

22 via la préparation et astuce sur LOSI Twenty Two

sinon comme certain qui l'on peut-être depuis plus longtemps je découvre le 22
belle auto en alu un peu trop rigide visiblement pour nos piste extérieur française pas toujours bien faite ...
bref dans un premier temps des photo de mon "engin" et après des astuces et réglage avec explication
mais pour cela il me faudra des courses !

En attendant une carro à mes couleurs ...



L'option losi pour plus de fiabilité des fusés avant
l'axe permet de répartir les efforts entre le haut et le bas



L'aileron est monté sur l'avant au maximum pour éviter le sous virage sur piste à grip
et donc de mieux répartir les forces au centre de l'auto en virage

je ferai par la suite 2 trou 1 cm en avant pour des tests sur piste glissante ou défoncé
cela aidera pour plus de grip et de stabilité en courbe

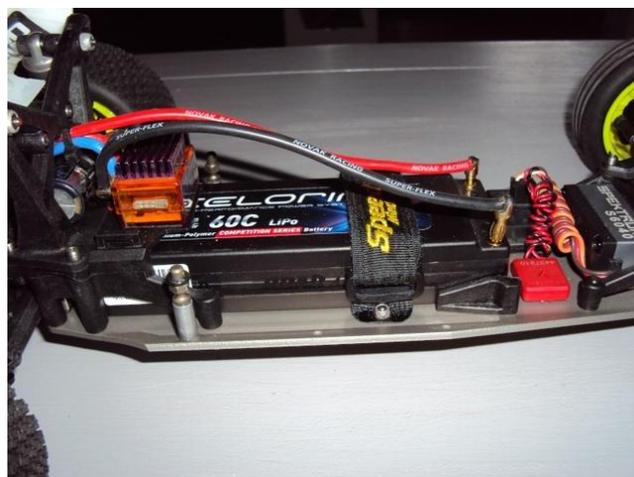


les trous effectués au "rimeur" permettent des réglages très rapidement
on peut ainsi rajouter ou enlever les rondelles pour régler les variations de carrossage simplement et efficacement !
et cela sent abîmé vos chapes à chaque fois
idem avant et arrière et le pincement pour la variation de pincement en virage

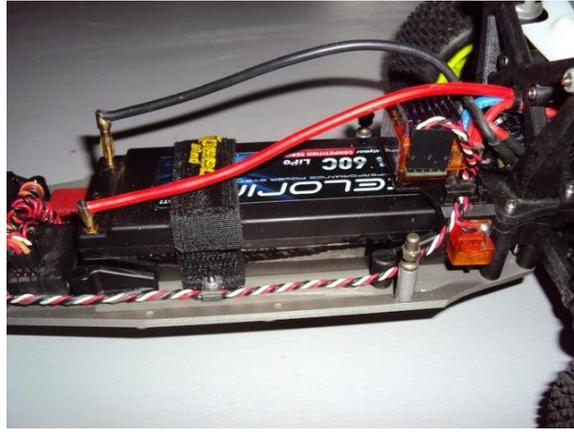


Pour l'instant je roulerais sans les "bavettes"
je trouve l'auto bien trop rigide car l'alu est de bien trop bonne qualité ...
on dirait celui du losi 8 1.0 qui par la suite a été remplacé avantageusement par de la "merde" sur le 2.0 pour un gain en
comportement très appréciable

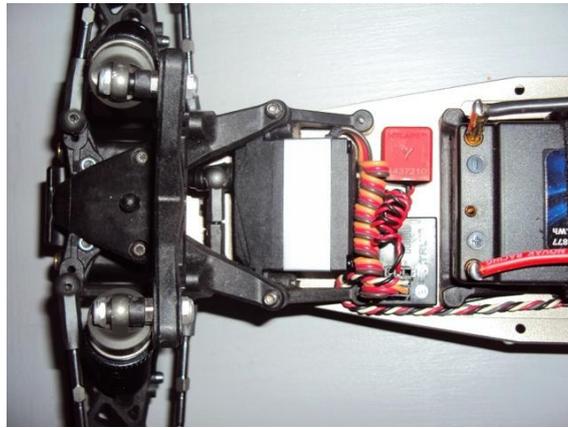
J'ai fait des petites fixations pour les clips carro
j'avoue ne plus aimer le velcro qui ne supporte pas l'eau et fini par déglisser peinture et le lexan



