

MODÈLE 5608



**E-REVO**  
BRUSHLESS EDITION

**TRAXXAS**

MANUEL DU PROPRIÉTAIRE

## INTRODUCTION

- 3 AVANT DE COMMENCER
- 4 MESURES DE SÉCURITÉ
- 5 OUTILS, FOURNITURES ET ÉQUIPEMENT NÉCESSAIRES
- 6 ANATOMIE DE L'E-REVO ÉDITION SANS BALAIS
- 7 DÉMARRAGE RAPIDE : TOUR D'HORIZON
- 8 SYSTÈME RADIOTQI DE TRAXXAS
- 16 RÉGLAGES DU CONTRÔLEUR DE VITESSE
- 17 CONDUIRE LE MODÈLE
- 18 RÉGLAGES DE BASE
- 24 ENTRETIEN DU MODÈLE
- 25 RÉGLAGES AVANCÉS
- 29 GUIDE DE RÉGLAGES AVANCÉS DU TQI

Merci d'avoir acheté le camion monstre électrique E-Revo édition sans balais de Traxxas. L'E-Revo est le camion monstre électrique de course le plus avancé de tous les temps. Nous avons construit l'E-Revo pour fonctionner avec des piles LiPo à 6 éléments et bénéficier de toute la puissance sans balais dès le début. La chaîne cinématique est capable d'endurer toute la puissance en chevaux et les plus rudes épreuves que l'on peut lui infliger grâce aux performances des moteurs et de la technologie des piles actuels. Si l'E-Revo édition sans balais a l'air très professionnel, c'est parce qu'il l'est; en plus, il dispose d'un plateau moteur supplémentaire qui assure une installation surbaissée toute propre du moteur. L'E-Revo édition sans balais est livré avec des piles NiMH Power Cell grâce auxquelles il est tout prêt à conduire dès que l'on sort de la boîte; il est aussi directement compatible avec des piles LiPo Power Cell, sans avoir besoin d'aucune modification.

Dans ce manuel, vous trouverez les instructions de fonctionnement et d'entretien du modèle pour que vous en jouissiez pendant des années. Nous voulons vous assurer que vous venez d'acheter un des modèles les plus performants disponibles sur le marché et qu'il est soutenu par une équipe de professionnels qui s'engagent à fournir le meilleur support après-vente possible. Les modèles de Traxxas garantissent la performance et la satisfaction totales par rapport non seulement au modèle, mais aussi à la société qui le produit et le soutient.

Nous savons que vous avez hâte de mettre votre nouveau modèle à l'épreuve, mais tout d'abord il est très important de lire le manuel du propriétaire. Ce manuel contient toutes les procédures d'installation et d'utilisation permettant d'exploiter à fond le rendement et le potentiel que les ingénieurs de Traxxas ont intégrés dans le modèle. **Même si vous êtes un passionné expérimenté des modèles radiocommandés, il est important de lire et suivre les procédures décrites dans le manuel.**

Nous vous remercions de nouveau d'avoir choisi un produit Traxxas. Nous faisons tous les efforts au quotidien pour assurer la satisfaction du client au plus haut niveau. Nous serons ravis si vous profitez à fond de votre nouveau modèle !

### Soutien à la clientèle de Traxxas

Le soutien à la clientèle de Traxxas vous accompagne dans chaque étape de la procédure. Voir la page suivante pour apprendre les moyens de communiquer avec nous et vos options en matière de soutien.



### Démarrage rapide

Ce manuel est prévu d'une trajectoire de démarrage rapide qui décrit les procédures nécessaires pour rendre opérationnel le modèle dans les plus courts délais. Si vous êtes un passionné expérimenté de modèles radiocommandés, vous la trouverez utile et rapide. Lisez bien tout le manuel pour vous renseigner sur des procédures importantes de sécurité, d'entretien et de réglage. Allez à la page 7 pour commencer.



### INSCRIPTION DU MODÈLE

Pour mieux vous servir en tant que client, veuillez inscrire votre produit en ligne à l'adresse [Traxxas.com/register](https://www.traxxas.com/register) dans les 10 jours après l'achat.

[Traxxas.com/register](https://www.traxxas.com/register)

Lisez bien et suivez toutes les instructions dans le présent manuel et les matériaux accessoires pour empêcher que le modèle soit endommagé. Le non-respect des présentes instructions sera considéré comme abus et/ou négligence.

Avant d'utiliser le modèle, lisez ce manuel en entier et examinez soigneusement le modèle. Si, pour quelque raison que ce soit, vous décidez que le modèle n'est pas ce que vous vouliez, ne continuez pas l'installation. **Si le produit a été utilisé de quelque manière que ce soit, votre marchand d'agrément ne peut absolument pas en accepter le retour ou l'échange.**

### Avertissements, conseils utiles, & renvois

Dans le présent manuel, les avertissements et les conseils utiles seront marqués par les icônes ci-dessous. Ne manquez pas de les lire !



Un avertissement important au sujet de la sécurité des personnes ou des moyens d'éviter d'endommager le modèle et ses composants.



Conseil spécial de Traxxas pour rendre les choses plus faciles et plus amusantes.



Vous renvoie à une page portant sur un sujet apparenté.

### SOUTIEN

Si vous avez des questions sur le modèle ou son fonctionnement, téléphonez au numéro gratuit du service de soutien de Traxxas : **1-888-TRAXXAS (1-888-872-9927)\***

Le soutien technique est disponible du lundi au vendredi à partir de 8h30 jusqu'à 21h HNC. Vous pouvez aussi obtenir du soutien technique à Traxxas.com. Vous pouvez également envoyer vos questions au service de support à la clientèle par courriel à [support@Traxxas.com](mailto:support@Traxxas.com). Rejoignez les milliers de membres de notre communauté en ligne à Traxxas.com.

Traxxas offre une installation de réparation sur place offrant des services complets pour résoudre tous les problèmes avec des produits Traxxas. Vous pouvez acheter des pièces d'entretien et de rechange directement depuis Traxxas, par téléphone, ou en ligne à [BuyTraxxas.com](http://BuyTraxxas.com). Vous pouvez économiser du temps et des coûts de livraison et de manutention si vous achetez des pièces de rechange de votre marchand local.

N'hésitez pas de communiquer avec nous pour tout problème lié à nos produits. Nous voulons nous assurer que vous serez complètement satisfait de votre nouveau modèle !

## MESURES DE SÉCURITÉ

Traxxas souhaite que vous utilisiez votre nouveau modèle en toute sécurité. Si vous utilisez votre modèle judicieusement et soigneusement, vous et ceux qui se trouvent autour de vous pouvez vous amuser et vous éclater en toute sécurité. Si vous n'utilisez pas votre modèle de manière sécuritaire et responsable, vous risquez de produire des dégâts matériels et des blessures graves. Veuillez observer strictement les mesures décrites dans ce manuel pour assurer le fonctionnement en toute sécurité du produit. Vous êtes le(la) seul(e) responsable du respect des instructions et de la prise des mesures de sécurité.

### ASPECTS IMPORTANTS À RETENIR

- Votre modèle n'est pas destiné à être utilisé sur les routes publiques ou dans des zones agglomérées où il peut empêcher ou perturber le trafic des piétons ou des véhicules.
- Il ne faut jamais, en aucune circonstance, utiliser le modèle dans des zones peuplées. Ce modèle est très rapide et peut causer des blessures s'il arrive à heurter quelqu'un.
- Étant radiocommandé, le modèle est soumis aux brouillages radioélectriques provenant de beaucoup de sources que vous ne pouvez pas contrôler. Puisque les brouillages radioélectriques peuvent provoquer des pertes momentanées de la radiocommande, assurez à tout moment une marge de sureté dans toutes les directions autour du modèle afin de prévenir les collisions.
- Les moteurs, les piles et le contrôleur de vitesse peuvent chauffer pendant l'utilisation. Évitez les brûlures.
- N'utilisez pas votre modèle pendant la nuit ou lorsque la vue directe du modèle peut être obstruée ou réduite de quelque manière que ce soit.
- **Le facteur le plus important est de faire appel au bon sens à tout moment.**

### LES PILES ET LA CHARGE DES PILES

Ce modèle utilise des piles rechargeables qui doivent être soigneusement manipulées pour des raisons de sécurité et pour en assurer une longue durée de vie. Lisez et suivez toutes les instructions et les mesures accompagnant les blocs piles et le chargeur. Vous êtes responsable de charger et entretenir correctement les blocs piles. Voilà quelques autres conseils s'ajoutant aux instructions portant sur les piles et leur charge.

- Ne jamais laisser les piles en train de charger sans surveillance.
- Enlever les piles du modèle lors de la charge.
- Débrancher toujours les piles du contrôleur de vitesse électronique lorsque le modèle n'est pas en service et quand il est rangé ou transporté.
- Permettre aux blocs piles de se refroidir entre deux utilisations (avant de les charger).
- Les enfants ne doivent pas charger ou manipuler les piles sans être surveillés par un adulte responsable.
- Ne pas utiliser les blocs piles qui ont été endommagés de quelque manière que ce soit.
- Ne pas utiliser les blocs piles à fils endommagés, exposés ou à raccords endommagés.
- Utiliser uniquement des chargeurs de piles NiMH (tels que le chargeur

Traxxas  
1100 Klein Road  
Plano, Texas, 75074  
Téléphone : 972-265-8000  
Numéro gratuit 1-888-TRAXXAS

Internet  
[Traxxas.com](http://Traxxas.com)  
Courriel : [support@Traxxas.com](mailto:support@Traxxas.com)

Contenu intégral ©2012 Traxxas. Traxxas, Ready-To-Race, Ready-To-Win, E-Revo et ProGraphix sont des marques de commerce ou des marques déposées de Traxxas. D'autres noms de marque et marques sont la propriété de leurs titulaires respectifs et sont utilisés seulement aux fins de l'identification. Aucune partie de ce manuel ne peut être reproduite ou distribuée dans les médias imprimés ou électroniques sans la permission écrite expresse de Traxxas. Les caractéristiques sont susceptibles d'être modifiées sans préavis.

\*Le soutien par appel téléphonique gratuit est disponible seulement aux résidents des États-Unis.



Toutes les instructions et les mesures décrites dans le manuel doivent être observées strictement pour assurer l'utilisation sécuritaire du modèle.



Ce modèle n'est pas destiné à l'usage des enfants sous l'âge de 14 ans non surveillés par un adulte responsable et bien informé



Il est recommandé d'avoir une expérience antérieure avec des modèles radiocommandés. Les modèles ont besoin d'opérations d'installation, d'entretien ou de l'équipement de soutien d'un niveau élevé.



Traxxas EZ-Peak™, pièce numéro #2930). Ne pas dépasser le régime de charge maximum de 4 ampères.

- Ne pas court-circuiter le bloc piles. Tout court-circuit peut causer des brûlures et provoquer des dommages graves au bloc piles.
- Ne pas brûler ou perforer les batteries. Des matériaux toxiques peuvent s'en dégager. Rincer en cas de contact avec les yeux ou la peau.
- Ranger le bloc piles dans un endroit sec, loin de toute source de chaleur et des rayons du soleil.
- Les piles en nickel-métal hydride doivent être recyclées ou jetées correctement.

### Recyclage des piles NiMH Power Cell de Traxxas

Traxxas vous encourage vivement à recycler votre pile Power Cell au moment où elle a atteint la fin de sa vie utile. **Ne pas jeter les piles à la poubelle.** Tous les blocs piles Power Cell présentent le symbole RBRC (Rechargeable Battery Recycling Corporation) qui indique qu'ils sont recyclables. Pour trouver un centre de recyclage près de chez vous, communiquez avec votre marchand d'agrément ou visitez le site Web [www.call2recycle.org](http://www.call2recycle.org).

### Les piles LiPo

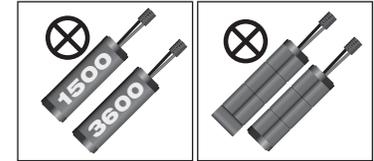
Les piles au lithium polymère (LiPo) sont de plus en plus utilisées dans les modèles radiocommandés grâce à leur dimension compacte, à leur densité d'énergie élevée et à leur sortie haut courant. Cependant, ces types de piles doivent être traitées et manipulées selon des procédures spéciales pour en assurer une vie longue et un fonctionnement sécuritaire. **Attention :** Les piles LiPo sont destinées uniquement aux utilisateurs avancés qui connaissent les risques liés à leur utilisation. **Traxxas recommande que les enfants de moins de 16 ans n'utilisent ni ne manipulent les piles LiPo sans être surveillés par un adulte bien informé et responsable.**

Ce modèle peut utiliser des piles LiPo à tension nominale ne dépassant pas 7,4 volts (blocs 2S) pour chaque pile (4S en total). Les piles LiPo ont un seuil de sécurité de décharge de la tension électrique qui ne doit pas être dépassé. Le contrôleur de vitesse électronique est équipé d'un détecteur de basse tension intégré qui alerte le pilote lorsque les batteries LiPo ont atteint leur seuil de sécurité (de décharge) de la tension. **Le pilote doit s'arrêter immédiatement pour empêcher la décharge de la pile au-dessous de son seuil de sécurité.**

Le détecteur de basse tension dont le contrôleur de vitesse est muni n'est qu'une partie du plan complexe d'utilisation sécuritaire des piles LiPo. **Il est impératif que l'utilisateur suive toutes les autres instructions fournies par le fabricant des piles et le fabricant du chargeur visant la charge, l'utilisation et le stockage corrects des piles LiPo. N'essayez pas de charger les piles LiPo avec le chargeur Traxxas contenu dans ce colis. Vérifiez que vous avez bien compris comment utiliser les piles LiPo.** Sachez que Traxxas n'est pas responsable des dommages spéciaux, indirects, fortuits ou consécutifs résultant de l'installation et/ou de l'utilisation des piles LiPo dans les modèles de Traxxas. **Si vous avez des questions portant sur l'utilisation des piles LiPo, veuillez consulter votre marchand d'agrément ou communiquer avec le fabricant des piles.** Nous vous rappelons que toutes les piles doivent être recyclées à la fin de leur vie utile.

### LE CONTRÔLEUR DE VITESSE

- Débrancher les piles : Débranchez toujours le bloc piles du contrôleur de vitesse lorsqu'il n'est pas en marche.
- Allumer d'abord le transmetteur : Allumez le transmetteur avant de mettre en service le contrôleur de vitesse pour empêcher toute dérive et tout fonctionnement erratique.
- Attention aux brûlures : Puisque la plaque de refroidissement peut devenir extrêmement chaude, faites attention à ne pas la toucher jusqu'à ce qu'elle se refroidisse. Assurez un flux d'air suffisant pour permettre le refroidissement.
- Observez toujours les limites inférieure et supérieure du contrôleur de vitesse selon les consignes du tableau de spécifications. **Ne mélangez pas les types et les capacités des piles. Utilisez la même tension et la même capacité pour les deux piles. L'utilisation de piles disparates peut endommager les piles et le contrôleur de vitesse électronique.**
- Utiliser des raccords originaux : Si vous décidez de changer les raccords de la pile ou du moteur, changez un seul raccord de pile ou de moteur à la fois. Ainsi tout dommage provoqué par le câblage incorrect du contrôleur de vitesse sera évité. Veuillez noter que toute modification du contrôleur peut mener à des frais de recâblage de l'installation électrique lorsque le produit est retourné pour le service. L'enlèvement du raccord de pile du contrôleur de vitesse ou l'utilisation de raccords sans protection contre la polarité inversée sur le contrôleur de vitesse annule la garantie du produit.
- Isoler les fils : Isoler toujours les fils exposés ou endommagés avec des gaines thermo-rétractables pour empêcher les courts-circuits.
- Utiliser toujours des plaques de refroidissement : Trois plaques de refroidissement sont installées par fabrication sur le contrôleur de vitesse et elles doivent être utilisées pour assurer le refroidissement et le fonctionnement optimum.
- Toute inversion de tension est interdite : Le contrôleur de vitesse n'est pas protégé contre la tension de polarité inversée. En changeant la pile et/ou le moteur, installez le même type de raccords pour éviter tout dommage provoqué par la polarité inversée au contrôleur de vitesse. L'enlèvement des raccords de pile du contrôleur de vitesse ou l'utilisation de raccords du même type sur le contrôleur annule la garantie du produit.
- Évitez que les ongles du transistor se touchent : Évitez soigneusement que les trois bords séparés du transistor se touchent ou touchent tout métal exposé. Si cela arrive, le court-circuit résultant endommagera le contrôleur de vitesse. (Par exemple, tout outil en métal posé sur la plaque de refroidissement peut endommager le contrôleur de vitesse.)
- Pas de diodes Schottky : Les diodes Schottky externes ne sont pas compatibles avec les contrôleurs de vitesse à inversion. L'utilisation d'une diode Schottky avec le contrôleur de vitesse endommage le contrôleur de vitesse électronique et annule la garantie de 30 jours.



Ne mélangez pas les capacités des piles. Utilisez deux piles avec la même capacité.

N'utilisez pas une pile de 7,2V à 6 éléments en combinaison avec un bloc piles de 8,4V à 7 éléments.

## OUTILS, FOURNITURES ET ÉQUIPEMENT NÉCESSAIRES

Ce modèle est accompagné d'un ensemble d'outils métriques spécialisés. Vous devez en acheter d'autres chez votre marchand d'agrément afin d'utiliser et entretenir le modèle.

### OUTILS ET ÉQUIPEMENTS FOURNIS



Clé pour amortisseur

Clé de tendeur de 5mm

Outil multifonction de suspension

Clé à quatre sens

Clé d'écrou d'antenne

Clé à bougie de préchauffage



Clé Allen de 1,5mm



Clé Allen de 2,0mm



Clé Allen de 3,0mm



Clé Allen de 2,5mm



Clips de carrosserie



Supports de pile



Balancier de translation et jeu de ressorts



Cales de réglage de la suspension et billes creuses



Butée de direction à course maximale



Deux piles NiMH à 7 éléments avec connecteurs haut courant Traxxas\*

### ÉQUIPEMENTS ET OUTILS REQUIS (VENDUS SÉPARÉMENT)



4 piles alcalines AA



Chargeur de pile NiMH (TRX EZ-Peak™ en image, pièce #2930)



Pour d'autres renseignements sur les piles, voir la section *Utiliser les bonnes piles* à la page 11.



