



E10

1/8-SCALE 4WD READY-TO-RUN BUGGY

Guide de mise en oeuvre



La marque déposée Spektrum est utilisée avec l'autorisation de Bachmann Industries, Inc.

LoSi, DSM et Nitrotane sont des marques déposées ou enregistrées d'Horizon Hobby, Inc. Nous n'assumons aucune responsabilité pour les erreurs.

*LoSi, une entreprise Horizon Hobby, Inc.
Avant de faire fonctionner ce véhicule, veuillez lire attentivement tous les documents papier joints.*

Remarque

Toutes les instructions, garanties et autres documents de garantie sont sujets à la seule discrétion de Horizon Hobby, Inc. Veuillez, pour une littérature produits bien à jour, faire un tour sur <http://www.horizonhobby.com> et cliquez sur l'onglet de support de ce produit.

Signification de certains termes spécifiques

Les termes suivants servent, dans toute la documentation des produits, à désigner différents niveaux de blessures potentielles lors de l'utilisation de ce produit :

REMARQUE:

Procédures, qui si elles ne sont pas suivies correctement, créent une probabilité potentielle de dégâts matériels physiques ET un risque faible ou inexistant de blessures.

ATTENTION ::

Procédures, qui si elles ne sont pas suivies correctement, créent une probabilité potentielle de dégâts matériels physiques ET un risque de blessures graves.

AVERTISSEMENT:

Procédures qui, si elles ne sont pas suivies correctement, créent un risque de dégâts matériels physiques, de dégâts collatéraux et un risque de blessures graves OU créent un risque élevé de blessures superficielles.



AVERTISSEMENT: Lisez la TOTALITE du manuel d'utilisation afin de vous familiariser avec les caractéristiques du produit avant de le faire fonctionner. Une utilisation incorrecte du produit peut avoir comme résultat un endommagement du produit lui-même, celui de propriétés personnelles voire entraîner des blessures graves.

Ceci est un produit de loisirs perfectionné et NON PAS un jouet. Il doit être manipulé avec prudence et bon sens et requiert quelques aptitudes de base à la mécanique. L'incapacité à manipuler ce produit de manière sûre et responsable peut provoquer des blessures ou des dommages au produit ou à d'autres biens. Ce produit n'est pas destiné à être utilisé par des enfants sans la surveillance directe d'un adulte. Ne pas essayer de démonter le produit, de l'utiliser avec des composants incompatibles ou d'en améliorer les performances sans l'approbation de Horizon Hobby, Inc. Ce manuel comporte des instructions de sécurité, de mise en oeuvre et d'entretien. Il est capital de lire et de respecter toutes les instructions et avertissements du manuel avant l'assemblage, le réglage ou l'utilisation afin de le manipuler correctement et d'éviter les dommages ou les blessures graves.

Introduction

Merci d'avoir acheté le 810. Il s'agit d'un modèle RC très performant doté d'un système radio perfectionné et d'un moteur fonctionnant au carburant nitro. Il requiert un minimum d'expérience en mécanique et la surveillance directe d'un adulte. Ce guide vous donne les instructions de base et vous propose les illustrations nécessaires à la mise en oeuvre et à l'entretien de votre 810. Nous vous prions de prendre le temps de lire ce guide de A à Z pour vous imprégner des instructions avant de faire fonctionner votre modèle pour la première fois. Pour épauler le service d'information que constitue ce guide de mise en oeuvre, notre Centre de Support - Réponses est accessible via www.losi.com; vous y trouverez des trucs et astuces d'amélioration des performances et des réponses en cas de problèmes. **Votre distributeur d'articles de modélisme ne peut pas, quelles que soient les circonstances, accepter un modèle pour renvoi ou échange une fois que celui-ci aura été utilisé.** Nous avons la certitude que vous serez satisfait par ce véhicule aux performances de très haut niveau et à la durabilité et à la résistance exceptionnelles.

Bien que nous comprenions que vous soyez impatient de préparer votre 810 pour lui permettre d'affronter la route, vous ne pouvez que tirer un bénéfice à long terme de lire ce guide dans sa totalité. Vous trouverez, dans les pages qui suivent, toutes les informations dont vous aurez besoin pour régler votre nouveau 810 et lui permettre d'exprimer tout le potentiel qu'il recèle.

Que vous soyez un amateur de RC expérimenté ou que vous découvriez les véhicules RC, peu importe, la lecture de toutes les informations que contient ce guide ne pourra que vous être bénéfique.

Tout le personnel de Losi voudrait, une fois encore, vous remercier d'avoir opté pour le 810. Notre but est de vous aider à avoir un maximum de plaisir lors de la mise en oeuvre de nos produits.

Enregistrez votre produit Losi en ligne

Enregistrez votre 810 maintenant et soyez le premier à en savoir plus à propos des dernières pièces optionnelles, des mises à jour du produit et bien d'autres choses encore. Connectez-vous sur www.LOSI.com et suivez le lien d'enregistrement du produit pour rester en contact.

Attention :

Âge recommandé : 14 ans minimum. Ceci n'est pas un jouet.

Ce véhicule est capable d'atteindre une vitesse extrêmement élevée et la mise en oeuvre du 810 requiert attention, précaution et soin.

Il est important, lorsque vous conduisez le 810, de prendre toutes les mesures requises afin d'éviter que le véhicule ne puisse heurter une personne. Un tel choc avec le 810 pourrait entraîner des blessures graves pour une personne ou des dégâts matériels. Il faut donc, avant de mettre votre 810 en oeuvre lire les avertissements de sécurité donnés ci-après et les suivre à la lettre, et prendre les précautions qui s'imposent.



Support Losi/Horizon

Si vous deviez avoir quelque question que ce soit en ce qui concerne le réglage et la mise en oeuvre de votre véhicule RC 810, veuillez SVP contacter le Support Client de Horizon. Vous trouverez les détails de contact dans la section Garantie de ce guide.

Pour se préparer

Lisez soigneusement tout la lecture accompagnant le produit, prenez à coeur les recommandations de précaution et respectez les instructions pour éviter d'endommager votre véhicule RC tout neuf. Si vous décidez de ne pas respecter ces étapes ou instructions, cela pourra être considéré comme de la négligence.

Si, après avoir passé en revue ce guide et avant d'utiliser votre 810, vous êtes persuadé que ce véhicule RC n'est pas ce que vous souhaitiez, NE poursuivez PAS et N'utilisez PAS le 810. Une fois que le 810 aura été utilisé, votre magasin local d'articles de loisir ne sera plus en état de procéder à un renvoi ou de l'accepter pour un échange.

Précautions liées à la sécurité

CE PRODUIT N'EST PAS UN JOUET ! Le 810 est un modèle hautes performances perfectionné, contrôlé par signaux radio, qui doit être manipulé avec précaution et bon sens. L'incapacité à manipuler ce modèle de manière sûre et responsable peut provoquer des blessures de personnes ou des dommages matériels. Il est de votre responsabilité de veiller à ce que ces instructions et avertissements soient suivis et que les précautions soient respectées.

Losi et Horizon Hobby ne sauraient être tenus pour responsables de toute perte ou dommage, direct, indirect, spécial, accidentel ou consécutif, lié à l'utilisation, à bon ou mauvais escient, de ce produit ou de tout produit nécessaire à son fonctionnement.

*Quoi qu'il en soit, il ne s'agit que d'un modèle – ne vous attendez donc pas à le voir réaliser des manoeuvres acrobatiques irréalistes.

Avertissements :

Le moteur du 810 fonctionne à l'aide d'un carburant spécial contenant des liquides inflammables; il faut donc faire particulièrement attention comme il est souligné ci-après.

- Le carburant pour modèle réduits présente des dangers en cas de manipulation imprudente. Respectez toutes les instructions et prenez toutes les précautions mentionnées sur le bidon de carburant. NE JAMAIS boire de carburant - en cas d'ingestion ou si des éclaboussures de carburant ont pénétré dans les yeux, appeler un docteur immédiatement.
- Tenez le carburant et tous les produits chimiques hors de portée des enfants.
- Toujours bien fermer le bidon de carburant et ne jamais l'utiliser à proximité d'un feu ouvert ou d'une personne en train de fumer.
- L'échappement produit des émanations de monoxyde de carbone toxiques. N'utiliser votre modèle que dans une zone parfaitement ventilée et ne l'utilisez jamais dans un endroit clos.
- Le haut du moteur et le tuyau d'échappement peuvent atteindre des températures extrêmement élevées en cours de fonctionnement et les garder un certain temps après utilisation. Faites bien attention à ne pas toucher ces parties du véhicule, en particulier lors du ravitaillement en carburant.
- Le moteur peut être bruyant en particulier lorsqu'on le fait tourner dans une zone confinée. Si vous trouvez que le niveau de bruit vous incommode, n'hésitez pas à utiliser des bouchons de protection auditive.
- Ce modèle est contrôlé par un signal radio, qui peut être soumis à des interférences provenant de sources hors de votre contrôle. Ces interférences peuvent provoquer une perte temporaire de contrôle. Il est donc conseillé de garder une bonne marge de sécurité tout autour de votre modèle, afin d'éviter les collisions.
- Faites toujours fonctionner votre modèle dans une zone dégagée, à l'écart de voitures ou de personnes. La vitesse dont est capable ce modèle pourrait entraîner blessures ou dommages matériels.
- Ne faites jamais fonctionner votre 810 lorsque les batteries de l'émetteur ou du récepteur sont faibles - en particulier les piles sèches AA sachant qu'elles limitent la commande et la puissance.
- Une utilisation répétée ou prolongée des freins pour de freinages brusques prolongés entraîne leur échauffement au point de les voir, finalement, refuser de fonctionner. Donnez-vous toujours suffisamment d'espace pour pouvoir arrêter.
- Il vous faut autant d'espace pour vous arrêter qu'il vous en faut pour prendre votre vitesse. Utilisez toujours votre modèle dans une zone suffisamment large vous laissant assez d'espace pour freiner.

