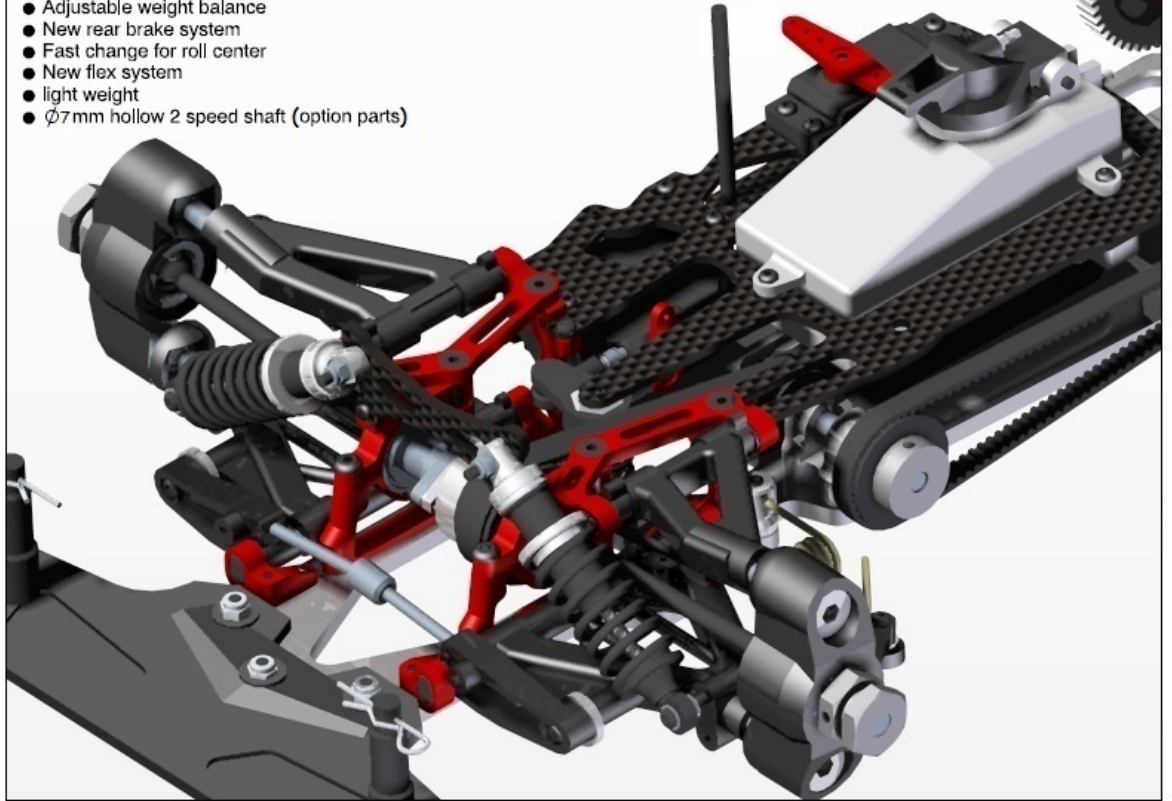


TECHNICAL INFORMATION

- Aluminum front/rear bulkhead
- Suspension parts are similar both right and left side
- New system for faster belt change
- New fuel tank mounted from upper side
- Adjustable weight balance
- New rear brake system
- Fast change for roll center
- New flex system
- light weight
- $\varnothing 7$ mm hollow 2 speed shaft (option parts)



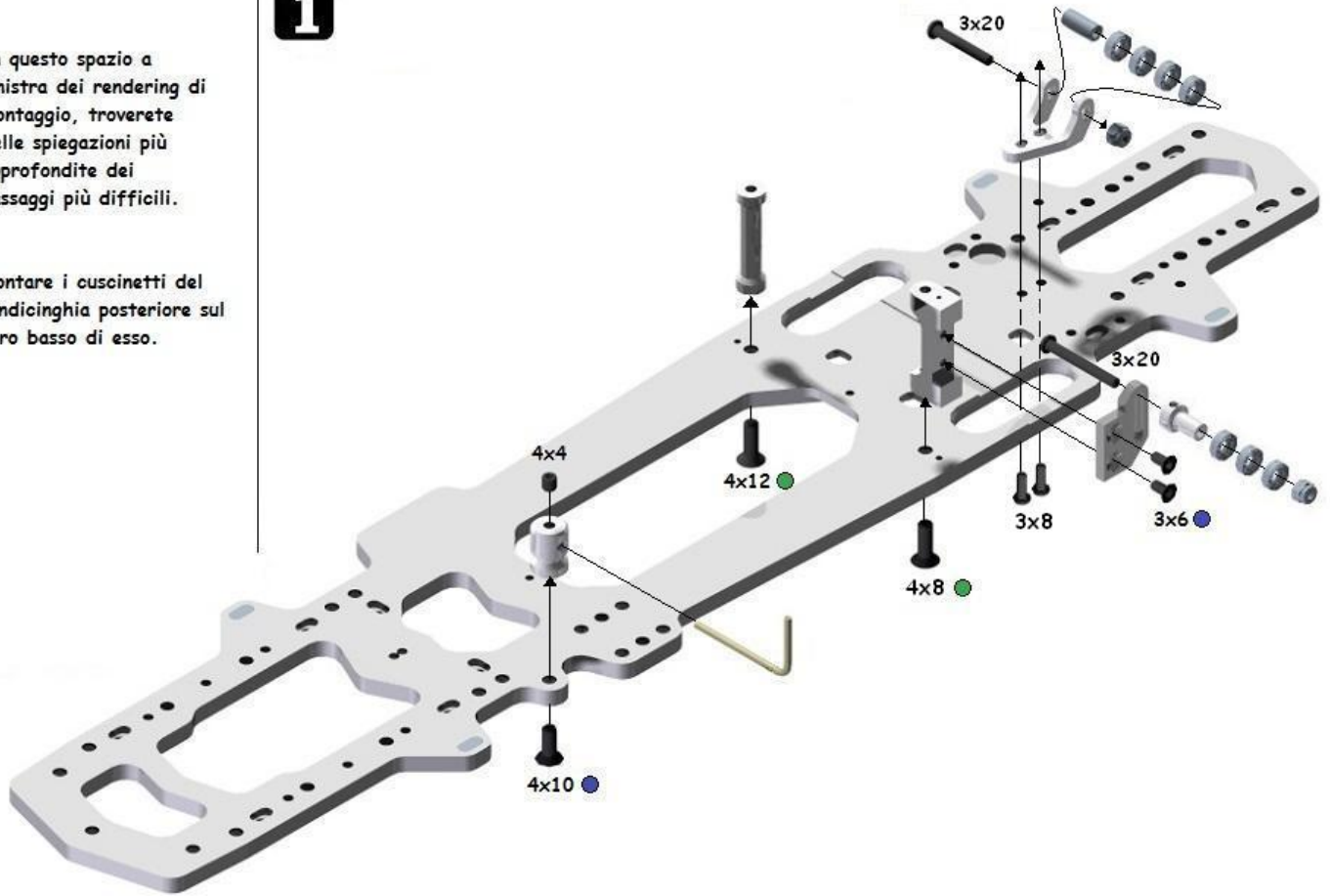
INSTRUCTION MANUAL

TRIX

1

In questo spazio a sinistra del rendering di montaggio, troverete delle spiegazioni più approfondite dei passaggi più difficili.

Montare i cuscinetti del tendicinghia posteriore sul foro basso di esso.



Assicurarsi che le ralle scorrano perfettamente nel perno del bicchierino senza impuntamenti.

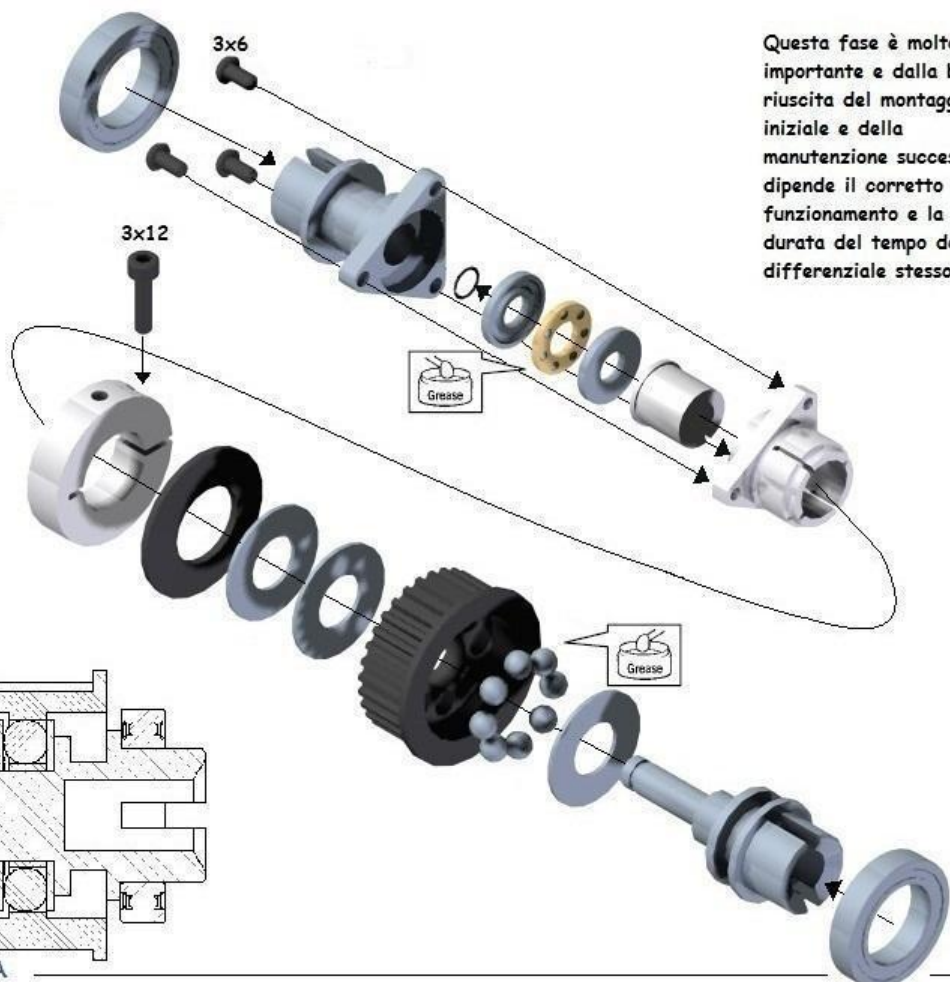
Usare del grasso specifico per la lubrificazione delle sfere, in caso contrario si avrà un differenziale "legnoso" e poco efficiente.

Per mettere e togliere il seeger di chiusura, aiutarsi con un giravite a taglio di piccola misura.

Ruotare la ghiera di regolazione e stringere la vite per regolare il differenziale.

2

Questa fase è molto importante e dalla buona riuscita del montaggio iniziale e della manutenzione successiva, dipende il corretto funzionamento e la durata del tempo del differenziale stesso.