Un chargeur à détecteur de crête est recommandé pour obtenir le meilleur rendement et la durée de vie maximale de la pile. Pour plus d'informations, voir *Utiliser le bon chargeur* à la page 12.



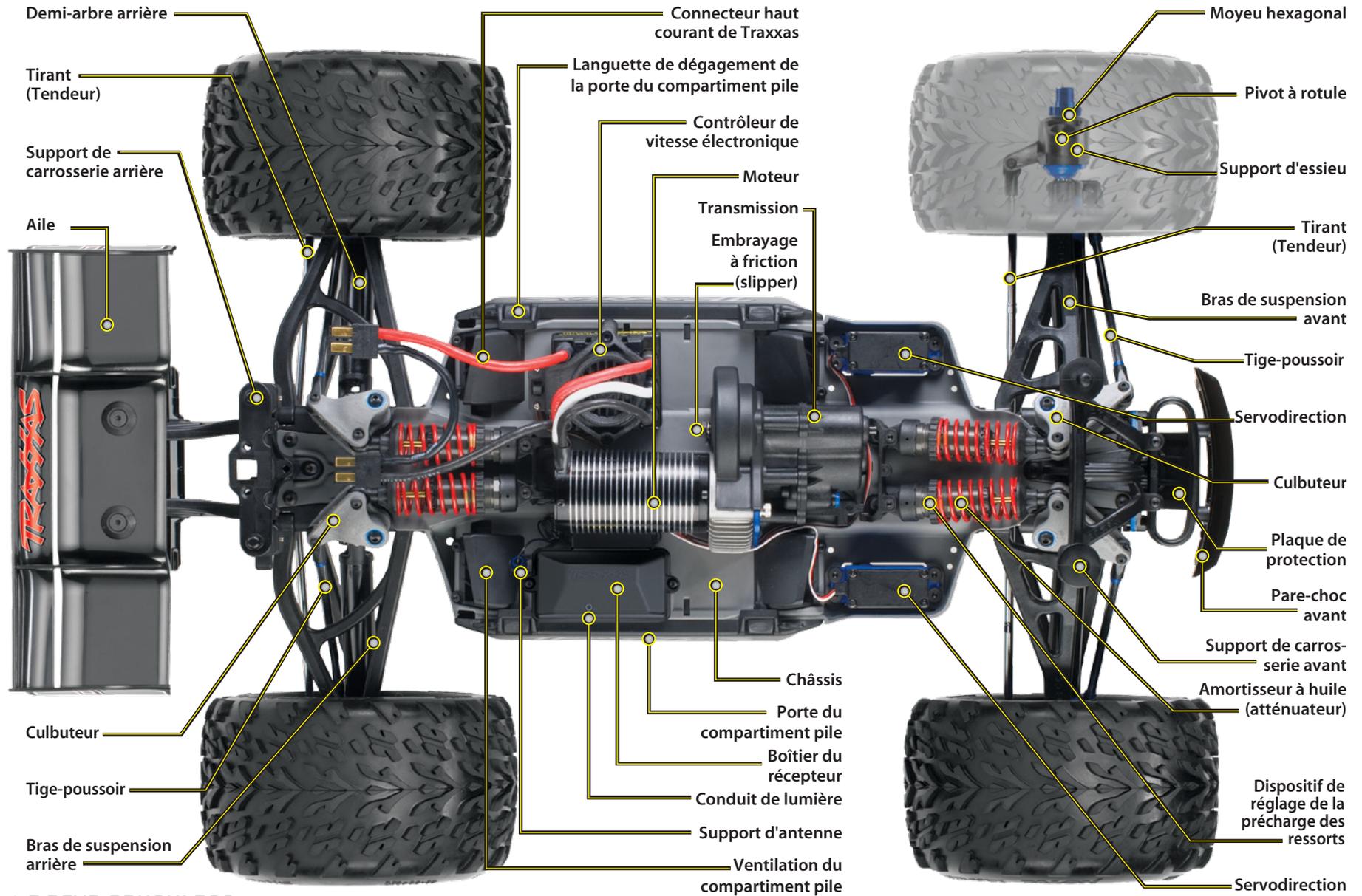
#### Équipement recommandé

Ces matériels ne sont pas obligatoires pour faire fonctionner le modèle, mais c'est une bonne idée de les mettre dans toute boîte à outils d'un modèle radiocommandé :

- Lunettes de sécurité
- Colle instantanée de pneu en cyanoacrylate, fluide, qualité amateur (colle CA)
- Couteau à tout faire
- Pincettes coupantes de côté et/ou à bec effilé
- Tournevis Philips
- Fer à souder

\*Le type de pile peut changer et ne pas correspondre aux images.

# ANATOMIE DE L'E-REVO ÉDITION SANS BALAIS



## DÉMARRAGE RAPIDE : MISE À JOUR

 Le guide ci-dessous est un aperçu des procédures à effectuer pour faire fonctionner votre modèle. Recherchez le logo Démarrage rapide dans les coins inférieurs des pages marquées Démarrage rapide.

1. Lire les mesures de sécurité à la page 4

Pour votre propre sécurité, prenez conscience du fait que l'inattention et l'utilisation incorrecte peuvent provoquer des blessures et endommager le produit.

7. Effectuer l'essai de la portée du système radio • Voir la page 14

Suivez la présente procédure pour vous assurer que le système radio fonctionne correctement à distance et qu'il n'y a aucun brouillage provenant de sources extérieures.

2. Charger les blocs piles • Voir la barre latérale à la page 12

Chargez entièrement les deux blocs piles fournis. Chargez les piles dès maintenant pour qu'elles soient prêtes lorsque vous aurez fini les autres procédures d'installation.

8. Description du modèle • Voir la page 8

Appliquez d'autres décalques au besoin.

3. Installer les piles dans le transmetteur • Voir la page 11

Le transmetteur a besoin de 4 piles alcalines ou rechargeables.

9. Conduire le modèle • Voir la page 17

Conseils sur la conduite et réglages du modèle.

4. Installer les blocs piles dans le modèle • Voir la page 11

Ce modèle a besoin de deux blocs piles complètement chargés (fournis).

10. Entretien du modèle • Voir la page 24

Suivez ces étapes importantes pour maintenir la performance du modèle et le conserver dans un excellent état de fonctionnement.

5. Allumer le système radio • Voir la page 13

Habituez-vous à commencer par allumer le transmetteur et finir par l'éteindre.

6. Vérifier le fonctionnement de la servo • Voir la page 14

Assurez-vous que les servos de direction fonctionnent correctement.



Le guide de démarrage rapide ne remplace pas les consignes d'utilisation disponibles dans le présent manuel. Veuillez lire tout le manuel pour vous mettre au courant avec toutes les instructions d'utilisation et d'entretien corrects de votre modèle.

Recherchez le logo Démarrage rapide dans les coins inférieurs des pages marquées Démarrage rapide.





## Application des décalques

Les décalques principaux de ce modèle ont été préappliqués en usine. Les décalques sont imprimés sur du mylar clair auto-adhésif et sont découpés à l'emporte-pièce en facilitant le détachement. Utilisez un couteau simple pour soulever le coin d'un décalque et le détacher du support.



Pour appliquer les décalques, mettez une extrémité sur la surface tout en en tenant l'autre entre les doigts, ensuite lissez graduellement le décalque du doigt sur la surface. Ceci empêchera la formation de bulles d'air. Si vous mettez les deux extrémités du décalque sur la surface en même temps et essayez ensuite de le lisser, il y aura des bulles d'air. Regardez les photos sur la boîte pour apprendre la méthode typique d'application des décalques.



## INTRODUCTION

Votre modèle comprend le plus récent transmetteur TQi de 2,4GHz de Traxxas avec la fonction Mémoire du Modèle de Traxxas Link™. La conception facile à utiliser du transmetteur provoque le plaisir instantané des passionnés des véhicules radicommandés et, en outre, offre toute une série de fonctions de réglages professionnels pour les utilisateurs avancés - ou pour tous ceux qui sont intéressés à mettre à l'épreuve le rendement de leur modèle. Les canaux de direction et d'accélération sont ajustables grâce aux fonctions exponentielles, point limite et réglage secondaire. Il y a aussi une fonction de taux double de direction et freinage. Beaucoup des fonctions avancées sont commandées par le bouton multifonctionnel, qui peut être programmé pour contrôler des fonctions diverses. Les consignes détaillées (page 29) et l'arbre de menu (page 32) présents dans ce manuel vous aident à comprendre et utiliser les fonctions avancées du nouveau système radio TQi. Pour des renseignements supplémentaires et des vidéos savoir-faire, visitez [Traxxas.com](http://Traxxas.com).

## TERMINOLOGIE DU SYSTÈME RADIO ET ÉLECTRIQUE

Veuillez vous familiariser avec les termes utilisés par rapport aux systèmes radio et électrique. Ils reviendront souvent à travers le présent manuel. Une explication détaillée de la terminologie et des fonctions de votre nouveau système radio commence à la page 29.

**Modulation à spectre étalé de 2,4GHz** - Ce modèle est équipé de la dernière technologie en matière de radiocommande. À la différence des systèmes AM et FM qui fonctionnent avec des cristaux de fréquence et sont prédisposés à des conflits de fréquence, le système TQi choisit automatiquement une fréquence ouverte et assure une résistance supérieure au brouillage et aux "parasites".

**CEP (circuit éliminateur de pile)** - Le CEP peut se trouver soit dans le récepteur, soit dans le contrôleur de vitesse électronique. Ce circuit permet l'alimentation du récepteur et des servos par le bloc piles principal d'un modèle électrique. Ceci élimine la nécessité de porter un bloc séparé de 4 piles AA pour alimenter l'équipement radio.

**Moteur sans balais** - Un moteur sans balais à c.c. remplace le commutateur et le mécanisme à balais du moteur traditionnel avec des composants électroniques intelligentes qui alimentent les enroulements électromagnétiques consécutivement, produisant la rotation. A la différence d'un moteur à balais, les enroulements (bobines) du moteur sans balais se trouvent sur le périmètre du moteur et les aimants sont montés sur l'arbre tournant du rotor.

**Couple de crantage** - La couple de crantage est parfois liée aux moteurs sans balais. En général, c'est une légère secousse que l'on peut remarquer lorsqu'on accélère à partir d'une position d'arrêt. Elle se produit sur une période très brève, pendant que les signaux du contrôleur de vitesse électronique se synchronisent avec ceux du moteur.

**Courant** - Le courant est une mesure du flux d'électricité passant à travers des dispositifs électroniques, normalement exprimée en ampères. Si vous associez un fil électrique à un tuyau d'arrosage, le courant indique combien d'eau traverse le tuyau.

**ESC (contrôleur de vitesse électronique)** - Le contrôleur de vitesse électronique est le contrôleur électronique du moteur situé à l'intérieur du modèle. Les contrôleurs de vitesse électroniques utilisent l'énergie plus efficacement que les contrôleurs mécaniques, ce qui fait que les piles fonctionnent plus longtemps. Les circuits du contrôleur de vitesse électronique empêchent la perte du contrôle de la direction et de l'accélération au moment où les piles se déchargent.

**Bande de fréquence** - La radiofréquence utilisée par le transmetteur pour envoyer des signaux au modèle. Ce modèle fonctionne en modulation à spectre étalé à séquence directe de 2,4GHz.

**Taux de kilovolts** - Les moteurs sans balais sont souvent définis par le nombre de kilovolts.

Le taux de kilovolts est égal aux rpm du moteur sans charge lorsqu'on y applique 1 volt.

Le nombre de kilovolts augmente au fur et à mesure que se réduit le nombre de tours que font les spires dans le moteur. Au fur et à mesure que le nombre de kilovolts augmente, l'appel de courant à travers les dispositifs électroniques augmente aussi.

**LiPo** - Abréviature pour lithium-polymère. Les blocs piles LiPo rechargeables sont connus pour leur composition chimique spéciale qui leur permet de gérer une grande densité d'énergie et un courant extrêmement élevé dans un espace compact. Ce sont des piles de haute performance qui doivent être soigneusement entretenues et manipulées. Pour les utilisateurs avancés uniquement.

**mAh** - Abréviature pour milliampère-heure. Une mesure de la capacité d'un bloc piles. Plus le nombre est grand, plus la pile dure avant d'être rechargée.

**Position neutre** - La position de repos que les servos cherchent lorsque les commandes du transmetteur sont au neutre.

**NiCad** - Abréviation pour cadmium-nickel. Ce sont les toutes premières piles rechargeables. Les piles NiCad ont une haute capacité de gestion du courant, une grande capacité de stockage et peuvent durer jusqu'à 1000 cycles de charge. Il faut observer les procédures de charge pour réduire le risque d'apparition d'un "effet de mémoire" et raccourcir la durée de fonctionnement.

**NiMH** - Abréviation pour l'hydrure de nickel-métal. Les piles NiMH rechargeables sont adaptées au haut courant et très résistantes à l'effet de "mémoire". En général, les piles NiMH ont une capacité de stockage plus grande que les piles NiCad. Elles peuvent durer jusqu'à 500 cycles de charge. Un chargeur de crête conçu pour les piles NiMH est nécessaire pour le meilleur rendement.

**Récepteur** - L'unité radio à l'intérieur du modèle qui reçoit les signaux du transmetteur et les retransmet aux servos.

**Résistance** - Dans un sens électrique, la résistance est une mesure de la façon dont un objet résiste à l'écoulement du courant à travers soi-même. Lorsque l'écoulement est restreint, l'énergie est convertie en chaleur et se perd. Les systèmes électriques sont optimisés afin de réduire la résistance électrique et la chaleur engendrée résultante.

**Rotor** - Le rotor est l'arbre principal du moteur sans balais. Dans un moteur sans balais, les aimants sont montés sur le rotor et les enroulements électromagnétiques sont montés dans le logement du moteur.

**À capteur** - Le moteur à capteur est un type de moteur sans balais qui utilise un capteur interne pour communiquer des données sur la position du rotor au contrôleur de vitesse électronique.

**Sans capteur** - Le moteur capteur est un moteur sans balais qui utilise les données avancées provenant du contrôleur de vitesse électronique afin d'assurer un fonctionnement sans heurt. D'autres capteurs ou câbles de moteur ne sont pas exigés.

**Servo** - Petite unité motrice du modèle qui actionne le mécanisme de direction.

**Pattes à souder** - Des contacts externes accessibles se trouvant sur le moteur, qui permettent le remplacement facile des fils.

**Transmetteur** - L'unité radio mobile qui envoie au modèle des instructions sur l'accélération et la direction.

**Réglage** - L'ajustement fin de la position neutre des servos, qui se fait en réglant les boutons d'accélération et de direction sur le panneau du transmetteur.

**Protection par arrêt thermique** - Les composantes électroniques thermosensibles que le contrôleur de vitesse électronique utilise pour détecter la surcharge et la surchauffe des circuits des transistors. Si les senseurs détectent une température excessive, l'unité s'arrête automatiquement pour empêcher que les composantes électroniques soient endommagées.

**Système radio à 2 canaux** - Le système radio TQi, se composant du récepteur, du transmetteur et des servos. Le système utilise deux canaux : un pour actionner l'accélérateur et un pour actionner la direction.

**Tension** - La tension est une mesure de la différence de potentiel électrique entre deux points, comme entre la borne positive de la pile et la terre. Pour reprendre l'analogie avec le tuyau d'arrosage, si le courant est la quantité d'eau s'écoulant par le tuyau, la tension correspond à la pression qui pousse l'eau par le tuyau.

### MESURES DE SÉCURITÉ IMPORTANTES PORTANT SUR LE SYSTÈME RADIO

- Pour obtenir la portée maximale, orientez toujours l'avant du transmetteur vers le modèle.
- Ne nouez pas le fil d'antenne du récepteur. Tout nœud sur le fil d'antenne en diminue la portée.
- NE COUPEZ aucune partie du fil d'antenne du récepteur. Couper l'antenne en réduit la portée.
- Étendez le fil d'antenne du modèle aussi loin que possible pour obtenir la portée maximale. Il n'est pas nécessaire d'étendre le fil d'antenne hors de la carrosserie, mais il faudrait éviter d'emballer ou d'enrouler le fil d'antenne.
- N'étendez pas le fil d'antenne en dehors de la carrosserie sans le protéger d'un tube d'antenne, autrement le fil peut être coupé ou endommagé, diminuant ainsi la portée de l'antenne. Nous vous recommandons de garder le fil à l'intérieur de la carrosserie (dans le tube d'antenne) pour éliminer le risque de dommages.



Pour éviter la perte de la portée radio, ne nouez ni ne coupez le fil noir, ne pliez ni ne coupez la pointe métallique et ne pliez ni ne coupez le fil blanc au bout de la pointe métallique.

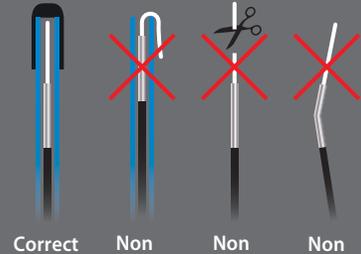
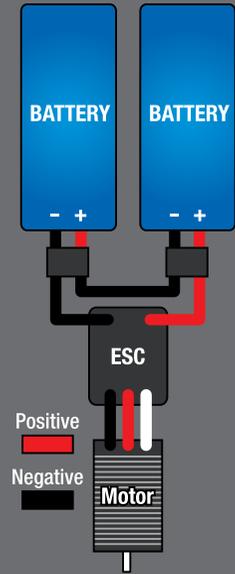


Diagramme de câblage



Caractéristiques du Mamba Monster :

Éléments ..... NiCad 18 / NiMH LiPo 6s

Courant continu Ça dépasse vos possibilités !

