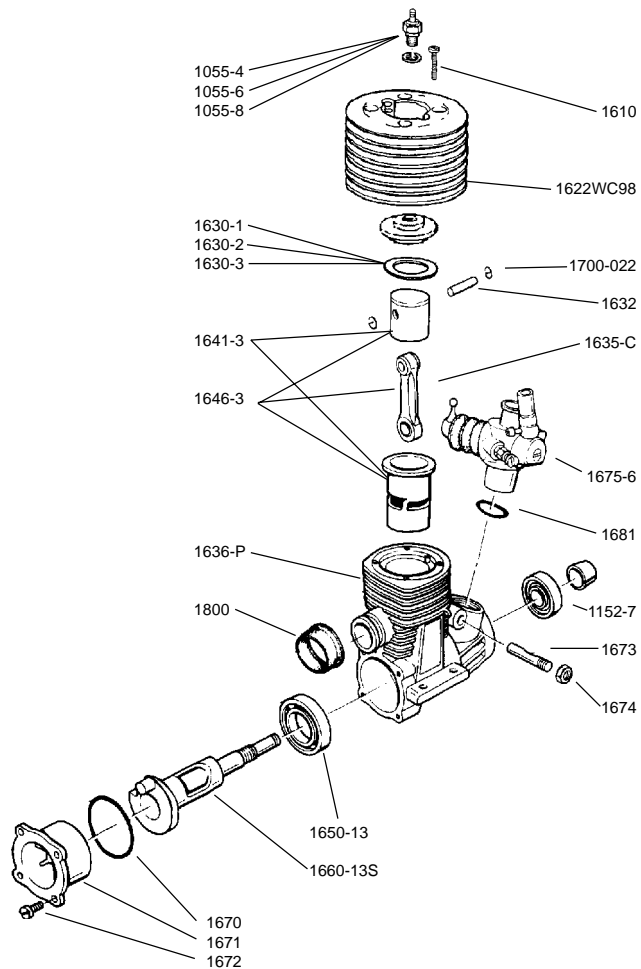
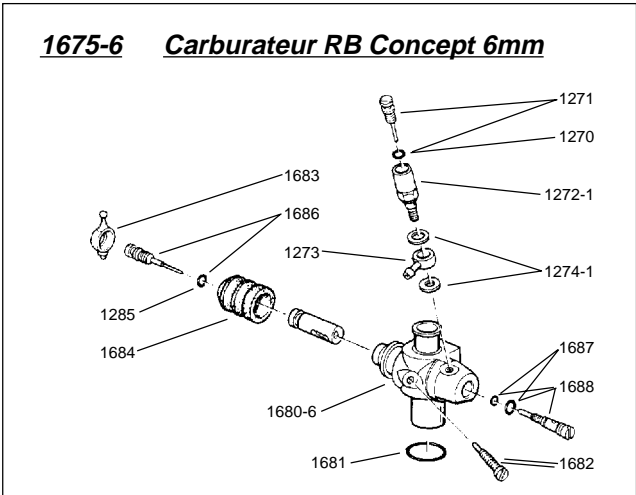




RB Concept
The Power of Champions



Developpé pour la compétition
Cylindrée: 2.49cc
Course: 14.70mm
Alésage: 14.70mm
Poidst: 290gr.



RB Products fait évoluer constamment sa production. De ce fait, des modifications pourront être effectuées sans notifications. RB Products ne pourra être tenu responsable de quelques dommages ou blessures que ce soit durant la construction, le stockage, l'usage ou l'abus d'aucun de ses produits.

AVANT DE DEMARRER CE MOTEUR LIRE CES INSTRUCTIONS ATTENTIVEMENT!!!