SEZIONE A-A

3a

DIFFERENZIALE 20-10 DENTE STRETTO

GRADAZIONE OLIO
CONSIGLIATA:

SCARSO GRIP: 10.000 cps

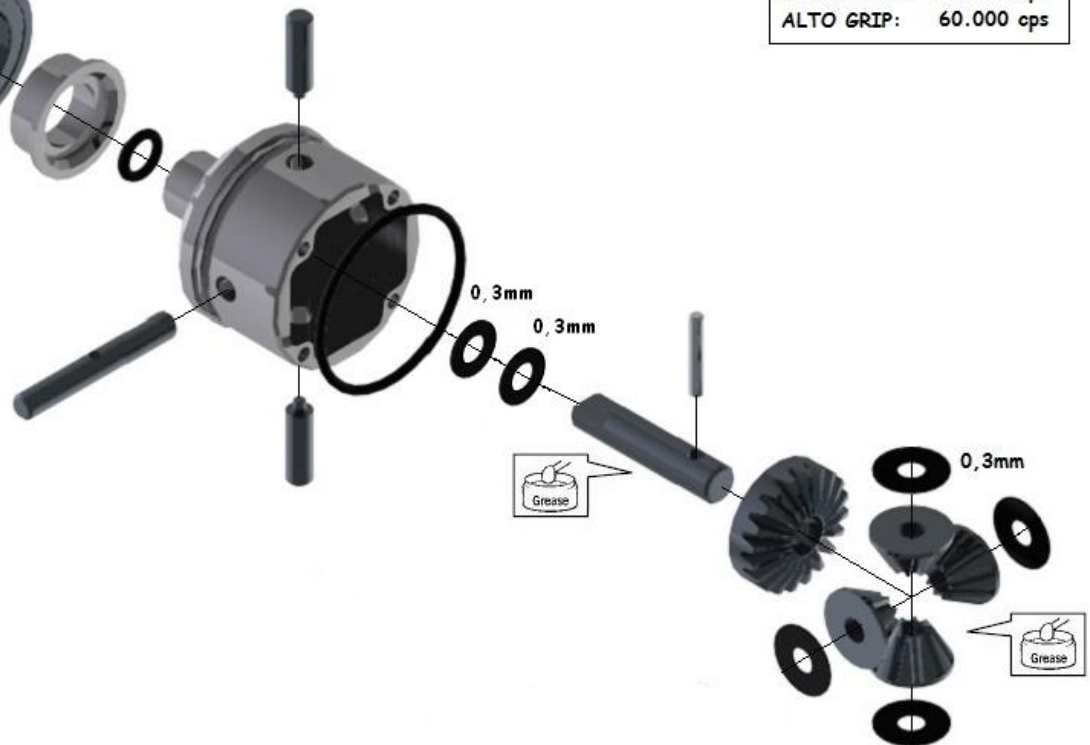
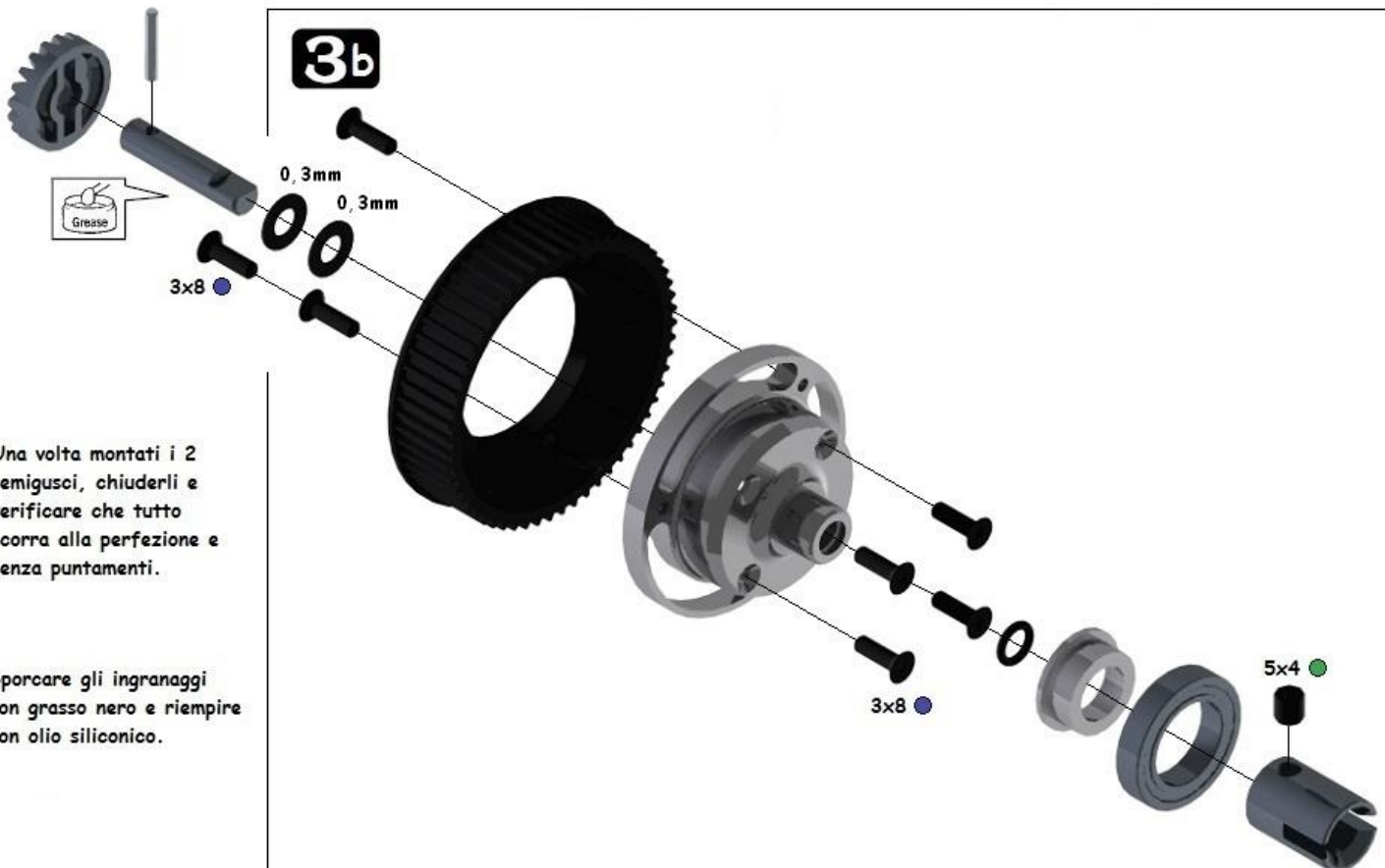
MEDIO GRIP: 30.000 cps

ALTO GRIP: 60.000 cps

5x4 ●
Oliare i 2 o-ring interni e l'unico esterno prima di procedere al montaggio. Questo assicurerà loro efficacia e durata nel tempo.

Fare attenzione nell'inserimento degli oring piccoli nella sede specifica all'interno del differenziale.

Fare attenzione al corretto spessore dei rasamenti di satelliti e planetari.

**3b**

Una volta montati i 2 semigusci, chiuderli e verificare che tutto scorra alla perfezione e senza puntamenti.

Sporcare gli ingranaggi con grasso nero e riempire con olio siliconico.

Verificare che la testa del cardano omocinetico ruoti libera all'interno del mozzo.

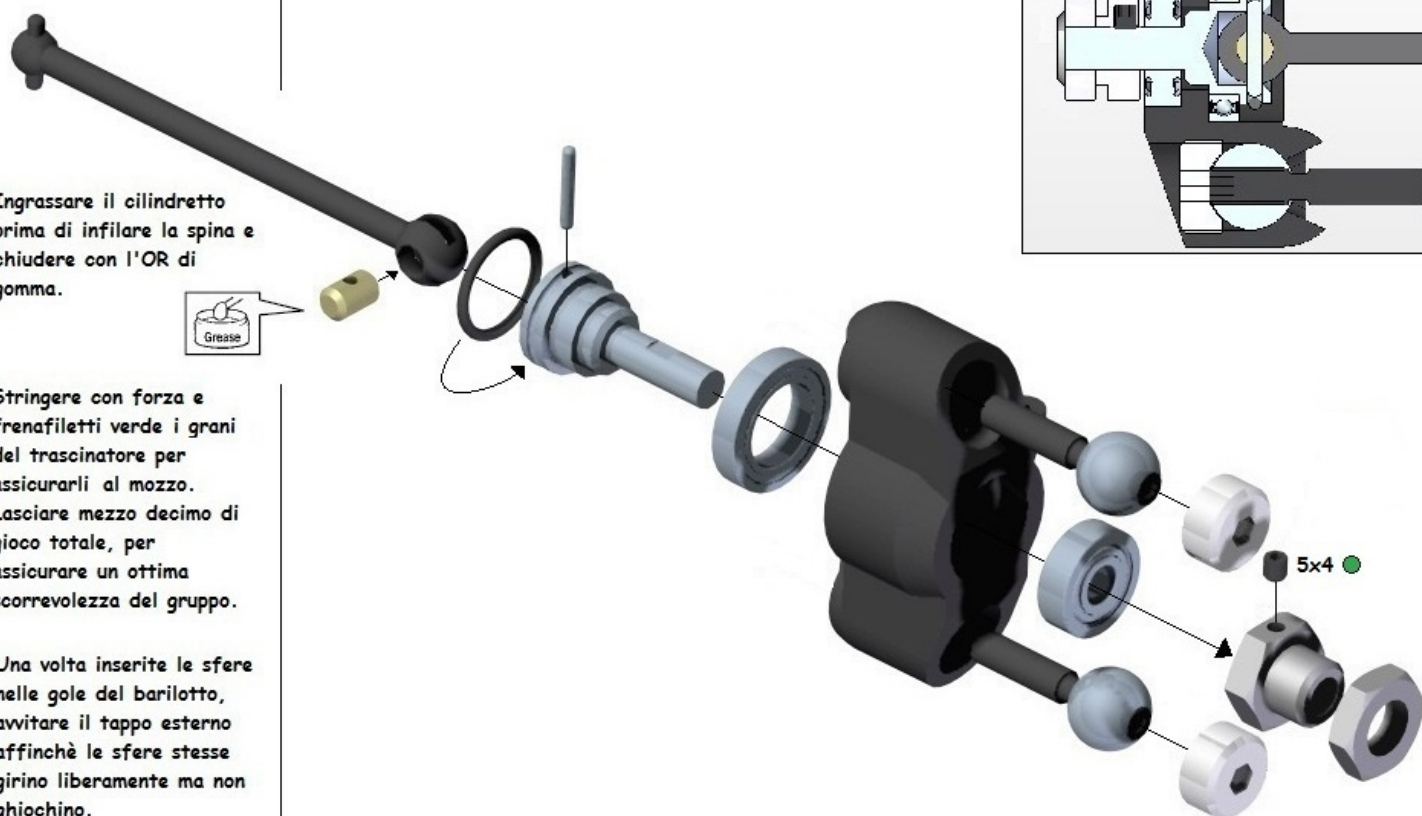
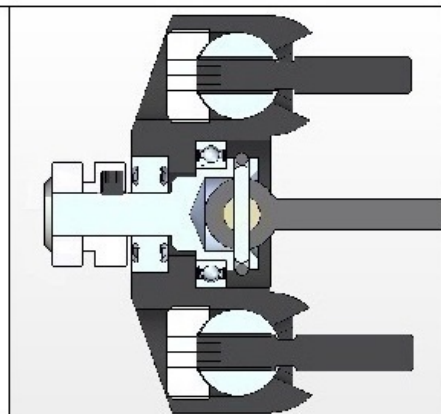
4

Ingrassare il cilindretto prima di infilare la spina e chiudere con l'OR di gomma.



Stringere con forza e frenafili verde i grani del trascinatore per assicurarli al mozzo. Lasciare mezzo decimo di gioco totale, per assicurare un'ottima scorrevolezza del gruppo.

Una volta inserite le sfere nelle gole del barilotto, avvitare il tappo esterno affinché le sfere stesse girino liberamente ma non ghiochino.

