous que le carburant est neuf. Si le carburant est vieux ou est resté débouché durant une longue période, alors certains composants se sont évaporés. Essayez avec du carburant neuf.
- Assurez-vous qu'il n'y ait pas de pièces tordues dans la transmission qui pourraient causer des efforts trop importants au moteur.

Libérer le moteur noyé

Si votre moteur est annoncé durant trop longtemps durant un démarrage, il peut alors devenir noyé par le carburant. Lorsque le moteur est noyé, il ne tourne plus, dû à l'excès de carburant dans la chambre de combustion empêchant le déplacement du piston. Effectuez la procédure suivante pour libérer votre moteur.

- 1 – Enlevez le fil bleu de la bougie.
- 2 – Enlevez la bougie et son joint à l'aide de la clé à bougie fournie, une clé de 5/16 ou de 8mm convient aussi.
- 3 – Retournez le modèle, moteur vers le bas et connectez le boîtier EZ Start.
- 4 – Appuyez sur le bouton de l'EZ Start pendant quelques secondes pour vider le moteur du carburant en excès. Ne regardez pas dans le trou de la bougie pendant que le moteur tourne ou vous pourriez projeter du carburant sur votre figure.
- 5 – Retournez votre modèle et réinstallez la bougie et son joint.
- 6 – Connectez le fil bleu de la bougie.
- 7 – Connectez le boîtier EZ Start.
- 8 – N'amorcez pas le moteur, mettre les gaz à mi-gaz et appuyez sur le bouton de l'EZ Start. Votre moteur doit démarrer instantanément.

Piston coincé au point mort haut

Le point mort haut est la position la plus haute du piston, où la chemise conique est la plus étroite. Parfois un moteur peut rester coincé dans cette position. Cela est fréquent avec des moteurs neufs durant le rodage. Si un moteur est coincé au point mort haut, suivez la procédure pour le libérer.

- 1 – Enlevez la bougie et son joint à l'aide de la clé à bougie fournie et vérifiez que le piston est au plus haut de sa course.
- 2 – Utilisez un tournevis plat pour faire tourner le volant moteur. Placez la lame du tournevis dans une des fentes de la circonférence et appuyez pour faire tourner le volant en sens anti-horaire vu de l'avant. Le volant doit tourner et décoller le piston de la chemise.
- 3 – Insérez quelques gouttes d'huile (vaseline ou équivalent) par le trou de la bougie pour lubrifier le piston et la chemise. Vérifiez que le démarreur fait tourner le moteur sans remonter la bougie.
- 4 – Tournez le volant moteur pour placer le piston au point mort bas et remontez la bougie et son joint. Rebranchez le fil bleu.
- 5 – Il doit être possible maintenant de redémarrer le moteur avec l'EZ Start.