Fixation du pack via velcro vissé
l'astuce pour que le velcro se déchire pas c'est le rigidifier avec de la cyano



Un visuel sur l'installation radio
il y a bien sur des rondelles plastiques au niveau des fixations qui supportés les bavettes



visserie lunsford US pour tous les plastiques
désolé mais la visserie métrique ne vaut rien dans du plastique



Moteur vintage pour l'instant car je ne comprendre rien au BL



niveau réglage ma base est huile 25 av/ar piston 55 av/ar engrage de base hors amorto légèrement couché à l'arrière
ressort rose ar orange av
il y a 3mm de cale dans les amorto av pour limité le débattement
les ar eux sont rallongés en desserrant les chapes de 2 tours
je pense qu'il faudra de la 27.5 voire 30 derrière (à voir après roulage ...)
les amorto sont sans aucun rebond avec volume constant non coupé
bref à suivre ...



montage diff/amorto, setup, flex et le BeurL



Montage des amortisseurs avec explication du team LOSI (ou

Les amortisseurs sont l'un des composants les plus importants pour le bon comportement de la voiture et ils sont aussi l'un des plus oubliés. Les amortisseurs maintiennent la voiture en hauteur, l'aide dans les bosses et creux, et surtout l'aide à développer de l'adhérence. Nous allons passer en revue des points clé à prendre en compte dans le but que vous ayez toujours des amortisseurs bien réglés. Ensuite nous allons voir les étapes que suit l'équipe TLR pour assembler leurs amortisseurs.

Joint toriques:

TLR propos e deux jeux de joints toriques d'amortisseurs pour le 22. Il y a trois montages possibles que vous pouvez réaliser avec ces deux jeux de joints toriques.

OPTION 1



Joint toriques fournis avec le TLR 22. Les joints toriques gris sont bien pour un pilote qui souhaite faire peu d'entretien de ces amortisseurs. Les joints toriques gris sont d'un plus grand en diamètre ce qui permet au joint de se comprimer plus sur le corps de l'amortisseur et fournissent une plus grande étanchéité. Vous remarquerez plus de friction des axes avec les joints toriques gris.

OPTION 2



L'option 2 consiste à utiliser des joints toriques noirs et gris et c'est ce que la majorité des pilotes préfèrent. Ici nous avons utilisé un joint torique noir à faible friction (TLR5074) et un joint torique gris standard (TLR5093). Cela améliore la performance de votre amortisseur par rapport au kit standard en permettant à l'amortisseur d'avoir moins de striction (phénomène de frottement au début du mouvement). Vous pourrez remarquer que la striction de la tige d'amortisseur est réduite de moitié. Cela aidera la voiture à développer de l'adhérence et à avoir un meilleur comportement sur les bosses. Vous pourrez avoir une très légère fuite d'huile de temps à autre mais cela s'arrêtera une fois que le joint aura gonflé de par l'huile silicone. Lors du montage des amortisseurs avec cette option, le joint torique gris doit toujours être monté en dernier pour une meilleure étanchéité.

OPTION 3



L'option trois est le montage basse friction avec les joints toriques noirs. Ce montage donnera les meilleures performances avec le moins de striction mais occasionnera des fuites d'huiles. Lors du montage des amortisseurs avec cette option, vous noterez un faible frottement au niveau de la tige d'amortisseur. Avec cette configuration, il est préférable de surveiller vos amortisseurs tout au long de la journée de course. Cette configuration est celle que la majorité de l'équipe TLR utilise sur ses 22.