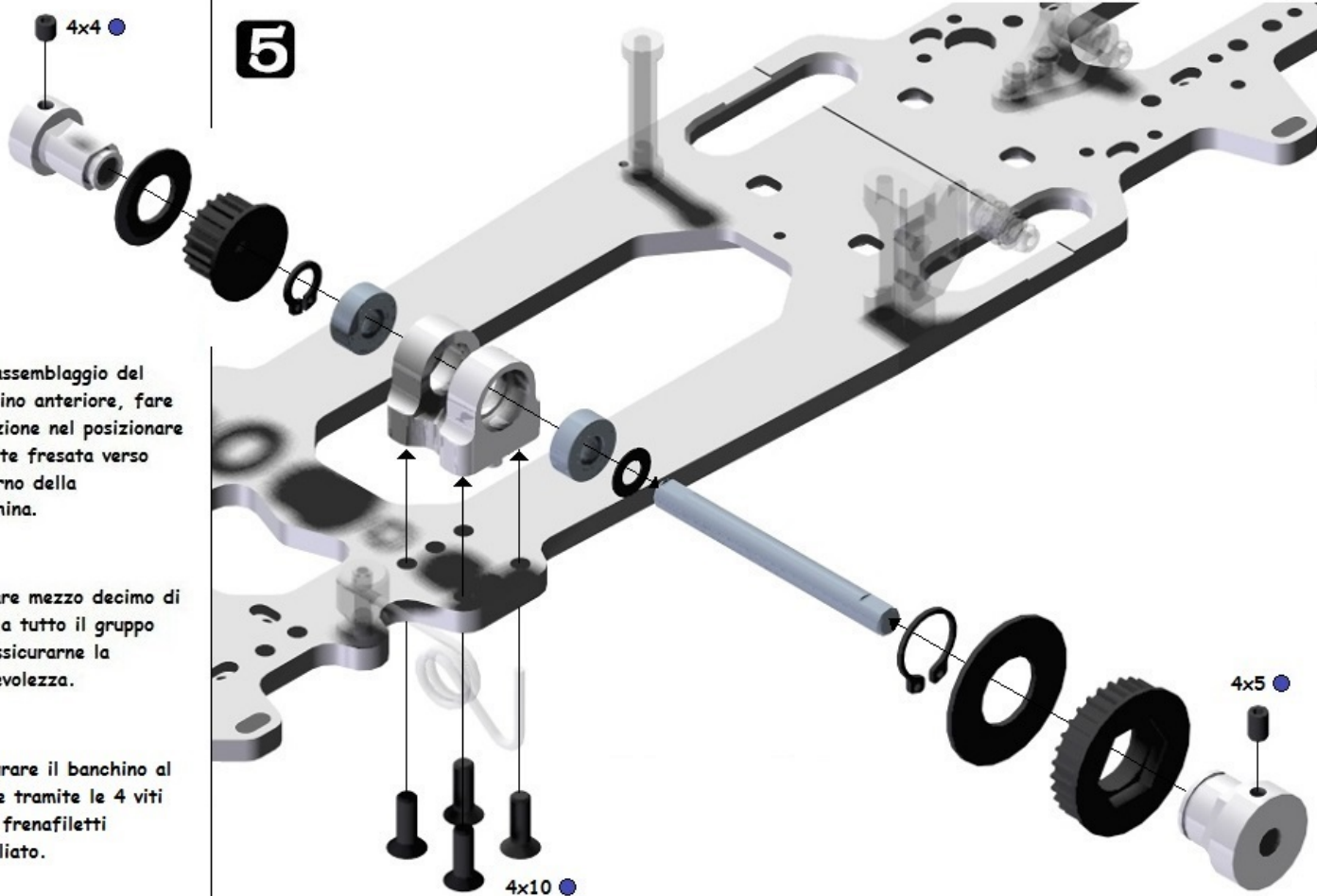


5

Nell'assemblaggio del banchino anteriore, fare attenzione nel posizionare la parte fresata verso l'interno della macchina.

Lasciare mezzo decimo di gioco a tutto il gruppo per assicurarne la scorrevolezza.

Assicurare il banchino al pianale tramite le 4 viti con il frenafili consigliato.



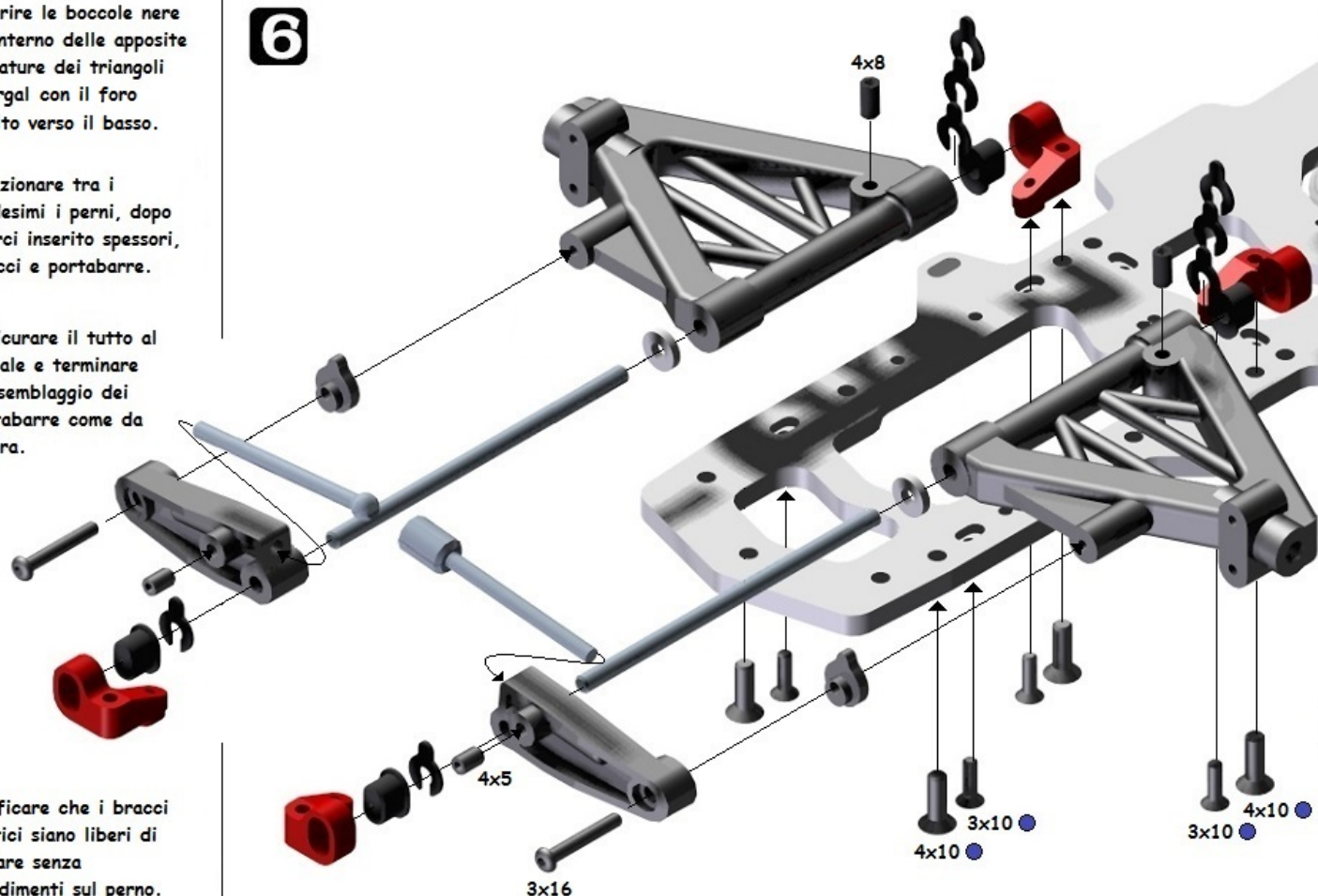
6

Inserire le boccole nere all'interno delle apposite fresature dei triangoli in ergal con il foro rivolto verso il basso.

Posizionare tra i medesimi i perni, dopo averci inserito spessori, bracci e portabarre.

Assicurare il tutto al pianale e terminare l'assemblaggio dei portabarre come da figura.

Verificare che i bracci plastici siano liberi di ruotare senza impedimenti sul perno.

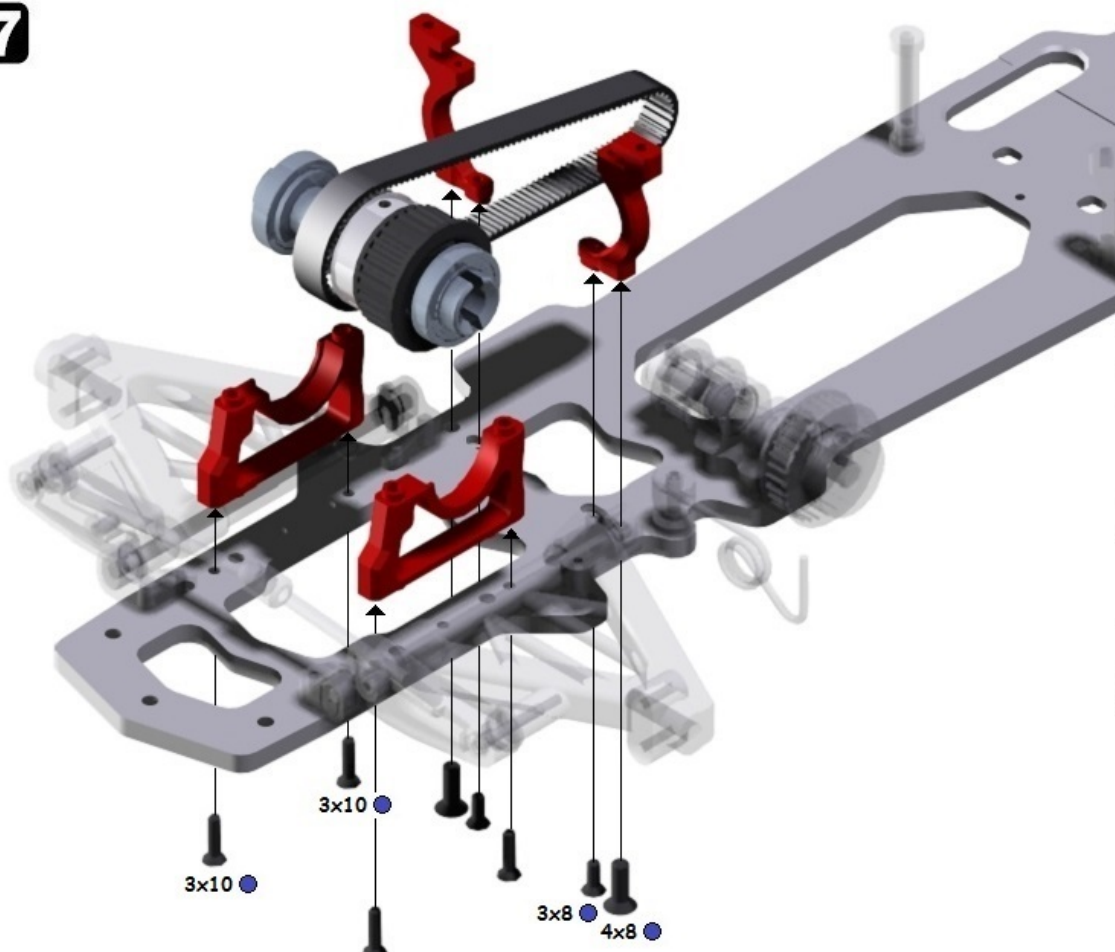


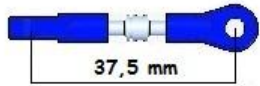
7

Per assicurare l'allineamento ottimale delle spalle ed il perfetto scorrimento degli organi di trasmissione, non serrare al momento le viti della fase 7.

