

# TEAM ASSOCIATED B6D GUIDE DE REGLAGES EXTERIEUR

## Ray Munday / Team Associated Australie

9 Janvier 2017.  
Traduction: Arn0 / PettitRC.com

	Réglages de base (Adhérence faible, piste bosselée)	Très faible adhérence (différent de la base)	Très bosselée (différent de la base)	Adhérence moyenne / Trace fluide (différent de la base)	Adhérence moyenne forte / Trace fluide (différent de la base)	Ce guide de réglages a été créé pour donner un point de départ pour des conditions de pistes usuelles en Australie (extérieur, sec, poussiéreuse, bosselée). Utilisez les 'Réglages de base' comme point de départ, puis faites les ajustements en fonction de vos conditions de piste. Pour plus de réglages: <a href="http://site.pettitrc.com/setup/associated/SetupSheetsAssociatedRC10B6.html">http://site.pettitrc.com/setup/associated/SetupSheetsAssociatedRC10B6.html</a>
SUSPENSION AVANT	Ancre Amortisseur Haut/Bas	Milieu / Milieu				Usuellement laissé comme tel. Incliner sur le support d'amortisseur pour une direction plus lissée sur piste à forte adhérence. Utiliser le trou externe sur piste à très forte adhérence (nécessite une chape longue).
	Biellette Carrossage Support / Fusées	Milieu / Intérieur				Usuellement laisser dans cette position
	Rondelle Carrossage Interne	1.5mm				Plus d'entretoise = bas centre de roulis (entrée plus régulière, plus de directivité à la corde et en sortie). (Kit = 1mm)
	Carrossage / Angle de chasse / Chasse	-1 / 25 / 5	-2deg		-1.5deg	Plus de carrossage calme la direction, bon pour des conditions bosselées. Change rarement l'angle de chasse ou la chasse.
	Plaque Ackermann	+1mm				Ajustement majeur (pièce option) La plaque +1mm (AE #91590) augmente la directivité à basse vitesse mais la garde linéaire à haute vitesse.
	Rondelles Renvoi / Extérieur	1mm / 1.5mm			1mm/1mm (si hauteur axe +1mm)	Ajustement majeur Extérieur (bumpsteer) - de rondelle = + agressif en milieu de virage (K6=2mm) Rack (Ackermann) - de rondelles = + de directivité à basse vitesse (moins sensible que à l'extérieur) (K6=2mm)
	Hauteur des axes	0mm			+1mm	0mm pour la majorité des pistes. +1mm conserve l'avant + à plat, calme la direction à la décléation, mais moins prévisible à l'accélération sur des bosses. Ajuster bumpsteer en fonction.
	Position fusée					
	Pincement	+1deg				+1deg pour la majorité des pistes. Plus d'ouverture = + de directivité en entrée - en sortie
	Bras de suspension	Plat dur				Plie dur Les bras durs rendent la direction plus précise à faible adhérence. + linéaire à forte adhérence. Les bras plats donnent plus de réponse initiale, + linéaire en sortie. Les bras plus forts plus tourner entre le milieu et la sortie du virage, plus de directivité à la remise de nez, mais moins de réponse initiale.
SUSPENSION ARRIERE	Cellule avant	Alliage. 1mm entre cellule & châssis	Plastique (kit), 1mm entre cellule & châssis			La cellule alliage est plus durable, un peu plus lourde.
	Barre anti-roulis	-				Ajustement majeur: 1mm de rondelles entre cellule et châssis abaisse le centre de roulis avant, donne plus de directivité en milieu et sortie de virage. Utilisez des rondelles de grand diamètre ou des rainures en carbone fluorotourneurs.
	Garde au sol	23mm				Utiliser uniquement sur piste en moquette
	Ressort	AE verts	AE White (si l'avant plonge sur bosses)		AE blancs	Le B5D aime avoir une garde au sol plus faible que le B5M. 23mm pour la majorité des pistes.
	Huile/Piston	AE 32.5 / 3x1.4 (ou 32.5 / 2x1.6)	AE 37.6 / 2x1.7		AE blancs	Ajustement majeur Ressort avant vert (+ souple) aide à avoir de la directivité sur piste à faible adhérence et reste stable avec l'augmentation de l'adhérence. Utiliser ressort blancs (kit) sur piste rapide ou à forte adhérence - donne plus de vitesse de passage en courbe.
	Limiteurs / Longueur / Rebond	1 / 20 5mm (chape courte)				Généralement 32.5wt / 3hx1.4mm. Calme la direction et atténue bien. 2hx1.7 lrs de très faible adhérence aide à gagner de la motricité. (Kit <20mm). Amortisseurs longs = + de droop - de droop est préférable sur les bosses, mais donne + de directivité en sortie et peut donner un comportement fluide.