Nous allons maintenant voir quelques points à prendre en compte lors de l'assemblage des amortisseurs. Cela assurera

que vos amortisseurs offrent les meilleures performances en permanence.

Astuce 1 - Graisser les joints toriques



Lors de l'installation de nouveaux joints toriques, il est toujours mieux d'appliquer une petite quantité de graisse pour joint torique (LOSA99208) à l'intérieur de ceux-ci. Cela améliorera plusieurs choses, aidera à la longévité des joints toriques et rendra les axes d'amortisseurs plus libre ce qui améliorera les performances en piste. L'usage de la graisse pour joint torique permettra de réduire les fuites aux niveaux des joints.

Astuce 2

Retirer les excès de matière au niveau des pistons



En regardant attentivement, vous pourrez observer des petites excroissances sur les pistons. C'est là où le piston a été retiré du moule. Cela est complètement normal que le piston aie ces petites excroissances mais peut être désastreux pour l'amortisseur. Laisser ces excroissances, cela augmentera le frottement du piston sur le corps d'amortisseur et diminuera les performances de celui-ci. Cela est aisément rectifiable en utilisant du papier de verre de grain 120 et de légèrement poncer les excroissances.

Astuce 3

Découper les membranes



Nous avons trouvé que les amortisseurs sont plus performants lorsqu'il y a une émulsion qu'avec un volume constant. Nous avons trouvé que l'amortisseur à émulsion est meilleur lors des atterrissages, offre un meilleur équilibre et augmente l'adhérence. Il y a deux solutions pour transformer votre amortisseur à volume constant en amortisseur à émulsion.

À gauche la solution 1. C'est le nouveau joint de bouchon inclus avec la référence LOSA5006. À droite se trouve la solution 2, une membrane standard où le centre a été découpé à l'aide de ciseaux. En utilisant l'une ou l'autre solution, cela transformera votre amortisseur à volume constant en amortisseur à émulsion. Une fois cette astuce adoptée, il vous faudra suivre les instructions pour purger adéquatement un amortisseur à émulsion.

Astuce 4 Purger un amortisseur à émulsion



Purger un amortisseur à émulsion est la dernière et plus importante étape dans l'assemblage des amortisseurs. Vous voulez vous assurer de purger les quatre amortisseurs de la même manière. Une pression variable endommagera les performances sur la piste. Voici la meilleure manière trouvée pour purger quatre amortisseurs de manière identiques.



Premièrement, avoir la tige d'amortisseur complètement sortie et remplir l'amortisseur d'huile jusqu'en haut du corps. Vous ne voulez pas que l'huile déborde de l'amortisseur. Vous voulez un bel aspect concave de l'huile une fois l'amortisseur rempli, faire monter et descendre la tige d'amortisseur pour évacuer l'air emprisonné. Arrivé ici, laisser reposer l'amortisseur quelques

minutes pour s'assurer que les bulles d'air s'échappent. Une fois que les amortisseurs ont reposé quelques minutes, faire redescendre complètement la tige. Assurez-vous que le joint ou la membrane coupée est en place dans le bouchon et viser ce dernier place dans le bouchon et viser ce dernier sur le corps d'amortisseur. Viser seulement le bouchon au $\frac{3}{4}$ laissant apparaître deux filets.