Solo dopo aver terminato il montaggio della parte superiore delle spalline, applicare il frenafilietti consigliato e stringere a fondo.

Posizionare il differenziale precedentemente assemblato sulla culla, e far scorrere la cinghia sopra di esso e alla puleggia da 18 denti del banchino anteriore.





37,5 mm



104 mm

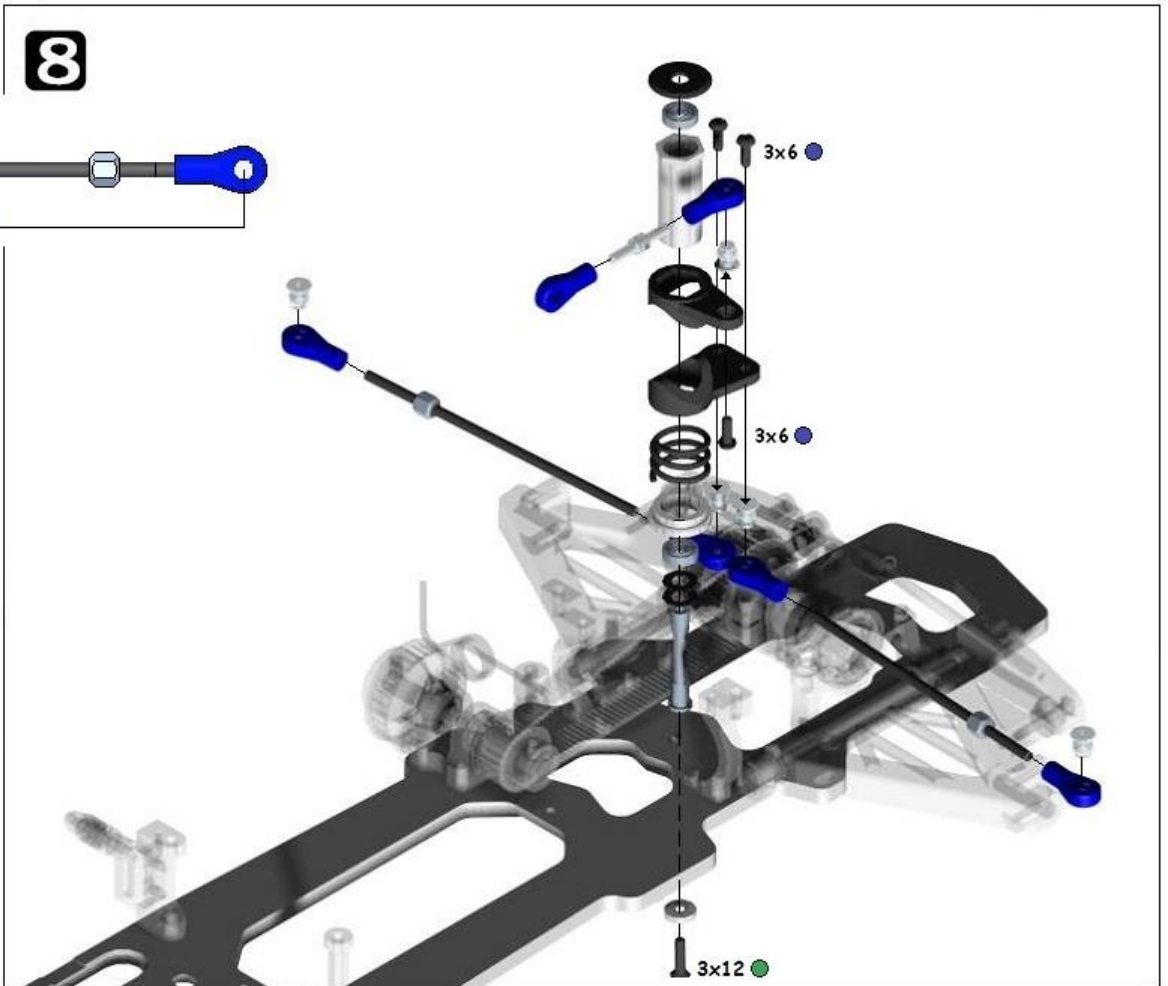
8

Avvitare al telaio la
colonnina salvaservo
nel foro avanzato.

Precaricare la molla
del salvaservo di 1-2
mm misurata da
ghiera a bordo
inferiore del canotto.

Avvitare le plastiche
ai tiranti con le misure
indicate nel riquadro
alto, ed inserirle a
pressione negli uniball
in alluminio.

Verificare che tutto il
sistema di sterzo
scorra e ruoti alla
perfezione.



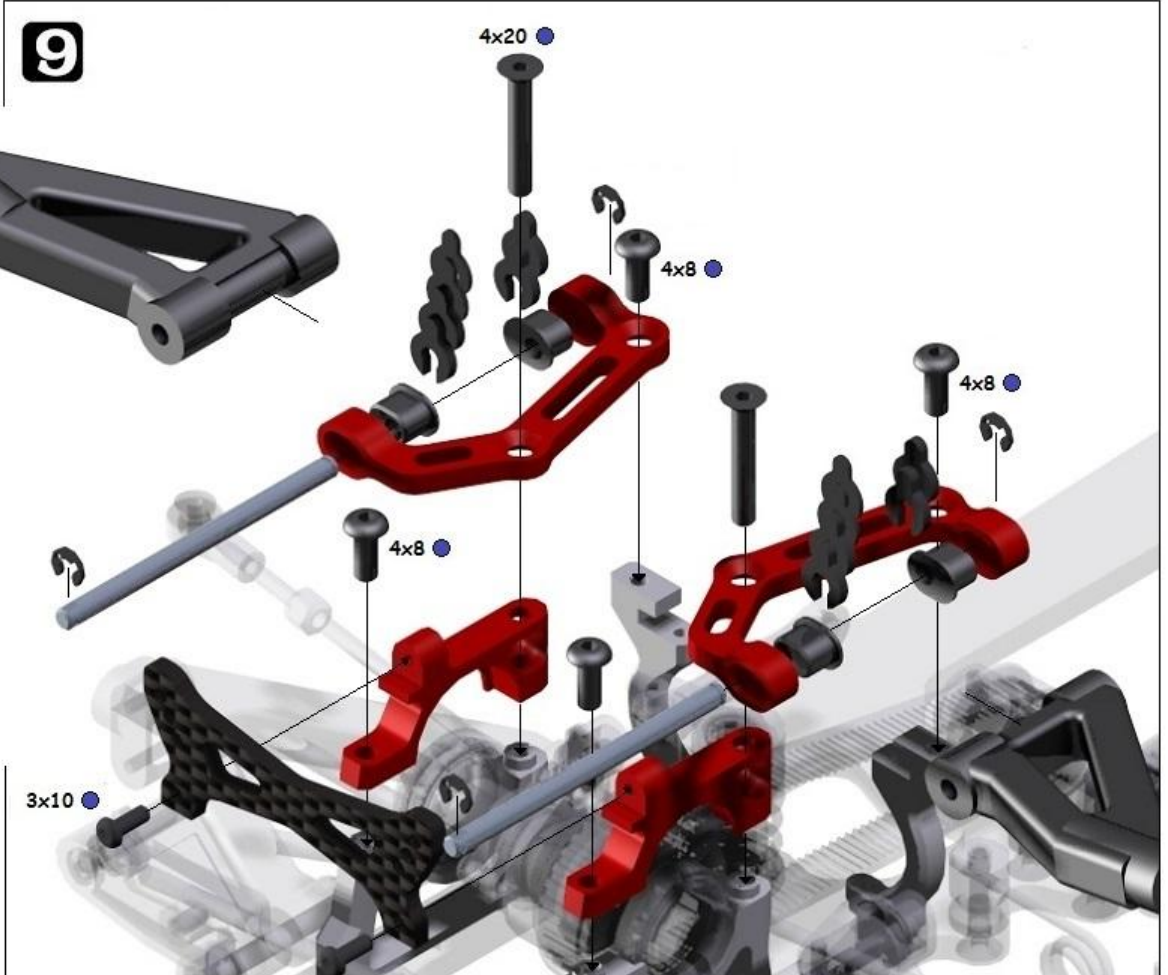
9

Inserire le boccole
plastiche con il foro
centrale negli appositi
spazi delle manine in
ergal.

Inserire i perni con
braccetti e spessori come
da disegno e fermare il
tutto con la coppia di
seeger.

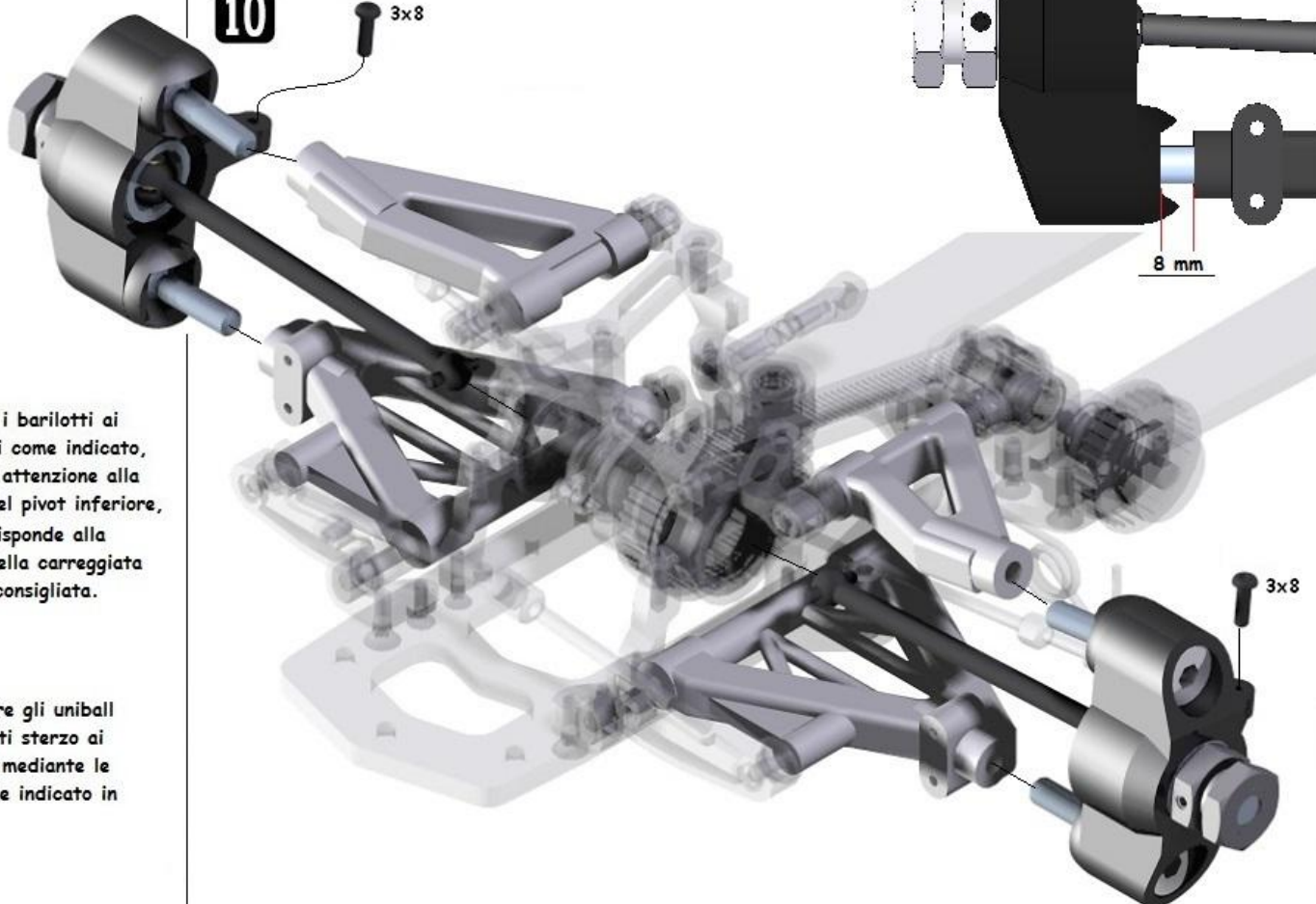
Proseguire
nell'assemblaggio delle
spalle anteriori come da
figura e posizionare il
supporto ammortizzatori
anteriore, fissandolo con
le due viti indicate.

