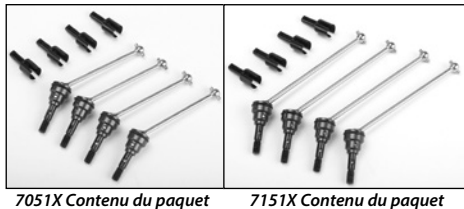


### Outils nécessaires

- Clé Allen de 2,0mm
- Clé Allen de 1,5mm
- Pince à bec effilé
- Clé en croix de 7,0mm
- Petit tournevis à lame plate

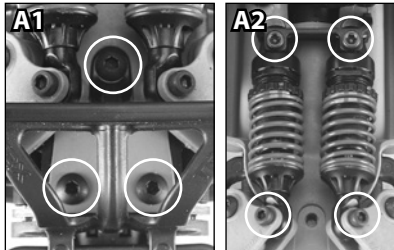


### Démontage des blocs avant et arrière / Désinstallation de l'arbre de roue en plastique

#### Démontage du bloc avant et désinstallation du différentiel:

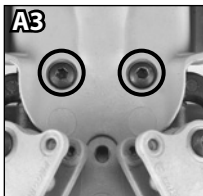
1. À l'aide d'une clé pour écrous de roue de 7,0mm, enlevez chacune des quatre roues des essieux.

2. Détachez le support de carrosserie avant en enlevant la vis à tête ronde de 3x6mm et les deux vis à tête ronde de 3x10mm (A1).

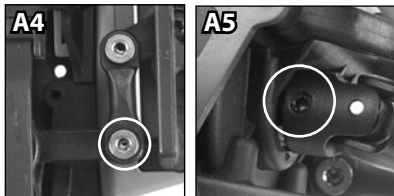


3. Désinstallez les amortisseurs avant du châssis en enlevant les deux vis à tête de 2,5x18mm du support d'amortisseur supérieur et les deux vis à tête de 2,5x10mm des bras oscillants (A2).

4. Ensuite, enlevez les deux vis à tête ronde de 3x10mm situées sous les deux amortisseurs avant (A3).

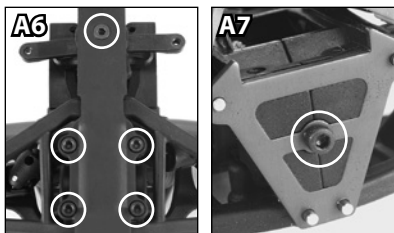


5. Retournez le châssis pour désaccoupler la bielle de la servodirection en enlevant la vis sphérique de l'angle de direction (A4). Tout le bloc avant peut maintenant être enlevé du châssis.

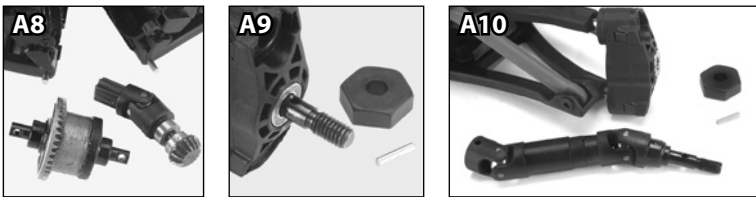


6. Enlevez la cheville à vis de 3x10mm de chaque fourche de sortie attachée au différentiel (A5), puis sortez les fourches du différentiel.

7. Enlevez les quatre vis à tête de 2,5x8mm et la vis à tête fraisée de 2,5x12mm de l'avant de la plaque de protection (A6). Enlevez la vis à tête de 2,5x6mm du croisillon de cloison avant (A7), puis sortez le croisillon et la plaque de protection de l'avant-train.



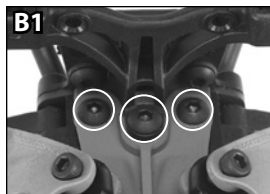
8. Séparez les moitiés de cloison avant pour accéder au différentiel et au pignon moteur. Enlevez le différentiel et le pignon moteur de la cloison (A8).



9. Enlevez les adaptateurs de roue hexagonaux des essieux avant à l'aide de la pointe d'un petit tournevis à lame plate et faites glisser l'ergot d'entraînement hors de l'essieu (A9). Ensuite, faites glisser l'arbre d'entraînement en plastique hors du porte-moyeu de roue (A10). **Note :** Les roulements de moyeu doivent rester à l'intérieur du porte-moyeu de roue.