Résistance ..... 0,0003 Ohms par phase

Frein ..... Proportionnel à courbe réglable

Réversible ..... Oui - avec verrouillage

Coupure de tension basse ..... Programmable

Taille du boîtier ..... 2,2po x 1,9po x 1,4po

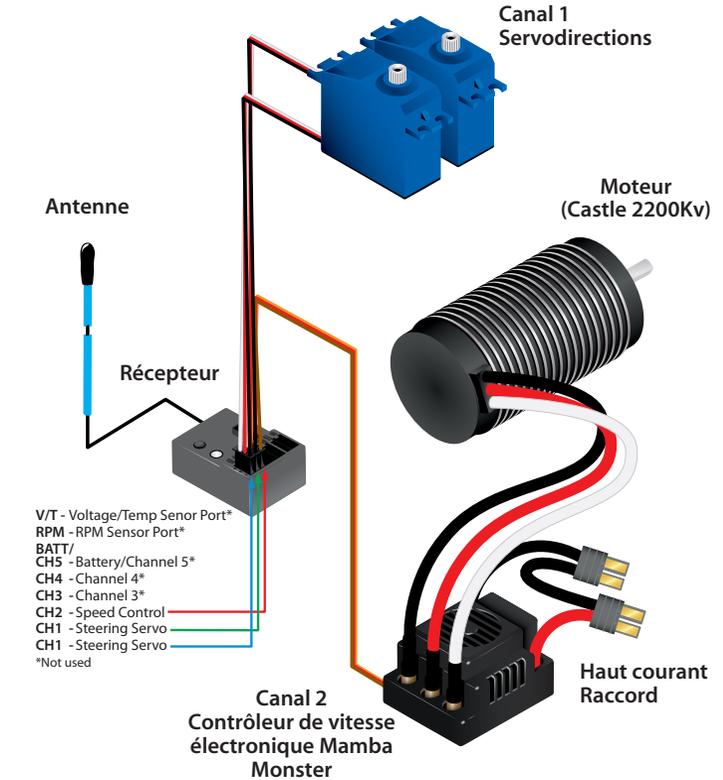
Poids avec câbles ..... 121g

Type de raccord ..... Boule de 6,5mm

TRANSMETTEUR ET RÉCEPTEUR



DIAGRAMME DE CÂBLAGE DU MODÈLE



\*\* Port de capteur accessoire à utiliser avec la base d'arrimage du TQi (voir plus de renseignements sur Traxxas.com et dans les matériels fournis)

## INSTALLATION DES PILES DU TRANSMETTEUR

Le transmetteur TQi utilise 4 piles AA. Le compartiment pile est situé dans la base du transmetteur.

1. Enlevez la porte du compartiment pile en appuyant sur la languette et en faisant glisser la porte pour l'ouvrir.
2. Enlevez le support de pile. Installez les piles dans le support de pile. L'orientation correcte est indiquée dans le support de pile. Vérifiez que le support est branché au transmetteur.
3. Réinstallez la porte de la pile et refermez-la.
4. Allumez le transmetteur et vérifiez que le témoin DEL est "ALLUMÉ" et vert constant. **Note:** En allumant le transmetteur pendant que le périphérique mobile est installé, on lance automatiquement l'application Traxxas Link.



## Borne de charge des piles de la base d'arrimage du TQi

La base d'arrimage contient une borne de charge standard à utiliser avec le bloc piles NiMH rechargeable de Traxxas optionnel (#3037) et le chargeur de mur (#6545) (*chacun vendu séparément*). **Note:** Le chargeur et la borne de charge ne sont pas compatibles avec les rechargeables AA installées dans le support de piles AA à 4 éléments standard fourni avec le TQi. **Veillez n'utiliser que le chargeur et la borne de charge avec la pile NiMH de Traxxas #3037.**



Si le témoin DEL clignote en rouge, les piles du transmetteur sont faibles, déchargées ou probablement installées incorrectement. Remplacez-les avec des piles toutes neuves ou récemment chargées. Le voyant d'alimentation n'indique pas le niveau de charge du bloc piles installé dans le modèle. **Note:** La base d'arrimage charge le périphérique mobile tant que le transmetteur est allumé.

## INSTALLATION DES BLOCS PILES

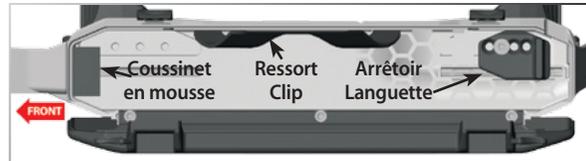
L'E-Revo a besoin de deux blocs piles NiMH entièrement chargés. Ces piles sont fournies avec le modèle.

### Utiliser plusieurs configurations des piles

Les compartiments pile de l'E-Revo peuvent être réglés pour accueillir plusieurs blocs piles différents. Les compartiments pile sont configurés d'usine pour accepter les blocs piles NiMH à 7 éléments fournis.

Les compartiments pile de l'E-Revo ont trois dispositifs principaux visant à garder les piles en toute sécurité :

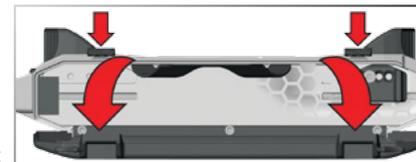
1. Un coussinet en caoutchouc mousse
2. Un clip à ressort. Il est démontable en cas d'utilisation de piles plus grandes.
3. Une languette de fixation de la pile. Elle est réglable pour s'adapter à plusieurs tailles de piles.



Nous vous recommandons d'utiliser cette combinaison pour toutes les piles NiMH. Réglez la languette de fixation de la pile pour garder le bloc pile bien en place contre le coussinet en caoutchouc mousse. La pile ne doit pas être trop serrée. Elle ne doit pas bouger trop pendant l'utilisation.

### Installation des piles

1. Ouvrez la porte du compartiment pile en appuyant sur la languette.
2. Installez le bloc pile avec les fils orientés vers l'arrière du modèle.
3. Assurez-vous que la pile est bien en place dans le compartiment. Sinon, enlevez la pile et réglez la languette de fixation.



Si l'indicateur d'alimentation n'est pas allumé vert, vérifiez la polarité des piles. Vérifiez que les piles rechargeables sont entièrement chargées. Si vous voyez tout autre signal clignotant du témoin DEL, référez-vous au diagramme à la page 30 pour en identifier le code.



**Utiliser les bonnes piles**  
Votre transmetteur utilise des piles AA. Utilisez des piles alcalines toutes neuves ou des piles rechargeables telles que les piles NiCad ou NiMH (hydrure de métal-nickel) dans le transmetteur. Vérifiez que des piles rechargeables sont entièrement chargées selon les instructions du fabricant.

Si vous utilisez des piles rechargeables dans le transmetteur, tenez compte du fait que lorsqu'elles commencent à se décharger, elles perdent l'énergie plus rapidement que les piles alcalines habituelles.

Attention : Arrêtez le modèle au premier signe que les piles sont faibles (le voyant rouge clignote) pour éviter d'en perdre le contrôle.



### Utiliser le bon chargeur

Le chargeur le plus convenable pour les blocs piles fournis est un chargeur à détecteur de crête à C.A. qui se branche directement à une prise murale à C.A., tel que l'EZ-Peak™ de TRX (pièce #2930). Il contient des circuits spéciaux de détection de la crête qui arrêtent automatiquement le chargeur lorsque la pile est entièrement chargée.

Pour charger plus rapidement, la pile fournie peut être chargée à 4 ampères. L'EZ-Peak de TRX est un chargeur de 4 ampères qui charge la pile fournie en environ 45 minutes !

Attention : N'utilisez jamais de chargeur à 15 minutes pour recharger les blocs piles de ce modèle. La surcharge peut en résulter et endommager les blocs piles.



Lorsque les piles rechargeables commencent à se décharger, elles s'épuisent beaucoup plus rapidement que les piles alcalines sèches. Arrêtez immédiatement le modèle au premier signe de faiblesse des piles. N'arrêtez jamais le transmetteur pendant que le bloc piles est branché. Vous risquez de perdre contrôle du modèle.



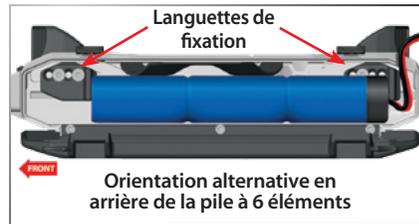
- Acheminez le fil de la pile à travers la fente près de la bouche d'aération.
- Fermez la porte du compartiment, en veillant à ne pas pincer les fils de la pile. Vérifiez que les deux languettes sont entièrement fixées sur la porte. Ne branchez pas encore le bloc piles au contrôleur de vitesse. **Note** : débranchez toujours les piles et enlevez-les du modèle après toute utilisation.

**Blocs piles à 6 éléments** : Échangez les languettes de fixation entre le compartiment de gauche et de droite. Ce réglage supplémentaire permet au bloc piles à 6 éléments d'être bien en place contre le coussinet en caoutchouc mousse.



### Réglage de la position de la pile

Les meilleures conditions de manoeuvrabilité et de performance du modèle sont réunies lorsque les piles sont placées à l'avant du compartiment pile (contre le coussinet en caoutchouc mousse). Cependant, vous pouvez réarranger les piles pour changer la distribution des poids si vous le souhaitez. L'E-Revo contient des languettes de fixation supplémentaires qui peuvent être utilisées à l'avant du compartiment pile pour déplacer les piles vers l'arrière du camion.

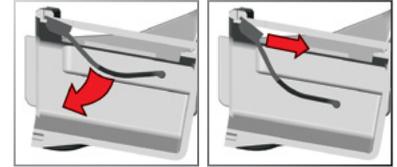


En utilisant les languettes de fixation à l'avant du compartiment pile, utilisez deux vis à tête fraisée de 3x10 pour fixer chaque languette. **N'utilisez pas les languettes de fixation à l'avant des compartiments pile si vous avez des piles LiPo ne se trouvant pas dans un boîtier en plastique rigide.**

Les compartiments pile peuvent être modifiés pour accepter beaucoup de tailles des piles LiPo. Si vous utilisez des piles très épaisses, le clip à ressort devrait être enlevé du compartiment pile.

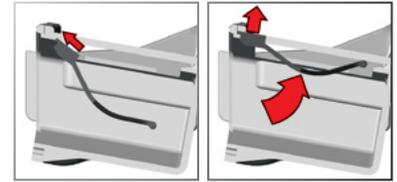
### Enlèvement du clip à ressort

- Appuyez sur l'intérieur du clip.
- Poussez le clip vers le centre du modèle pour relâcher.



### Installation du clip à ressort

- Insérez les deux languettes du clip à ressort dans les fentes rectangulaires du châssis.
- Tournez le clip à ressort vers le haut.
- Appuyez sur les languettes pour les fixer.



Beaucoup de piles LiPo n'ont pas de boîtier en plastique dur. Si vous utilisez des piles LiPo sans boîtier en plastique dur, mettez toujours le coussinet en caoutchouc mousse à l'avant du compartiment pile. **N'utilisez pas les languettes de fixation à l'avant des compartiments pile si vous avez des piles LiPo ne se trouvant pas dans un boîtier en plastique rigide.** Un impact frontal ou un accident peut endommager les piles LiPo.

### LE CONNECTEUR HAUT COURANT DE TRAXXAS

Le modèle est muni d'un connecteur haut courant de Traxxas. Les connecteurs standard limitent le flux du courant et ne peuvent pas fournir l'énergie requise pour maximiser la sortie du contrôleur de vitesse. Les bornes plaquées or du connecteur de Traxxas, prévues de grandes surfaces de contact, assurent le flux du courant positif avec la moindre résistance. Sécuritaire, durable, et ergonomique, le connecteur de Traxxas est construit pour extraire toute l'énergie dont la pile est capable.



## COMMANDES DU SYSTÈME RADIO



## RÈGLES DU SYSTÈME RADIO

- Allumez toujours le transmetteur TQi en premier et arrêtez-le en dernier. Cette procédure protège le modèle contre la réception de signaux parasites d'un autre transmetteur ou d'autre source et perdre contrôle. Ce modèle est prévu d'un système de sécurité intégrée électronique pour prévenir ce type de dysfonctionnement, mais la première et la meilleure arme contre la perte du contrôle par un modèle est d'allumer toujours le transmetteur en premier lieu et de l'arrêter en dernier.
- Utilisez toujours des piles nouvelles ou récemment chargées pour le système radio. Les piles faibles limitent le signal radio entre le récepteur et le transmetteur. La perte du signal radio peut faire perdre contrôle du modèle.



- Pour que le transmetteur et le récepteur soient connectés entre eux, le récepteur du modèle doit être allumé dans les 20 secondes suivant la mise en marche du transmetteur. Le témoin DEL du transmetteur clignote rapidement en rouge, indiquant une erreur de connexion. Si cela est le cas, arrêtez le transmetteur et recommencez.
- Allumez toujours le transmetteur avant d'installer la pile.

## RÉGLAGES ÉLÉMENTAIRES DU SYSTÈME RADIO

### Commande de réglage du neutre

La commande de réglage du neutre est située sur le panneau du transmetteur et commande la course avant/arrière de l'accélérateur. Changez le réglage en appuyant sur le bouton et en le glissant dans la position souhaitée. Il y a deux réglages disponibles :



- 50/50:** Permet une course égale de l'accélérateur et la marche-arrière.
- 70/30:** Permet une course plus grande de l'accélérateur (70%) et une course plus petite de la marche-arrière (30%).

**Note :** Traxxas recommande vivement de garder cette commande à l'endroit où elle a été installée par fabrication jusqu'à ce que vous vous habituez avec tous les réglages et les possibilités du modèle. Pour changer la position neutre de l'accélérateur, arrêtez le transmetteur avant de régler la position neutre. **Vous devez reprogrammer le contrôleur de vitesse électronique pour qu'il prenne en compte le réglage à 70/30.** Consultez les consignes à la page 16.

### Levier de direction

Le levier de direction électronique situé sur le panneau du transmetteur règle le point neutre (central) du canal de direction.



### Bouton multifonctionnel

Le bouton multifonctionnel peut être programmé pour contrôler une variété de fonctions. Par fabrication, le bouton multifonctionnel contrôle la sensibilité de la direction, connue aussi sous le nom d'exponentiel ou « expo ». Lorsque le bouton est tourné complètement à gauche dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (position par défaut), l'expo est désactivée et la sensibilité de la direction est linéaire (le réglage le plus utilisé). Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre « met de l'expo » et diminue la sensibilité de la direction dans la portée initiale de la course du volant à gauche ou à droite par rapport au centre. Pour d'autres détails sur l'exponentiel de direction, référez-vous à la page 15.



N'oubliez pas d'allumer le transmetteur TQi en premier et de l'arrêter en dernier pour éviter d'endommager le modèle.



Les paquets de connecteurs haut courant de Traxxas suivants sont disponibles chez votre marchand d'agrément. Lorsque vous utilisez des adaptateurs, faites attention à ne pas dépasser l'indice actuel du connecteur Molex.



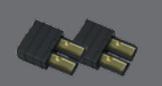
Pièce #3060  
mâle/femelle simple



Pièce #3080  
femelle 2 blocs



Pièce #3061  
Adaptateur de charge mâle



Pièce #3070  
mâle 2 blocs



Pièce #3062  
Adaptateur de charge femelle





Aller en marche-arrière : En conduisant, poussez l'accélérateur en avant pour freiner. Une fois que le véhicule s'arrête, remettez l'accélérateur à la position neutre. Poussez l'accélérateur encore une fois en avant pour commuter en marche-arrière proportionnelle.



#### Sécurité intégrée automatique

Le transmetteur et le récepteur TQi sont munis d'un système de sécurité intégrée automatique qui n'a pas besoin d'être programmé par l'utilisateur. En cas de perte ou de brouillage du signal, l'accélérateur revient au neutre et la direction maintient la dernière position commandée. Si la sécurité intégrée s'active pendant que vous utilisez le modèle, apprenez pourquoi le signal a été coupé et résolvez le problème avant de remettre en marche le modèle.

### UTILISATION DU SYSTÈME RADIO

Le système radio TQi a été préréglé en usine. Le réglage doit être vérifié avant d'utiliser le modèle, pour s'assurer que le transport n'a pas provoqué des dérèglages. Voici comment :

1. Allumez le transmetteur. Le témoin DEL du transmetteur doit être allumé vert constant (pas clignotant).
2. **Placez le modèle sur un bloc ou un stand de sorte que tous les pneus soient hors terre.** Vérifiez que vos mains sont loin des pièces mobiles du modèle.
3. Installez les blocs piles dans le modèle, dans le contrôleur de vitesse.
4. Allumez le contrôleur de vitesse. Vous entendrez une courte série de tonalités pendant que TOUS les témoins DEL clignotent. La série se répète ensuite deux fois, puis le témoin DEL JAUNE reste allumé. **Débranchez toujours la pile lorsque le dispositif n'est pas utilisé.**
5. Tournez le volant du transmetteur dans les deux sens et vérifiez le fonctionnement rapide de la servodirection. En outre, vérifiez que le mécanisme de direction n'est pas mou ou grippé. Si la direction fonctionne lentement, vérifiez les piles.
6. Lorsque vous regardez le modèle d'en haut, les roues avant doivent être parfaitement droites. Si les roues virent légèrement, ajustez légèrement la commande du transmetteur réglant la direction jusqu'à ce qu'elles soient en position droite vers l'avant.
7. Actionnez doucement l'accélérateur pour vous assurer que le véhicule bouge en avant et en arrière et que le moteur s'arrête lorsque l'accélérateur est à la position neutre. **Attention : N'accélérez pas à fond en avant ou en arrière tant que le modèle est élevé.**
8. Lorsque vous avez fini les réglages, arrêtez le récepteur du modèle, puis le transmetteur manuel.



#### Vérifiez la portée du système radio

Avant chaque session d'utilisation du modèle, vous devez tester la portée du système radio pour vérifier qu'il fonctionne correctement.

1. Allumez le système radio et vérifiez qu'il fonctionne ainsi que décrit dans la section précédente.
2. Faites tenir le modèle à un ami. Vérifiez que les mains et les vêtements ne sont pas près des roues et des autres pièces mobiles du modèle.
3. Éloignez-vous du modèle le transmetteur à la main jusqu'à ce que vous atteigniez la distance la plus lointaine à laquelle vous envisagez d'utiliser le modèle.
4. Actionnez de nouveau les commandes du transmetteur pour vérifier que le modèle répond correctement.
5. N'essayez pas d'utiliser le modèle s'il y a le moindre problème de système radio ou tout brouillage externe du signal radio à l'endroit où vous vous trouvez.