Verificare che i bracci
plastici siano liberi di
ruotare senza
impedimenti sul perno.



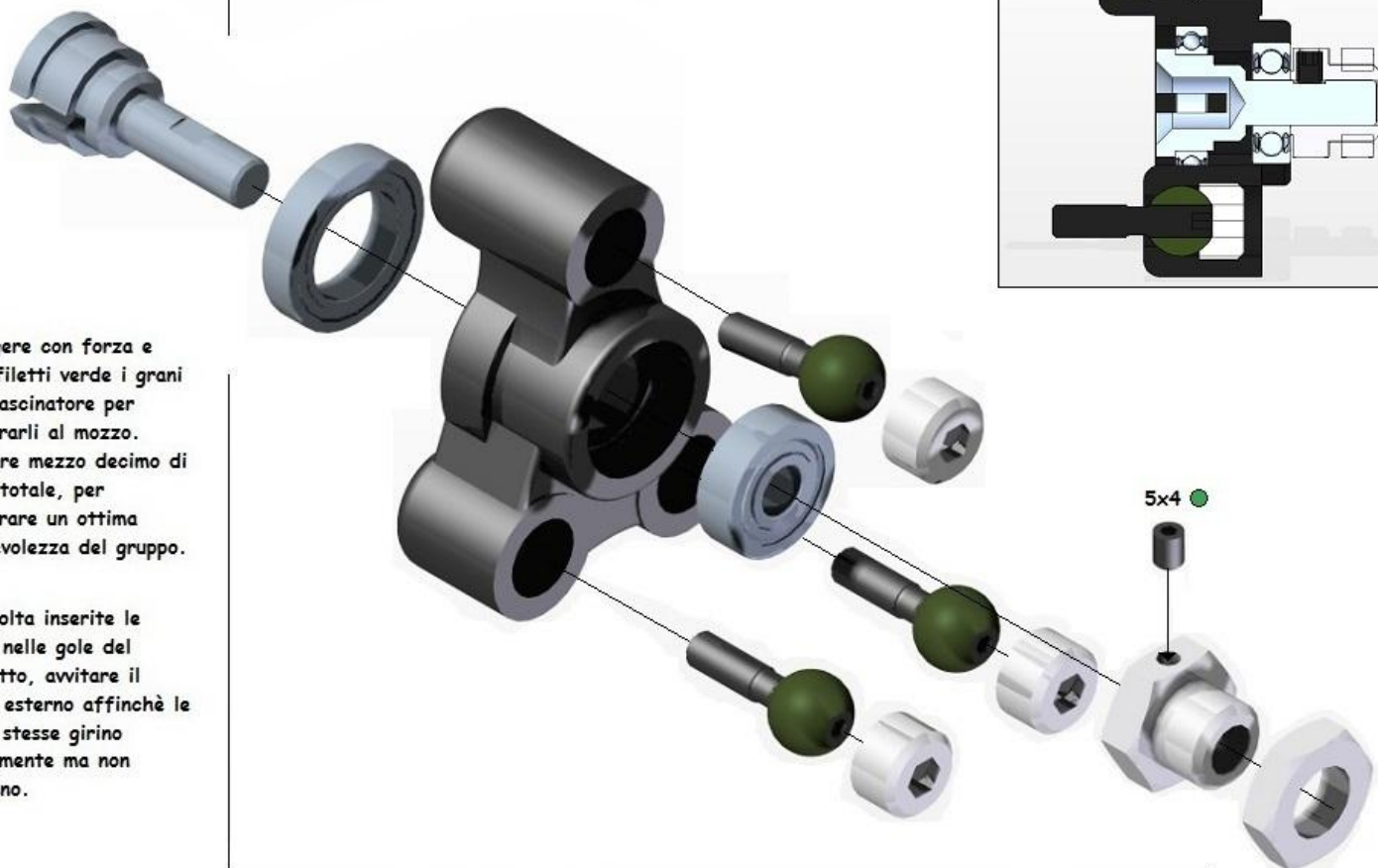
10

3x8



Avvitare i barilotti ai braccetti come indicato, prestare attenzione alla misura del pivot inferiore, che corrisponde alla misura della carreggiata di base consigliata.

Assicurare gli uniball dei tiranti sterzo ai barilotti mediante le viti, come indicato in figura.

11

Stringere con forza e frenafilletti verde i grani del trascinatori per assicurarli al mozzo. Lasciare mezzo decimo di gioco totale, per assicurare un'ottima scorrevolezza del gruppo.

Una volta inserite le sfere nelle gole del barilotto, avvitare il tappo esterno affinché le sfere stesse girino liberamente ma non giochino.

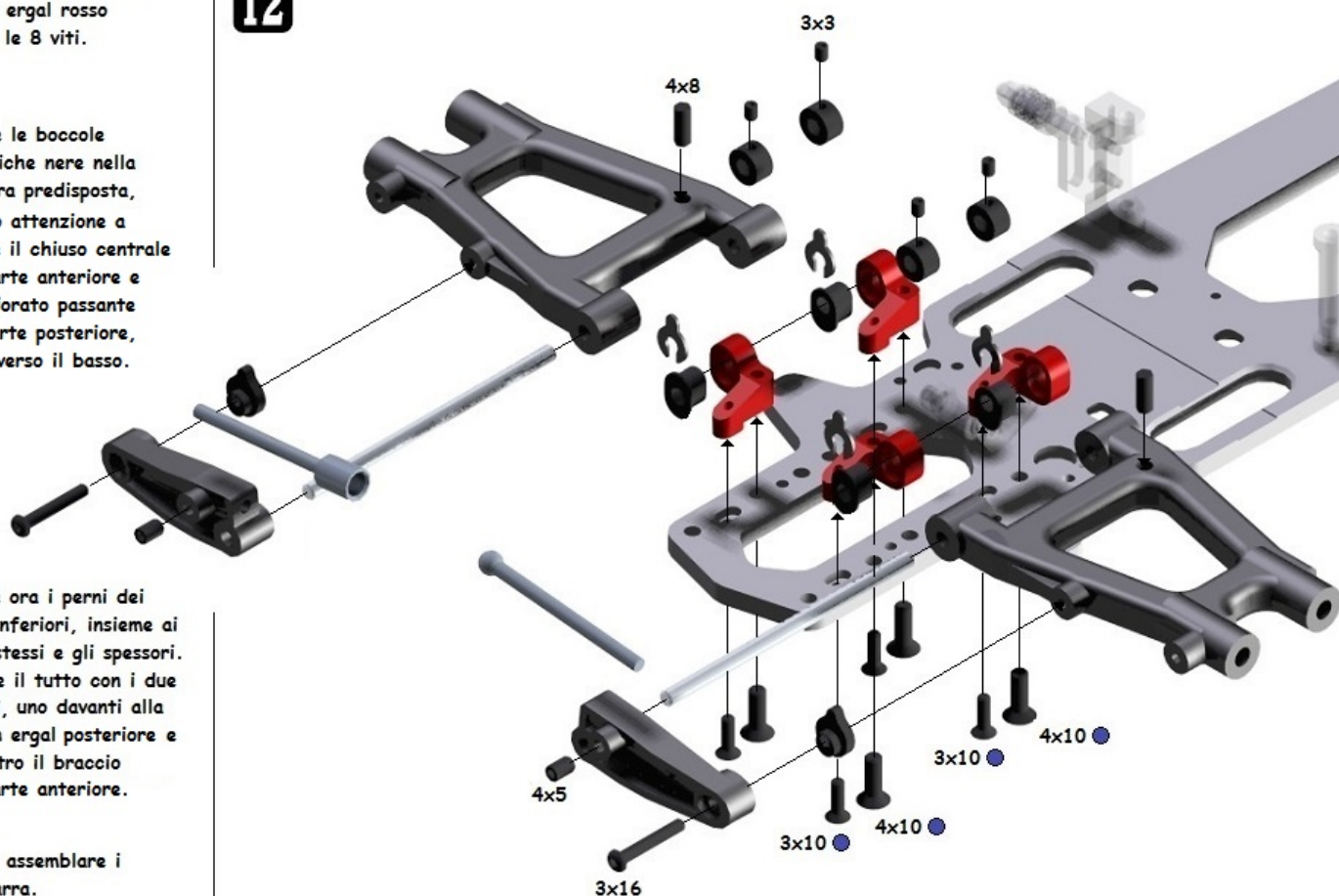
Assicurare al pianale le parti in ergal rosso tramite le 8 viti.

Inserire le boccole eccentriche nere nella fresatura predisposta, facendo attenzione a mettere il chiuso centrale nella parte anteriore e quello forato passante sulla parte posteriore, rivolto verso il basso.

Inserire ora i perni dei bracci inferiori, insieme ai bracci stessi e gli spessori. Bloccare il tutto con i due collarini, uno davanti alla parte in ergal posteriore e uno dietro il braccio nella parte anteriore.

Infine, assemblare i portabarra.

12



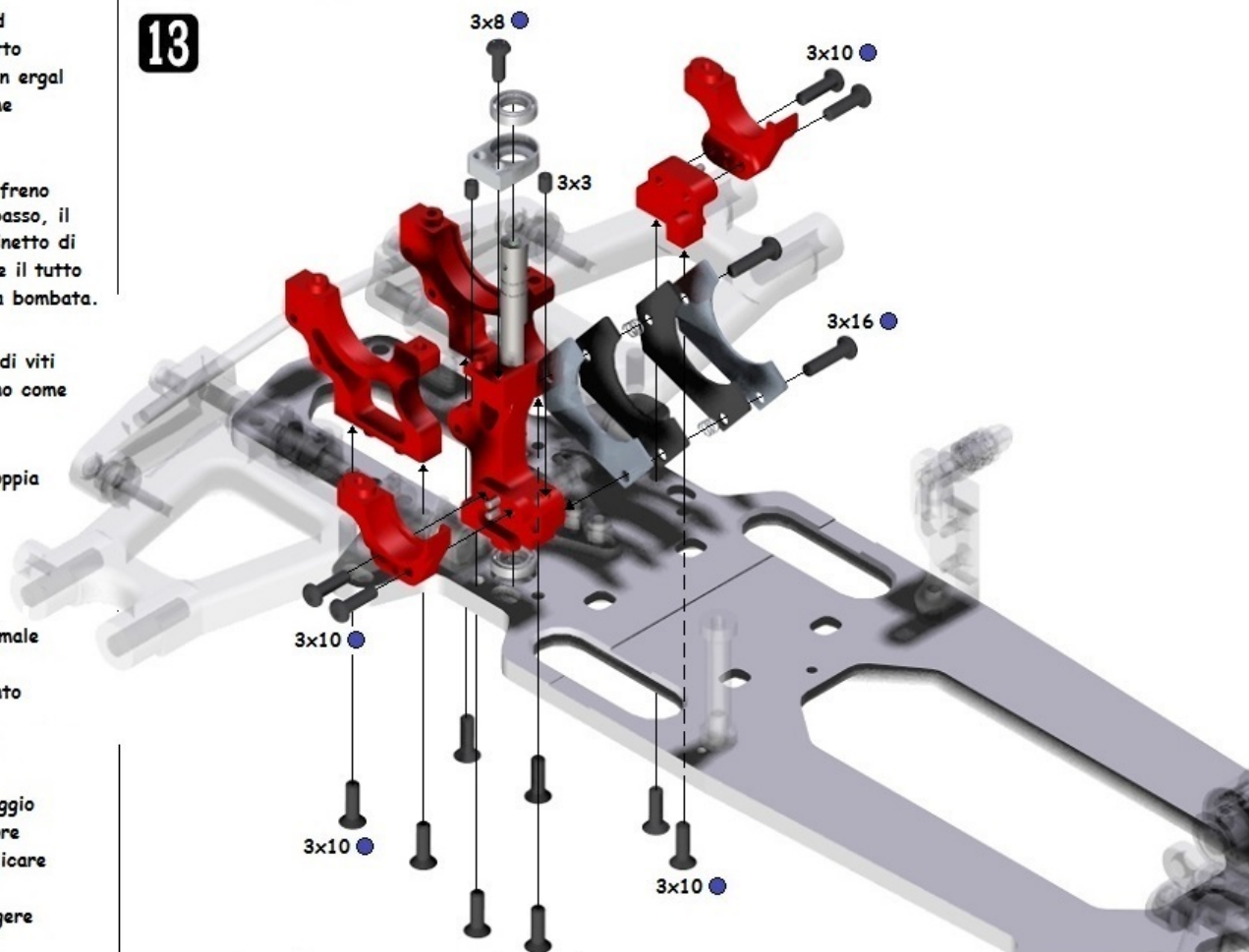
Fare attenzione ad inserire il cuscinetto sotto la torretta in ergal che porta la camme freno.