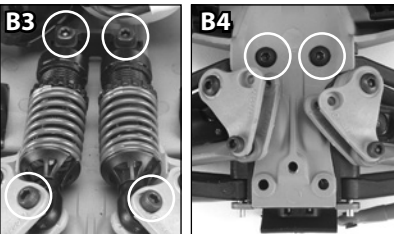
### Démontage du bloc arrière / désinstallation du différentiel:

10. Enlevez la vis à tête ronde de 3x8mm et les deux vis à tête ronde de 3x10mm du support de carrosserie arrière (B1). Desserrez les deux vis à tête de 2,5x14mm (Slash 1/16) ou de 2,5x12mm (E-Revo 1/16) du pare-chocs arrière (B2), puis tirez pour démonter le pare-chocs arrière du châssis.

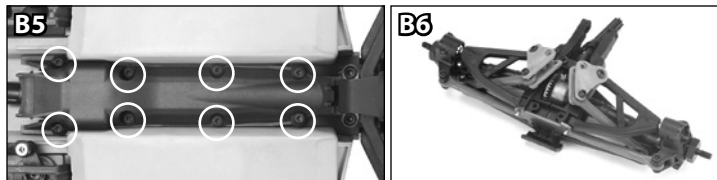


11. Désinstallez les amortisseurs arrière du châssis en enlevant les deux vis à tête de 2,5x18mm du support d'amortisseur supérieur et les deux vis à tête de 2,5x10mm des bras oscillants (B3).

12. Ensuite, enlevez les deux vis à tête ronde de 3x10mm situées sous les deux chocs arrière (B4), puis retournez le châssis pour sortir la plaque de protection centrale du châssis.



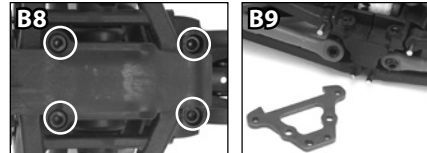
13. Enlevez les quatre vis à tête ronde de 3x8mm, les deux vis à tête ronde de 3x10 et les deux vis à tête ronde de 3x15mm de la plaque de protection centrale du châssis, puis glissez pour démonter tout le bloc arrière du châssis (B6).



14. Enlevez la cheville à vis de 3x10mm de chaque fourche de sortie attachée au différentiel (B7), puis sortez les fourches du différentiel.



15. Enlevez les quatre vis de 2,5x8mm de la plaque de protection arrière (B8) et démontez la plaque de protection arrière et le croisillon de cloison arrière du bloc arrière (B9).



16. Séparez les moitiés de cloison arrière pour accéder au différentiel et au pignon moteur. Enlevez le différentiel et le pignon moteur de la cloison (B10).

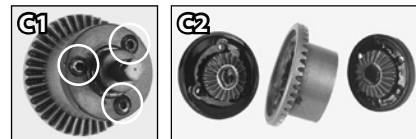


17. Enlevez les adaptateurs de roue hexagonaux des essieux avant à l'aide de la pointe d'un petit tournevis à lame plate et faites glisser l'ergot d'entraînement hors de l'essieu (B11). Ensuite, faites glisser l'arbre d'entraînement en plastique hors du porte-moyeu de roue (B12).



### Démontage des différentiels et installation de la cuvette de différentiel

18. Enlevez les trois vis à tête ronde de 2x14mm du carter de différentiel (C1), puis séparez les couvercles de différentiel de la couronne (C2).



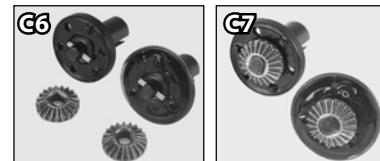
19. Enlevez les arbres de sortie de chaque couvercle de différentiel (C3). Ensuite, enlevez le pignon de sortie, l'ergot d'entraînement et le joint torique de chaque arbre de sortie (C4). **Note :** Les arbres d'entraînement originaux ne seront pas réutilisés.