Accus et charge :

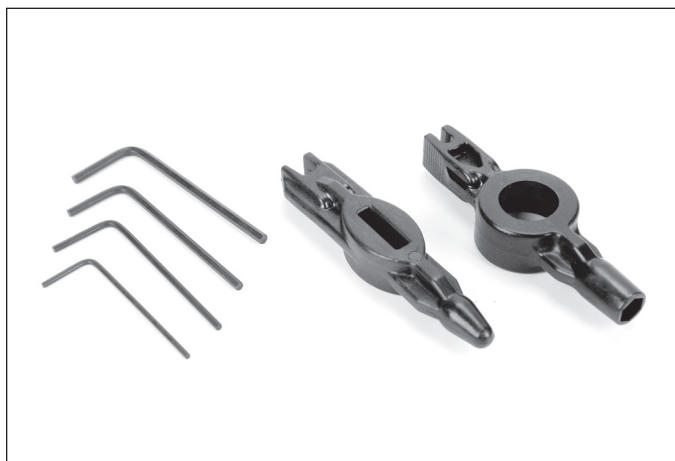
Le 810 utilise des accus rechargeables tels que des NiMH ou de LiPo. Ces accus connaissent des exigences spécifiques si on tient à ce qu'ils conservent leurs performances et qu'ils durent le plus longtemps possible. Lisez toutes les instructions et prenez toutes les précautions mentionnées sur la documentation des accus que vous envisagez d'utiliser avec le 810.

- Lisez toutes les instructions que donne le fabricant des accus.
- Ne permet pas des mineurs charger cette pile.
- Vérifiez à chaque fois pour vous assurer que la polarité de l'accu est correcte.
- En cours de charge, ne jamais laisser les accus sans surveillance.
- Ne jamais recharger un accu alors qu'il se trouve dans le 810.
- Ne pas charger un accu qui semble être endommagé même si ce n'est que légèrement.
- Si vous découvrez des extrémités de câbles "nues" ne chargez pas la batterie ou ne l'utilisez pas jusqu'à ce que vous les ayez dotées de gaine thermorétractable ou que vous ayez remplacé l'ensemble du câble.

Si vous rechargez des accus NiMH, choisissez un chargeur répondant à vos exigences. Les chargeurs sont classés en deux catégories, en fonction de leur source d'alimentation : Les chargeurs alimentés par une prise secteur de 110-240 V et ceux nécessitant une alimentation de 12 V. Lors de chaque utilisation, suivez les instructions données par le fabricant du chargeur et prenez les précautions qu'il recommande.

Equipement fourni et nécessaire

Outils fournis :



Jeu de quatre (4) clés hex en « L »

0,050 pouce, 1/16ème pouce, 5/64ème pouce et 3/32ème pouce

Clé de bas d'amortisseur

Clé de tendeur/de haut d'amortisseur

Clé de roue (non représenté)

Outils pouvant être pratiques



Outre les outils fournis avec le 810, vous pourriez trouver les accessoires suivant à la fois utiles et, dans certains cas, indispensables.

- Petits tournevis à tête plate et à tête Phillips
- Pince à bec longue
- Clés (Allen) hex de qualité de 0,050 pouce, 1/16ème de pouce, 5/64ème de pouce, 3/32ème de pouce, 1,5 mm et 2,5 mm

Accessoires recommandés

Carburant – De préférence Nitrotane 20% Sport (LOSF0020). A noter : Avec ce carburant la garantie du moteur reste valable.

Bouteille de carburant – Il est suggéré d'opter pour la bouteille de carburant Losi 500 cc (LOSI5201).

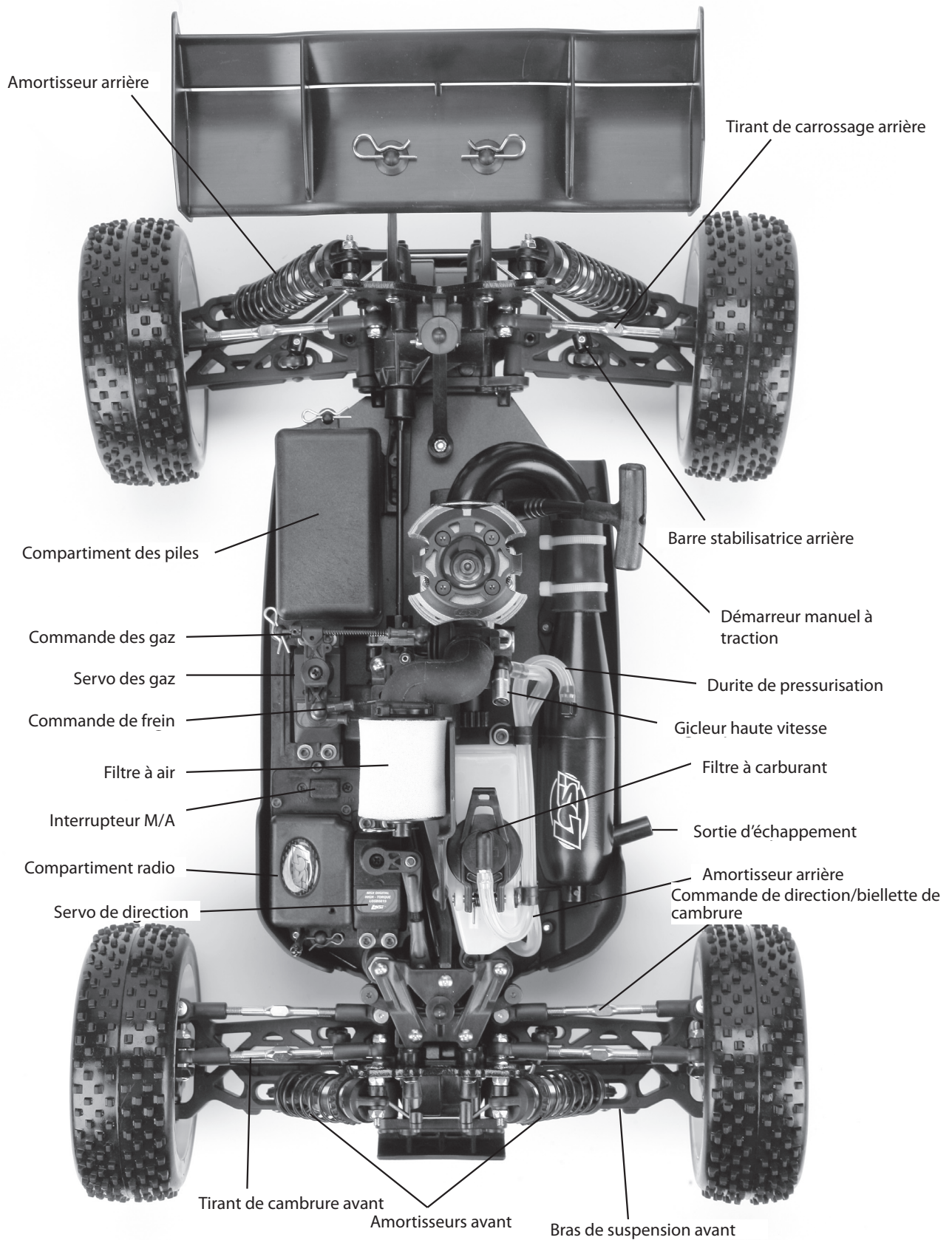
Démarrreur d'incandescence (LOSB5221)

Pack d'accus pour récepteur rechargeable (LOSB9951)

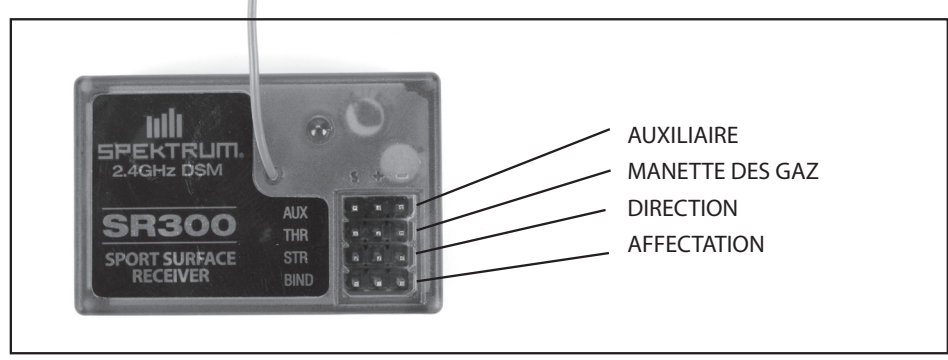
Tournevis à tête plate avec jauge de température infrarouge (LOSA99171)



Vue d'ensemble du Losi 810



Système radio du 810



Servo de direction



Récepteur



Prise d'affectation



A propos de la radio

La radio DSM Losi® installée à bord du 810 est un système de pointe faisant appel à la technologie la plus récente qui permet de se passer de quartz. Ce système comporte toutes les fonctions que vous pourriez trouver utiles. Veuillez prendre le temps de lire attentivement les instructions de la mise en oeuvre de la radio pour savoir de quoi il retourne et comment en utiliser les fonctions. Le récapitulatif qui suit est un guide succinct décrivant les ensembles et les fonctions auxquelles il est couramment fait appel.



1. Volant – Commande la direction du véhicule (gauche/droite).
2. Gâchette des gaz – Commande la vitesse et le freinage (tirer vers l'arrière pour les gaz et pousser vers l'avant pour les freins).
3. Trim des gaz (TH.TRIM) – Vous permet de régler le ralenti/le freinage du véhicule.
4. Trim de direction (ST.TRIM) – Sert à régler la direction « mains en l'air » du véhicule.
5. Antenne de l'émetteur – Transmet le signal au récepteur se trouvant dans le véhicule.
6. Interrupteurs d'inversion de servo – Inverse la direction de fonctionnement des servos.
7. Voyants (DEL) de puissance et de signal – Rouge (à gauche) donne la puissance de signal. Vert (à droite) signale la tension de la batterie.
8. Interrupteur M/A – Met votre émetteur en marche (ON) ou le coupe (OFF).
9. Taux de direction (ST.D/R) – Sert à régler l'importance de l'angle de rotation des roues lors d'une rotation du volant vers la droite ou la gauche.
10. Potentiomètre de réglage des points de fin de course – Vous permet de régler le mouvement maximal des servos.
11. Cache du dessous – Amovible pour la mise en place des piles/accus AA.
12. DEL d'affectation – Clignote en cours d'affectation – Reste allumée fixe une fois l'affectation terminée. (De l'autre côté)

Fonctionnement de la radio

Il est important que vous vous familiarisiez avec le système radio sachant qu'il est votre lien direct avec le modèle.

- Ne faites jamais rouler votre modèle avec des batteries de récepteur ou d'émetteur faibles.
- Toujours déployer l'antenne pour la mettre dans sa position verticale avant de faire rouler votre modèle.
- Ne pas laisser le système (non utilisé) en fonction car les batteries seront rapidement épuisées.
- Toujours allumer (ON) l'émetteur avant d'allumer le modèle.
- Une fois que vous cessez de rouler, toujours couper (OFF) le modèle d'abord avant de couper l'émetteur.
- Pour un fonctionnement optimal, il est requis de régler les « trims », à chaque fois que cela est nécessaire, tant de direction que des gaz, comme indiqué ci-après.