#### • Une distance plus grande est nécessaire pour les vitesses supérieures

Plus vous le pilotez rapidement, plus le modèle s'approche rapidement de la limite de la portée radio. À 60mph, le modèle peut parcourir 88 pieds en une seconde ! C'est palpitant, mais faites attention à garder le modèle dans la portée radio. Si vous voulez que le modèle atteigne la vitesse maximum, il vaut mieux vous placer au milieu du secteur où le camion roule, pas au bout de ce secteur ; ainsi vous pouvez diriger le camion vers vous et au-delà de votre position. Tout en élargissant la portée radio, cette technique garde le modèle plus près de vous et vous pouvez donc le voir et le contrôler plus facilement.

**Peu importe la vitesse avec laquelle vous conduisez le modèle ou la distance à laquelle vous le conduisez, laissez toujours suffisamment d'espace entre vous, le modèle et les autres. Ne conduisez jamais directement vers vous-même ou vers d'autres.**

#### Instructions sur la connexion du TQi

Pour le meilleur fonctionnement, le transmetteur et le récepteur doivent être "connectés" électroniquement. **Cette connexion a déjà été effectuée en usine.** Si jamais vous avez besoin de re-connecter le système ou d'effectuer connecter un autre transmetteur et un autre récepteur, observez les instructions suivantes. Note : le récepteur doit être relié à une source d'énergie nominale de 4,8-6,0v pour cette opération; le transmetteur et le récepteur doivent être à moins de 5 pieds l'un de l'autre.

1. Maintenez le doigt appuyé sur le bouton SET du transmetteur pendant que vous l'allumez. Le témoin DEL du transmetteur clignote lentement en rouge. Relâchez le bouton SET

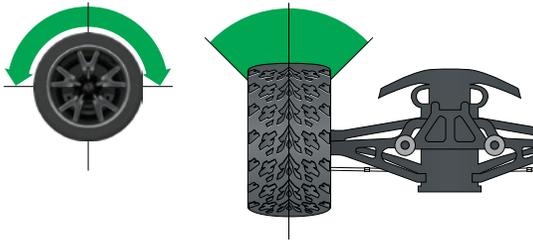
- Maintenez le doigt appuyé sur le bouton LINK du récepteur pendant que vous allumez le contrôleur de vitesse en appuyant sur le bouton EZ-Set. Relâchez le bouton LINK.
- Lorsque les témoins DEL du transmetteur et du récepteur deviennent vert constant, le système est connecté et prêt à fonctionner. Confirmez que la direction et l'accélération fonctionnent correctement avant d'utiliser le modèle.

### Sensibilité de la direction (Exponentiel)

Le bouton multifonctionnel du transmetteur TQi a été programmé pour commander la sensibilité de la direction (connue aussi sous le nom d'exponentiel). Le réglage standard de la sensibilité de la direction est « normale (exponentiel zéro) », où le cadran se trouve complètement à gauche. Ce réglage produit une réponse linéaire de la servo : le mouvement de la servodirection correspond exactement à la commande du volant du transmetteur. Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre à partir de la gauche produit un « exponentiel négatif » et diminue la sensibilité de la direction en rendant la servo moins réactive, presque neutre, tandis que la sensibilité augmente au fur et à mesure que le servo s'approche des limites de la course. Plus vous tournez le bouton, plus le changement de mouvement de la servodirection est prononcé. Le terme « exponentiel » vient de cet effet ; la course de la servodirection change exponentiellement par rapport à la commande du volant. L'effet exponentiel est indiqué en tant que pourcentage - plus le pourcentage est grand, plus l'effet est grand. Les illustrations ci-dessous montrent comment cela fonctionne.

### Sensibilité de direction normale (exponentiel 0%)

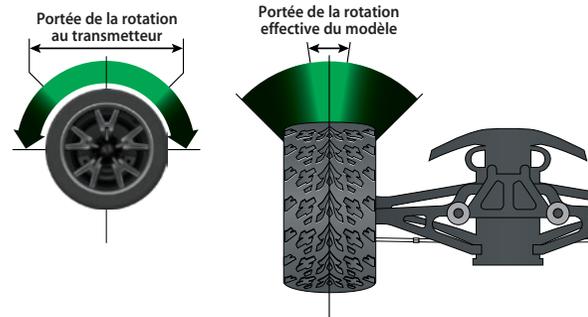
Dans cette illustration, la course de la servodirection (et donc le mouvement des roues avant du modèle) correspond exactement au mouvement du volant. Les plages sont exagérées aux fins d'exemplification.



### Sensibilité de direction diminuée (exponentiel négatif)

En tournant le bouton multifonctionnel dans le sens des aiguilles d'une montre, la sensibilité de direction du modèle est diminuée. Remarquez qu'une course relativement grande du volant détermine une plage

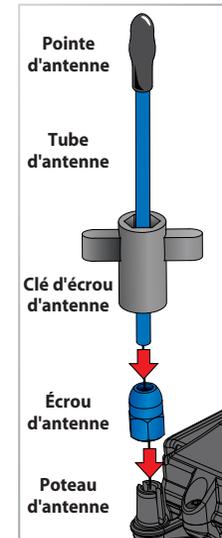
réduite de la servo. Plus vous tournez le bouton, plus l'effet devient plus prononcé. La sensibilité de direction diminuée peut être utile lorsque vous conduisez le modèle sur des surfaces sans adhérence, à de grandes vitesses ou sur des pistes qui favorisent les balayages et demandent des commandes légères du volant. Les plages sont exagérées aux fins d'exemplification.



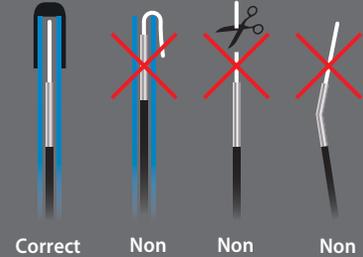
Faites l'expérience vous-même ! Essayez des degrés différents d'exponentiel. Il est facile de retourner à « zéro » si vous n'aimez pas l'effet. Il est impossible de commettre des erreurs en réglant l'exponentiel. Tout réglage qui vous rend plus à l'aise avec le modèle est le « réglage juste. »

### L'INSTALLATION DE L'ANTENNE

L'antenne du récepteur a été installée à l'usine. Lors de la réinstallation de l'antenne, tout d'abord glissez le fil d'antenne dans le fond du tube d'antenne jusqu'à ce que la pointe blanche de l'antenne atteigne le sommet du tube, sous le capuchon noir. Insérez la base du tube dans la montage d'antenne. Faites attention à ne pas plisser le fil d'antenne. Glissez l'écrou par-dessus le tube d'antenne et vissez-le sur le poteau d'antenne. Utilisez l'outil fourni pour serrer l'écrou sur le poteau juste jusqu'à ce que le tube d'antenne soit fixé solidement. Ne serrez pas trop et n'écrasez pas le fil d'antenne contre le châssis. Ne pliez ni ne nouez le fil d'antenne ! Voyez la barre latérale pour plus de renseignements. Ne raccourcissez pas le tube d'antenne.



**!** Pour éviter la perte de la portée radio, ne nouez ni ne coupez le fil noir, ne pliez ni ne coupez la pointe métallique et ne pliez ni ne coupez le fil blanc au bout de la pointe métallique.



Correct Non Non Non



Le système électrique n'est pas IMPERMÉABLE. Ne pas exposer le système électrique à l'eau, la condensation ou l'humidité.



### Caractéristiques du Mamba Monster

**Éléments :**  
NiCad 18 / NiMH LiPo 6s

**Courant continu :**  
Ça dépasse vos possibilités !

**Résistance :**  
0,0003 Ohms par phase

**Frein :**  
Proportionnel avec courbe réglable

**Réversible :**  
Oui - avec verrouillage

**Coupure de tension basse :**  
Programmable

**Taille du boîtier :**  
2,2 po x 1,9 po x 1,4 po

**Poids avec câbles :**  
121g

**Type de raccord :**  
Boule de 6,5mm

## BOÎTE DE RÉCEPTEUR : MAINTIENIR UNE FERMETURE ÉTANCHE

**Note :** Le système électrique n'est pas IMPERMÉABLE. Ne pas exposer le système électrique à l'eau, la condensation ou l'humidité.

### Enlèvement et installation de l'équipement radio

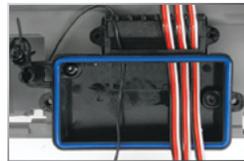
Grâce à la conception unique du boîtier de récepteur, l'enlèvement et l'installation du récepteur peuvent se faire sans perdre la capacité de maintenir la fermeture étanche du boîtier. Le dispositif serre-fil à brevet déposé vous permet aussi d'installer des systèmes radio du marché secondaire et maintenir l'étanchéité du boîtier de récepteur.

### Enlèvement du récepteur

1. Pour enlever le couvercle, dévissez les deux vis à tête ronde de 3x10mm.
2. Pour sortir le récepteur du boîtier, vous n'avez qu'à le soulever et le mettre de côté. Le fil d'antenne est toujours à l'intérieur du serre-fil et ne peut pas être enlevé pour le moment.
3. Enlevez le serre-fil en dévissant les deux vis à tête de 2,8x8mm.
4. Débranchez les câbles de la servo du récepteur et enlevez le récepteur.

### Installation du récepteur

1. Installez toujours les fils dans la boîte RX avant d'installer le récepteur.
2. Installez le fil d'antenne et les câbles de la servo dans le boîtier du récepteur.
3. Disposez les fils convenablement à l'aide des guides de câblage du boîtier du récepteur. Les fils en excès seront empaquetés à l'intérieur du boîtier du récepteur. Marquez le fil destiné à chaque canal.
4. Appliquez une petite goutte de graisse de silicone (pièce #1647 de Traxxas) sur le serre-fil.
5. Installez le serre-fil et serrez bien les deux vis à tête ronde de 2,8x8mm.
6. Installez le récepteur dans la boîte et branchez les fils au récepteur. Voir le diagramme de câblage à la page 10.
7. Vérifiez que le joint torique est correctement posé dans la cannelure du boîtier du récepteur, de sorte que le couvercle ne le pince ou ne l'endommage d'aucune manière que ce soit.
8. Remettez le couvercle et serrez bien les deux vis à tête ronde de 3x10mm.
9. Examinez le couvercle pour vérifier que le joint torique n'est pas visible.



## RÉGLAGES DU CONTRÔLEUR DE VITESSE

Le contrôleur de vitesse Mamba Monster de Castle Creations ne devrait pas avoir besoin d'être reprogrammé en cas d'utilisation normale. Cependant, si vous installez un système radio différent dans votre modèle ou si vous changez la position neutre de la manette d'accélération du transmetteur de 50/50 à 70/30, vous devez reprogrammer la commande de vitesse. Suivez ces instructions pour reprogrammer la commande de vitesse :

1. Mettez les piles que vous avez choisies dans les compartiments pile et branchez-les au contrôleur de vitesse.
2. Allumez le transmetteur.
3. Maintenez l'accélérateur à fond en allumant la commande Mamba Monster. Après quelques, vous entendrez plusieurs tonalités et le témoin DEL ROUGE s'allumera.
4. Maintenez le frein à fond. Après quelques, vous entendrez plusieurs tonalités et le témoin DEL JAUNE s'allumera.
5. Remettez la manette d'accélération en position neutre. Après quelques secondes, vous entendrez plusieurs tonalités et TOUS les témoins DEL s'allumeront.
6. Attendez encore quelques secondes que la commande de vitesse s'arme, ce qui sera indiqué par une double tonalité. Vous êtes maintenant prêt à piloter.

### Débranchez les piles après toute utilisation

Débranchez toujours le bloc piles du contrôleur de vitesse lorsqu'il n'est pas en marche. L'interrupteur se trouvant sur le contrôleur de vitesse ne fait que couper l'alimentation du récepteur et des servos. Le contrôleur de vitesse continue d'être alimenté tant qu'il est branché à la prise de courant et peut provoquer une décharge excessive des piles si elles restent branchées au contrôleur de vitesse.

### ATTENTION ! Pour les utilisateurs des piles LiPo

L'E-Revo édition sans balais est programmé pour être utilisé avec des piles LiPo. Ce modèle fonctionne correctement avec des piles NiMH. Afin d'exploiter au maximum le potentiel de performance des piles fournies, téléchargez le manuel de Mamba Monster sur le site [castlecreations.com](http://castlecreations.com) et suivez les consignes de désactivation de la coupure de tension pour les piles LiPo. Si vous utilisez des piles LiPo, réglez la tension de coupure correcte selon Mamba Monster. Si vous ne réglez pas correctement la tension de coupure, les piles LiPo risquent d'être endommagées ou de lâcher. **N'utilisez jamais des piles LiPo pendant que le détecteur de basse tension est désactivé.** Pour apprendre tous les détails de production des Mamba Monster de Castle Creations, téléchargez le guide du conducteur de Castle Creations sur le site [castlecreations.com](http://castlecreations.com).

Il est grand temps de s'amuser ! Cette section contient des instructions portant sur le pilotage et le réglage du modèle. Avant de continuer, voici quelques mesures importantes à retenir.

- **Vérifiez que les écrous de roue sont bien serrés avant chaque utilisation**

Avant de mettre en marche l'E-Revo édition sans balais, vérifiez que les écrous de roue sont serrés, car il se peut qu'ils se soient desserrés pendant le transport. Une clé d'écrou de roue adaptée est fournie avec le camion. Vérifiez l'étanchéité des écrous de roue avant chaque utilisation du modèle. La grande vitesse et le haut couple de l'E-Revo peuvent faire desserrer les écrous dans le temps si l'on ne les vérifie pas régulièrement.



- Laissez le modèle se refroidir pendant quelques minutes entre les courses. C'est une mesure particulièrement importante lorsque vous utilisez des blocs piles à grande capacité qui assurent un fonctionnement prolongé du modèle. Surveillez les températures afin de prolonger la vie des piles et des moteurs.
- Cessez d'utiliser le modèle lorsque les piles sont faibles ou vous risquez d'en perdre contrôle. Le ralentissement du moteur et la lenteur des servos (retour au centre lent) sont des signes que les piles sont faibles. Arrêtez immédiatement le modèle au premier signe de faiblesse des piles. Lorsque les piles du transmetteur deviennent faibles, le voyant d'alimentation rouge commence à clignoter. Arrêtez immédiatement et installez de nouvelles piles.
- Ne conduisez pas le modèle pendant la nuit, dans des rues publiques ou dans la foule.
- Si le modèle est immobilisé contre un objet, arrêtez le moteur. Enlevez l'obstacle avant de continuer. Ne pas pousser ou tirer les objets à l'aide du modèle.
- Étant radiocommandé, ce modèle est soumis au brouillage radio-électrique provenant de beaucoup de sources que vous ne pouvez pas contrôler. Puisque le brouillage radioélectrique peut provoquer des pertes momentanées de la radiocommande, assurez à tout moment une marge de sûreté dans toutes les directions autour du modèle afin de prévenir les collisions.
- Faites appel au bon sens chaque fois que vous conduisez le modèle. Une manière de conduire abusive et imprécise aura comme conséquences un mauvais rendement et des pièces abîmées. Prenez soin de votre modèle pour que vous puissiez en jouir pendant longtemps.

- Les véhicules à haut rendement produisent de petites vibrations qui peuvent faire se desserrer la visserie avec le temps. Vérifiez souvent les écrous de roue et les autres vis du véhicule pour vous assurer que toute la visserie est bien serrée.

### Rodage de l'embrayage à slipper

L'embrayage à slipper de l'E-Revo édition sans balais a besoin de rodage pour fonctionner correctement dans les conditions de la puissance développée extrêmement grande du système moteur sans balais Mamba Monster de Castle Creations. En vue du rodage, l'embrayage unidirectionnel a été remis au niveau correct initial. Suivez ces étapes pour obtenir le meilleur rendement de votre embrayage unidirectionnel et prolonger sa vie :

1. Faites quelques premiers tours avec le modèle en utilisant l'embrayage original et des piles NiMH à 6 ou 7 éléments ou des piles LiPo 2S.
2. Pilotez normalement. L'embrayage unidirectionnel devrait glisser immédiatement lorsqu'on accélère agressivement sur des surfaces de grande traction (vous entendrez un vrombissement quand l'embrayage unidirectionnel permet le glissement de l'engrenage droit).
3. Si l'on constate un patinage excessif (un glissement durant plus de 3 secondes en conditions de forte accélération) ou l'embrayage unidirectionnel glisse à chaque fois que l'on applique une accélération à tout levier, arrêtez immédiatement le véhicule. Laissez l'embrayage unidirectionnel se refroidir pendant 10-15 minutes. Quand l'embrayage est refroidi, faites un nouvel essai de route. Si vous constatez toujours qu'il y a un patinage excessif, laissez le slipper se refroidir encore une fois, ensuite serrez l'écrou du slipper en effectuant **un quart** de tour (tournez l'écrou dans le sens des aiguilles d'une montre) et répétez le processus de rodage. Ne pas ajuster l'embrayage unidirectionnel avant qu'il ne se soit refroidi.
4. Continuez à piloter le véhicule en marche et surveiller le fonctionnement de l'embrayage unidirectionnel, ainsi que noté ci-dessus, et rajustez au besoin. La course terminée, l'embrayage devrait être totalement rodé. Après le rodage, l'embrayage unidirectionnel est prêt pour tout type de pilotage avec tout type de piles jusqu'aux LiPo 6S. Réglez l'embrayage unidirectionnel pour ne permettre qu'un glissement momentané (ou aucun) lorsqu'on accélère fortement en conditions de grande traction. Si vous constatez un patinage excessif, arrêtez immédiatement le véhicule. Continuer à conduire avec un embrayage faible cause des dégâts au mécanisme. Il faut laisser l'embrayage se refroidir jusqu'à ce qu'il atteigne la température ambiante avant de serrer l'écrou et redémarrer.

## RÉGLAGES ESSENTIELS

Le présent guide de montage et de réglage est divisé en deux sections - essentielle et avancée. Il ne faut pas avoir des connaissances spécialisées sur la suspension et la boîte de vitesses uniques de l'E-Revo pour effectuer des réglages ordinaires de tous les jours. Dans la section des réglages essentiels, vous apprendrez les procédures de réglage de l'alignement, de la raideur, de l'amortissement, de la direction et du niveau du véhicule. Les réglages du rapport de vitesse, le point de changement de vitesse à deux positions, l'embrayage à slipper et le frein sont également expliqués dans cette section. Dans la plupart des cas, les renseignements essentiels suffisent pour que l'E-Revo se comporte bien sur de diverses surfaces.