20. Retrouvez les cuvettes de différentiel en acier (fournies) et insérez-en une dans chaque couvercle de différentiel, puis faites glisser un joint torique sur chaque arbre de cuvette de différentiel, comme indiqué (C5).



21. Insérez un ergot d'entraînement dans chaque arbre de cuvette de différentiel (C6) suivi des pignons de sortie (C7). Les pignons doivent s'ajuster aux ergots d'entraînement.



22. Placez le couvercle de différentiel du côté de la couronne du différentiel tout en vérifiant que les trois trous de vis du différentiel sont alignés et que le joint torique est bien en place.

Ensuite, vérifiez que les pignons satellites sont bien positionnés à l'intérieur du carter, puis remplissez le carter de différentiel du fluide de différentiel souhaité.



23. Placez l'autre couvercle de différentiel sur le bloc différentiel en vérifiant que les trois trous de vis de différentiel sont bien alignés et le joint torique est bien en place. Fixez le bloc différentiel avec les trois vis à tête ronde de 2x14mm (C8).

### Installation du bloc avant et arrière / de l'arbre d'entraînement métallique

#### Bloc arrière:

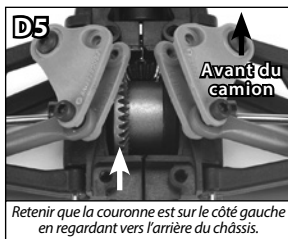
24. Retrouvez deux blocs d'arbres d'entraînement métalliques, puis faites glisser les essieux par l'intérieur de chacun des porte-moyeux de roue arrière, comme indiqué. Asseyez bien les essieux dans les roulements à billes. Installez les ergots d'entraînement les écrous de roue sur les essieux pour les fixer (D1).

25. Placez le bloc pignon moteur arrière dans la moitié de cloison droite (D2). Installez le différentiel monté (D3) dans la moitié de cloison. Insérez l'arbre d'entraînement dans la cuvette de différentiel (D4).

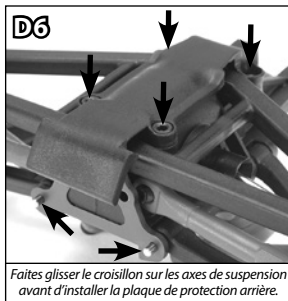


Insérer l'arbre d'entraînement dans la cuvette de différentiel.

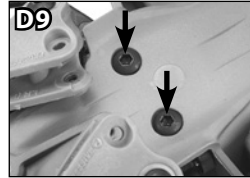
26. Faites glisser la moitié de cloison gauche sur le différentiel tout en insérant l'arbre d'entraînement gauche dans la cuvette de différentiel et reliez les deux moitiés de cloison ensemble (D5).



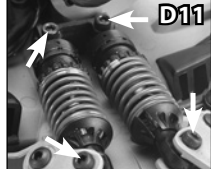
27. Installez le croisillon de cloison arrière sur les axes de suspension arrière et reliez-le à la cloison arrière. Installez la plaque de protection arrière sur le train arrière, puis fixez-la avec les quatre vis à tête de 2,5x8mm (D6).



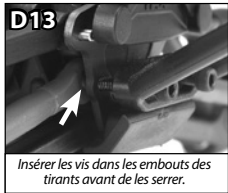
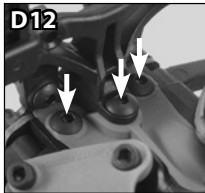
28. Faites glisser le train arrière sur le châssis tout comme il en a été enlevé (D7). N'oubliez pas de rejoindre les deux moitiés de l'arbre d'entraînement central avant de fixer le train arrière sur le châssis (D8). Fixez le train arrière sur le châssis avec les mêmes deux vis à tête ronde de 3x10mm (D9). **Note :** La plaque de protection centrale ne sera pas attachée au châssis avant que l'avant-train n'y soit installé.



29. Montez le support d'amortisseur supérieur arrière sur le châssis (D10). Fixez les amortisseurs au support et aux bras oscillants avec les mêmes vis à tête de 2,5x18mm et de 2,5x10mm (D11).