À ce moment, tenez l'amortisseur avec un angle de 45° . C'est très important que le trou dans le bouchon soit orienté vers le haut car c'est par là que l'excès d'huile s'écoulera. Doucement poussé la tige complètement vers le haut. Il doit y avoir une certaine quantité d'huile qui s'échappe par le trou du bouchon. Si l'huile ne sort pas alors vous n'avez pas assez d'huile dans l'amortisseur ou le bouchon est trop serré. Une fois la tige complètement rentrée, relâchez celle-ci. Si elle redescend doucement, alors le bouchon était trop serré et vous devez le desserrer et recommencer. Après que l'huile se soit échappée par le trou, serrer le bouchon complètement à la main et bouger la tige rapidement pour faire travailler l'amortisseur. Ensuite couché l'amortisseur à 45° avec le trou vers le haut. Avec la tige complètement rentrée, ouvrez le bouchon jusqu'à ce que vous voyiez de l'huile s'échapper par le trou puis resserrer le bouchon avec vos outils dédiés aux amortisseurs. Après ces opérations réalisées les amortisseurs doivent bouger en douceur et il doit y avoir aucune ou très légère pression dans les amortisseurs lors du déplacement vers le haut mais aussi très peu de sortie de la tige de par les phénomènes de pression. Il ne doit pas y avoir plus de 3 à 6mm de sortie de la tige des corps d'amortisseurs. S'il y a plus que 3 à 6mm recommencez la dernière étape et purger plus d'huile jusqu'à ce que les amortisseurs soient identiques. Une fois ces trucs et astuces réalisés, vous vous retrouverez en présence d'un jeu d'amortisseurs avec d'excellentes performances près pour la piste.



Entretien des amortisseurs

Maintenant que vous avez des amortisseurs performants, il est nécessaire de les entretenir.

Astuce Un:

L'équipe aime utiliser le bouchon inférieur qui tient le joint comme un outil d'ajustement. Quand de nouveaux joints sont installés, serrez le bouchon inférieur complètement. Lors de l'utilisation de votre voiture, les joints gonfleront avec le temps. Après le deuxième jour d'usage des nouveaux joints, desserrez le bouchon inférieur de $\frac{1}{4}$ de tour. Cela réduira la pression sur les joints ainsi que la striction de l'amortisseur. La fois suivante à la piste desserrez le bouchon inférieur de $\frac{1}{4}$ de tour supplémentaire. Vous serrez à un $\frac{1}{2}$ tour pour le bouchon inférieur. C'est le maximum que vous souhaitez desserrer ce bouchon. Généralement les meilleurs pilotes utilisent les joints trois joints avant de les remplacer par des nouveaux.

Astuce Deux:

Lors au changement d'huile de vos amortisseurs, ajouter une petite noix de graisse pour joints toriques sur la tige. En ajoutant cette graisse assurez-vous de faire bouger rapidement la tige verticalement dans le but que la graisse rejoigne les joints. Ensuite essayer l'excès de graisse afin que les impuretés ne collent pas aux amortisseurs. Cela aidera à réduire la friction et à avoir des performances élevées.

Astuce Trois:

Cette étape est importante mais oublier de beaucoup. Les saletés sont la pire chose pour vos amortisseurs et leurs tiges. À chaque fois que vous arrêtez de rouler, nettoyez les amortisseurs avec un brosse à poil souple. Assurez-vous qu'il ne reste pas de terre accumulée dans les coupelles. La terre qui s'accumule dans les coupelles fait en sorte que les impuretés sont forcées dans le bouchon inférieur, lors de compression complète, causant que les joints deviennent sales et abrasifs. Nettoyez vos amortisseurs avec un brosse à poil souple après chaque roulage aidera vos amortisseurs à rester au mieux plus longtemps avec des performances élevées en permanence.

Tableau pour ressort

Rear		
rate	color	part number
1.6	gray	TLR5165
1.8	white	TLR5166
2.0	yellow	TLR5167
2.3	pink	TLR5168
2.6	red	TLR5169
2.9	orange	TLR5170
3.4	silver	TLR5171
Front		
rate	color	part number
2.5	red	TLR5172
2.9	orange	TLR5173
3.2	silver	TLR5174
3.5	green	TLR5175
3.8	blue	TLR5176
4.1	black	TLR5177

Battery Strap

pour le look ou simplement si on aime pas les velcro il existe ce genre d'option carbone
ici de chez Diggity Designs RC surement la plus belle et propre en attendant une future option TLR
point négatif cela ne rende pas vraiment l'auto moins rigide ...