L'E-Revo présente des options de réglage sophistiquées, bien avancées, permettant aux connaisseurs d'exploiter toutes les possibilités du camion. La section de réglages avancés (à partir de la page 25) couvre des sujets comme les culbuteurs de suspension optionnels, le réglage du centre de roulis, le réglage du carrossage, le réglage de la variation de pince, le réglage des différentiels et le réglage fin des rapports de vitesse à deux positions. Assurez-vous d'avoir bien compris les réglages essentiels avant de passer aux réglages avancés. Toute combinaison incorrecte de réglages peut affecter le bon fonctionnement du camion, y compris sa manœuvrabilité. Si vous ne savez pas pourquoi vous apportez une modification, vous devriez ne pas changer le réglage par défaut. Le consignes d'utilisation des culbuteurs et des ressorts à longue course sont aussi livrées avec l'E-Revo. Les culbuteurs à longue course soutiennent une course de la suspension extra-longue, nécessaire au roulage sur des rochers et des terrains très accidentés. Les culbuteurs à longue course permettent à la suspension de fonctionner aux limites extrêmes d'un point de vue mécanique et sont recommandés aux utilisateurs avancés.

### RÉGLAGE DE LA SUSPENSION

#### Ressorts

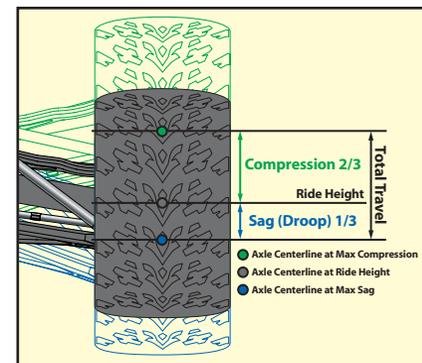
Les ressorts avant et arrière de l'E-Revo ont des raideurs différentes. Les ressorts arrière sont plus rigides que les ressorts avant de 20%. La tension de la précharge du ressort peut être réglée en tournant le bouton de réglage de la précharge. Le réglage de la précharge modifie l'affaissement de la suspension. L'affaissement de la suspension indique la mesure dans laquelle la suspension se comprime lorsque le camion est en état de repos. Réglez la précharge pour que la suspension se comprime environ un tiers de sa course totale (voir l'image). Si l'affaissement de la suspension est grave et qu'il faut augmenter de beaucoup la précharge du ressort pour le compenser, vous devez utiliser un ressort

plus rigide. Il faut utiliser des ressorts plus rigides (fournis) lorsque les bras de suspension à longue course sont installés.

Utilisez un ressort plus rigide pour réduire l'affaissement, réduire l'inclinaison de la carrosserie, contrôler le plongeon au freinage et en général créer une sensation accrue de réactivité et de fermeté. Si l'E-Revo doit être

considérablement plus léger pour participer à des courses, il faut utiliser des ressorts plus souples qui permettent à la suspension de s'affaisser. Les configurations plus lourdes exigent des ressorts plus rigides. Le réglage du niveau de véhicule se fait en changeant la longueur ou la position des tiges-poussoir dans les bras de suspension inférieurs. Voir les réglages du niveau de véhicule dans la section suivante. L'affaissement de la suspension et la précharge des ressorts doivent être réglés chaque fois que les ressorts sont enlevés et/ou remplacés.

Les ressorts en option fournis par Traxxas sont énumérés ci-dessous. Voir les numéros de toutes les pièces dans la liste. Les ressorts à taux de rigidité plus élevé sont plus raides. Les ressorts s'identifient selon les points colorés situés aux extrémités.



#### Course de 90mm

##### Couleur des points Raideur

● Jaune	14,8 lb/po (2,6 N/mm)
○ Blanc (avant standard)	16,6 lb/po (2,9 N/mm)
● Orange	18,3 lb/po (3,2 N/mm)
● Vert (arrière standard)	20,0 lb/po (3,5 N/mm)
● Or	21,7 lb/po (3,8 N/mm)
● Fauve	23,4 lb/po (4,1 N/mm)
● Noir	25,1 lb/po (4,4 N/mm)

#### Course de 120mm

##### Couleur des points Raideur

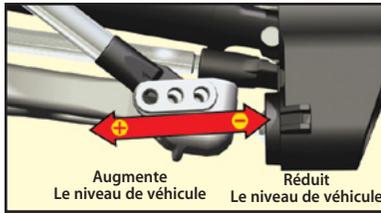
○ Argent (avant standard)	28,0 lb/po (4,9 N/mm)
● Rose	30,0 lb/po (5,4 N/mm)
● Bleu (arrière standard)	33,7 lb/po (5,9 N/mm)
● Violet	36,5 lb/po (6,4 N/mm)

**Note :** Les ressorts de course de 90mm ne sont pas recommandés pour les longs bras oscillants.

#### Réglage du niveau de véhicule

La suspension fonctionne avec des tiges-poussoirs installées sur chaque bras de suspension. En changeant la longueur et/ou la position de la tige-poussoir, vous réglez le niveau de véhicule sans affecter ou compromettre les autres paramètres de la suspension. Par exemple,

vous pouvez élever et baisser le niveau de véhicule sans changer la distribution de la course en haut ou en bas, sans changer de ressorts ou affecter le taux progressif.



Cette fonction de l'E-Revo est bien unique et très bienvenue pendant les courses, où vous pouvez obtenir un centre de gravité bas (en baissant le niveau de véhicule) sans perdre les capacités de la suspension. En élevant le niveau de véhicule, vous augmentez la garde au sol si le terrain est accidenté. Le niveau de véhicule peut être changé en montant la tige-poussoir dans un orifice différent sur le bras de suspension inférieur. Par défaut, la tige-poussoir est installée dans l'orifice central du porte-tige du bras de suspension inférieur. Si la tige-poussoir est montée dans l'orifice intérieur, le niveau de véhicule augmente. Si elle est montée dans l'orifice extérieur, le niveau de véhicule décroît.

Le niveau de véhicule peut être réglé finement en modifiant l'affaissement de la suspension. **N'essayez pas de modifier trop radicalement le niveau de véhicule en ajustant la précharge du ressort du corps d'amortisseur.** Si l'affaissement de la suspension est grave et qu'il faut augmenter de beaucoup la précharge du ressort pour le compenser, vous devez utiliser un ressort plus rigide. Vous pouvez obtenir le niveau de véhicule le plus bas en installant la tige-poussoir réglable optionnelle dans l'orifice le plus à l'extérieur du porte-tige du bras de suspension. Tournez les embouts complètement jusqu'à ce qu'ils s'arrêtent (pour raccourcir).

Les bras de suspension à longue course optionnels sont à utiliser seulement avec les tiges-poussoirs non-réglables standard installées dans l'orifice marqué "LT" (l'orifice central du porte-tige du bras de suspension inférieur). Le niveau de véhicule peut être légèrement modifié en réglant la précharge du ressort.

### Réglage des capsules des pivots à rotule

Les capsules de pivots à rotule doivent être réglées de sorte que les pivots à rotules soient libres dans les portes-essieux sans avoir de jeu excessif. Utilisez le multi-outil de suspension carré pour serrer ou desserrer la capsule de pivot à rotule.



### Huile d'amortisseur

Les 4 amortisseurs (atténuateurs) en aluminium à huile contrôlent le mouvement de la suspension en empêchant les roues et les pneus de continuer « à rebondir » après avoir déjà bondi d'une bosse. Changer l'huile des amortisseurs peut modifier l'effet atténuateur de la suspension. Mettre de l'huile à grande viscosité augmente l'atténuation. Utiliser de l'huile moins visqueuse détermine une moindre atténuation de la suspension. L'atténuation doit être augmentée (en utilisant de l'huile plus visqueuse) si le modèle se repose facilement après les sauts. L'atténuation doit être diminuée (en utilisant de l'huile moins visqueuse) si de petites bosses causent le modèle de sauter et sembler instable. La viscosité de l'huile d'amortisseur est affectée par les températures extrêmes ; l'huile ayant une certaine viscosité deviendra moins visqueuse à des températures élevées et plus visqueuse à des températures plus basses. Si vous utilisez le modèle dans des régions froides, de l'huile à viscosité réduite peut être nécessaire. Par fabrication, les amortisseurs sont remplis de l'huile de silicone SAE-40W. Mettez toujours de l'huile de silicone 100% dans l'amortisseur.

Pour le réglage des pistons d'amortisseur, voir *Réglages avancés* à la page 25.

### Remplacer l'huile d'amortisseur

Les amortisseurs doivent être enlevés du véhicule et démontés pour changer l'huile.

1. Enlevez la coupelle d'appui inférieure du ressort et le ressort d'amortisseur.
2. Enlevez le couvercle supérieur de l'amortisseur à l'aide de la clé d'amortisseur et l'outil de suspension
3. Videz l'huile d'amortisseur usée du corps d'amortisseur.
4. Remplissez l'amortisseur d'huile de silicone toute fraîche jusqu'en haut du corps.
5. Déplacez lentement le piston en haut et en bas (tout en le maintenant submergé dans l'huile) pour relâcher les bulles d'air. Laissez se reposer l'amortisseur pendant quelques minutes pour permettre à toutes les bulles d'air restantes de remonter à la surface.
6. Filetez lentement le couvercle supérieur, la vessie de l'amortisseur installé sur le corps, avec l'outil de suspension. L'huile excédentaire s'écoule du petit trou du couvercle.
7. Serrez le couvercle jusqu'à l'ergot. À l'aide de la clé d'amortisseur en acier fournie, tenez bien le corps d'amortisseur tout en serrant.



**Important :** Les amortisseurs sont assemblés en usine avec une distance de centre-à-centre (entre les rotules d'embout) de 87mm. Chaque fois que les amortisseurs sont enlevés et démontés, il faut vérifier que cette est respectée en vue du bon fonctionnement de la suspension.





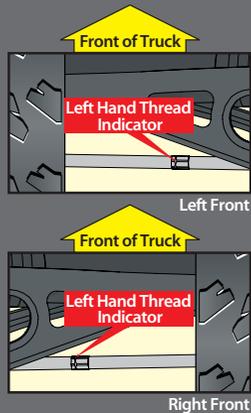
Pour le réglage de la roulette, du centre de roulis et du bras oscillant optionnel, voir Réglages avancés à la page 25.



Un appareil de vérification du carrossage (disponible à votre magasin d'agrément local) peut s'avérer utile pour le réglage de l'alignement.



Par fabrication, tous les tirants ont été installés sur le camion de sorte que les indicateurs de filetage à gauche soient orientés dans la même direction. Il est ainsi plus facile de se rappeler dans quel sens tourner la clé pour accroître ou décroître la longueur du tirant (le sens est le même à tous les quatre coins). Notez que la rainure de l'écrou hexagonal indique le côté du tirant avec filetage à gauche.



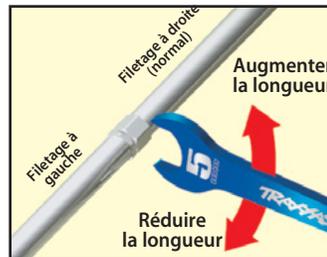
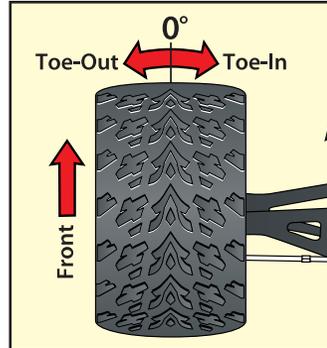
## RÉGLAGES DE L'ALIGNEMENT

Le réglage de l'alignement est très important pour assurer la meilleure performance de l'E-Revo. Réglez l'alignement avec autant de soin et de précision que possible.

### Réglage du pincement

Les roues peuvent être réglées pour qu'elles soient orientées droit vers l'avant ou avoir un pincement ou une ouverture. Pour aider la mémoire, regardez vos pieds. Le pincement veut dire que vos pieds sont orientés l'un vers l'autre. L'ouverture veut dire que vos pieds sont orientés en directions opposées.

L'angle de pincement des roues avant peut être réglé en changeant la longueur des tirants qui lient la tringlerie de direction aux supports d'essieu avant. L'angle de pincement des roues arrière peut être réglé en changeant la longueur des tirants métalliques qui lient les cloisons arrière aux supports d'essieu arrière. Les tirants avant et arrière munis de tendeurs. La longueur des tirants peut être réglée à l'aide de la clé de 5mm de Traxxas fournie.



### Réglages d'usine de la base de pincement

Avant 0 degré

Arrière : Pincement intérieur d'un degré de chaque côté

Dans certaines circonstances, le pincement intérieur peut être augmenté jusqu'à 3 degrés maximum. Pour éviter tout brouillage entre les composantes de la suspension et les culbuteurs à longue course, voir le tableau des limites de l'alignement à la page 21.

### Réglage du carrossage statique

Il est possible de régler les roues avec un carrossage positif ou négatif (voir l'illustration ci-dessous). L'angle de carrossage change au fur et à mesure que la roue se déplace vers le haut et vers le bas sur sa plage d'action. Le carrossage statique est l'angle de carrossage au niveau de la roue lorsque le niveau de véhicule est normal et stationnaire.

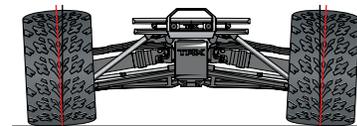
Les pivots à rotule de la suspension situés dans les supports d'essieu règlent le carrossage statique. Les pivots à rotule sont protégés par des bouchons à chaînette bleus. Pour régler le carrossage statique, passez la clé hexa de 2,5mm dans la fente du bouchon à chaînette et agrippez le bout du pivot à rotule (si la suspension est comprimée jusqu'à ce que les bras en soient parallèles à la terre, l'agrippage à l'aide de la clé hexa sera plus facile). Le pivot à rotule supérieur est normalement vissé à fond. Le carrossage négatif est réalisé en dévissant complètement le pivot à rotule du bras de suspension inférieur. **Note** : Lorsque le carrossage est changé, l'angle du tirant de la roue doit être remis à zéro.



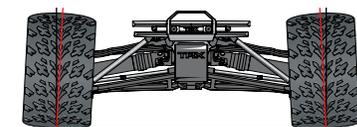
### Réglages d'usine de la base du carrossage statique

Avant carrossage négatif d'un degré de chaque côté

Arrière : carrossage négatif d'un degré de chaque côté



Carrossage positif



Carrossage négatif

### Limites maximales de l'alignement (utiliser la longueur originale des tiges-poussoir)

Les configurations maximales de l'alignement du pincement et du carrossage de l'E-Revo peuvent être limitées par le réglage du niveau de véhicule. Si vous dépassez les limites maximales, vous risquez l'apparition de brouillages entre les composantes de la suspension. Le niveau de véhicule est contrôlé par l'endroit où la tige-poussoir est montée dans le bras de suspension inférieur. D'abord, établissez laquelle des configurations suivantes vous utilisez :

- a. **Configuration originale** - La tige-poussoir est dans la position centrale du bras de suspension inférieur.
- b. **Configuration élevée** - La tige-poussoir est dans une position élevée pour augmenter le niveau de véhicule (l'orifice le plus à l'intérieur du bras de suspension inférieur).
- c. **Configuration rabaissée** - La tige-poussoir est dans une position rabaissée pour décroître le niveau de véhicule (l'orifice le plus à l'extérieur du bras de suspension inférieur).
- d. **Configuration à longue course** - La tige-poussoir est dans la position centrale du bras de suspension inférieur lorsque les culbuteurs à longue course sont installés.

### Suspension avant

Voilà les réglages maximaux de la suspension avant que nous suggérons pour éviter tout brouillage entre les composantes de la suspension :

Configuration	Disponible Carrossage (degrés)	Pincement disponible (degrés)	
		Pincement intérieur	Pincement extérieur
Pièces originales	de +3 à -5	3	3
Élevé	de +3 à -1	1	1
Rabaissé	de +3 à -5	3	3
Course longue	de +3 à -1	1	1

### Suspension arrière

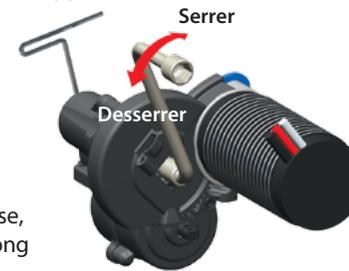
Voilà les réglages maximaux de la suspension arrière pour toutes les configurations. Le pincement extérieur est utilisé normalement à l'arrière de l'E-Revo.

Configuration	Disponible Carrossage (degrés)	Pincement disponible (degrés)	
		Pincement intérieur	Pincement extérieur
Tout	de +3 à -5	3	2

## RÉGLAGE DE LA TRANSMISSION

### Réglage de l'embrayage à friction (à slipper)

L'E-Revo est muni d'un embrayage réglable à slipper de contrôle du couple, Torque Control, bâti dans le grand pignon droit. Le but de l'embrayage à slipper est de régler la quantité de puissance envoyée aux roues arrière pour empêcher la rotation des pneus. Quand il glisse, l'embrayage à slipper produit un long bruit aigu.



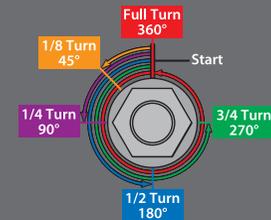
L'embrayage à slipper est intégré au pignon droit principal sur la transmission. Le réglage de l'embrayage à friction se fait à l'aide du contre-écrou à ressort disposé sur l'arbre d'entrée. Utilisez la clé universelle fournie. Pour serrer ou desserrer l'écrou de slipper, insérez la clé hexa de 2,0mm dans le trou jusqu'au bout de l'arbre d'entrée. L'arbre est ainsi verrouillé en vue des réglages à faire. Tournez l'écrou de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour serrer (moins de patinage) et dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour desserrer (plus de patinage).