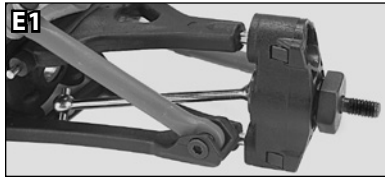


30. Fixez le support de carrosserie sur le châssis avec la vis à tête ronde de 3x8mm et les deux vis à tête ronde de 3x10mm (D12). Attachez les pare-chocs arrière et le support de carrosserie au châssis. Vérifiez bien que vous avez inséré les deux vis à tête de 2,5x14mm (Slash 1/16) ou de 2,5x12mm (E-Revo 1/16) dans le tirant arrière avant de les fixer sur la cloison (D13).



**Montage du bloc avant et montage final :**

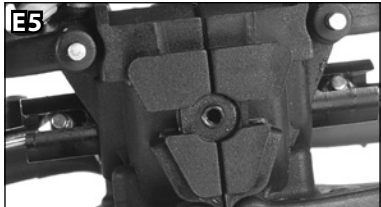
31. Retrouvez deux blocs d'arbres d'entraînement métalliques, puis faites glisser les essieux par l'intérieur de chacun des portemoyeux de roue avant. Asseyez bien les essieux dans les roulements à billes. Installez les ergots d'entraînement les écrous de roue sur les essieux pour les fixer (E1).



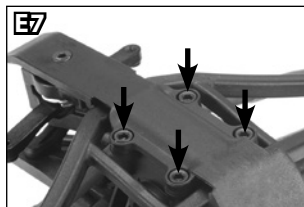
32. Placez le bloc pignon moteur avant dans la moitié de cloison gauche (E2). Installez le différentiel monté dans la moitié de cloison (E3). Insérez l'arbre d'entraînement dans la cuvette de différentiel (E4).



33. Faites glisser la moitié droite de la cloison sur le différentiel. Insérez l'arbre d'entraînement droit dans la cuvette de différentiel et rejoindez les deux moitiés de cloison (E5). **Note :** En joignant les deux moitiés de cloison avant, connectez bien (ajustez) le support de renvoi d'angle de direction entre les deux moitiés (E6).

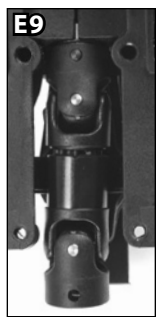


34. Installez le croisillon de cloison avant sur les axes de suspension avant et reliez-le à la cloison avant. Fixez le croisillon avec la vis à tête de 2,5x6mm. Ensuite, installez la plaque de protection avant sur le train arrière, puis fixez-la avec les quatre vis à tête de 2,5x8mm et la vis à tête fraisée de 2,5x12mm (E7).

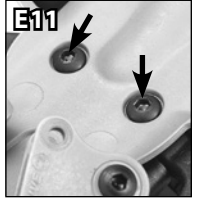


35. Avant de joindre l'avant-train au châssis, démontez l'arbre d'entraînement central avant de la transmission. Enlevez la cheville à vis et tirez l'arbre et la fourche pour les faire sortir de l'arbre de

sortie (E8). Joignez la moitié d'arbre que vous avez fait sortir et la moitié d'arbre connectée au différentiel avant. Vérifiez bien que les moitiés d'arbre d'entraînement sont bien positionnées (E9).



36. Faites glisser le train avant sur le châssis tout comme il en a été enlevé. Reliez l'arbre d'entraînement central avant à l'arbre de sortie avant de la transmission. Fixez-le avec la même cheville à vis (E10). Ensuite, fixez l'avant-train sur le châssis avec les mêmes deux vis à tête ronde de 3x10mm (E11).

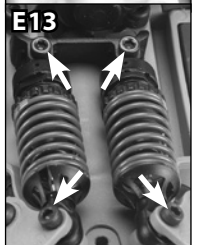


37. Montez le support d'amortisseur supérieur avant sur le châssis (E12), et fixez les amortisseurs au support et aux bras oscillants avec les mêmes vis à tête de 2,5x18mm et de 2,5x10mm (E13).

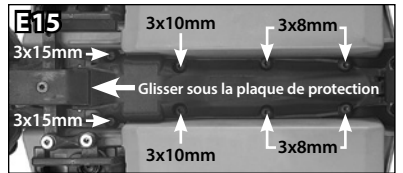
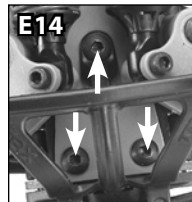
38. Attachez les pare-chocs avant et le support de carrosserie au châssis. Fixez le support de carrosserie sur le châssis avec la vis à tête ronde de 3x6mm et les deux vis à tête ronde de 3x10mm (E14).