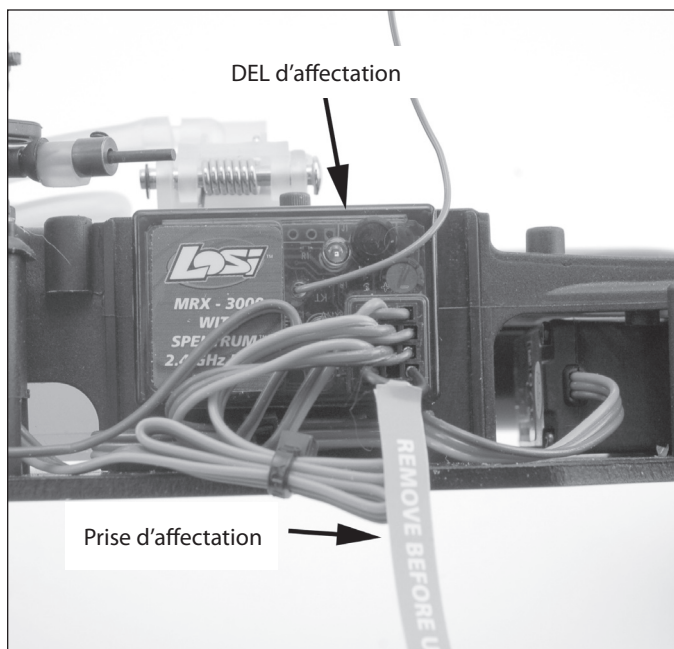
Trim de direction (Steering Trim): Le modèle devrait aller tout droit sans que vous n'ayez à agir sur le volant. Si ce n'est pas le cas, agissez brièvement sur la commande de trim qui se trouve juste au-dessus et à droite du volant dans la direction requise pour que le modèle aille tout droit. Chaque petite action sur le bouton de trim sera accompagnée d'un signal audible indiquant qu'il y a un changement. Il se peut qu'il faille plusieurs petites actions avant d'avoir le bon réglage de trim.

Trim des gaz (Thottle Trim): Lorsque la gâchette des gaz se trouve au neutre, le modèle devrait tourner au ralenti sans que les roues ne tournent. Si ce n'est pas le cas, agissez brièvement sur la commande de trim qui se trouve juste au-dessus et à gauche du volant pour repositionner le servo des gaz et fermer le carburateur et serrer les freins un peu plus. Notez que le fait de pousser la gâchette vers l'avant entraînera un freinage additionnel.

Affectation du système radio

Etapas pour une réaffectation

1. Vérifiez que l'émetteur (la radio) et le véhicule sont tous deux éteints.
2. Insérez la prise d'affectation fournie (qui ressemble à une prise de récepteur standard surmontée d'une boucle) dans l'emplacement du récepteur repéré par la mention « BIND » (affectation). Récepteur vu du dessus, cet emplacement se trouverait sous la DEL et serait éloigné au maximum de celle-ci ou le plus près du coin du récepteur. A noter : Il n'est pas nécessaire de retirer quelque autre prise que ce soit pour réaliser une réaffectation.
3. La prise d'affectation étant enfichée, allumez le véhicule. Remarquez la DEL orange qui clignote sur le récepteur.
4. Vous pouvez maintenant allumer l'émetteur. Une DEL orange similaire doit clignoter à l'arrière de l'émetteur, DEL protégée par un couvercle translucide.
5. Les DEL oranges du récepteur et de l'émetteur s'arrêtent de clignoter et restent allumées fixes, indiquant que l'affectation a eu lieu.
6. Éteignez le véhicule et l'émetteur, puis débranchez la prise d'affectation du récepteur. Si vous ne la débranchez pas, l'émetteur tente de rétablir une affectation à chaque fois que vous allumez le véhicule et l'émetteur.
7. Allumez maintenant le véhicule et l'émetteur. Si l'émetteur ne commande pas le véhicule, reprenez les étapes 1 à 6. Si cela ne devait pas résoudre le problème, veuillez appeler Horizon Service/Réparation pour obtenir de l'aide.
8. Le processus d'affectation est terminé. La radiocommande de votre véhicule est désormais prête à l'utilisation.



Utiliser le réglage de FC (Fin de Course)

La fonction de réglage de FC (Fin de Course, EPA pour Endpoint Adjustment en anglais) de la radio DSM Losi vous permet de régler l'importance de la course du servo lors d'une action sur le volant ou sur la gâchette des gaz (dans les deux sens). Ceci est particulièrement utile pour éviter que les servos ne bloquent en fonctionnement normal.

Direction : Commencez par régler le trim de direction pour que le véhicule aille en ligne droite sans que vous n'ayez à agir sur le volant. Soulevez l'avant du véhicule pour qu'il ne touche plus le sol et tournez le volant vers la droite. Utilisez le petit tournevis inclus pour régler le potentiomètre désigné « right » dans les deux sens en vous arrêtant lorsque les roues arrivent en butée vers la droite. Reprenez cette procédure pour un virage à la gauche en réglant le potentiomètre désigné « left »

Throttle (Gaz) : Commencez par régler votre trim des gaz/de freins. Le moteur à l'arrêt, enlevez l'épurateur (filtre à air). Appuyez sur la gâchette des gaz à fond vers l'arrière et notez la position du papillon du carburateur. Jouez, dans les deux sens, sur le potentiomètre repéré « throttle » jusqu'à ce que le papillon soit juste totalement ouvert (aller au-delà ne ferait que diminuer les performances).

Freins (Brake) : Relâchez la gâchette et poussez-la vers l'avant. Faites tourner le potentiomètre repéré « brake » dans le sens antihoraire (en partant du « + ») jusqu'en butée. Ensuite, faites-le tourner dans le sens horaire (vers le « + ») jusqu'à ce qu'il soit en butée. Vous disposez alors du freinage maximum par la gâchette.



Rodage et réglage du moteur

Le nouveau moteur Losi 3.4 de votre 810 a été usiné aux tolérances les plus strictes et ne requiert pas de rodage prolongé. Il est toujours bon de ne pas rouler à fond pendant les premiers réservoirs de carburant afin de permettre aux engrenages et aux parties mobiles de bien s'adapter les uns aux autres. Vous ne manquerez pas de noter qu'après la première heure de fonctionnement, le moteur aura pris de la puissance. Il est fortement recommandé d'utiliser du carburant Nitrotane 20% Sport sachant que le carburateur a été réglé en usine pour ce carburant et que d'autres carburants pourraient nécessiter un réglage immédiat au niveau des gicleurs. **NE JAMAIS** utiliser du carburant pour modèle réduit d'avion car cela pourrait endommager le moteur et rendre la garantie caduque. Si vous changez de carburant ou que vous roulez dans des environnements extrêmement différents (chaud/froid, haute/basse altitude, etc.) il est probable qu'il vous faille régler le gicleur de haute vitesse pour éviter une surchauffe et conserver des performances correctes.

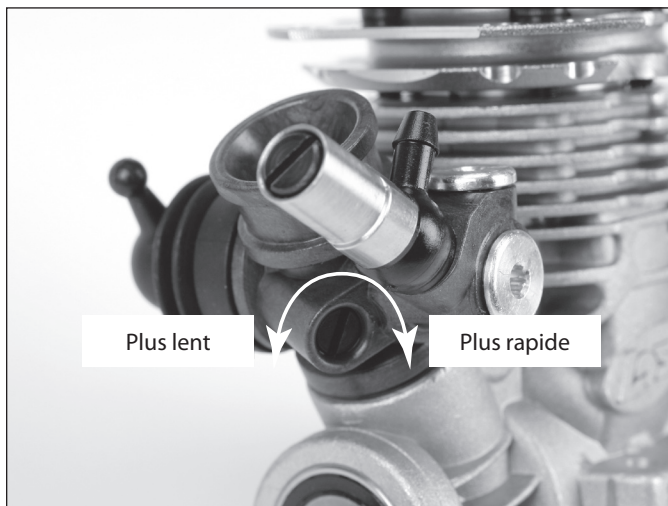
Réglage d'un moteur nitro

Le réglage du carburateur est l'une des facettes les plus critiques de la mise en oeuvre d'un véhicule RC à moteur nitro. On dit d'un mélange air/carburant qu'il est « riche » lorsqu'il y a trop de carburant et qu'il est « pauvre » lorsqu'il n'y a pas suffisamment de carburant pour la quantité d'air aspirée dans le moteur. La quantité de carburant entrant dans le moteur est ajustée par le biais des gicleurs haute et basse vitesse. Le gicleur basse vitesse se trouve sur le devant du papillon mobile. Le gicleur haute vitesse pointe vers le haut sur l'arrière du carburateur. Les deux gicleurs comportent une tête ajourée servant de référence et un réceptacle pour recevoir un tournevis à tête plate lors des réglages. On augmente la richesse du mélange en tournant la vis du gicleur dans le sens antihoraire et on la diminue en la tournant dans le sens horaire. Un mélange trop « riche » se traduit par des accélérations molles et des performances médiocres, le tout accompagné par une épaisse fumée en sortie d'échappement. Un mélange « pauvre » entraîne une hésitation du moteur avant qu'il n'accélère ou, dans certains cas, une perte de puissance momentanée après l'accélération initiale. Un mélange pauvre se traduit aussi par une température du moteur plus élevée que souhaitable et un manque de lubrification des éléments internes du moteur entraînant une usure prématurée et des dommages. Il est toujours recommandé de régler **le moteur sur la limite riche** et **jamais sur la limite pauvre** pour éviter toute surchauffe et tout risque de dommage.