### JANTES ET PNEUS

Beaucoup de types des pneus et de jantes du marché des pièces de rechange peuvent être adaptés à votre modèle. La plupart d'entre eux affectent la largeur totale et la géométrie de la suspension du modèle. Les décalages et les dimensions sont intentionnellement intégrés aux roues du modèle ; par conséquent, Traxxas ne peut pas recommander l'utilisation de jantes non-Traxxas avec de différentes caractéristiques. Le diamètre des jantes est un concept innovateur et vous pouvez expérimenter avec beaucoup de pneus différents outre les pneus du modèle (présents sur la liste de pièces). Nous vous recommandons de faire l'expérience de plusieurs types de pneus pour constater lequel fonctionne le mieux sur le terrain où le modèle est utilisé. En choisissant les pneus, prenez en compte le diamètre global et la composition en caoutchouc (dure ou douce). Si le diamètre total du pneu est sensiblement augmenté, vous devez utiliser un pignon moteur plus petit pour compenser la taille surdimensionnée du pneu. Les pneus à composition souple avec beaucoup de pics courts sont généralement mieux adaptés aux surfaces dures et sèches. Dans la boue mouillée, il faudrait utiliser des pneus à grands pics. Voir les jantes et les pneus accessoires dans la liste de pièces.



Pour réaliser un bon point de départ de l'embrayage à slipper, serrez l'écrou de l'embrayage à slipper dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le ressort de réglage de l'embrayage à slipper s'effondre entièrement (ne pas trop serrer), puis tournez l'écrou dans le sens contraire des aiguilles d'une montre d'un quart ou de la moitié d'un tour.



**Diagramme de compatibilité de l'engrenage :**

Le diagramme ci-dessous montre la gamme complète des combinaisons de l'engrenage. Cela ne veut pas dire qu'il faut utiliser ces combinaisons d'engrenage. Tout sur-engrenage (pignons plus grands, éperons plus petits) peut surchauffer et endommager le moteur et/ou le contrôleur de vitesse.

**Pignon droit**

	54	56	58	62	65	68
12	4.50	4.67	4.83	5.17	5.42	5.67
13	4.15	4.31	4.46	4.77	5.00	5.23
14	3.86	4.00	4.14	4.43	4.64	4.86
15	3.60	3.73	3.87	4.13	4.33	4.53
16	3.38	3.50	3.63	3.88	4.06	4.25
17	3.18	3.29	3.41	3.65	3.82	4.00
18	3.00	3.11	3.22	3.44	3.61	3.78
19	NR	NR	3.05	3.26	3.42	3.58
20	NR	NR	NR	3.10	3.25	3.40
21	NR	NR	NR	NR	3.10	3.24
22	NR	NR	NR	NR	NR	3.09
23	NR	NR	NR	NR	NR	DNF
24	NR	NR	NR	NR	NR	DNF
25	NR	NR	NR	NR	NR	DNF

Engrenage à pignons

- B Engrenages originaux
- B Engrenages optionnels fournis (LiPo 4S)
- Engrenages recommandés pour tous les types de piles
- Engrenages recommandés seulement pour les piles LiPo 4S
- Non recommandé
- Ne convient pas

**MOTEURS ET ENGRENAGE**

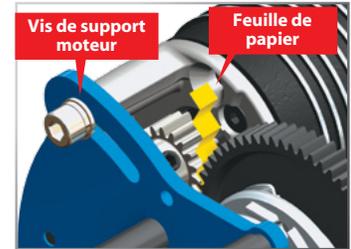
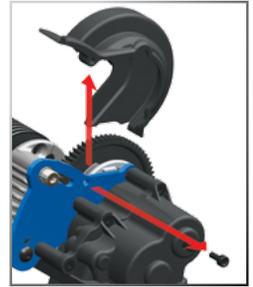
**ATTENTION : Lisez les suivantes avant d'utiliser votre modèle à engrenage de plus de 65mph!**

- Le rapport de 24/54 à utiliser avec les piles LiPo 6S est destiné à la vitesse maximum uniquement sur les surfaces lisses qui rendent possible l'accélération constante jusqu'à l'accélération totale.
- Ne pas utiliser ce rapport de boîte de vitesse pour le pilotage en conditions habituelles.
- Éviter les démarrages et les arrêts répétés.
- Ne pas utiliser le rapport de 24/54 avec des piles NiMH ou des piles LiPo de faible capacité. Les piles LiPo de 5000mAh sont recommandées.
- Laissez le moteur se refroidir entre deux utilisations et surveillez la température du moteur.
- Ne pas utiliser le rapport de boîte de vitesse de 24/54 pour le pilotage tout-terrain, qui peut entraîner la surchauffe et des dommages.
- Si la température du moteur dépasse 200° F, le moteur risque d'être endommagé ou de tomber en panne.

**Réglage de l'engrènement**

L'engrènement incorrect est la cause la plus fréquente du décapage des pignons droits. L'engrènement doit être vérifié et réglé toutes les fois qu'une pièce de l'engrenage est remplacée. Pour accéder à l'engrenage, enlevez le couvercle en dévissant la seule vis le fixant.

Pour régler l'engrènement, coupez une mince feuille de papier et passez-la à travers l'engrènement. Le moteur est monté sur un support en aluminium. Desserrez la vis du support de moteur avec la clé de 3mm fournie pour faire glisser le support. Faites glisser le pignon moteur et l'engrenage à pignons dans le pignon droit. Resserrez la vis du support, puis enlevez la feuille de papier. Vous devriez pouvoir passer une nouvelle feuille de papier à travers les pignons sans qu'elle s'y agrippe.



## MAMBA MONSTER™

Your Battery Selection and Pinion Gear Selection Determines Your Speed.  
**How Fast Do You Want To Go?**

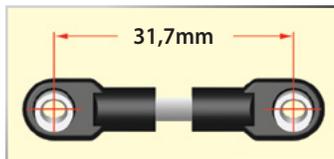
#5608 E-Revo Brushless Edition	25+mph	35+mph	40+mph.	50+mph	65mph & Beyond
Pinion/Spur	18/65	18/65	18/54	18/65	24/54**
Battery	twin 6-Cell NiMH (12 cell total)	twin 7-Cell NiMH (14 cell total)	twin 2S LiPo (4S total)	twin 3S LiPo (6S total)	twin 3S LiPo (6S total)
Nominal Voltage	14.4V	16.8V	14.8V	22.2V	22.2V
mAh	3000+ mAh	4000+ mAh	5000+ mAh	5000+ mAh	5000+ mAh
Skill Level					

## SYSTÈME DE SERVODIRECTION DOUBLE

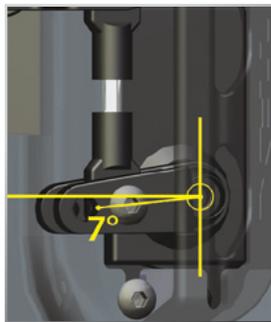
L'E-Revo utilise un système de direction à double servo et une sauve servo simple très résistante assurant une réaction rapide et puissante de la direction. Pour empêcher la consommation inutile des piles, il est important de vérifier que les servos sont « au repos » lorsque la direction est à la position neutre. Si une servo est dérégulée, les deux servos fonctionnent l'un contre l'autre, tout en cherchant le centre.

### Réglage du système de direction

1. Enlevez les palonniers de servo et les biellettes de direction des servos. Débranchez les biellettes de direction du sauve servo.
2. Égalisez les deux biellettes de direction (31,7mm - utilisez le "modèle de longueur de la biellette de direction" pour régler la longueur).
3. Allumez le récepteur et le transmetteur.
4. Réglez le levier de direction du transmetteur à la position neutre "0".
5. Branchez le bout d'une biellette de direction au bras de direction sauve servo et à l'autre bout du palonnier de servo.
6. Placez le bras de direction sauve servo en position perpendiculaire sur la ligne médiane du véhicule.
7. Tout en tenant le bras de direction sauve servo dans la position indiquée au point 6, installez le palonnier de servo sur le servo de façon à ce que la biellette de direction soit parallèle à la ligne médiane du véhicule. Ainsi, le palonnier de servo sera automatiquement réglé avec le décalage de 7 degrés indiqué dans l'illustration.
8. Installez le deuxième palonnier de servo de l'autre côté en reprenant la même procédure.



Modèle de longueurs de la biellette de direction



Au besoin, réglez finement la longueur de la deuxième biellette pour éliminer toute charge du système de direction dans la position neutre. Si vous utilisez des servos du marché des pièces de rechange,

il est important d'utiliser les palonniers de servo conçus pour l'E-Revo. Des palonniers de servodirection optionnels sont vendus séparément pour les servos non-Traxxas.

### Réglage de la sauve servo

Un ressort plus rigide optionnel est disponible pour la sauve servo lorsqu'on utilise des servos à engrenages métalliques (voir plus de détails dans la liste des pièces). N'utilisez pas ce ressort avec les servos haut couple standard de Traxxas.

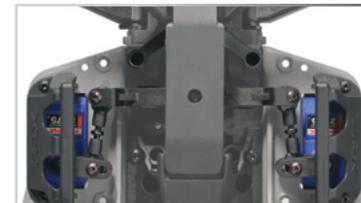
### Déplacement maximum de la direction (optionnel)

Le système de direction original de l'E-Revo assure un bon équilibre entre la sensibilité de la direction et le rayon de braquage. L'E-Revo a un limiteur de course optionnel qui peut être installé en vue d'obtenir un effet de dérive maximum, souhaitable dans des conditions de course. Le modèle pourra ainsi faire des virages brusques à des vitesses basses, mais aussi rendre la direction plus sensible à de plus grandes vitesses.

Pour accroître l'effet de dérive, remplacez la butée de direction avec le limiteur de course fourni. Cette pièce modifie les butées de direction pour augmenter la course. Après l'installation, remplacez les biellettes de direction dans les orifices extérieurs sur les deux palonniers de servodirection. Utilisez les vues éclatées accompagnant le modèle pour faciliter l'assemblage.



Butée de direction à course maximale



Système de direction original



Système à course maximale installé



Protégez vos yeux lorsque vous utilisez de l'air comprimé ou des nettoyeurs à pulvérisateur et des lubrifiants.

Votre modèle a besoin d'entretien régulier afin de garder son excellent état de fonctionnement. **Les procédures suivantes doivent être prises très au sérieux.**

**Examinez le véhicule pour déceler des signes évidents de dommage ou d'usure. Faites attention à :**

1. des pièces craquées, recourbées, ou endommagées
2. Vérifier que les roues et la direction ne sont pas grippées.
3. Vérifier le fonctionnement des amortisseurs.
4. Vérifier le câblage pour voir s'il n'y a pas de fils effilochés ou des raccords faibles.
5. Vérifier le montage du récepteur et des servos et le contrôleur de vitesse.
6. Vérifier l'étanchéité des écrous de roue à l'aide d'une clé.
7. Vérifier le fonctionnement du système radio, surtout l'état des piles.
8. Vérifier qu'il n'y a pas de vis desserrées dans la structure du châssis ou dans la suspension.
9. Examiner les pignons pour déceler tout signe d'usage, des dents cassées ou des débris logés entre les dents.
10. Vérifier l'étanchéité de l'embrayage à friction (à slipper).
11. Vérifier l'étanchéité des pivots à rotule avant.

**Autres mesures d'entretien périodiques :**

- Garnitures d'embrayage à slipper (matériel de friction) : En conditions normales d'utilisation, le matériel de friction dans l'embrayage à slipper doit s'user très lentement. Si l'épaisseur des garnitures de l'embrayage à slipper est de moins de 1,8mm, le disque de friction doit être remplacé. Mesurez l'épaisseur des garnitures à l'aide d'un compas ou en la comparant au diamètre des clés à six pans de 1,5 et de 2,0mm fournies avec le modèle.



- Le châssis : Gardez le châssis propre en le protégeant contre les accumulations de saletés et de crasse. Examinez périodiquement le châssis pour déceler d'éventuels dommages.

- Les moteurs : Enlevez, nettoyez et lubrifiez les moteurs toutes les 10-15 courses. Rincez avec un nettoyant à pulvérisateur pour les moteurs électriques pour faire sortir la saleté des moteurs. Après le nettoyage, lubrifiez les coussinets à chaque extrémité des moteurs avec une goutte d'huile de moteur électrique légère.
- Les amortisseurs : Maintenez le niveau de l'huile d'amortisseur au complet. Utilisez seulement de l'huile d'amortisseur à pureté de 100% pour prolonger la vie des joints. Si la partie supérieure de l'amortisseur présente des fuites, examinez la vessie de la capsule pour déceler tout signe de dommage ou de déformation à cause du serrage excessif. Si la partie inférieure de l'amortisseur présente des fuites, il est temps d'un reconditionnement. La trousse de reconditionnement de Traxxas pour deux amortisseurs est la pièce #5462.
- La suspension : Examinez périodiquement le modèle pour déceler tout signe de dommage, tel que des axes de suspension recourbés ou sales, des tendeurs recourbés, des vis desserrées et tout autre signe de tension ou de recourbement. Remplacez les composants au besoin.
- Le système de transmission : Examinez la chaîne cinématique pour déceler tout signe d'usure, comme les fourches d'entraînement usées, les arbres de roue à essieu sale et tout bruit ou grippage inhabituel. Enlevez le couvercle de l'engrenage et examinez le pignon droit pour déceler des signes d'usure et vérifiez l'étanchéité des vis de réglage des pignons. Serrez, nettoyez, ou remplacez les composants au besoin.

**Stockage :**

Lorsque vous êtes prêt à ranger le modèle, nettoyez-le par sablage avec air comprimé ou dépoussiérez-le à l'aide d'une brosse aux poils doux. Démontez et enlevez les piles du modèle toutes les fois que le modèle est stocké. Si le modèle est stocké pendant une période plus longue, enlevez aussi les piles du transmetteur.

## RÉGLAGES AVANCÉS

Le présent guide de réglages avancés vous ouvre les secrets de la technologie de pointe appliquée à l'E-Revo. Suivez les consignes pour exploiter tout le potentiel de performance de l'E-Revo.

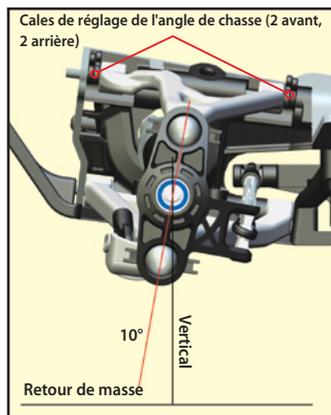
### RÉGLAGES DE LA SUSPENSION ET L'ALIGNEMENT

#### Réglage de la roulette

L'angle de chasse de la suspension avant peut être utilisé pour régler les capacités de sous-virage (la poussée) ou de survirage du modèle. En général, l'augmentation de l'angle de chasse amène le camion dans une situation de survirage (plus de traction aux roues avant, moins de traction aux roues arrière). La réduction de l'angle de chasse produit une tendance vers le sous-virage (poussée dans les virages). Par défaut, l'angle de chasse de la suspension avant est établi à 10 degrés. L'angle de chasse de la suspension arrière n'est pas réglable. L'angle de chasse de la suspension avant peut être réglé de 5 à 15 degrés. Réglez l'angle de chasse en plaçant les cales sur les bras supérieurs de la suspension avant, comme indiqué dans le tableau à droite.

#### L'angle de chasse et la variation de pince

La variation de pince est une modification indésirable de l'angle de direction des roues avant se produisant lorsque la suspension effectue sa course verticale. Cela peut mener à l'instabilité et imprévisibilité du camion. La variation de pince est influencée par la position de l'embout du tirant extérieur sur le porte-essieu. Par défaut, le positionnement des tirants élimine la variation de pince (environ 3/1000 degrés à travers toute la course). Lorsque l'angle de chasse est modifié, l'embout du tirant extérieur doit être repositionné sur le porte-essieu afin de garder sa géométrie et la variation de pince zéro. Le réglage se fait à l'aide des cales et des billes creuses fournies avec le véhicule. Référez-vous au diagramme de l'élimination de la variation de pince à la page 26 et, après avoir trouvé le bon angle de chasse, identifiez la position correcte des tirants extérieurs. Les tirants une fois positionnés



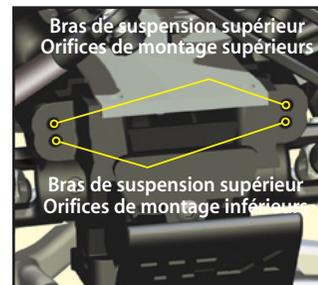
Numéro & de position des cales de réglage de l'angle de chasse (bras de suspension avant supérieur)

Roulette	Devant le palier de l'axe d'articulation du battant	Derrière le palier de l'axe d'articulation du battant
5,0°	Néant	Quatre
7,5°	Un	Trois
10,0°	Deux	Deux
12,5°	Trois	Un
15,0°	Quatre	Néant

correctement, la géométrie d'usine sera conservée et tout changement indésirable de l'angle de direction causé par la variation de pince sera éliminé.

#### Centre de roulis

Chaque bras de suspension sera monté dans un des deux orifices situés sur les cloisons. Le centre de roulis du véhicule peut être élevé en montant le bras de suspension supérieur dans l'orifice inférieur. Cela rend plus rigide le roulis du véhicule (effet similaire à l'installation de barres anti-roulis). En ajoutant de la résistance au roulis à un bout du véhicule, l'autre bout gagne



en adhérence. Par exemple, augmenter la résistance au roulis à l'arrière en installant les bras supérieurs dans les orifices inférieurs donne plus d'adhérence et même plus de manœuvrabilité aux roues avant. En installant les bras supérieurs dans les orifices inférieurs à l'avant et à l'arrière, vous augmentez aussi la résistance totale au roulis sans changer le comportement du véhicule. Les bras sont installés dans la position supérieure par défaut afin de rendre le camion plus facile et plus flexible à conduire et moins susceptible de patiner dans les virages. Les orifices inférieurs doivent être utilisés pour les courses sur piste. **Note :** Lorsque les bras de suspension supérieurs sont montés aux orifices inférieurs, les embouts de tirant extérieurs à l'avant et les tirants arrière doivent être repositionnés pour éliminer la variation de pince. Référez-vous au diagramme de l'élimination de la variation de pince à la page 26 et, après avoir trouvé la bonne combinaison de suspension (angle de chasse et centre de roulis), identifiez la position correcte des tirants extérieurs avant et des tirants arrière. Le réglage se fait à l'aide des cales et des billes creuses fournies avec le véhicule.