Conçu et réalisé pour un très haut niveau de performances, le moteur RB Concept vous donnera 100% de satisfaction si vous l'utilisez correctement. Plusieurs facteurs sont très importants: Choix d'un bon carburant, Taux de compression, Raccord(longueur) du pot d'échappement, Réglage carburateur, Température moteur, Tolérance entre les pièces en mouvements. Si vous traitez votre moteur avec soin: un bon rodage, un réglage approprié(jamais trop pauvre) et un bon entretien; vous obtiendrez beaucoup de plaisir dans l'utilisation de votre moteur RB Concept.

CARBURANTS

Le choix et la pureté du carburant sont très importants, il doit contenir un minimum de 10% d'huile(castrol ou huile synthétique/ou un mélange des deux). Si vous prenez un carburant du commerce, vérifiez qu'il est bien spécial voitures. Vous pouvez utiliser un pourcentage de Nitro de 10 à 25% maximum, il est déconseillé de dépasser ce pourcentage car votre moteur deviendra plus difficile à régler et risquerait de s'endommager plus rapidement.

FILTRE A AIR

Utiliser un bon filtre à air est vital pour votre moteur. Ne **JAMAIS** rouler sans filtre, si vous le perdez en course, stoppez et remettez le en place ou votre moteur sera abîmé. Si vous utilisez un filtre mousse (#1690-F) imprégnez le d'huile pour filtres mousse(#1291-2) avant utilisation. Changez le filtre toutes les 3 à 5 heures d'utilisation, ne réutilisez pas la mousse, même après lavage, la saleté restant à l'intérieur irait dans le moteur et l'endommagerait.

BOUGIES

Utilisez les bougies originales RB Concept, elles ont été testées et faites pour ce moteur. Vérifiez régulièrement la bougie, si le filament est mat ou déformé, si le moteur cale sans raison, changez la bougie. Si le filament est cassé, manquant, ou fondu(c'est un très mauvais signe): votre moteur a tourné trop pauvre et a été endommagé. Evitez ceci si vous voulez que votre moteur dure!

RODAGE

Le rodage d'un moteur est déterminant pour ses performances et durées futures. Sur un moteur neuf les tolérances des pièces en mouvements comme bielle/villebrequin, chemise/piston sont très serrées. Durant le rodage si vous réglez votre moteur trop pauvre et/ou faites un surrégime vous écoutez dramatiquement la vie du moteur et risquez même de le casser. Utilisez votre carburant habituel. Le carburateur livré avec le moteur est préréglé pour un démarrage facile, pas pour le rodage.

Sur le carburateur #1675-6 il y a 4 vis:

1) la plus importante est le pointeau principal(ou vous mettez votre durite) qui règle l'arrivée d'essence à pleine vitesse, 2) l'aiguille de reprise (dans le boisseau)pour réguler la quantité de carburant au ralenti, 3) le gicleur réglable pour aussi réguler la quantité de carburant au ralenti, 4) la vis de ralenti pour régler le régime au ralenti(air).

1) Quand vous avez démarré le moteur, laissez le tourner au ralenti(peu de tours/minutes) pour environ 1 réservoir. Le stationnaire doit être régulier. Si le ralenti descend tout le temps, fermez l'aiguille de reprise

(1/4 de tour à la fois), si le ralenti monte trop, ouvrez la.

2)Après ce plein au ralenti(laissez refroidir le moteur avant de le redémarrer) ouvrez le pointeau principal 1 tour de plus que le réglage d'origine. Le moteur va maintenant tourner sur la piste et sera donc refroidi. Avant de mettre plein gaz, assurez vous que le moteur ne prend pas tous ses tours(il doit tourner un peu comme un 4 temps, du carburant doit sortir par le pot). Si le moteur prend trop de tours, ralentissez et ouvrez encore le pointeau principal d'1 tour, faites ceci jusqu'à ce que le moteur prenne peu de régime quand vous accélérez "plein pot": faites ce réglage très riche pendant environ 3 pleins.

3)Vous pourrez ensuite fermer un peu le pointeau, jusqu'à ce que le moteur prenne un peu plus de tours, mais toujours avec un bruit de 4 temps, pendant encore 3 pleins.