bref a ne pas utiliser sur des pistes glissante ou défoncé 😞

#TLR-100 - Team Losi Racing - 22 - 2.5mm Battery Strap



sur l'auto :



les carrosseries possible pour le 22

JConcepts Illuzion Punisher Body w/ 6.5" HD Wing for TLR22 avec 2 aileron ! ref : JCO0219



Proline Bulldog Clear Body ref : 3358-00



AVID FTW Blade ref : FTW00022B



AVID FTW Blade ref : FTW00022A



TLR de base ref : TLR8057



Soufflet pour les amortisseurs :

il existe pour la protection de vos amortisseurs des soufflets bien utile sur une piste grasse ou les "maniac"



lien eBay :

<http://cgi.ebay.fr/TSR-Team-Losi-22-...item27ba141253>

Option utile TLR

TLR Front King Pin Threaded, TiNitride ref : TLR1043



Lester l'avant du 22 :

Losi Front Pivot, Aluminum ref : TLR1072



Losi Brass Kick Angle Shim, 25 ref : TLR1049



le team utilise la cellule alu en générale pour info
pour info l'ajout de lest (plomb) dans la cellule fait la même chose pour un coût ridicule
cela fait partie des réglage de l'auto pour éliminer du sous virage
le risque de l'utilisation de la cellule alu c'est de rendre le trains avant plus fragile
car il n'y aura pas de pièce fusible qui Flex en cas de gros choc avant ...

Montage de jante losi (xxx)

Pour le montage de jante losi (xxx) ou asso B4 il existe une option sympa de chez Bumps Jumps :



pour commander :

http://www.bumpsandjumps.com/buyer...roducts_id=723

Il permet à l'auto d'avoir la largeur maxi quand on utilise des cales avec 3 / 3.5° de pincement.

Les films de protection pour le châssis

Les films de protection pour le châssis existe
par exemple les upgrades qui comme toujours c'est assez chère mais la qualité est vraiment hors
norme aussi

http://www.rcidcustom.com/mm5/mercha...ory_Code=RCD41

mais a vrais dire tous film de protection marchera
la seul question est : c'est utile ? Bah non car en 1/10 on roule jamais dans des champs de mines



et que le problème des films c'est que la moindre amorce de rayure ou déchirure dictera la fin de la
protection très rapidement
honnêtement le châssis alu du 22 offre l'avantage de ne pas se poser de question sur l'état du châssis
il ne cassera pas et ne s'usera pas vite donc économisé cela sauf pour le look bien sûr.

Couronne de transmission

La couronne de transmission à avoir pour pouvoir changé de rapport ou simplement décaler le poids
du moteur vers l'avant ou l'arrière suivant les besoins de la piste
donc sur une piste glissante moteur vers l'arrière sinon vers l'avant (ex: sur la moquette)

d'origine il y a une 76 dent
l'option 84 dent (xxx/xx4) ref : LOSA3985



petite astuce le 22 étant une auto à la mode FR il faut légèrement refaire le trou des couronnes pour
que celle-ci tourne plus librement (donc le slipper ...) sur son axe.

Petit hors sujet sur les pack lipo

le gains de pêche (sur du 60C) par apport à mes ancien repère fait que le moteur doit tirer au
moins une dent de moins comme pignon
sinon il surchauffera
ma comparaison est par rapport au dernier IB4600 qui déjà à l'époque avait fait faire la même
chose par apport au pack GP4200.

J'ai aussi vu la différence entre pack 30C et 60C sur un moteur à charbon le gain était un léger plus en vitesse de pointe, mais rien de plus.

Mais c'est vraiment pratique l'utilisation de ces pack malgré un cout 2 X plus chère que les vieux NIMH !

Bref 2 à 3 pack maxi il faut avoir, perso je préfère les packs long (au Xcelorin short) car il répartisse plus de masse sur l'ensemble du châssis.

Quand le team utilise les packs court il roule avec du lest sous le variateur pour le comportement.

Bref les pack court qui rende l'auto encore plus légère donc vive ne sont peut-être pas pour notre niveau de pilotage et nos piste ...