#### Culbuteurs (taux progressif / course de la suspension)

Un des aspects les plus passionnants de la suspension de l'E-Revo est l'amortisseur (atténuateur) intérieur qui se sert de culbuteurs pivotants pour traduire la course verticale de la roue en mouvement linéaire de l'amortisseur. Les culbuteurs peuvent être modifiés pour augmenter ou diminuer la course maximale de la roue et pour changer le taux progressif de la suspension.

Le taux progressif détermine la variation de la force produite par la compression des ressorts au niveau de la roue (force à la roue) en fonction de la course de la suspension (ou la course verticale de la roue). Dans un système à suspension progressive, la force à la roue augmente de plus en



Lorsque vous utilisez les culbuteurs à longue course, vous devriez aussi utiliser de l'huile d'amortisseur plus visqueuse (ou des pistons à orifices de déviation à diamètre plus petit) pour assurer un rapport correct entre le ressort et les forces d'amortissement.

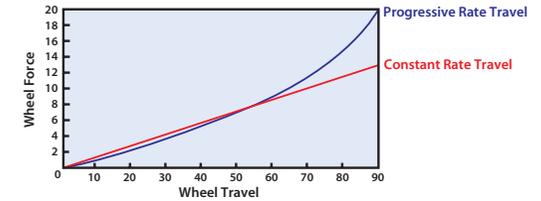
plus rapidement au fur et à mesure que la suspension est comprimée. C'est comme si plus l'on comprime la suspension, plus le ressort de l'amortisseur se raidit de plus en plus. Dans un système à suspension linéaire, la force à la roue augmente de façon linéaire au fur et à mesure que la suspension est comprimée. Le ressort n'est pas plus raide, même lorsque la suspension est entièrement comprimée. Cette suspension donne une sensation très « veloutée », car la course de la suspension semble sans fin.

Bras oscillant	Course totale	Taux progressif
Progressif 1	90mm (60mm vers le haut/30mm vers le bas)	Bas
Progressif 2	90mm (60mm vers le haut/30mm vers le bas)	Moyen
Progressif 3	90mm (60mm vers le haut/30mm vers le bas)	Haut
Course longue	120mm (80mm vers le haut/40mm vers le bas)	Bas

Quatre ensembles de bras oscillants de culbuteur sont disponibles pour l'E-Revo. Tous les bras oscillants à l'exception des bras à longue course permettent à la roue d'effectuer une course totale de 90mm en plan vertical. À partir du niveau de véhicule, la roue peut se déplacer 60mm en haut (bosse) et 30mm en bas (abaissement). Les bras oscillants à longue course prolongent la course totale jusqu'à 120mm. Le taux progressif peut être augmenté ou diminué en installant de différents bras oscillants. Les culbuteurs sont marqués de Progressif 1 au Progressif 3. Les culbuteurs Progressif 1 fournissent un taux progressif réduit qui maintient une force atténuante constante à travers toute la course de la suspension. Ce sont les meilleurs pour les terrains très accidentés qui stimulent au maximum les articulations de la suspension. Les culbuteurs Progressif 3 améliorent les virages à grande vitesse sur des surfaces lisses, en donnant une sensation de fermeté accrue. Le roulis de la carrosserie, le plongeon en freinage et le cabré arrière sont également réduits. Changez toujours tous les quatre culbuteurs ensemble. Ne mélangez pas les taux et la course.

Si vous utilisez des culbuteurs à taux progressif réduit, il se peut que vous ayez besoin de ressorts plus rigides pour maintenir une précharge et une hauteur de fonctionnement corrects. Le dispositif de réglage de la précharge du ressort sur chaque amortisseur est conçu pour des réglages mineurs. Si le dispositif de réglage doit être rabaissé complètement (pour comprimer le ressort) afin de maintenir le niveau de véhicule correct, vous devez utiliser un ressort plus rigide.

Le diagramme ci-dessous démontre l'effet de divers bras oscillants sur la force à la roue lorsque la suspension est comprimée. Au taux progressif, la force à la roue est légère d'abord et augmente au fur et à mesure que la suspension est comprimée.



### Diagramme d'élimination de la variation de pince

Les illustrations et le tableau suivants montrent en détail la position de l'embout extérieur pour les divers réglages de l'angle de chasse et du centre de roulis afin d'éliminer les variations de pince. Vous avez reçu les cales et les billes creuses nécessaires pour régler la variation de pince avec le véhicule.

#### AVANT

Installation de l'embout de tirant extérieur	Roulette					Orifice de fixation du bras de suspension sur la cloison avant
	5°	7,5°	10°	12,5°	15°	
Bille creuse standard					⊙	Supérieur
Cale mince						
Cale épaisse				⊙		Inférieur
Cale mince standard				⊙		Supérieur
Bille creuse						
Cale épaisse			⊙			Inférieur
Grande bille creuse centrale			⊙			Supérieur
Cale épaisse standard		⊙				Inférieur
Bille creuse	⊙					Supérieur
Cale mince						
Cale épaisse standard	⊙					Inférieur
Bille creuse						Supérieur

**ARRIÈRE**

Lorsque les bras de suspension supérieurs arrière sont montés dans l'orifice inférieur de la cloison (le centre de roulis), la grande bille centrale doit être utilisée comme indiqué.

Installation de l'embout de tirant extérieur	Orifice de fixation du bras de suspension sur la cloison arrière
<p>Inférieur long Bille creuse</p> 	Supérieur
<p>Central long Bille creuse (originale)</p> 	Inférieur

**RÉGLAGE DES AMORTISSEURS**

**Pistons d'amortisseur**

Les pistons d'amortisseur peuvent être remplacés avec les pistons optionnels disponibles pour changer le niveau d'atténuation. L'on peut utiliser des pistons optionnels à orifices de dérivation plus grands ou plus petits (1, 2 ou 3) que les pistons originaux pour diminuer ou augmenter l'atténuation. Ne changez les pistons que s'il n'y a qu'un poids d'huile d'amortisseur disponible. L'E-Revo est équipé d'usine de pistons #1 à l'avant et de pistons #2 à l'arrière.

**Démontage des amortisseurs**

Les amortisseurs doivent être enlevés du véhicule et démontés pour changer les pistons. Utilisez les vues éclatées de l'amortisseur accompagnant le modèle pour faciliter l'assemblage.

1. Enlevez le ressort et la coupelle d'appui inférieure de l'amortisseur.
2. Enlevez le couvercle de l'amortisseur (A) et videz toute l'huile du corps de l'amortisseur.
3. Enlevez le couvercle inférieur (B) et le joint torique en x du corps de l'amortisseur.
4. Utilisez une pince coupante de côté

**Fonctions de l'outil multifonctionnel d'amortisseur**



A. Serrez/desserrez le couvercle supérieur



B. Serrez/desserrez le couvercle inférieur



C. Enlevez/installez l'embout

pour saisir la tige d'amortisseur juste au-dessus de l'embout (C). Enlevez l'embout de la tige d'amortisseur à l'aide de l'outil de suspension (C).

5. Enlevez la tige d'amortisseur avec le piston par le dessus du corps.

**Montage des amortisseurs**

1. Remplacez le piston original avec le piston optionnel souhaité. Faites attention à ne pas perdre la petite rondelle située au-dessous du piston.
2. Placez le nouveau piston sur la tige de l'amortisseur au-dessus de la petite rondelle. Saisissez le filet de la tige avec la pince coupante de côté ou la pince à bec effilé et serrez l'écrou avec la clé en croix pour fixer l'ensemble.
3. Insérez la tige d'amortisseur dans le corps d'amortisseur jusqu'à ce que le piston touche le fond.
4. Lubrifiez la tige et le joint torique en x avec de l'huile de silicone.
5. Installez le joint torique en x sur la tige et dans l'alésage du corps d'amortisseur.
6. Enlevez le couvercle inférieur à l'aide de l'outil de suspension (B).
7. Faites glisser la butée sur la tige.
8. Saisissez la tige près du filet avec la pince à bec effilé ou la pince coupante de côté et filetez l'embout sur la tige jusqu'à ce qu'il touche le fond (C).
9. Remplissez l'amortisseur d'huile de silicone toute fraîche jusqu'en haut du corps d'amortisseur. Déplacez lentement le piston en haut et en bas (tout en maintenant submergé dans l'huile) pour relâcher les bulles d'air. Laissez se reposer l'amortisseur pendant quelques minutes pour permettre à toutes les bulles d'air restantes de remonter à la surface.
10. Filetez lentement le couvercle supérieur, la vessie de l'amortisseur installé sur le corps, avec l'outil de suspension (A). L'huile excédentaire s'écoule du petit trou du couvercle. Serrez le couvercle jusqu'à l'ergot. A l'aide de la clé d'amortisseur en acier fournie, tenez bien le corps d'amortisseur tout en serrant.
11. Remontez la coupelle d'appui inférieure du ressort et le ressort d'amortisseur.



Installation/enlèvement du piston

**Dimensions des orifices pour pistons d'amortisseur**



Piston 1 : 1,10 mm



Piston 2 : 1,00 mm



Piston 3 : 0,95 mm



Ne faites jamais glisser le filet sur la tige d'amortisseur au-delà du joint torique en x lorsqu'il est installé et comprimé par le couvercle inférieur de l'amortisseur. Sinon, vous risquez d'endommager le joint et causer la fuite de l'huile d'amortisseur.



**Utilisez de l'huile plus visqueuse (plus épaisse) de différentiel pour :**

- Plus de puissance aux roues avec le plus d'adhérence.
- Rouler sur des surfaces lisses à faible adhérence.
- Un meilleur rendement pour grimper sur terrain inégal.

**Utilisez de l'huile moins visqueuse (plus liquide) de différentiel pour :**

- Plus de puissance aux roues avec le moins d'adhérence.
- Rouler sur des surfaces accidentées à faible adhérence.

les pneus ne glissent ni n'éraflent la surface de roulement. Le rayon de braquage sera ainsi réduit, mais la performance de la direction augmentera.

Le rendement des différentiels peut être réglé en fonction des conditions de pilotage et de performance requises. Les différentiels sont remplis de liquide de silicone et sont scellés pour préserver un rendement constant à long terme. Changer l'huile du différentiel avec de l'huile à degrés inférieurs ou supérieurs de viscosité modifie le rendement des différentiels. Mettre de l'huile plus visqueuse dans le différentiel réduit la tendance de transférer l'énergie du moteur vers la roue, dans des conditions d'adhérence minimum. Ceci est visible lorsque vous prenez des virages brusques sur des surfaces lisses. Les roues en décharge à l'intérieur du virage ont le moindre degré d'adhérence et tendent à tourner à des rpm extrêmement élevées. L'huile plus visqueuse (plus épaisse) fait agir le différentiel comme un différentiel à glissement limité, distribuant une puissance égale aux roues gauches et droites. En général l'E-Revo préfère de l'huile plus visqueuse lorsqu'il doit grimper, ramper sur des rochers ou rouler sur des surfaces à adhérence réduite. **Note :** Une huile plus lourde détermine le transfert égal de la puissance même si un pneu - ou plusieurs - ne touche pas la terre. Le véhicule est ainsi plus susceptible d'être renversé.

Par fabrication, les deux différentiels sont remplis de l'huile de silicone SAE à viscosité de 30.000W. Mettez toujours de l'huile de silicone dans les différentiels. Traxxas commercialise de l'huile SAE à viscosité de 10.000W et 50.000W (voir la liste des pièces). Les différentiels doivent être enlevés du véhicule et démontés pour changer ou remplacer l'huile.

**Installation des culbuteurs à longue course**

Utilisez les vues éclatées accompagnant le modèle pour faciliter l'assemblage. Tous les culbuteurs sont prévus d'étiquettes identifiant leur position: AD (avant à droite), AG (avant à gauche), DD (derrière à droite) et DG (derrière à gauche). **Note :** Le système d'échappement doit être enlevé pour gagner l'accès aux bras oscillants arrière.

**1. Enlevez les amortisseurs**

Enlevez les vis fixant les amortisseurs aux supports d'amortisseur sur le châssis et aux bras oscillants.

**2. Installez les ressorts d'amortisseur à longue course**

Remplacez tous les quatre ressorts d'amortisseur à course de 90mm avec les quatre ressorts d'amortisseur à longue course de 120mm. Les ressorts d'amortisseur avant sont marqués par un point argenté et les ressorts d'amortisseur arrière sont identifiés par un point bleu.

**3. Installez les ressorts d'amortisseur à longue course**

Remplacez les bras de culbuteur à course de 90mm avec les bras à longue course en enlevant les quatre vis à tête ronde de 4x6 des poteaux de pivot. Enlevez les roulements à billes de 5x11 des bras oscillants. Installez les mêmes roulements à billes de 5x11 dans les bras à longue course. Fixez les bras à longue course aux pivots avec les mêmes vis à tête ronde de 4x6.

**4. Localisez les tiges-poussoir**

Vérifiez que toutes les quatre tiges-poussoir sont positionnées et fixées dans la position centrale (marquée LT) sur les bras de suspension.

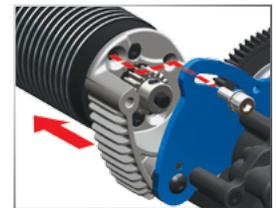
**5. Remontez les amortisseurs**

Remontez tous les quatre amortisseurs à leur place.

**INSTALLATION DU MOTEUR**

Pour avoir accès au moteur, enlevez le couvercle de l'engrenage en dévissant la vis sur le dessus du couvercle. Le support en aluminium assure l'accès rapide et facile au moteur et au réglage de l'engrenage. Pour enlever le moteur, dévissez la grande vis hexagonale à l'aide de la clé de 3mm fournie. Ensuite tournez le moteur et le support vers le côté du modèle et faites-le glisser en arrière pour le détacher du poteau.

Par fabrication, le support du moteur donne accès à d'autres fonctions et possibilités de réglage. Deux rangées d'orifices peuvent s'utiliser avec des moteurs du marché des pièces de rechange. Ils sont prêts pour des vis de 3mm avec un espacement de 25mm compatible avec la plupart des moteurs du marché des pièces de rechange. Les voilà :



1. Installation à centre de gravité bas (le moteur est monté en position basse sur le châssis pour en assurer la meilleure manoeuvrabilité)
2. Installation à centre de gravité haut (le moteur est monté à un niveau plus élevé dans le cas des moteurs plus grands ou des plaques de refroidissement du marché des pièces de rechange)

Pour une application personnalisée, un ensemble supplémentaire d'orifices de fixation est fourni. Ils sont destinés aux moteurs plus grands provenant du marché des pièces de rechange et utilisant des vis de 4mm et un espacement de 29-30mm.



- CG bas
- CG haut
- Grands moteurs

Le transmetteur TQi du modèle est équipé de la nouvelle base d'arrimage TQi. Cet accessoire innovateur transforme l'iPhone® ou l'iPod touch® en un puissant outil de réglage qui munit le TQi d'une interface utilisateur graphique en couleurs intuitive, à haute définition.

## Traxxas Link

La puissante application Traxxas Link (disponible au magasin Apple App Store) assure le contrôle total du fonctionnement et du réglage du modèle Traxxas avec des graphismes époustouflants et une précision absolue. Installez des capteurs de télémétrie (vendus séparément) Traxxas Link sur le modèle pour que Traxxas Link affiche des données en temps réel telles que la vitesse, les rpm, la température et la tension de la pile.

## Interface intuitive iPhone et iPod touch

Traxxas Link facilite l'apprentissage, la compréhension et l'accès à de puissantes options de réglage. Contrôlez facilement vos effets de pilotage tels que la sensibilité de la direction et de l'accélération ; le rapport de direction ; la force de freinage et le réglage de l'accélération en touchant et déplaçant les curseurs sur l'écran.



Tapez et glissez pour régler la sensibilité de la direction, l'accélérateur, le pourcentage du freinage et bien encore !

## Télémétrie en temps réel

Le tableau de bord du Traxxas Link prévu de capteurs (vendus séparément) s'anime et affiche la vitesse, la tension de la pile, les rpm et la température. Établissez des avertissements de seuil et notez les valeurs maximum, minimum ou moyennes. Utilisez la fonction d'enregistrement pour retenir l'image du tableau de bord avec son, de sorte que vous puissiez vous concentrer sur le pilotage sans manquer les moments importants.



Le tableau de bord personnalisable de Traxxas Link affiche en temps réel les rpm, la vitesse, la température et la tension.

## Traxxas Link vous permet de gérer 30 modèles

Le système radio TQi suit automatiquement tous les véhicules auxquels il est connecté et tous les paramètres utilisés pour chacun d'entre eux - jusqu'à 30 modèles. Traxxas Link utilise une interface visuelle permettant de nommer les modèles, personnaliser leurs paramètres, joindre des profils et les fixer dans la mémoire. Vous n'avez qu'à choisir un modèle et un transmetteur connecté antérieurement, mettez-les en marche et amusez-vous !

## Installation du périphérique mobile

La base d'arrimage du TQi a un mécanisme de fixation à pince original grâce auquel iPhone® et iPod touch® d'Apple® peuvent être facilement installés et désinstallés. Cette pince autoréglable est compatible avec la grande diversité d'étuis protecteurs disponibles pour les produits Apple. Suivez les étapes suivantes pour installer votre périphérique mobile :

1. Déplacez le levier de la pince de la base d'arrimage depuis la position A (verrouillé) à la position B (déverrouillé).
2. Installez le périphérique mobile en le faisant glisser sur le raccord.
3. Vérifiez que le périphérique mobile est parallèle avec la base d'accueil. Faites glisser les matelas mousse derrière le périphérique mobile pour le maintenir en position parallèle avec la base d'arrimage lorsqu'il est soutenu par les matelas. Les matelas ayant les épaisseurs de 1, 2, 3 et 4mm, choisissez la meilleure combinaison pour votre périphérique et le boîtier, s'il y a lieu. Voir le diagramme ci-dessous pour trouver la combinaison correcte de matelas pour les modèles d'iPhone et d'iPod touch sans boîtiers d'accessoires.
4. Vérifiez que le périphérique mobile touche le raccord lorsqu'on le fait glisser sur les matelas. Lorsque la position vous semble satisfaisante, décollez le revêtement des matelas mousse et recollez-les sur la base d'arrimage.
5. Verrouillez la pince de la base d'accueil en la ramenant à la position A. Vérifiez que votre périphérique mobile est bien ajusté et solidement maintenu à sa place.