39. Attachez la plaque de protection centrale au châssis et fixez-la avec les mêmes vis à tête ronde : (4) de 3x8mm, (2) de 3x10mm et (2) de 3x15mm.



**Note :** Le bord antérieur de la plaque de protection centrale doit glisser sous la plaque de protection frontale (E15). **Conseil :** Desserrez (ou enlevez) la vis de renvoi d'angle de direction pour permettre à la plaque de protection avant de fléchir pour en faciliter l'installation.



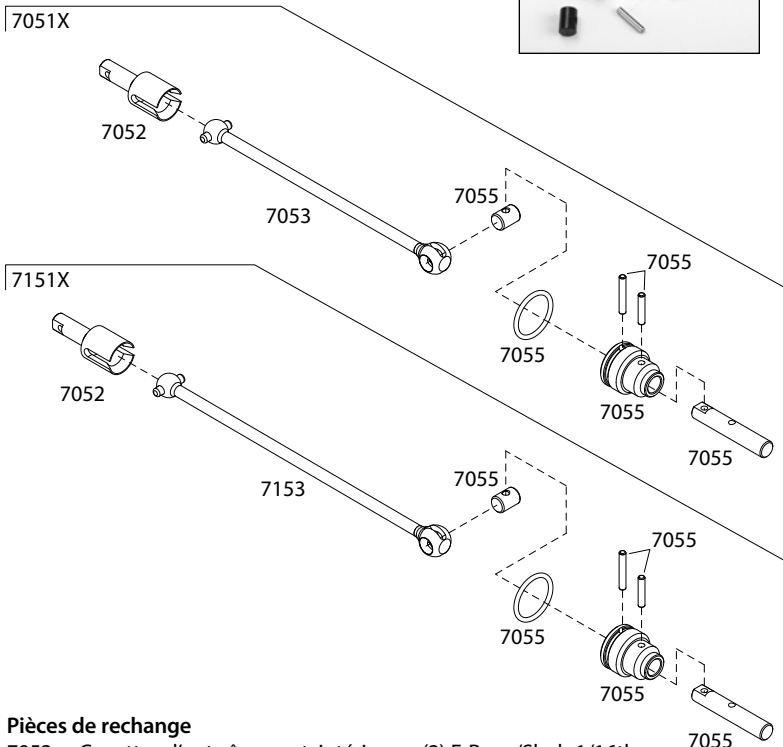
40. Enfin, montez les roues sur les essieux.

**Annexe : Démontage de l'arbre d'entraînement métallique:**

- Enlevez l'ergot d'entraînement de la cuvette d'entraînement, puis tirez l'essieu hors de la cuvette.
- Enlevez le joint torique de la cuvette d'entraînement pour accéder au grand ergot d'entraînement. Poussez le grand ergot d'entraînement pour le sortir de la cuvette d'entraînement, puis tirez l'arbre d'entraînement pour le sortir de la cuvette d'entraînement. La contre-goupille doit tomber de l'arbre d'entraînement.



**Blocs d'arbre d'entraînement**



**Pièces de rechange**

- 7052 Cuvettes d'entraînement, intérieures (2) E-Revo/Slash 1/16th (arbres d'entraînement en acier à vitesse constante)
- 7053 Arbre d'entraînement, acier, vitesse constante, Slash 1/16th (arbre seul, 48mm)/ ergot de cuvette d'entraînement (1)
- 7055 Trousse de reconstruction (pour E-Revo/Slash 1/16th arbre d'entraînement en acier à vitesse constante) (comprend ergots, joints toriques, porte-fusées pour les blocs d'arbres d'entraînement)
- 7153 Arbre d'entraînement, acier, vitesse constante, E-Revo 1/16th (arbre seul, 68mm)/ ergot de cuvette d'entraînement (1)

Si vous avez des questions ou avez besoin d'assistance technique, communiquez avec Traxxas au  
**+ 1-972-549-3000**  
 (1-888-872-9927) (uniquement les résidents des États-Unis)