Les utilisateur de voiture en MID par contre n'ont pas le choix mais là c'est un hors sujet



complet.

Elargisseur arrière

+ 1.5 mm ref : TLR2932



+ 0.75" ref : TLR2931



le but de ces calles n'est pas le look ou pour être plus fiable mais juste pouvoir rouler au cote maxi votre 22 quand vous roulez avec une cale de pincement.

Avec un angle faible en claire moins vous avez de pincement plus l'auto est étroite le team utilise une cale de 3.5° avec en générale des fixations 0.75.

Cela peut aussi dépendre des pneus qui ont plus ou moins de déport (ex : schum pour herbe) élargir l'arrière peu aussi permettre d'avoir un trains plus mobile mais aussi plus stable dans les trous réduire permet de gagner de la motricité.

Petite remarque :

Avec les fixations d'origine de bonne veille rondelle entre la fixation plastique et la jante bien choisi fera la même chose ...

Étrier avant 5°

ref : TLR1058



On l'utilisé avec la cale 25° du trains avant

le but est d'avoir un moins de direction qu'avec l'étrier de 10° d'origine et c'est pas un mal tellement cette auto tourne fort de l'avant.

La cale de 25° permet d'avoir un transfert de masse de l'arrière vers l'avant plus "propre" et donc d'avoir une auto plus fluide en virage.

Il existe d'autre cale 3° ref : TLR1059 et 0° ref : TLR1060 pour avoir le train avant de vos rêves.

Les étrier au

les 10° ref : TLR1047 les 5° ref : TLR1046 les 3° ref : TLR1045 les 0° ref : TLR1044



Je pense que ce type d'option peut-être un plus sur une piste très cassante (type indoor) mais je suis pas sûr que cela très utile.

Fixation alu du pack

ref : TLR4150



C'est sublime mais j'aimerais la voir de prêt pour savoir si on peut l'utiliser pour fixer le velcro du pack dans ces trous.

Je pense que oui et cela serai cool !!

à voir donc prochainement.

Renfort alu

Dire que les pièces sont utiles perso j'en doutais un peu mais bon sur un piste très "agressive" cela peut-être pas si bête !

Visiblement le team utilise la pièce arrière car il y a déjà eu des rotules qui n'ont pas aimé de gros choc sur des réceptions acrobatiques.

La piste du wolrd avec le gros quad par exemple.

Le plastique d'origine ne résistera pas complètement au traitement, de plus cela rajoute aussi un peu de poids sur le train donc un peu de grip.

Avant ref :



Arrière ref : TLR2060



Perso je ne prends pas mais verra ...

cale de pincement LRC

Cale LRC 3° ref : TLR2984



Cale LRC 3.5° ref : TLR2985



Pour faire simple moins de pincement quand la piste à plus de grip.
Le team utilise quasiment toujours la 3.5 et même aux world sur une piste relativement glissante pour eux (mais pas pour nous français).

LRC = Low Roll Center pour centre de roulis bas

C'est le type de cale qui permet d'avoir un arrière plus mobile et que l'on utilise généralement sur des surfaces qui ont un grip classique voir grand et pas défoncé.

Cale de pincement HRC

Il faut pour pouvoir régler correctement son auto en mode cale HRC la ref : TLR2045.



Cale HRC 4° ref : TLR2980



Cale HRC 3.5° ref : TLR2979



Pour faire simple moins de pincement quand la piste à plus de grip.

HRC = Hight Roll Center pour centre de roulis haut.