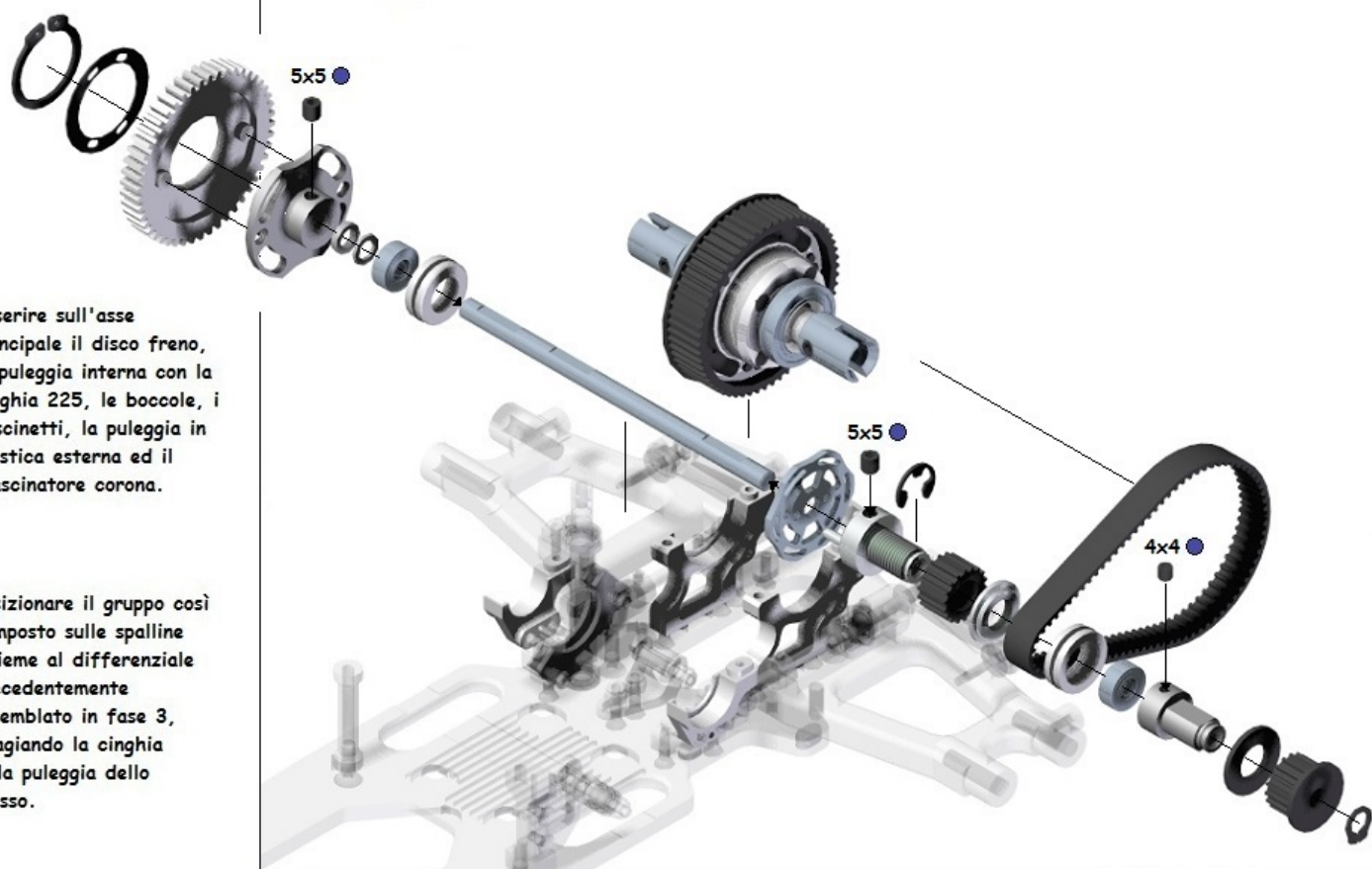
Infilare la camme freno dall'alto verso il basso, il piastrino con cuscinetto di tenuta e assicurare il tutto con la vite a testa bombata.

Inserire la coppia di viti nelle pastiglie freno come da figura e assicurare il tutto tramite la coppia di grani 3x3.

Per assicurare l'allineamento ottimale delle spalle ed il perfetto scorrimento degli organi di trasmissione, Solo dopo aver terminato il montaggio della parte superiore delle spalline, applicare il frenafiletto consigliato e stringere a fondo.

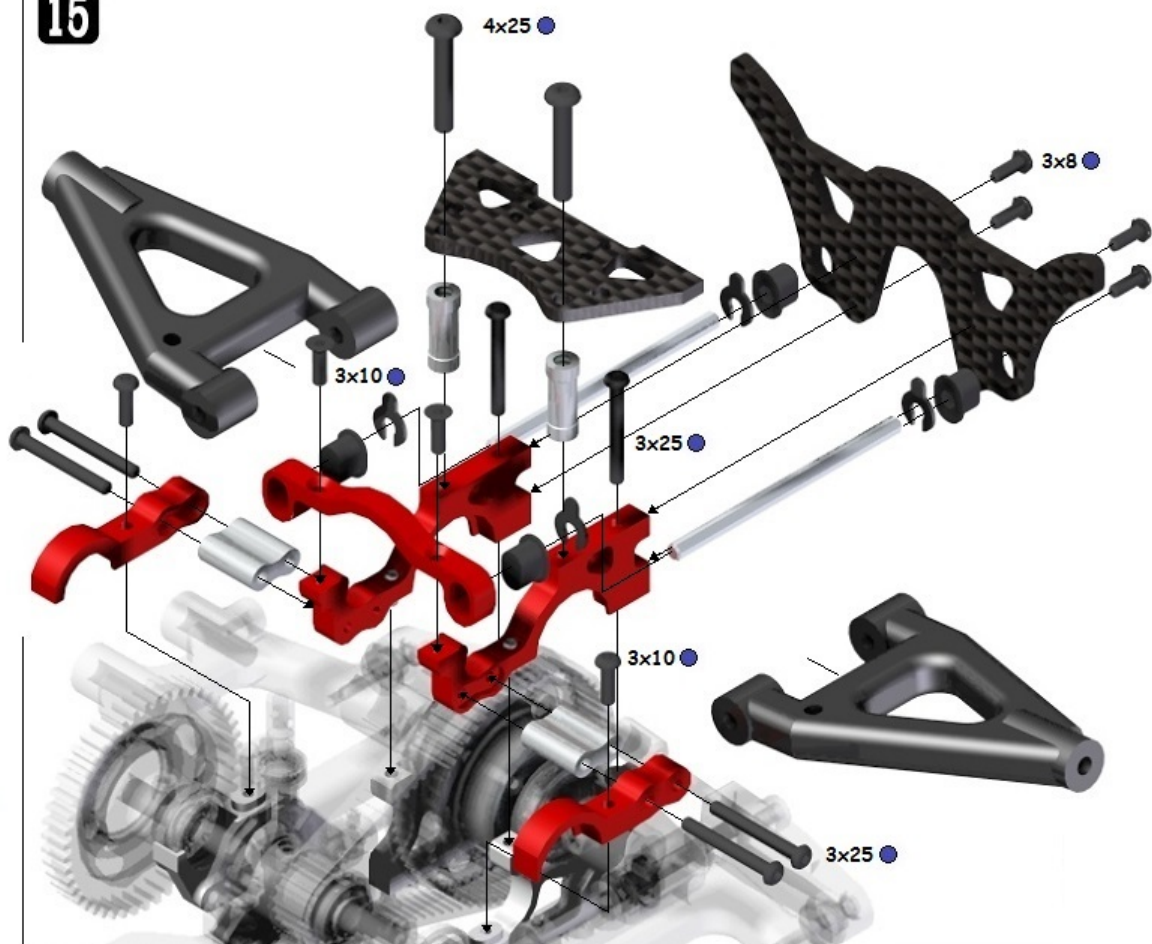
13



14

Inserire sull'asse principale il disco freno, la puleggia interna con la cinghia 225, le boccole, i cuscinetti, la puleggia in plastica esterna ed il trascinatore corona.

Posizionare il gruppo così composto sulle spalline insieme al differenziale precedentemente assemblato in fase 3, adagiando la cinghia sulla puleggia dello stesso.