Réglages de démarrage de base au départ usine

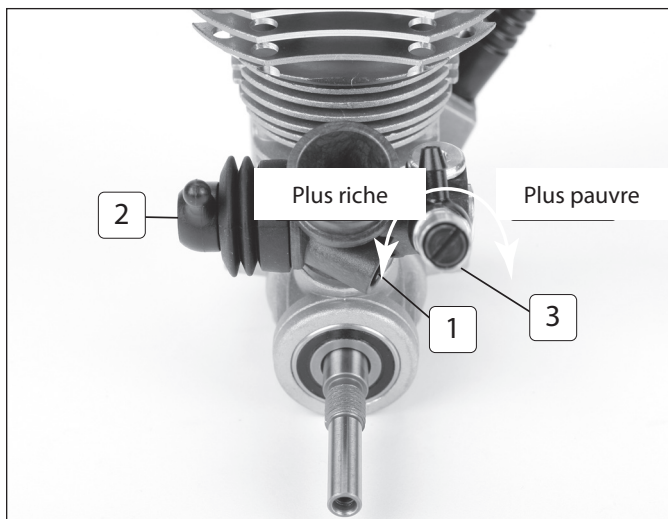
Gicleur Haute vitesse – 2 tours¹/₂ depuis le bas

Gicleur Basse vitesse – 2 tours¹/₂ depuis le bas

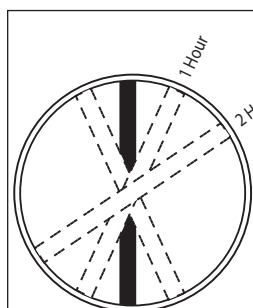
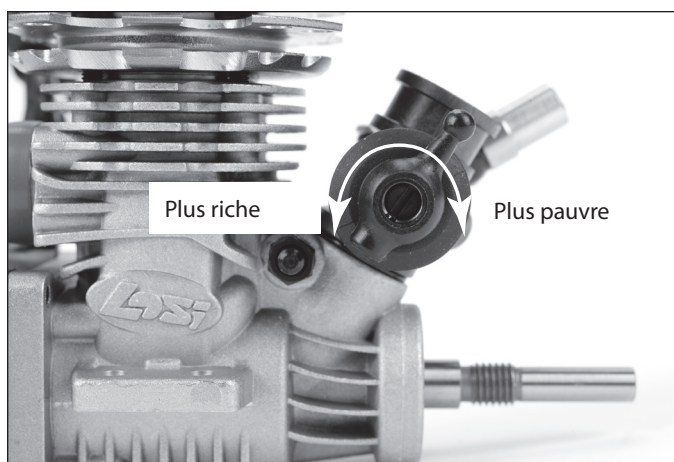


Réglage fin du moteur

Une fois le moteur rodé, vous pouvez en effectuer un réglage fin pour des performances optimales. Il est important, lors de ce réglage fin, de faire bien attention à éviter une surchauffe qui pourrait se traduire par des dommages graves et une usure prématurée. Il faudra, pour tous les réglages de carburateur, travailler par incréments de « une heure » (1/12ème de tour complet).



- 1 = Vis de ralenti à l'arrêt
- 2 = Gicleur Basse vitesse
- 3 = Gicleur Haute vitesse



Réglages du carburateur :

Effectuez tous les réglages du carburateur par pas de une heure. Imaginez-vous que la fente de la vis du gicleur soit l'aiguille des heures d'une montre. Réglez comme si vous vouliez faire passer l'aiguille des heures d'une heure à la suivante ou à la précédente.

Réglage Basse vitesse

Le réglage basse vitesse influe sur les performances au ralenti et légèrement au-delà du ralenti. Le réglage optimal permet au moteur de tourner au ralenti pendant au moins 8 à 10 secondes. Le modèle devrait ensuite accélérer avec un rien de mollesse et une quantité visible de fumée. La meilleure façon de le vérifier est de s'assurer que le moteur a trouvé sa température de fonctionnement et de faire tourner le moteur au ralenti pendant 8 à 10 secondes. Si le mélange basse vitesse est mal réglé au point que le moteur ne tourne pas aussi longtemps, jouez sur la vis de ralenti à l'arrêt dans le sens horaire pour augmenter le régime de ralenti. Le moteur tournant au ralenti, pincez et maintenez pincée la conduite d'arrivée de carburant allant au carburateur et écoutez attentivement le régime moteur (vitesse). Si le gicleur basse vitesse est réglé correctement, le régime du moteur augmentera à peine, le moteur s'arrêtant ensuite. Si le moteur prend quelques centaines de tours supplémentaires avant de s'arrêter, le gicleur de basse vitesse est réglé trop riche. Réduisez la richesse du mélange en tournant la vis du gicleur d'une heure dans le sens horaire et refaites les essais. Si le régime du moteur n'augmente pas et que le moteur s'arrête sans plus, le gicleur est réglé trop pauvre; il faut donc augmenter la richesse en tournant la vis du gicleur d'une heure dans le sens antihoraire et refaites les essais. Après que vous ayez optimisé le réglage basse vitesse, il y a de fortes chances que le ralenti du moteur soit plus élevé. Il vous faudra régler la vis de ralenti à l'arrêt en la tournant dans le sens antihoraire pour faire diminuer le régime de ralenti du moteur. Le moteur devrait accélérer à un rythme constant sans la moindre hésitation.

Réglage Haute vitesse

Après l'accélération initiale, le moteur devrait tirer à puissance constante tout en conservant le hurlement typique d'un deux temps et produire une traînée de fumée visible. Si le moteur peine et qu'il est mollesse avec une forte production de fumée, le mélange est trop riche et il faudra en diminuer la richesse en faisant tourner la vis du gicleur haute vitesse dans le sens horaire par incréments de une heure jusqu'à ce qu'il tourne doucement. Si le moteur ne fume pas et qu'il se met à perdre du régime après l'accélération, le mélange est trop pauvre et il faudra l'enrichir en faisant tourner la vis du gicleur dans le sens antihoraire. Ne vous laissez pas induire en erreur par le bruit du moteur et les performances réelles. Un mélange plus pauvre se traduira par une note sonore de l'échappement plus haute ce qui ne signifie pas nécessairement de meilleures performances, sachant que le moteur est aux limites de la surchauffe et qu'il court des risques de dommages. Idéalement, vous devriez faire en sorte que le moteur tourne sur la limite légèrement riche de l'optimum. Ceci vous donnera la meilleure combinaison de vitesse et de durée de vie du moteur. **REMARQUE:** Le moteur fonctionne à un mélange trop pauvre s'il accélère rapidement avec un hurlement très aigu pour sembler peiner ensuite, crache moins de fumée ou perd de la vitesse. Ceci peut être dû au terrain, aux conditions atmosphériques ou à des changements d'altitude très importants. Pour éviter des dommages définitifs au moteur **augmentez immédiatement** la richesse du mélange en faisant tourner la vis du gicleur haute vitesse dans le sens antihoraire d'au moins deux heures et soyez prêt à devoir effectuer d'autres réglages avant de continuer à rouler. **A noter:** La température de fonctionnement normale s'affichant sur l'écran de votre radio devrait se situer dans une plage comprise entre 190 et 220 ° F (88 et 105 ° C).

A propos des bougies

La bougie (à incandescence) est similaire au système d'allumage de votre voiture. L'élément bobiné au centre de la bougie devient incandescent lorsqu'il est relié à une batterie de 1,5 volt (se trouvant dans l'allumeur (démarreur d'incandescence)). C'est cet élément qui allume le mélange carburant/air lors de la compression dans le cylindre. Une fois que le moteur est lancé, la chaleur produite par la combustion du carburant maintient cet élément à la température requise. Les raisons les plus fréquentes d'un non démarrage du moteur sont une batterie de 1,5 volt faible, une bougie noyée par du carburant ou la destruction par combustion de l'élément. Utilisez une bougie de réserve pour vérifier l'allumeur. Si l'allumeur amène l'élément à incandescence, démontez la bougie du moteur et vérifiez en utilisant la même méthode. Une bougie humide de carburant indique l'arrivée d'un excédent de carburant dans le moteur. Pour éliminer ce problème, mettez un chiffon sur la culasse et faites tourner le moteur pendant quelques secondes en actionnant le démarreur manuel. Remontez la bougie, en vous assurant de l'avoir dotée auparavant de sa rondelle de laiton. Le moteur devrait alors démarrer.

Contrôle de la température



La température de fonctionnement idéale d'un moteur varie en fonction de la température de l'air, mais, en général, elle devrait se situer dans une plage comprise entre 190 et 230 °F (88 à 110 °C). Comme le 810 est doté d'une protection de culasse il vous faudra utiliser votre ouïe ou, mieux encore, une téléjauge de température telle que la Losi Temp-Tuner™ (LOSA99171), instrument qui comporte un capteur/jauge de température infrarouge intégré et un tournevis pratique pour le réglage du carburateur. Si le moteur chauffe trop, faites tourner la vis du gicleur haute vitesse dans le sens antihoraire de deux heures au moins. Si le moteur tourne à un mélange riche (température inférieure à 190 °F (88 °C), faites tourner la vis du gicleur haute vitesse dans le sens horaire par pas d'une heure à chaque fois jusqu'à ce qu'il se trouve dans la plage de température normale.

Pilotage du 810

Toujours prendre les précautions suivantes lors du pilotage de votre 810.

L'électronique dont est doté ce modèle n'est pas étanche; il vous faudra donc toujours éviter de passer dans des flaques d'eau, de l'herbe humide, de la boue ou de la neige.

Ne pilotez pas le 810 au crépuscule ou dans le noir si la visibilité est réduite.

Ne tentez pas de piloter ce modèle si vous devez en perdre la vue un certain moment.

Ne faites pas rouler ce modèle à proximité immédiate d'une foule.

Vérifiez, avant chaque utilisation, que la radio fonctionne correctement et que la batterie est en bonne condition.

Vérifiez que les pneus sont collés solidement aux jantes.

Avant utilisation, mais aussi après, vérifiez soigneusement le modèle pour vous assurer qu'aucun écrou, boulon ou vis n'est devenu lâche.

Assurez-vous d'utiliser des pneus tout-terrain adéquats lorsque vous faites du tout-terrain.

N'utilisez jamais le modèle avec de vieilles batteries ou des piles déchargées – surtout en ce qui concerne les piles sèches montées dans le modèle.

Si le modèle se trouve coincé n'essayez pas de le dégager en appuyant sur la gâchette des gaz sachant que cela pourrait endommager le moteur ou l'embrayage.

Laissez-vous suffisamment d'espace pour arrêter le modèle. Il vous faut autant d'espace pour vous arrêter qu'il vous en faut pour prendre votre vitesse.

Évitez une utilisation répétée ou prolongée des freins pour de forts freinages car cela entraîne leur échauffement au point de les voir, finalement, refuser de fonctionner.