C'est le type de cale qui permet d'avoir un arrière plus stable et que l'on utilise généralement sur des surfaces qui ont peu de grip et (ou) défoncé.

préparation du slipper

rien de spécial mais il doit toujours (même sur moquette) être utilisé sinon le différentiel s'usera très vite

et je ne parle même pas de l'aide au pilotage qu'il apporte ...

il aide la voiture sur les pistes défoncé et pour la réception des bosses à amortir les chocs pour la transmission

il aide l'amortissement générale de l'auto

il doit fonctionné sur 20 à 40 cm maxi suivant le moteur et la piste bien sur

trop = plus de pêche pour bosse et relance mole

pas assez = auto difficile, weeling



il faut collé avec 2 petit point de colle les rondelles de friction à la couronne

très léger pour pas faire une bosse qui fera un sliper qui tourne pas "rond" et aussi pour pouvoir changer facilement de couronne ...

après chaque course utilisé un scapel pour "gratter" la friction et retirer le "glaçage" de cette dernière

sinon à force il sera tellement glacé que le réglage sera plus compliqué à obtenir, pour ne pas dire irrégulier

autre détail il faudra pincé le ressort quand il est neuf à fond avec une grosse pince pour qu'il se rode en flexion

faire cela 4 5 fois et cela ira, le ressort sera plus élastique car le trempage aura bougé



vérifié que les plateaux ont toujours du noir qui frotte sur les frictions sinon il faut les changer

le slipper sera impossible à régler et les friction s'useront très vite



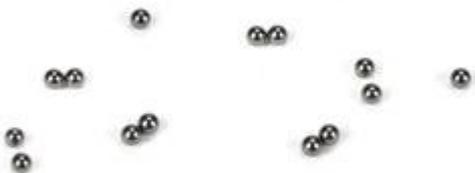
et sur ce 22 les couronnes force d'origine un peu trop sur l'axe donc un léger coup de rimer ou scalpel l'aidera à bien tourné autour de son axe sans aucun jeux !!! Sinon la couronne tournera comme une patate et le bruit sera pas cool ...

Différentiel à billes

je reviendrai sur la mode des différentiel à pignons qui viennent des auto RTR (losi ou asso) afin de résister au méchant moteur BL (mal choisi ?)
l'utilisation de graisse (comme les tronçonneuses...) en permet le réglage
il semble qu'il offre un gains en motricité aussi

bref pour les billes d'origine certain pilote les usent très vite (slipper ou moteur mal réglé ?) d'autre roule depuis 6 mois avec sans problème ...
il existe des options céramique ou tungsten
je préfère ces dernières actuellement

pour les grosses billes ref : TLR2951



pour les petites billes ref : TLR2947



pensé à retourner les rondelles (petites et grandes) dès que le différentiel gratte trop
si elles sont trop marqué les changer ref : TLR2954 et les TLR2957

il existe un kit pour la remise à neuf ref : TLR2962



pour le montage il faut éviter comme l'on voit trop souvent de bourrer de graisse blanche la couronne

une petite noix de graisse par billes suffit largement

sinon l'excès fera que pour ne pas patiner le différentiel sera trop serrer et donc s'usera plus vite ...

pour les petites rondelles de la buté avec la graisse noir (graphite) il faut par contre en utiliser au maximum

pour savoir si les billes ou rondelles sont ok il faut avec le différentiel en mains desserrer et forcé dessus en faisant tourner pour sentir si les grosses rondelles (ou billes) gratte

si cela gratte pas et que le différentiel grattait quand il était réglé c'est la buté à billes qui est à refaire et elle uniquement

sinon changé en premier les rondelles (grande) puis les billes si cela gratte toujours après ce changement

simple à voir non ?

Dernier détail mais important pour ces différentiel

la vis de la buté ref : TLR2958



il faut sur la vis de buté bien utiliser du freins à filet qui aura séché avant d'être monté dans le différentiel.

Cela sera plus dur mais le réglage sera plus stable ainsi !

Utilisé cela ref : LOSA99202



si la couronne de différentiel à des trou oblong il faut bien sur la changer directement
ref : TLR2953



graisser avec la graisse silicone blanche les 3 pignons de la transmission
cela limite la bruit et l'usure de cette dernière
ref : TLR2952



cette option est peut-être utile sur les piste indoor ? Ou pas ...
ref : TLR1071



Différentiel à pignons

ref : LOSA2954



avec de la 2000 à 4000 en huile dedans