4)Refermez encore un peu le pointeau principal, votre moteur prend de plus en plus de tours(tout en

fumant beaucoup), mais reste à 80% seulement de son régime maximum: encore 2 pleins.

5)Vous pouvez maintenant régler le moteur plus finement et utiliser 90% à 95% de sa puissance. S'il chauffe ou perd de la puissance, stoppez et ouvrez le pointeau principal 1/4 de tours. Pendant le rodage, le moteur doit toujours avoir un ralenti régulier et tourner très librement.

REGLAGE MOTEUR

Faites attention à ne jamais fermer trop le pointeau principal("en haut"), le moteur doit toujours fumer suffisamment par l'échappement et garder une puissance constante et régulière(à chaque fois que vous tournez trop pauvre vous abîmez le moteur de façon irréversible). Le ralenti doit être toujours le même, régulier et pas trop haut. Quand vous faites quelques tours de piste et que vous rentrez au stand, si le ralenti reste haut, puis redescend(donc irrégulier), c'est que vous êtes trop riche "en bas", fermez la reprise(1/4 de tours à la fois). Vous allez ensuite remarquer qu'en rentrant au stand le ralenti reste haut(mais régulier), baissez alors le ralenti(avec la vis d'air). Laisser le ralenti trop haut est mauvais pour le moteur et pour le pilotage (freinage plus délicat).

QUELQUES POINTS A CONNAITRE SUR LES MOTEURS

Ces moteurs de très haute compétition peuvent parfois casser. Nous ne pouvons vous assurer de garantie n'étant pas responsables de l'utilisation et des réglages que vous aurez utilisés. Vous devez comprendre qu'il s'agit de produits de haute technicité: ils peuvent prendre jusqu'à 43.000 tours/minutes! Il est donc très important que vous vérifiez régulièrement: le jeu bielle/maneton(qui doit être minime) et la compression(qui doit être bonne). La plupart des casses interviennent suite à: un mauvais réglage carburateur, une mauvaise qualité de carburant, un mauvais fonctionnement du filtre à air ou une usure des pièces. Si vous voulez vérifier ou réparer votre moteur vous-même, faites très attention aux points suivants:

- Avant de démonter le moteur, nettoyez-le extérieurement, travaillez sur un endroit propre, utilisez des outils adaptés, toute poussière ou saleté pénétrant dans le moteur l'abîmerait sérieusement.

- Vous devez comprendre que toutes les pièces en mouvements d'un moteur sont sujettes à l'usure, si une chemise/piston s'est usée, le maneton/pied de bielle s'est lui aussi usé, il faut donc les remplacer. Si vous ne changez qu'une partie des pièces, et que l'autre partie était usée ou abîmée, il y a de fortes probabilités pour que le moteur casse rapidement.

- Si vous voulez remplacer la bielle assurez vous aussi que le maneton du villebrequin est toujours bien rond et à la bonne taille, si ce n'est pas le cas, remplacez aussi le villebrequin. Si vous ne le faites pas, et réutilisez le moteur, il y a de fortes probabilités pour qu'apparaissent des problèmes: casse de bielle, casse de piston, perte de clips...

- Si vous voulez remplacer la chemise/piston, vérifiez aussi le maneton de villebrequin et montez le clips très correctement(ou il partira).

- Ces moteurs sont des produits de haute technologie et doivent être traités avec soin et attention.

Si vous ne souhaitez pas réparer votre moteur vous-même, demandez à votre détaillant de le faire ou envoyez le nous via votre détaillant avec vos coordonnées et demandes et nous vous ferons un devis de réparation ou d'entretien.

RESONATEUR

Nous vous proposons un résonateur homologué EFRA (#1850-E/#1850-EP) et adapté à ce moteur, la meilleure longueur d'accord se situe entre 90 et 100 mm