Entretien

Outre les besoins d'entretien mentionnés dans ce guide, vous devriez essayer de bien entretenir votre 810 pour lui garder ses performances et éviter l'usure. La pénétration de saletés dans les parties en mouvement peut avoir une influence néfaste importante sur les performances du modèle. Utilisez de l'air comprimé, un pinceau doux ou une brosse à dent souple pour éliminer les saletés et la poussière. Évitez d'utiliser des solvants, si possible, sachant que cela peut entraîner les saletés dans les engrenages et dans des zones inaccessibles sans démontage et augmenter ainsi l'usure. Nous vous suggérons de respecter les directives de base ci-après.

- Enlevez le maximum de saletés et poussière qu'il est possible d'enlever comme décrit ci-dessus.
- Ne laissez pas de carburant dans le réservoir que pendant quelques heures au maximum.
- Lorsque vous avez terminé vos sorties de la journée ou que vous prévoyez de ne pas utiliser le modèle pendant plusieurs jours, laissez tourner le moteur jusqu'à ce qu'il s'arrête par épuisement du carburant. Enlevez le filtre à air et injectez un rien de lubrifiant anti-humidité, ou un peu d'huile d'entretien

après fonctionnement de bonne qualité dans le carburateur et faites tourner le moteur pendant quelques secondes.

- Si nécessaire, nettoyez et remettez un rien d'huile sur le filtre à air avant de le remonter sur le modèle.
- Inspectez le châssis pour voir s'il y a des pièces usées voire cassées, ou des fixations nécessitant d'être réparées.

Stockage

Si vous avez fini d'utiliser le 810 pour la journée :

- Nettoyez-le à l'aide d'air comprimé et/ou en vous servant d'un pinceau à poils doux, débarrassez le châssis de tout résidu de poussière ou de saletés.
- Utilisez votre bouteille à carburant pour évacuer tout reste de carburant qui pourrait encore se trouver à l'intérieur du réservoir.
- Si vous envisagez de stocker le modèle pendant un certain temps. Débranchez la batterie du récepteur et sortez les piles de l'émetteur.

Réglage fin, ajustement et entretien du 810

Examinez, à intervalle régulier, votre 810 sous les aspects suivants :

- Veillez à garder votre véhicule propre en le débarrassant des saletés et de la poussière à l'aide d'une brosse.
- Assurez-vous de l'absence de fissures dans les bras de suspension et autres parties moulées.
- Vérifiez que les pneus restent bien collés aux roues.
- Assurez-vous que tous les roulements des roues sont propres et lubrifiés.
- Essayez, à l'aide de vos outils, de resserrer toutes les vis et tous les écrous.
- Assurez-vous que les tirants de carrossage et les biellettes de direction ne sont pas pliés.
- Vérifiez que les réglages de pincement et de cambrure sont ce qu'ils doivent être et égaux.
- Vérifiez le train d'entraînement
 - o Vérifiez si la couronne présente des marques d'usure.
 - o Vérifiez le pignon conique.
- Démontez les amortisseurs du véhicule et vérifiez-les, en particulier s'ils semblent fuir, auquel cas il est temps de les refaire.
- Passez en revue la totalité du câblage et des branchements pour voir s'il n'y a pas de câble nu ni d'endroit présentant de risque de court-circuit.
- Allumez la radio et si la DEL verte est éteinte ou faible, remplacez les 4 piles AA de l'émetteur.
- Allumez et l'émetteur et le modèle et jouez sur la direction du véhicule. Si la réponse en direction est très lente, remplacez les batteries du véhicule.

Une fois que vous vous serez familiarisé avec le pilotage de votre 810, il se pourrait qu'il vous faille remettre à zéro et effectuer des réglages pour de meilleures performances de conduite.

Tout comme cela est le cas avec une vraie voiture, l'alignement est un facteur important dans le maniement de votre véhicule. Il est bon, lorsque le moment d'effectuer des réglages est venu, de disposer d'un espace de travail parfaitement plat suffisamment vaste pour y placer votre véhicule. Ceci vous permettra d'effectuer les réglages de pincement et de carrossage (cambrure) plus facilement et plus rapidement. Ces réglages sont à effectuer sur un véhicule se trouvant à sa hauteur d'assiette normale.

Procéder aux réglages

Carburateur :

- Haute vitesse : 2 1/2 tours vers le haut
- Basse vitesse : 2 1/2 tours vers le haut

Réglage fin de l'avant du 810

Position des amortisseurs: Le 810 comporte trois emplacement de montage sur le support d'amortisseur avant. Il est facile de régler la position : il suffit en effet de déplacer le haut de l'amortisseur pour le mettre dans un autre trou. L'emplacement standard convient parfaitement à la plupart des surfaces. Un déplacement du haut de l'amortisseur d'un trou vers l'intérieur se traduit par une réponse en direction plus lente et plus de souplesse du 810 sur des bosses. La position standard sur le bras est au centre, ce qui donne le meilleur équilibre. L'utilisation de l'emplacement d'amortisseur intérieur augmentera la réponse en direction du 810 à l'entrée de virage et moins de braquage en sortie. L'utilisation de l'emplacement d'amortisseur extérieur sur le bras avant vous donnera moins de réponse en direction lors de la mise en virage et gardera l'avant plus horizontal tout au long du virage, ce qui rend le pilotage du 810 plus souple et plus facile. On pourra choisir cette position sur des surfaces à forte adhérence. N'oubliez pas que si vous déplacez les amortisseurs sur le bras, il se peut que vous souhaitiez ajuster votre compression en utilisant les vis de réglage de compression pour limiter la course.

Toutes les biellettes de cambrure et de direction comportent, à chaque extrémité, à l'image d'un tendeur, des filetages tournant à gauche et à droite afin de faciliter les réglages. L'extrémité comportant un filetage tournant à droite est identifié par une fine rainure gravée lors de la fabrication. Utilisez la clé de tendeur en plastique fournie avec le 810 pour ajuster ces biellettes. Utilisez l'extrémité à filetage tournant à droite comme référence : Si vous faites tourner la commande vers la droite (sens horaire) vous la raccourcissez. Si vous la tournez vers la gauche (sens antihoraire) vous l'allongez. Si vous pensez effectuer de nombreux réglages vous pourriez envisager d'utiliser la clé pour tendeur en aluminium LOSA99165.

Cambrure statique: Ceci réfère à l'angle que font les roues/pneus par rapport à la surface (vu de l'avant ou de l'arrière). Une cambrure (carrossage) négative signifie que le haut du pneu est incliné vers le châssis. Une cambrure positive signifie que le haut du pneu est incliné vers l'extérieur, s'écartant du châssis. Il est possible de mesurer la cambrure avec une bonne précision à l'aide de jauges de cambrure vendues dans le commerce, par votre magasin local d'articles de loisir. On peut le mesurer (grossièrement) à l'aide de tout objet carré (posé sur le sol) en mesurant l'écartement entre le rebord du carré et le haut du pneu. Des essais ont montré qu'une cambrure négative de 1 degré convient à la majorité des conditions de pistes. Une augmentation de la cambrure négative (dans la plage allant de 1 à 2 degrés) accroît, en général, le braquage. Une diminution de cambrure négative (entre 0 et 1 degré) diminue, en général, le braquage, ce qui donnera l'impression d'un 810 plus facile à piloter. Il s'agit, le plus souvent, d'un réglage extrêmement critique lors du réglage fin de votre 810 facile à faire et, ce, rapidement.



Position de cambrure intérieure: Le 810 comporte deux positions intérieures différentes avec réglage vertical pour la biellette de direction de cambrure. En général, la position la plus basse ou celle la plus à l'intérieur est, par rapport à la position extérieure, celle qui donne le gain de carrossage le plus important (modification du carrossage total par la course totale de la suspension). Il est difficile de généraliser ce réglage sachant qu'il peut avoir des résultats légèrement différents en fonction de conditions différentes. Nous allons, dans les lignes qui suivent, récapituler l'influence courante de ce réglage sur le maniement du 810. Une commande de cambrure avant plus longue donnera l'impression, normalement, d'un 810 plus dur. Le 810 restera plus à plat, avec moins de roulis, mais il aura un comportement plus délicat sur des surfaces comportant des bosses; en outre, il facilitera le pilotage du 810. Une commande cambrure avant plus courte se traduira par un roulis avant plus important, ce qui accroît le braquage lors de virages plus serrés avec une certaine diminution de stabilité. Vous perdrez également un peu de braquage à haute vitesse, mais pourriez gagner un peu au niveau de la réponse en direction. Une commande de cambrure avant trop courte pourra donner l'impression d'un 810 « agité » ou « baladeur » ce qui le rend difficile à piloter en ligne droite.

Réglage de cambrure verticale intérieur: En général, le trou supérieur rendra le 810 plus stable et gardera son avant plus à plat. Cela convient très bien aux surfaces à forte adhérence. La position la plus basse rendra la réponse en direction plus agressive ce qui convient bien aux surfaces à traction moindre. Ceci peut être bon dans certaines conditions, mais peut aussi rendre le 810 difficile à piloter dans d'autres.

Pincement positif/négatif: Il s'agit là de la relation de parallèle des pneus avant l'un par rapport à l'autre. Les réglages de pincement positif/négatif se font par une modification de la longueur totale des biellettes de direction. Un pincement positif (l'avant des pneus pointent vers l'intérieur en direction d'un point situé sur l'avant de l'axe frontal) diminuera légèrement la réaction du 810, mais augmentera sa réponse en direction à partir du milieu du virage jusqu'en sortie. L'inverse est vrai en cas de pincement négatif (l'avant des pneus pointent vers l'extérieur, leurs axes imaginaires se rejoignant derrière l'axe frontal), le 810 entrera mieux dans le virage mais perdra de la réponse en direction à compter du milieu du virage jusqu'en sortie. Un pincement positif permettra au 810 de rester mieux en ligne lors de longs trajets droits à grande vitesse, un pincement négatif ayant tendance à rendre le 810 baladeur. Nous recommandons de travailler entre 0 degré de pincement positif/négatif et 1 degré de pincement positif.

Réglage fin de l'arrière du 810

Position des amortisseurs: Un déplacement des amortisseurs vers l'extérieur du bras se traduira par une traction avant moindre et fera faire au 810 un arc plus large jusqu'à la sortie du virage. D'habitude, en cas de changement de positions des amortisseurs sur le bras, il faudra diminuer d'un degré le débattement du ressort lors d'un mouvement vers l'extérieur au niveau du bras.