15

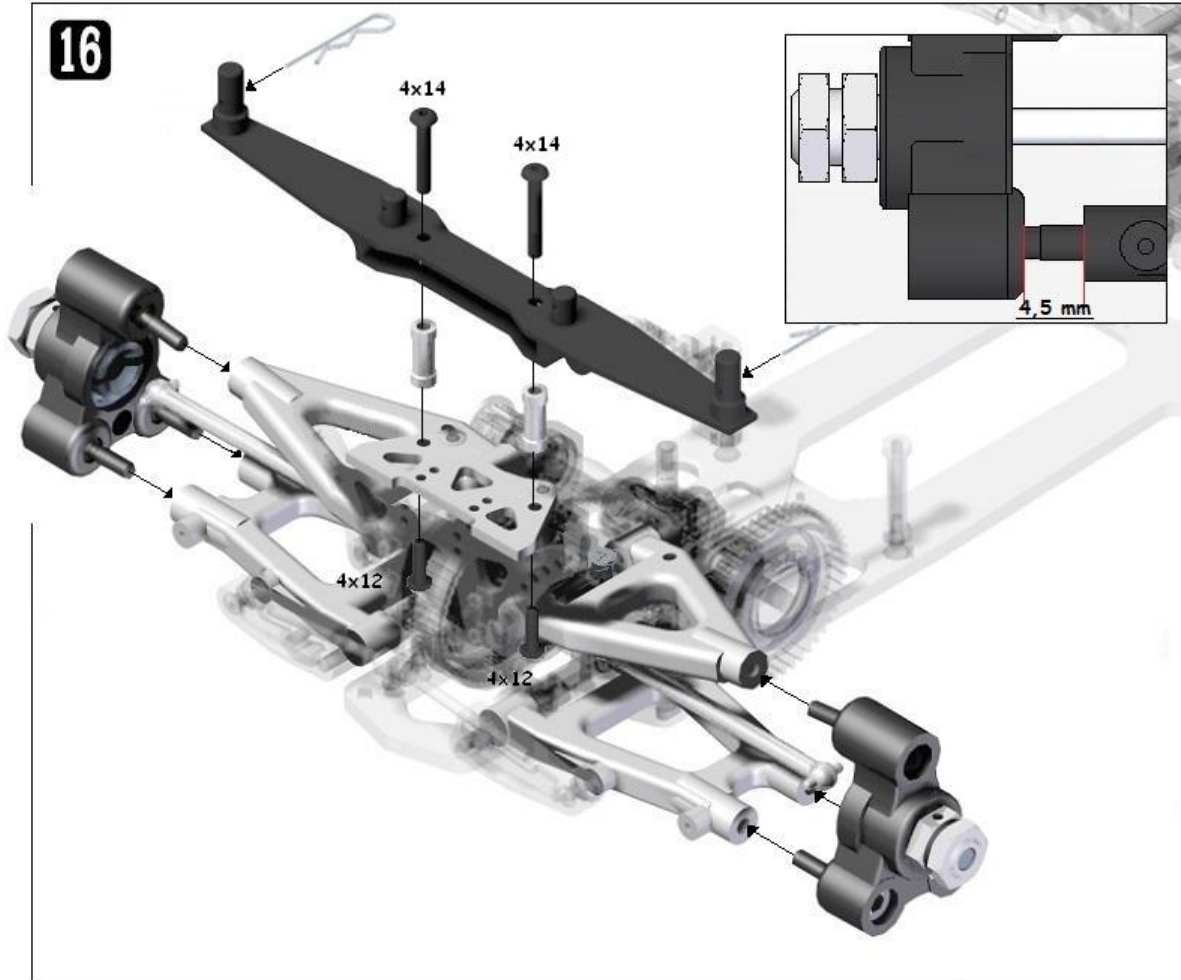
Procedere all'assemblaggio del gruppo superiore delle spalline in ergal come da figura.

Inserire gli eccentrici in sede come da figura, quello col foro centrale sulla piastrina anteriore e quello col foro spostato (rivolto verso il basso) sulla piastra in carbonio.

Proseguire poi montando i braccetti plastici con i relativi perni e spessori, poi chiudere il tutto con la piastra ammortizzatori posteriore.

Successivamente procedere con il montaggio della piastra di supporto carrozzeria in carbonio.

16
 Procedere con l'assemblaggio dei barilotti posteriori, avvitando i pivot sui bracci fino a quanto riportato nella figura in alto (sfera posteriore inferiore).



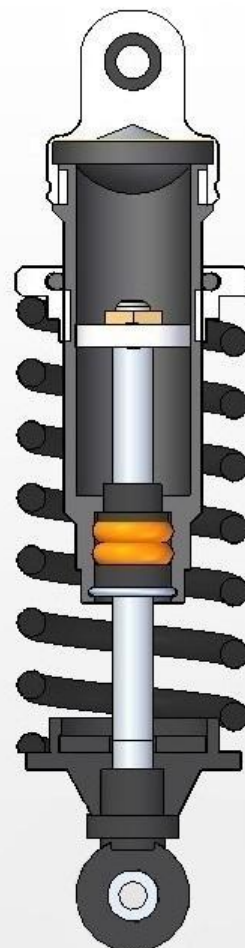
Procedere quindi al montaggio del supporto carrozzeria posteriore.

17
 Gli ammortizzatori sono molto semplici nel montaggio, seguendo accuratamente le istruzioni in figura monterete tutto alla perfezione.

Data la estrema precisione dei pompanti in teflon, è consigliato ripassare leggermente la loro circonferenza con cartavetra molto fine.

Prestare molta attenzione al montaggio degli or in gomma inferiori: ungerli prima di infilare lo stelo.

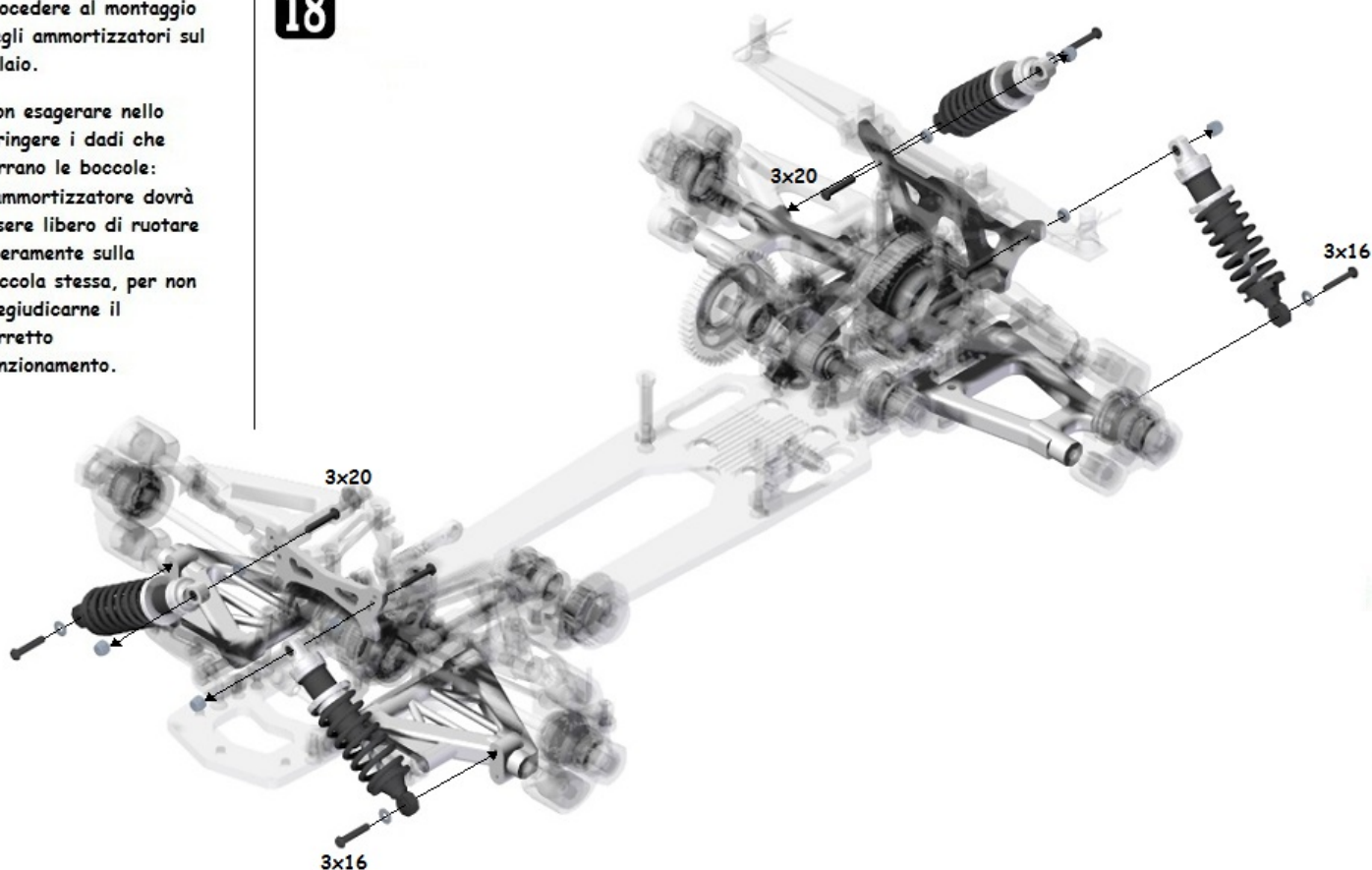
Oltre ai piattelli a doppio foro di diametro 1.2mm di scotola su tutti e 4 gli ammortizzatori, sono disponibili come optional i piattelli a doppio foro diametro 0.8 o 1.0mm.



Procedere al montaggio degli ammortizzatori sul telaio.

Non esagerare nello stringere i dadi che serrano le boccole: l'ammortizzatore dovrà essere libero di ruotare liberamente sulla boccola stessa, per non pregiudicarne il corretto funzionamento.

18



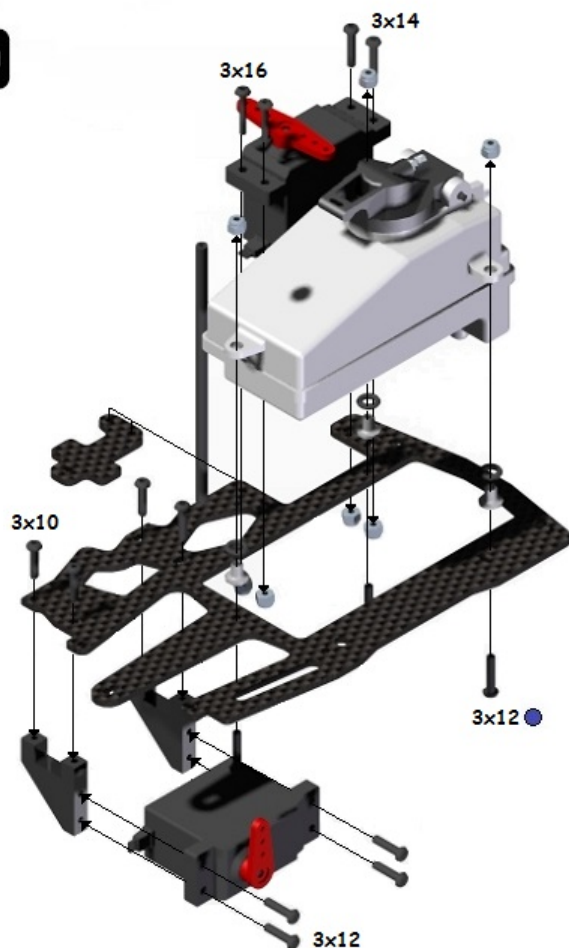
Procedere con l'assemblaggio della piastra radio.

Montare il servo dello sterzo con relativi castelletti e quello del gas freno. Interporre nelle due viti di fissaggio anteriori, il piastrino di carbonio dove andrà montata la ricevente.

Allocare il serbatoio sulla piastra, centrandolo con le 3 colonnine con relativi gommini per eliminare le vibrazioni.

Se siete dotati di trasponder personale AMB Rc, assicuratelo alla piastra radio con 3 viti nell'alloggiamento predisposto sopra al servocomando dello sterzo.

19



SE LA RICEVENTE USATA E' DI DIMENSIONI TROPPO GRANDI ED IL MONTAGGIO SUL PIASTRINO IN CARBONIO RISULTA DIFFICILTOSO, E' NECESSARIO L'ACQUISTO DELLA PIASTRA RICEVENTE PLASTICA TIPO I-FENIX 4. QUESTA VERRA' MONTATA DALLA PARTE OPPOSTA, TRA SERBATOIO E CINGHIA LATERALE.