	Ancre Amortisseur Haut/Bas	Intérieur / Intérieur				Position intérieure ajuste de l'adhérence sur l'arrière en grande courbe. Utiliser majoritairement (kit = milieu). Toujours le trou intérieur sur les bras arrière.
	Biellette Carrossage Support / Fusées	Milieu / Fusée alliage #2 (haut milieu avec fusée du kit)				Rarement change. Fusées alliage AE#91549 sont plus résistantes et fournissent plus d'adhérence sur le train arrière.
	Rondelle Externe	2mm / 3mm (fusée alliage)			1mm / 3mm	Ajustement majeur + de rondelles (intérieur) = bas centre de roulis. Un bas centre de roulis donne + d'adhérence au milieu et sortie de virage. 2mm utilise la majorité du temps. Utilisez 1mm sur des traces roulantes pour moins de prise roulis et plus de directivité en sortie. Essayez 4mm à l'extérieur sur les pistes à forte adhérence.
	Carrossage	-1 deg	-0.5deg	-1.5deg		Ajustement majeur pour pistes bosselées. + de carrossage = - d'adhérence latérale mais gère plus progressive et - pardonner plus dans les bosses. -1deg le plupart du temps.
PNEUS AVANTS	Hauteur des fusées	0mm (Alliage)				Utiliser les trous de fusées à 0mm sur piste en terre. (fusées alliage AE #91549)
	Anti-cabrage / Pincement	2deg / 3.5 deg	1 deg / 3.5deg (8deg anti-cabrage si bcp de déplacement vertical à l'accélération)	1 deg / 3.5deg	1 deg / 3.5deg	Ajustement majeur + d'anti-cabrage = + de motricité à l'accélération mais moins bas sur les bosses et - d'adhérence au freinage et en virage. + d'anti cabrage - de motricité à l'accélération plus mais absorbe + les bosses et - de déstabilise des roues avant sur piste à forte adhérence. Pincement: 3.5deg semble être le bon équilibre pour la majorité des pistes en terre.
	Pivot C / Pivot D	1mm haut & intérieur / 0.5mm intérieur	1mm intérieur / 0.5mm intérieur	1mm intérieur / 0.5mm intérieur	1mm intérieur / 0.5mm intérieur	Ajustement majeur (Ness cite Alos D'r Brass D pour faire ces réglages) Points de pivot rapprochés (voix plus étroite) = meilleure stabilité à l'accélération, meilleur rotation en milieu de virage. Points de pivot écartés = + de directivité à l'accélération, plus stable en milieu de virage. Points de pivot hauts élèvent le centre de roulis arrière (peut aider avec forte adhérence).
	Empattement	Court				Ajustement majeur Empattement court = + de masse sur les roues arrière. Utiliser bras de B5R (ou retirer 3mm des bras du kit) pour l'empattement le plus court. Améliore la motricité et l'adhérence au freinage. Sur piste à forte adhérence, bras du kit (empattement court) est OK.
	Barre anti-roulis	-				Utiliser uniquement sur piste en moquette
	Garde au sol	22mm				Le B5D aime avoir une garde au sol plus faible que le B5M. 22mm pour la majorité des pistes. (1mm de moins qu'à l'avant)
	Ressort	AE Noirs	AE 30wt / 2x1.7	AE Verts (Blancs pour + de vitesse en courbe)	AE Verts	Ajustement majeur Ressorts noirs (+ mous que ceux du kit) absorbent mieux les bosses et donnent plus d'adhérence sur piste glissante. Les verts (kit) gare l'arrière à plat et + de vitesse en courbe sur piste roulante / à forte adhérence. Ressorts plus raides font plonger l'avant sur les sauts / sauts plus lents et moins d'atterrissage. 2x1.7mm donne meilleur adhérence. Utilisez des pistons AE#91627 pour une meilleure réponse. 32.5wt standard. 30wt passe les bosses un peu mieux. 27.5wt passe les bosses un peu mieux mais dégrade l'atterrissage.
	Longueur et position des amortisseurs	Long (corps 31mm) / derrière le support				Corps option 31mm / Support arrière haut. Améliore grandement l'adhérence sur pistes très bosselées, améliore un peu les atterrissages. Laydown: amortisseurs derrière le support sur les pistes en terre sauf si adhérence très forte.
	Limiteurs / Longueur / Rebond	1 / 28 0mm (chape longue)	28.5mm	28.5mm		Ajustement majeur + de droop = + d'adhérence dans virages bosselés et gros sauts, mais moins répondant sur piste roulante / à forte adhérence. 28.0mm bon équilibre (kit = 27.5mm).
	PNEUS ARRIERES	Pneus	JC Dirt Webs (Blue)	JC Rips	JC Bar Codes	JC Dirt Webs
Inserts		Open Cell	Open Cell	Dirt Tech CC	Dirt Tech CC	Arrière: JConcepts 3Ds si terre compactée mais poussiéreuse sur le dessus, Bar Codes si gommée, Flip Outs si mouillée.