Cambrure statique: Répondant à la même définition et mesuré de la même façon que la cambrure avant, la cambrure arrière peut, elle aussi, constituer un aspect de réglage fin critique. Des essais ont démontré que l'adoption d'un rien de cambrure négative (entre 0,5 et 1 degré) donne les meilleurs résultats. Une augmentation de la cambrure négative à l'arrière (entre 1,5 et 3 degrés) accroît la stabilité et la traction dans les virages mais diminue la stabilité à haute vitesse. Une diminution de la cambrure à l'arrière (entre 0 et 1,5 degrés) diminue la stabilité et la traction dans les virages mais augmente la stabilité à haute vitesse.

Position de cambrure intérieure: Le 810 comporte deux emplacements de biellette de cambrure intérieure. Ces positions travaillent de la même façon et ont les mêmes effets que ce qui a été dit pour l'avant. Vous ne manquerez pas de constater que vous obtiendrez les changements (de comportement) les plus sensibles en utilisant les positions extérieures sur le moyeu. En général, le trou supérieur rendra le 810 plus stable et gardera son avant plus à plat. Cela convient très bien aux surfaces à forte adhérence. La position la plus basse rendra la réponse en direction plus agressive ce qui convient bien aux surfaces à traction moindre. Ceci peut être bon dans certaines conditions, mais peut aussi rendre le 810 difficile à piloter dans d'autres.

Position de cambrure extérieure: Le réglage de la commande de cambrure en position intérieure sur le moyeu se traduit par plus de rotation à l'entrée du virage, mais diminue le braquage en sortie. Le réglage de la commande de cambrure en position la plus extérieure sur le moyeu se traduit par plus de stabilité lors de l'entrée en virage, mais augmente le braquage en sortie.

Pincement positif: Répondant à la même définition que dans le cas de l'avant, le pincement positif sur le 810 peut être réglé par le biais des moyeux arrières. Le pincement des amortisseurs est de 3 degrés intérieur par côté et de 0 degré au moyeu. Une augmentation du pincement positif à l'arrière accroît la traction avant et la réponse initiale en direction, mais diminue la vitesse tout droit. Une diminution du pincement positif arrière se traduit par une réduction de la traction avant et « libérera » le 810. On pourra opter pour moins de pincement positif pour accroître la vitesse de pointe.

Hauteur d'assiette: Il s'agit là de la hauteur du châssis par rapport à la surface. C'est un réglage qui agit sur le comportement de votre 810 lors de bonds, de virages et de prises des bosses. Pour vérifier la hauteur d'assiette, laissez tomber l'un des côtés (l'avant ou l'arrière) du 810 d'une hauteur de 10 à 15 cm sur une surface bien plane. Une fois que le 810 a trouvé sa position, vérifiez la hauteur de cette extrémité du 810 par rapport à la surface. Pour augmenter la hauteur d'assiette, abaissez les écrous de réglage d'amortisseur de façon égale sur le côté concerné (l'avant ou l'arrière) du 810 sur lequel vous opérez. Pour diminuer la hauteur d'assiette, remontez les écrous de réglage d'amortisseur. Les écrous gauche et droit devraient être ajustés de la même valeur. Référez-vous au feuillet de réglage joint et, pour de plus amples informations concernant les réglages, faites un tour sur www.losi.com.

Utilisez la même technique pour régler la hauteur d'assiette arrière. Ici encore, référez-vous au feuillet de réglage joint. Chaque pilote aimant ses propres sensations, vous devriez essayer de faibles modifications de la hauteur d'assiette afin de trouver le réglage qui vous donne le plus satisfaction. Il s'agit là des derniers réglages à faire, une fois tous les autres réglages effectués. A noter : N'utilisez pas des changements de hauteur d'assiette à la place d'une modification du débattement des amortisseurs. Si votre 810 requiert un ressort plus souple ou plus dur, changez le ressort. Ne pensez pas qu'une simple action sur les écrous d'amortisseur va avoir un effet sur la raideur de l'amortisseur car cela N'EST PAS le cas !

Roues et pneus

Les pneus sont fournis prémontés avec le véhicule; vous devriez les vérifier pour vous assurer qu'ils sont parfaitement collés aux roues. Les vitesses de rotation des roues dont est capable ce véhicule ont tendance à faire se détacher le pneu de caoutchouc de la jante. Lorsqu'un pneu, ou plusieurs pneus commencent à se détacher de la jante, le contrôle du véhicule devient plus délicat.

Couchez le véhicule sur le côté et, en vous servant des deux mains pour tenir une roue à la fois, appuyez des pouces sur le pneu pour essayer de le faire se détacher de la jante. Si vous constatez que le pneu se détache de la jante, utilisez la colle pour pneu Losi (LOSA7880 épaisse ou LOSA7881 fluide) pour le recoller. D'habitude, il suffit d'une petite goutte de colle. Attention – il s'agit de colle cyano et vous ne voudriez sans doute pas vous retrouver avec des doigts collés à la roue et au pneu.

Utilisez des lunettes de sécurité lors du collage des pneus.

Vérifiez régulièrement le montage des pneus pour garantir de bonnes performances et un maniement correct.

Dépannage de votre 810

De nombreuses questions naissent d'erreurs de l'utilisateur ou de réglages minimes; il est facile d'y répondre. Si la lecture de ce qui suit ne vous a pas permis de résoudre votre problème, veuillez SVP prendre contact avec le bureau d'assistance produit approprié.

Le système radio ne fonctionne pas correctement :

Si l'alimentation de votre émetteur ne se met pas en fonction, commencez par vérifier que les piles ont été installées correctement. Si la tension de batterie est trop faible, remplacez les quatre piles sèches AA. Si, lorsque vous allumez le véhicule, les servos ne bougent pas, remplacez les quatre piles sèches AA du véhicule. Si la radio ne fonctionne toujours pas, il se peut qu'il vous faille procéder à une réaffectation de la radio. Référez-vous aux instructions étape par étape données ailleurs dans ce guide sur la façon d'affecter votre système.

Portée radio faible :

Si la portée de la radio vous semble faible, assurez-vous que les batteries sont pleinement chargées et/ou en bonne condition.

Le servo de direction ou des gaz ne fonctionne pas :

Vérifiez tous les câbles, le système radio, les connecteurs de la batterie et le pack de batteries. Remplacez le servo au cas où il ne répondrait pas.

Le moteur ne démarre pas :

1. Démontez et vérifiez la bougie à incandescence.
2. Assurez-vous de la présence de carburant dans le réservoir.
3. Vérifiez l'absence de perforations ou de coupures au niveau de la conduite d'arrivée de carburant.
4. Vérifiez l'arrivée de carburant jusqu'au carburateur. Si ce n'est pas le cas, attendez que l'échappement ait refroidi, mettez le doigt sur l'extrémité de l'échappement et enclenchez le moteur pour voir le carburant remonter dans la conduite d'arrivée de carburant jusqu'à ce qu'il arrive au carburateur. Ne gardez pas le moteur enclenché tout en ayant fermé le tuyau d'échappement du doigt une fois que le carburant est arrivé jusqu'au carburateur.
5. Si le carburant est resté à l'air libre ou qu'il est vieux de plus de 6 mois, essayez de remplacer le carburant ainsi que celui se trouvant dans la conduite d'arrivée de carburant.



Il est difficile d'enclencher le moteur :

1. Il se peut que le moteur (ou plutôt la bougie) soit noyé. Démontez la bougie, mettez le modèle sur le dos au-dessus d'un chiffon et faites tourner le moteur en utilisant le démarreur manuel. Vous devriez voir du carburant sortir de l'orifice où vient se visser la bougie. Remontez la bougie, en vous assurant de l'avoir dotée auparavant de sa petite rondelle de cuivre.
2. Si le moteur ne veut pas s'enclencher, il est probable qu'il est encore neuf et qu'il est coincé en haut de course. Utilisez un tournevis pour faire tourner le volant-moteur du moteur dans le sens antihoraire jusqu'à ce qu'il bouge librement, coupez et rallumez le modèle et essayez à nouveau. Il se peut qu'il faille plusieurs tentatives de ce genre avant qu'il ne démarre. Une fois que le moteur aura tourné quelque 30 à 45 minutes, cela ne se reproduira plus.

Le moteur démarre mais ne tourne pas :

1. Il se peut que le moteur reçoive un excédent de carburant dans la chambre à combustion. Tirez la gâchette d'1/4 de pouce et comptez jusqu'à 5 avant d'essayer de démarrer. Si le démarrage s'améliore, répétez cette opération jusqu'à ce que le moteur tourne et trouve le ralenti.
2. Il se peut qu'il y ait eu une surchauffe du moteur. Donnez-lui le temps de refroidir, ouvrez le gicleur haute vitesse de 2 heures et essayez à nouveau.
3. Si le carburant est resté à l'air libre ou qu'il est vieux de plus de 6 mois, essayez de remplacer le carburant ainsi que le carburant se trouvant dans la conduite d'arrivée de carburant.
4. Si le moteur refuse de démarrer, relisez la section « Réglage fin du moteur » pour plus d'infos pouvant vous aider.

Entretien de vos amortisseurs

Vous devriez, de temps à autre, vérifier que le niveau de fluide de vos amortisseurs est suffisant. Si le niveau de fluide est faible ou que le fluide commence à s'encrasser, remplacez le fluide des amortisseurs. Il se peut également que vous souhaitiez remplacer le fluide et/ou les pistons de façon à mieux faire face aux conditions auxquelles vous vous trouvez confronté. Quelle que soit la raison, suivez les étapes simples indiquées ci-après lorsque vous voulez entretenir, remettre à niveau ou vider les amortisseurs de votre 810 de leur huile. A noter : Si vous nettoyez ou remplacez le fluide, vous ne manquerez pas de constater que le [™] nettoyeur aérosol LOSA99217 Nitrotec est la façon la plus rapide et la plus facile pour éliminer de l'huile ou des saletés en toute sécurité.