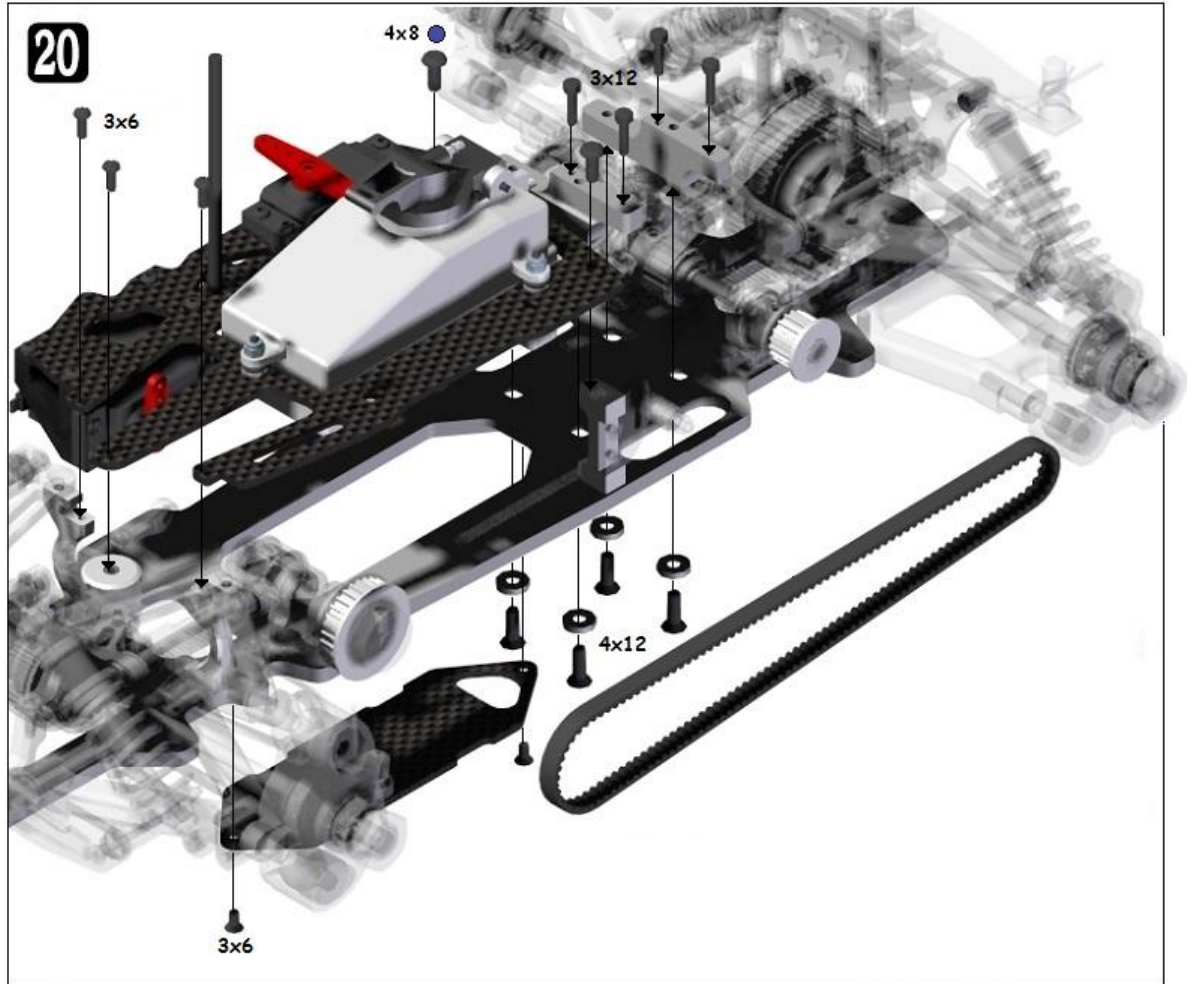


20

Fissare ora la piastra radio tramite le viti in figura.

Montare il piastrino batterie ed i banchetti motore.

Infine, far scorrere sopra le pulegge laterali ma sotto il tendicinghia, la cinghia 432 denti.

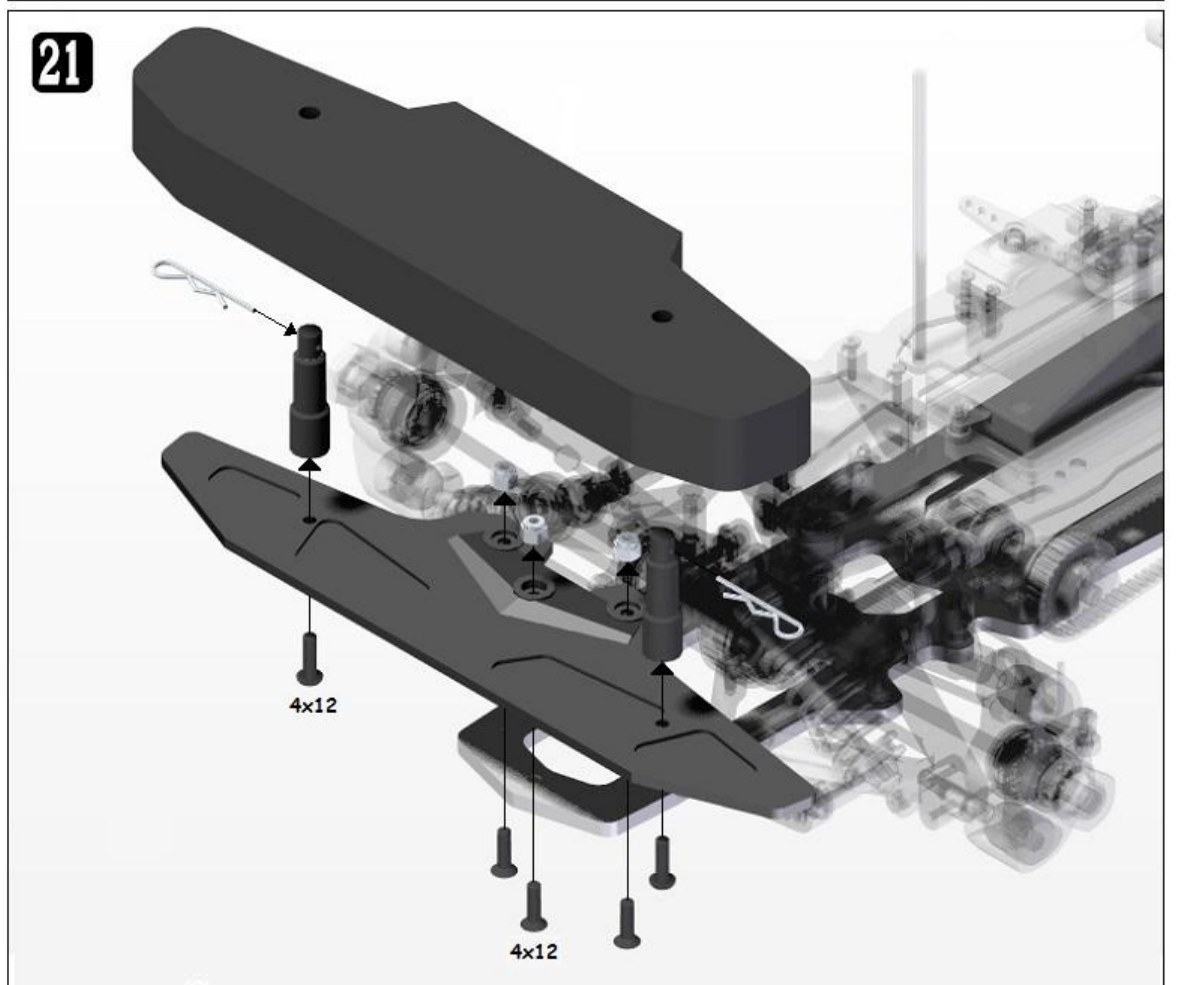
**21**

Assemblare il paraurti con le 3 viti inferiori ed i dadi M4.

Con l'aiuto di una punta da trapano praticare i fori per le viti delle colonnine. Per la distanza, usare la spugna preforata come dima.

Avvitare infine le colonnine plastiche ed infilare le clips.

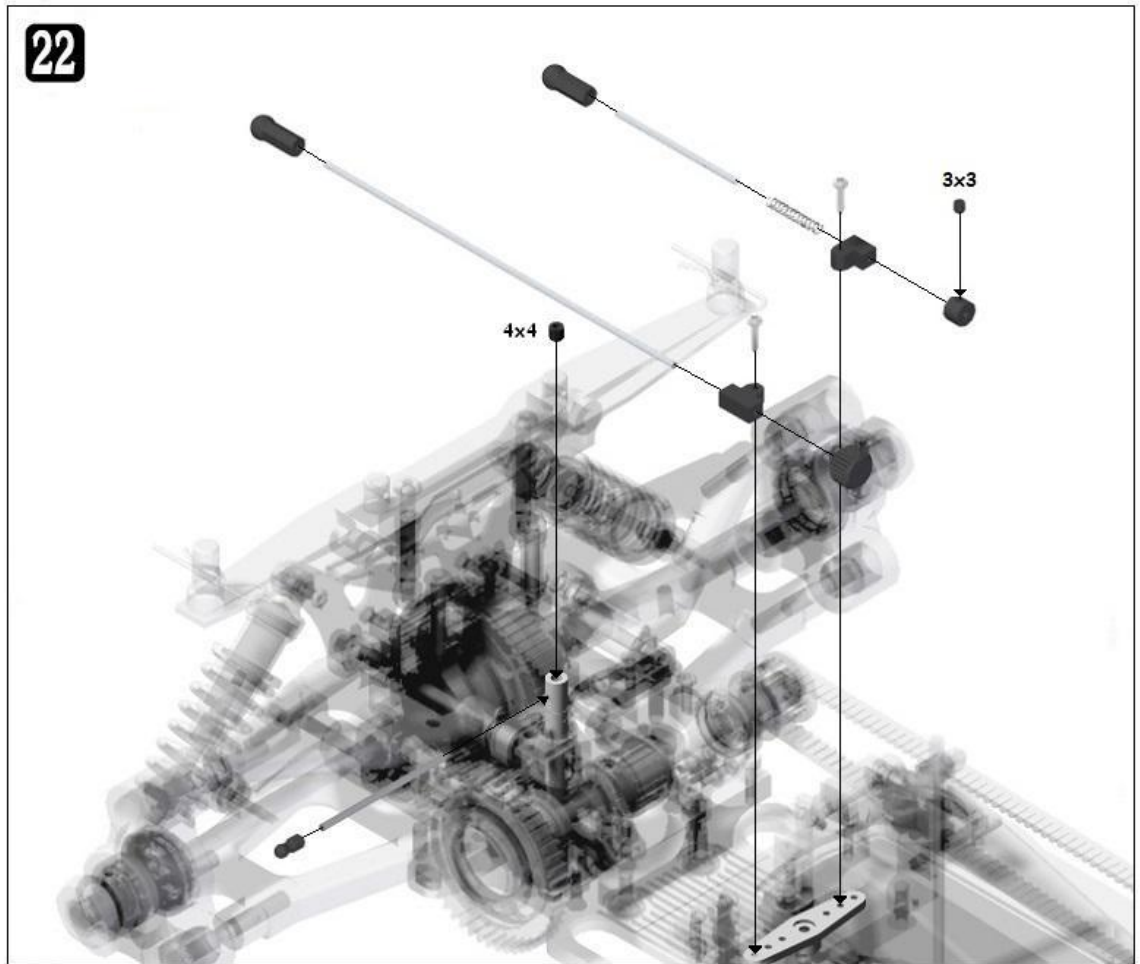
Ovviamente, potrebbe essere necessario accorciarle in base alla tipologia di carrozzeria che verrà utilizzata.



22

Ultima fase del manuale,
la tiranteria, da montare
come illustrato.

In base al tipo di
servocomando installato e
alla leva che si vuole
ottenere, montare i
leverismi più interni o
esterni alla squadretta.



i-FENIX 4.5

Designed by **Stefano Campanelli**

Instruction by **Lorenzo Felici**

REV. 1.2 MARZO 2016