TRANSMISSION	Traitement	JC Bar Code V1	JC DD	JC 3D	JC Bar Code V1	Gomme bleue la plupart du temps, orange si très chaud and verte si humide.
	Moteur	Reedy Sonic 3.7.5T	16 deg	20deg		7.5T la plupart du temps sur pistes extérieur. 8.5T un peu plus calme mais 7.5T aide à casser les bosses plus aisément.
	Calage / Rotor	30deg				Ajustement majeur. Réduire calage sur piste à faible adhérence / bosselée.
	Pignon/Couronne	23/78				24/75 pour 8.5T.
	Boîte à pignons / 4 pignons	4 pignons			3 pignons	Ajustement critique: Standup = + de masse sur l'arrière. 4 pignons = + stable à l'accélération mais - directif. A utiliser avec faible adhérence et pistes avec lignes droites suivant des virages lents. 3 gear debout = + de directivité à l'accélération que 4 pignons, freine mieux. A utiliser sur piste roulante.
	Standup / Laydown	Standup			Standup	Laydown
	Ratio	8:1				
	Radio	KO EX-1				
	EPA direction / Frein	100 / 90				Régler EPA du frein pour à peine bloquer les roues. A ajuster à chaque poste. Régler EPA direction pour arriver en butée. Réduire sur piste à très forte adhérence (ex. astro -85%).
	EXPO Direction / Accélérateur / Frein	0/15/0				Ajuster avec ressenti personnel. -15% expo accélération pour la plupart des pistes.
ELECTRONIQUE	Recepteur	Reedy LP Hi-Speed @7.0V				Servo court pour réduire la répartition des masses vers l'avant.
	Variateur	Reedy 410R				
	Drag Brake Y/N, Initial	si				18% drag brake pour la plupart des pistes.
	DeadBand %	3%				
	Drive / Brake Freq (kHz)	16kHz / 1.6kHz				Ajustement majeur: Augmenter la fréquence calme l'arrivée de la puissance à bas Tr/Min.
	EXPO Throttle / Brake	0 / -20				A ajuster selon préférence personnelle
	Boost Timing	Pas de boost				
	Top Speed Timing	10deg	Pas de timing			10deg pour longue ligne droite. Désactiver pour très faible adhérence sauf si longue ligne droite.
	Batterie	Reedy 5700 Saddle (or shorty avec 50g dessous)				Reedy 5300 Shorty Préfère ressentir avec batterie plus lourde (Utilise généralement saddle, peut utiliser shorty avec lests Reedy en dessous).
	Position batterie	Arrière			avant 2 trous	Contre parfeu Arrière sur pistes glissantes, avancer avec l'augmentation d'adhérence. Piste bosselée: Batterie en arrière = + d'adhérence, batterie en avant = voiture plus à plat sur les bosses.
AERO / CHASSIS	Lest batterie	-	50g sous batterie			Lest sous batterie améliore la stabilité et sur les bosses mais réponse plus lente
	Carrosserie	Jconcept's Silencer				Jconcept's S2 améliore stabilité et sauts.
	Aileron	Av. Narrow JC Ar. JC HI-Clearance	Pas d'aileron avant			Aileron avant améliore directivité à l'accélération en virages à moyen et haute vitesse.
	Position aileron	Standard	10mm arrière			Aileron 10mm vers l'arrière fait une grosse différence sur l'adhérence arrière à moyenne vitesse mais le nez lève sur les sauts. Très bon pour faible adhérence.
	Rebord / Angle	Ligne 2 / Moyen			Ligne 1	Changer l'inclinaison à moins d'effet que de déplacer l'aileron longitudinalement.
	Bras Av & Ar	Avants durs / Arrières BSR Std				Bras avant durs sur toutes les pistes. Bras arrière durs donne de la stabilité à l'arrière sur piste à forte adhérence / forte température, et atténue mieux mais réduit adhérence sur bosses. Bras durs plus fragile à basse température.
	Direction	Palonnier alliage, Remois du kit				Palonnier alliage moins de chance de casse. Remois plastique pardonne plus que ceux en alliage sur la majorité des pistes.
	Lest	25g Brass C (Utilise Dremel) Alloy D	Brass D	Brass D si très glissant	Blocs C & D alliage	25g Brass C et Brass D Ajustement important. La répartition des masses est critique en 2 roues motrices. + de masses sur l'arrière = + de motricité mais plus de survirage en virages rapides, survirage en sortie et fait lever le nez sur les sauts. Si faible motricité, ajouter du poids sur l'arrière. Utilisez 25g Brass C and liner pour compatibilité avec transmission Standup. Vitesse en courbe plus élevée et saute mieux sans l'arrière. Utilisez Brass D si motricité est très faible (avec transmission laydown, utiliser Brass C et Brass D sur terre).