1. Si vous remplacez les pistons, nettoyez les filetages à l'extrémité de la tige d'amortisseur et appliquez du frein-filet (LOSA99202) aux filetages.
2. Installez la petite rondelle de piston d'amortisseur et le piston d'amortisseur en utilisant le mini-écrou 4-40 de verrouillage sur la tige d'amortisseur pour bien les fixer.
3. Mettez une goutte de fluide pour amortisseur sur la tige avant de la remettre en place dans le corps d'amortisseur.
4. Si vous remplacez l'extrémité de l'amortisseur et utilisez l'outil pour amortisseur fourni avec le 810 pour maintenir la tige bien en place. Vous constaterez que cet outil en plastique est doté de dentelures sur les deux faces afin de vous permettre de le maintenir à l'aide d'une pince et éviter ainsi que vous ne rayiez la surface à micro finition. Cette méthode fonctionne très bien pour protéger les tiges d'amortisseur de tout dégât.
5. Après installation, assurez-vous que la tige est complètement déployée lorsque vous remplissez l'amortisseur.
6. Remplissez le corps de l'amortisseur avec de l'huile d'amortisseurs 30-35 wt jusqu'à ce qu'il soit plein.
7. Faites travailler la tige d'amortisseur de haut en bas quelques fois. Cela libérera les bulles d'air emprisonnées sous le piston.
8. Mettez l'amortisseur rempli de côté en position debout pendant quelques minutes jusqu'à ce que les bulles d'air se soient échappées de l'huile.
9. Une fois que toutes les bulles d'air sont sorties de l'huile, mettez doucement en place l'obturateur d'amortisseur sur le haut de l'amortisseur. Une petite quantité d'huile s'échappera au niveau de l'obturateur.
10. Vissez le bouchon d'amortisseur sur le corps de celui-ci jusqu'à sentir une certaine résistance.
11. Poussez doucement la tige d'amortisseur vers le haut. Ceci permettra à l'excédent d'huile de s'échapper.
12. Serrez le bouchon à fond à l'aide des outils pour amortisseurs fournis avec votre kit de véhicule.
13. Déplacez la tige d'amortisseur de haut en bas. Il doit être facile de pousser la tige dans le corps d'amortisseur.
14. Si vous ressentez une pression accrue vers le haut, c'est que l'amortisseur contient trop d'huile. Dévissez l'obturateur et laissez s'échapper de l'huile hors de l'amortisseur comme le décrivent les étapes 11 & 12.
15. Assurez-vous que chaque paire (avant/arrière) d'amortisseurs a un réglage en détente et en compression identiques. Cette vérification s'effectue en tenant un amortisseur à l'horizontale dans chaque main et en les poussant l'un vers l'autre par la tête d'amortisseur. Observez-les avec attention pour vous assurer qu'ils se compriment à l'identique. Relâchez à présent les deux amortisseurs et observez-les à nouveau avec attention ; ils doivent présenter la même détente.

Garantie et réparations

Durée de la garantie

Garantie exclusive - Horizon Hobby, Inc. (Horizon) garantit que le Produit acheté (le « Produit ») sera exempt de défauts matériels et de fabrication à sa date d'achat par l'Acheteur. La durée de garantie correspond aux dispositions légales du pays dans lequel le produit a été acquis. La durée de garantie est de 6 mois et la durée d'obligation de garantie de 18 mois à l'expiration de la période de garantie.

Limitations de la garantie

(a) La garantie est donnée à l'acheteur initial (« Acheteur ») et n'est pas transférable. Le recours de l'acheteur consiste en la réparation ou en l'échange dans le cadre de cette garantie. La garantie s'applique uniquement aux produits achetés chez un revendeur Horizon agréé. Les ventes faites à des tiers ne sont pas couvertes par cette garantie. Les revendications en garantie seront acceptées sur fourniture d'une preuve d'achat valide uniquement. Horizon se réserve le droit de modifier les dispositions de la présente garantie sans avis préalable et révoque alors les dispositions de garantie existantes.

(b) Horizon n'endosse aucune garantie quant à la vendabilité du produit ou aux capacités et à la forme physique de l'utilisateur pour une utilisation donnée du produit. Il est de la seule responsabilité de l'acheteur de vérifier si le produit correspond à ses capacités et à l'utilisation prévue.

(c) Recours de l'acheteur – Il est de la seule discrétion d'Horizon de déterminer si un produit présentant un cas de garantie sera réparé ou échangé. Ce sont là les recours exclusifs de l'acheteur lorsqu'un défaut est constaté.

Horizon se réserve la possibilité de vérifier tous les éléments utilisés et susceptibles d'être intégrés dans le cas de garantie. La décision de réparer ou de remplacer le produit est du seul ressort d'Horizon. La garantie exclut les défauts esthétiques ou les défauts provoqués par des cas de force majeure, une manipulation incorrecte du produit, une utilisation incorrecte ou commerciale de ce dernier ou encore des modifications de quelque nature qu'elles soient. La garantie ne couvre pas les dégâts résultant d'un montage ou d'une manipulation erronés, d'accidents ou encore du fonctionnement ainsi que des tentatives d'entretien ou de réparation non effectuées par Horizon. Les retours effectués par le fait de l'acheteur directement à Horizon ou à l'une de ses représentations nationales requièrent une confirmation écrite.

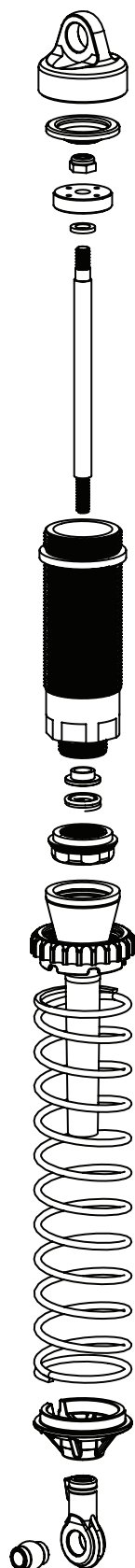
Limitation des dégâts

Horizon ne saurait être tenu pour responsable de dommages conséquents directs ou indirects, de pertes de revenus ou de pertes commerciales, liés de quelque manière que ce soit au produit et ce, indépendamment du fait qu'un recours puisse être formulé en relation avec un contrat, la garantie ou l'obligation de garantie. Par ailleurs, Horizon n'acceptera pas de recours issus d'un cas de garantie lorsque ces recours dépassent la valeur unitaire du produit. Horizon n'exerce aucune influence sur le montage, l'utilisation ou la maintenance du produit ou sur d'éventuelles combinaisons de produits choisies par l'acheteur. Horizon ne prend en compte aucune garantie et n'accepte aucun recours pour les blessures ou les dommages pouvant en résulter. En utilisant et en montant le produit, l'acheteur accepte sans restriction ni réserve toutes les dispositions relatives à la garantie figurant dans le présent document.

Si vous n'êtes pas prêt, en tant qu'acheteur, à accepter ces dispositions en relation avec l'utilisation du produit, nous vous demandons de restituer au vendeur le produit complet, non utilisé et dans son emballage d'origine.

Indications relatives à la sécurité

Ceci est un produit de loisirs perfectionné et non un jouet. Il doit être utilisé avec précaution et bon sens et nécessite quelques aptitudes mécaniques ainsi que mentales. L'incapacité à utiliser le produit de manière sûre et raisonnable peut provoquer des blessures et des dégâts matériels conséquents. Ce produit n'est pas destiné à être utilisé par des enfants sans la surveillance par un tuteur. La notice d'utilisation contient des indications relatives à la sécurité ainsi que des





indications concernant la maintenance et le fonctionnement du produit. Il est absolument indispensable de lire et de comprendre ces indications avant la première mise en service. C'est uniquement ainsi qu'il sera possible d'éviter une manipulation erronée et des accidents entraînant des blessures et des dégâts.

Questions, assistance et réparations

Votre revendeur spécialisé local et le point de vente ne peuvent effectuer une estimation d'éligibilité à l'application de la garantie sans avoir consulté Horizon. Cela vaut également pour les réparations sous garantie. Vous voudrez bien, dans un tel cas, contacter le revendeur qui conviendra avec Horizon d'une décision appropriée, destinée à vous aider le plus rapidement possible.

Maintenance et réparation

Si votre produit doit faire l'objet d'une maintenance ou d'une réparation, adressez-vous soit à votre revendeur spécialisé, soit directement à Horizon. Emballez le produit soigneusement. Veuillez noter que le carton d'emballage d'origine ne suffit pas, en règle générale, à protéger le produit des dégâts pouvant survenir pendant le transport. Faites appel à un service de messagerie proposant une fonction de suivi et une assurance, puisque Horizon ne prend aucune responsabilité pour l'expédition du produit jusqu'à sa réception acceptée. Veuillez joindre une preuve d'achat, une description détaillée des défauts ainsi qu'une liste de tous les éléments distincts envoyés. Nous avons de plus besoin d'une adresse complète, d'un numéro de téléphone (pour demander des renseignements) et d'une adresse de courriel.

Garantie et réparations

Les demandes en garantie seront uniquement traitées en présence d'une preuve d'achat originale émanant d'un revendeur spécialisé agréé, sur laquelle figurent le nom de l'acheteur ainsi que la date d'achat. Si le cas de garantie est confirmé, le produit sera réparé. Cette décision relève uniquement de Horizon Hobby.

Réparations payantes

En cas de réparation payante, nous établissons un devis que nous transmettons à votre revendeur. La réparation sera seulement effectuée après que nous ayons reçu la confirmation du revendeur. Le prix de la réparation devra être acquitté au revendeur. Pour les réparations payantes, nous facturons au minimum 30 minutes de travail en atelier ainsi que les frais de réexpédition. En l'absence d'un accord pour la réparation dans un délai de 90 jours, nous nous réservons la possibilité de détruire le produit ou de l'utiliser autrement. Attention : nous n'effectuons de réparations payantes que pour les composants électroniques et les moteurs. Les réparations touchant à la mécanique, en particulier celles des hélicoptères et des voitures radiocommandées, sont extrêmement coûteuses et doivent par conséquent être effectuées par l'acheteur lui-même.

Horizon Hobby SAS
14 Rue Gustave Eiffel
Zone d'Activité du Réveil Matin
91230 Montgeron
infofrance@horizonhobby.com
+33 (0) 1 60 47 44 70



UK	DE	DK	BG	SE
FI	EE	LV	LT	PL
CZ	SK	HU	RO	SI
AT	IT	ES	PT	IE
NL	LU	MT	CY	GR

Informations de conformité pour l'Union Européenne

(conformément à la norme ISO/IEC 17050-1)



No. HH20100823

Produit(s): LOS 1/8 810 Buggy RTR
Numéro d'article(s): LOSB0021

Catégorie d'équipement: 2

L'objet de la déclaration décrit ci-dessus est en conformité avec les exigences des spécifications énumérées ci-après, suivant les conditions de la directive ETRT 1999/5/CE:

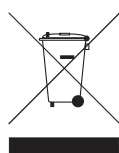
EN 300-328 Rimpératifs techniques pour les équipements radio.
EN 301 489 Exigences générales de CEM
EN 60950 Sûreté

Signé en nom et pour le compte de:

Horizon Hobby, Inc.
Champaign, IL USA
23 août 2010

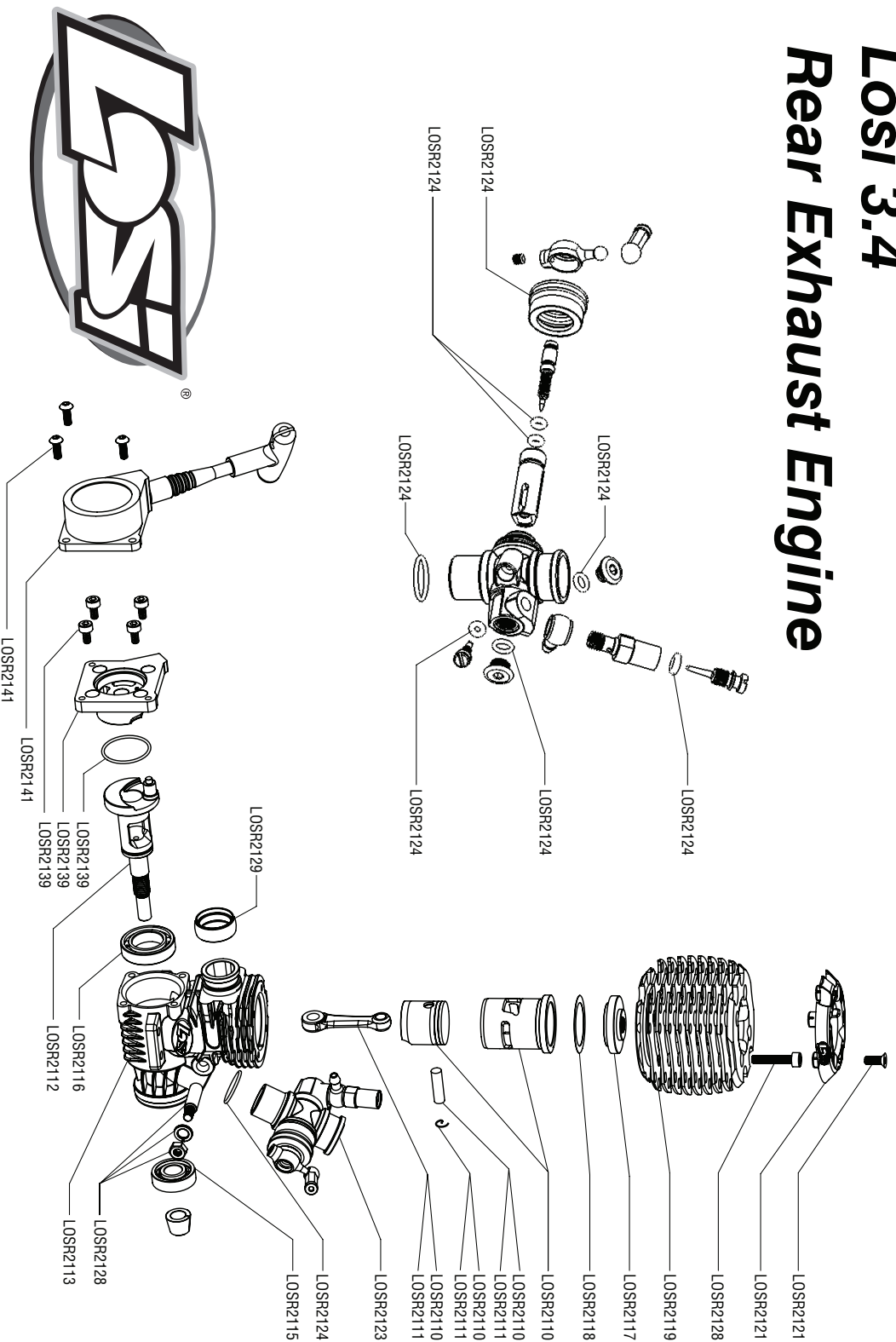
Steven A. Hall
Vice-Président
Gestion Internationale des Activités et des Risques
Horizon Hobby, Inc.

Instructions relatives à l'élimination des D3E pour les utilisateurs résidant dans l'Union Européenne



Ce produit ne doit pas être éliminé avec d'autres déchets. Il incombe à l'utilisateur d'éliminer les équipements rebutés en les remettant à un point de collecte désigné en vue du recyclage des déchets d'équipements électriques et électroniques. La collecte et le recyclage séparés de vos équipements usagés au moment de leur mise au rebut aideront à préserver les ressources naturelles et à assurer le recyclage des déchets de manière à protéger la santé humaine et l'environnement. Pour plus d'informations sur les points de collecte de vos équipements usagés en vue du recyclage, veuillez contacter votre mairie, votre service de collecte des ordures ménagères ou le magasin dans lequel vous avez acheté le produit.

Losi 3.4 Rear Exhaust Engine



Éléments du moteur

LOS R2110	Piston/Chemise/Bielle/Goujon de fixation pour 3.4	.....	\$89,99
LOS R2111	Bielle de connexion avec clips pour 3.4	.....	\$29,99
LOS R2112	Vilbrequin pour 3.4	.....	\$56,99
LOS R2113	Carter moteur pour 3.4	.....	\$39,99
LOS R2139	Plaque arrière, Démarreur à traction : 3.4	.....	\$** **
LOS R2115	Roulement Avant pour 3.4	.....	\$14,99
LOS R2116	Roulement Arrière pour 3.4	.....	\$18,99
LOS R2117	Chambre de combustion pour 3.4	.....	\$8,99

LOS R2118	Jeu de joint de culasse (.1 & .2 mm) pour 3.4	.....	\$3,49
LOS R2119	Radiateur pour 3.4 – Orange	.....	\$44,99
LOS R2121	Protecteur de culasse & vis pour 3.4	.....	\$4,99
LOS R2123	Carburateur complet pour 3.4	.....	\$44,99
LOS R2124	Joints toriques et soufflets de carburateur pour 3.4	.....	\$4,99
LOS R2128	Jeu de vis/Accessoires pour 3.4 (10)	.....	\$7,99
LOS R2129	Joints d'échappement pour 3.4 (2)	.....	\$4,99
LOS R2141	Démarreur à traction seul : 3.4, 810	.....	\$24,99



CRÉATION FEUILLET

Nom: 810	Date: 7/19/10	Événement :
Ville :	Etat :	Piste:

Piste	En intérieur	Serré	<input checked="" type="checkbox"/> Souple	<input checked="" type="checkbox"/> Pavé en dur	Blue Groove	Humide	Faible adhérence	Forte adhérence
Conditions	<input checked="" type="checkbox"/> En extérieur	<input checked="" type="checkbox"/> Ouvert	Rugueux	Souple/Crayeux	Sec	Poussiéreux	<input checked="" type="checkbox"/> Adhérence moyenne	Autres _____

Suspension avant

Pincement : **2 degrés NEGATIF**

Hauteur d'assiette : **30 mm**

Carrossage : **-1 degré**

Angle d'inclinaison : **inclinaison/20 degrés**

Barre stabilisatrice : **1,8 mm**

Piston/Huile : **4 trous @ 1 mm/30 wt**

Ressort : **Noir/Moyen**

Limiteur/Compression d'amortisseurs : _____

Longueur hors tout de l'amortisseur : **86 mm Centre à centre**

Ackerman Direction : **Longue**

Prise d'ouverture/pincement : **Descente**

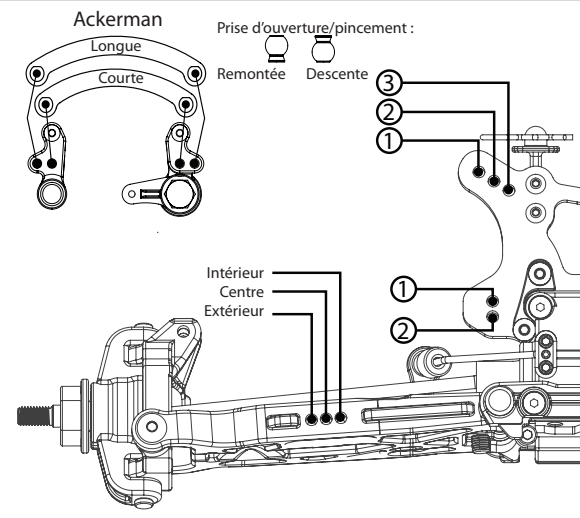
Tige de carrossage : **Position 2**

Position des amortisseurs : **Position 2 / Centre**

Huile de différentiel avant : **Graisse**

Type de batterie du récepteur : **1000mAh**

Huile de différentiel centre : **Graisse**



Notes : **Utiliser barre stabilisatrice 1,6 mm pour plus de direction**

Suspension arrière

Pincement : **3 degrés**

Anti-cabrage : **2 degrés**

Hauteur d'assiette : **32 mm**

Carrossage : **1,5 degrés**

Espacement moyeu arrière : **2 rondelles des deux côtés**

Barre stabilisatrice : **2,0 mm**

Piston/Huile : **4 trous @ 1 mm/30 wt**

Ressort : **Noir/Moyen**

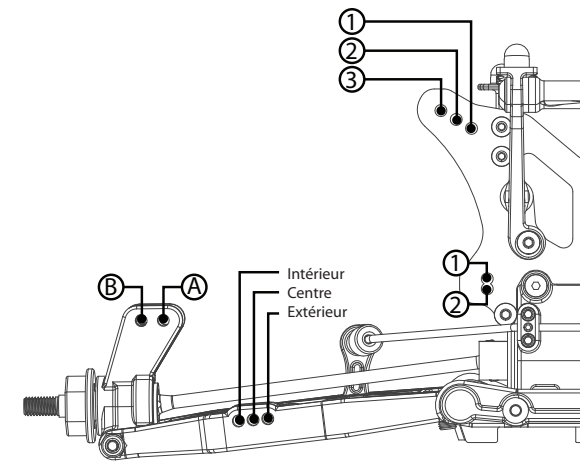
Limiteur/Compression d'amortisseurs : _____

Longueur hors tout de l'amortisseur : **102,4 mm Centre à centre**

Tige de carrossage : **Position 2 - B**

Position des amortisseurs : **Position 2 - Centre**

Huile de différentiel arrière : **Graisse**



Notes : **Déplacer les moyeux arrière vers l'arrière pour plus de direction à forte puissance**

Moteur

Moteur : **Losi 3.4** Carburant : **Nitrotane 20%**

Bougie (à incandescence) : _____ Marge culasse : **Stock**

Echappement/Collecteur : **Stock** Démultiplication : **17/48**

Notes