**Option:** Les "doigts" de la pince sont munis de tampons feutrés pour agripper les périphériques sans étui. Si votre périphérique est dans un étui en caoutchouc souple, les tampons de pince peuvent être enlevés pour en faciliter le branchement et le débranchement.

**Recommandations** sur la combinaison des matelas mousse (sans boîtiers d'accessoires) :

iPod touch 2e& 3e génération	4mm + 3mm (7mm en total)
iPod touch 4e génération	4mm + 3mm + 2mm (9mm en total)
iPhone 3GS	3mm + 2mm (5mm en total) ou 4mm + 1mm (5mm en total)
iPhone 4	4mm + 3mm + 1mm (8mm en total)



## Mode de recherche de l'accélérateur

Lorsque le bouton multifonctionnel est réglé pour l'accélération, le transmetteur se rappelle le réglage. Si le bouton d'accélération change de position pendant que le transmetteur est éteint, ou pendant que le transmetteur commandait un autre modèle, le transmetteur ignore cette position du bouton. Cela empêche le démarrage accidentel du modèle. Le témoin DEL sur le panneau du transmetteur clignote en vert rapidement et le bouton d'accélération (bouton multifonctionnel) ne produit aucun effet jusqu'à ce qu'il soit remis à la position enregistrée dans la mémoire. Pour repositionner le levier de l'accélérateur, tournez le bouton multifonctionnel dans une direction ou l'autre jusqu'à ce que le témoin cesse de clignoter.

**Download Now!**



**TRAXXAS LINK**

Available on the  
**App Store**



### Fonction de sécurité intégrée

Votre système radio de Traxxas est muni d'une fonction de sécurité intégrée qui remet l'accélérateur à la dernière position neutre enregistrée en cas de perte du signal. Les témoins du transmetteur et du récepteur clignotent en rouge rapidement.



### Recommencer :

#### Restaurer les paramètres par défaut

En programmant votre transmetteur de 2,4GHz, vous pouvez avoir besoin de recommencer à zéro. Suivez ces étapes simples pour restaurer les paramètres par défaut :

1. Arrêtez le transmetteur.
2. Maintenez les doigts appuyés sur MENU et SET en même temps.
3. Allumez le transmetteur.
4. Relâchez MENU et SET. Le témoin DEL du transmetteur clignote d'une couleur rouge.
5. Appuyez sur SET pour effacer tous les paramètres. Le témoin DEL s'allume d'une couleur verte constante et le transmetteur est remis au réglage par défaut.

### Réglages disponibles

Les articles suivants peuvent être réglés le plus facilement à l'aide de votre portable et de l'application Traxxas Link. L'accès à toutes les fonctions décrites ci-dessous se fait par les boutons de menu et de réglage du transmetteur et en observant les signaux du témoin DEL. Une explication de la structure de menu suit à la page 32.

Le transmetteur Traxxas a un bouton multifonctionnel programmable qui peut être réglé pour actionner de différentes fonctions avancées du transmetteur (réglé par défaut pour la sensibilité de la direction, voir la page 15). Faites l'expérience des réglages et des fonctions disponibles pour voir s'ils peuvent améliorer le pilotage du véhicule.

### Pourcentage de la direction (taux double)

Le bouton multifonctionnel peut être réglé pour contrôler la quantité (le pourcentage) de la course servo appliquée à la direction. Tourner le bouton multifonctionnel complètement dans le sens des aiguilles d'une montre fournit la course de direction maximale ; tourner le bouton dans le sens contraire

des aiguilles d'une montre réduit la course de la direction (note : tourner le cadran dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à l'arrêt du modèle annule toute course servo). Tenez compte du fait que les réglages de point final de la direction définissent la course maximale de la servodirection. Si vous réglez le pourcentage de direction à 100% (en tournant le bouton multifonctionnel complètement dans le sens des aiguilles d'une montre), la course servo va jusqu'au point final établi, sans le dépasser. Beaucoup de pilotes utilisent le taux double pour bénéficier seulement de la course de la direction dont ils ont besoin pour le virage le plus serré de la piste, facilitant ainsi le pilotage du modèle sur le reste de la course. Réduire la course de la direction peut également être utile à faciliter le contrôle d'un modèle sur des surfaces très adhérentes et limiter la capacité de la direction sur les circuits ovales où l'on n'a pas besoin d'une grande course de la direction.

### Sensibilité de l'accélération (exponentiel de l'accélération)

Le bouton multifonctionnel peut être réglé pour contrôler la sensibilité de l'accélération. La sensibilité de l'accélération fonctionne tout comme que la sensibilité de la direction ainsi que décrit à la page 15, mais elle affecte le

### CODES DU TÉMOIN DEL DU TRANSMETTEUR

Couleurs ou schéma lumineux du témoin DEL	Nom	Notes
	Vert constant	Mode de pilotage normal
	Rouge lent (0,5 sec allumé / 0,5 sec éteint)	Connexion
	Vert à clignotements rapides (0,1 sec allumé / 0,15 sec éteint)	Mode de recherche de l'accélérateur
	Rouge à clignotements moyens (0,25 sec allumé / 0,25 sec éteint)	Alerte de pile faible
	Rouge à clignotements rapides (0,125 sec allumé / 0,125 sec éteint)	Connexion impossible / Erreur de connexion
<b>Schémas de programmation</b>		
	Numérote (vert ou rouge) puis pause	Position actuelle du menu
	Vert rapide 8 fois	Réglage du menu accepté (sur SET)
	Rouge rapide 8 fois	Menu SET invalide

### CODES DU TÉMOIN DEL DU RÉCEPTEUR

Couleurs ou schéma lumineux du témoin DEL	Nom	Notes
	Vert constant	Mode de pilotage normal
	Rouge lent (0,5 sec allumé / 0,5 sec éteint)	Connexion
	Rouge à clignotements rapides (0,125 sec allumé / 0,125 sec éteint)	Sécurité intégrée / détecteur de basse tension

canal d'accélération. L'accélération en avant est la seule affectée ; le freinage et la marche-arrière restent linéaires indépendamment du réglage de la sensibilité de l'accélération.

#### Point final de la direction et de l'accélérateur

Le transmetteur TQi te permet de choisir la limite de la course servo (ou de son « point final ») indépendamment pour la course à gauche et à droite (sur le canal de direction) et la course de l'accélération et du freinage (sur le canal d'accélération). Grâce à cette fonction, vous pouvez effectuer le réglage fin du servo pour empêcher tout grippage provoqué par les tringleries actionnant la servodirection ou l'accélérateur (dans le cas d'un modèle alimenté nitro) plus loin que leurs limites mécaniques. Les réglages de point final que vous effectuez représentent votre choix de la course servo maximum ; les fonctions de pourcentage de direction et de pourcentage de freinage n'annulent pas les réglages de point final.

#### Réglage secondaire de la direction et de l'accélérateur

La fonction de réglage secondaire s'utilise pour fixer avec précision le point neutre de la direction ou de l'accélérateur au cas où le réglage du bouton de commande à « zéro » ne ramènerait pas la servo complètement au centre. Lorsqu'il est sélectionné, le réglage secondaire ajuste plus finement la position de l'arbre de sortie de la servo, ce qui précise davantage le point neutre. Mettez toujours le bouton de réglage de la direction à zéro avant d'effectuer le réglage final (s'il y a lieu) à l'aide du réglage secondaire. Si l'accélérateur a été réglé antérieurement, il doit être remis « à zéro » avant d'effectuer le réglage final à l'aide du réglage secondaire.

#### Pourcentage de freinage

Le bouton multifonctionnel peut également être réglé pour contrôler la course de freinage appliquée par la servo à un modèle alimenté au nitro. Les modèles électriques n'ont pas de servofrein, mais la fonction de pourcentage de freinage fonctionne de la même manière pour ces modèles. Tourner le bouton multifonctionnel complètement dans le sens des aiguilles d'une montre produit la course de freinage maximale ; tourner le bouton dans le sens contraire des aiguilles d'une montre réduit la course de freinage ((**Note:** Tourner le cadran dans le sens contraire des aiguilles d'une montre élimine tout freinage).

#### Réglage de l'accélérateur

Régler le bouton multifonctionnel pour fonctionner comme accélérateur permet au pilote d'ajuster la position neutre de l'accélérateur pour empêcher tout freinage non souhaité ou d'accélérer lorsque la commande du transmetteur est au neutre.

**Note:** Le transmetteur est muni d'un mode de recherche de

l'accélérateur qui prévient tout emballement accidentel. Voir la barre latérale pour plus de renseignements.

#### Réglage du verrouillage

Après avoir effectué tous ces réglages à votre souhait, vous pouvez désactiver le bouton multifonctionnel pour que vos réglages ne soient pas changés. Cette fonction est particulièrement utile si vous utilisez plusieurs véhicules avec un seul transmetteur par l'intermédiaire la Mémoire du Modèle de Traxxas Link™.

#### Réglages multiples et le bouton multifonctionnel

Il est important de noter que les réglages effectués avec le bouton multifonctionnel sont « revêtus » l'un sur l'autre. Par exemple, si vous commandez au bouton multifonctionnel de régler le pourcentage de la direction à 50% et ensuite vous lui commandez de contrôler la sensibilité de la direction, le transmetteur « se rappellera » le réglage du pourcentage de la direction. Des réglages de la sensibilité de direction s'appliqueront aux 50% de la course de direction que vous avez sélectionnés antérieurement. De même, « désactiver » le bouton multifonctionnel le rend incapable de faire tout autre réglage, mais le dernier réglage effectué par le bouton multifonctionnel reste applicable.

#### MÉMOIRE DU MODÈLE DE TRAXXAS LINK

La Mémoire du modèle de Traxxas Link est une fonction exclusive, à brevet déposé, du transmetteur TQi. Chaque fois qu'il est connecté à un nouveau récepteur, le transmetteur enregistre ce récepteur dans sa mémoire, tout comme tous les réglages assignés à ce même récepteur. Lorsque le transmetteur et tout récepteur connecté sont allumés, le transmetteur se rappelle automatiquement les réglages du récepteur. Aucun besoin de sélectionner manuellement le véhicule dans une liste de mémoire du modèle.

#### Verrouillage du modèle

La mémoire du modèle de Traxxas Link peut stocker jusqu'à vingt modèles (récepteurs). Si vous connectez le vingt et unième récepteur, la mémoire du modèle de Traxxas Link supprime le récepteur « le plus ancien » (en d'autres termes, le modèle que vous avez utilisé depuis plus longtemps sera supprimé). En activant le verrouillage du modèle, le récepteur sera enregistré dans la mémoire de façon permanente: il ne peut pas être supprimé.

Vous pouvez aussi connecter plusieurs transmetteurs TQi au même modèle, sélectionner tout transmetteur et tout modèle connecté antérieurement dans votre collection, les allumer et commencer à conduire. Grâce à la fonction de mémoire du modèle de Traxxas Link, vous ne devez plus vous rappeler quel transmetteur est connecté à quel modèle et vous n'aurez jamais besoin de

sélectionner un modèle dans une liste de mémoire du modèle. Le transmetteur et le récepteur font tout cela automatiquement.

#### Pour activer le verrouillage du modèle :

1. Allumez le transmetteur et le récepteur que vous souhaitez verrouiller.
2. Maintenez le doigt appuyé sur MENU. Relâchez quand le témoin clignote en vert.
3. Appuyez sur MENU trois fois. Le témoin DEL clignote en vert quatre fois à plusieurs reprises.
4. Appuyez sur SET. Le témoin DEL clignote en vert une fois à intervalles uniques.
5. Appuyez sur SET une fois. Le témoin DEL clignote en rouge une fois à plusieurs reprises.
6. Appuyez sur MENU une fois et le témoin clignote en rouge deux fois à plusieurs reprises.
7. Appuyez sur SET et le témoin clignote en vert rapidement. La mémoire est maintenant verrouillée. Appuyez sur MENU et SET pour retourner au mode de conduite.

**Note:** Pour déverrouiller la mémoire, appuyez sur SET deux fois dans l'étape 5. Le témoin clignote en vert rapidement pour indiquer que le modèle est déverrouillé. Pour déverrouiller tous les modèles, appuyez sur MENU deux fois dans l'étape 6, puis appuyez sur SET.

#### Pour supprimer un modèle :

Tôt ou tard, vous souhaitez supprimer de la mémoire un modèle que vous ne conduisez plus.

1. Allumez le transmetteur et le récepteur que vous souhaitez supprimer.
2. Maintenez le doigt appuyé sur MENU. Relâchez quand le témoin clignote en vert.
3. Appuyez sur MENU trois fois. Le témoin DEL clignote en vert quatre fois à plusieurs reprises.
4. Appuyez sur SET une fois. Le témoin DEL clignote en vert une fois à plusieurs reprises.
5. Appuyez sur MENU une fois. Le témoin DEL clignote en vert deux fois à plusieurs reprises.
6. Appuyez sur SET. La mémoire sera supprimée. Appuyez sur SET pour supprimer le modèle. Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour retourner au mode de conduite.

### ARBRE DE MENU

L'arbre de menu ci-dessous montre le système de navigation parmi les réglages et les fonctions du transmetteur TQ1. Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour entrer dans l'arbre de menu, puis effectuez les commandes suivantes pour naviguer au menu et faire des options.

**MENU :** Quand vous accédez à un menu, commencez toujours en haut. Appuyez sur MENU pour faire défiler l'arbre de menu. Quand vous avez atteint le fond de l'arbre, vous pouvez revenir en haut en appuyant encore une fois sur MENU.

**SET :** Appuyez sur SET pour vous déplacer à travers l'arbre de menu et faire des options. Lorsqu'une option est communiquée à la mémoire du transmetteur, le témoin DEL clignote en vert rapidement.

**RETOUR :** Appuyez sur MENU et SET en même temps pour remonter un niveau dans l'arbre de menu.

**SORTIE :** Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour sortir de la programmation. Les options que vous avez faites seront enregistrées.

**ÉCHO :** Maintenez le doigt appuyé sur SET pour activer la fonction « écho ». Écho vous ramène à position actuelle dans l'arbre de menu si vous vous égarez. Par exemple : Si votre position actuelle est Points limite du canal de direction, maintenez le doigt appuyé sur SET pour que le témoin DEL clignote deux fois en vert, une fois en vert, puis trois fois en rouge. L'écho ne change pas vos réglages ou votre position dans la séquence de programmation.

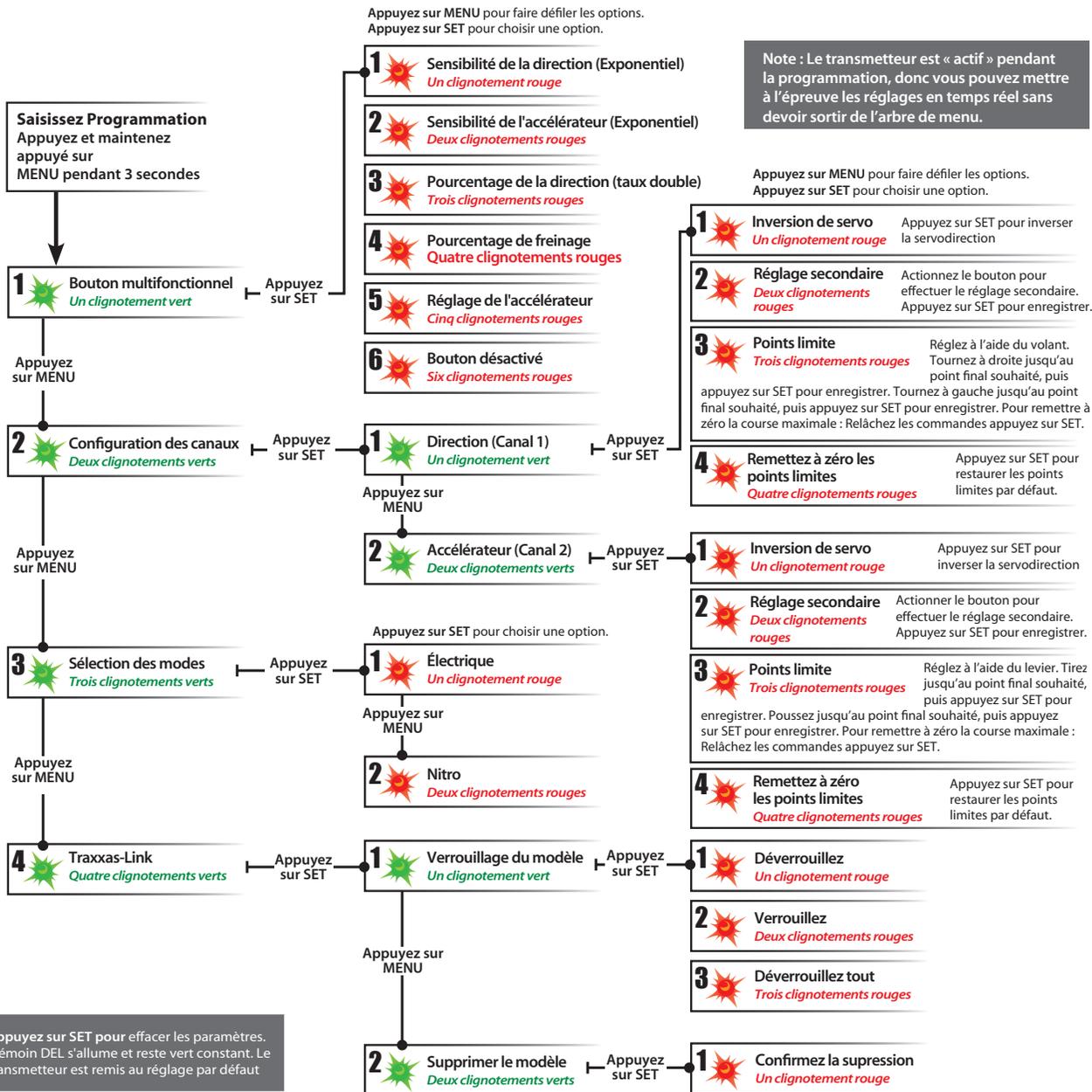
Voici un exemple de la façon d'accéder à une fonction dans l'arbre de menu. Dans l'exemple ci-dessous, l'utilisateur configure le bouton multifonctionnel en tant que commande de direction à taux double.

#### Comment régler le bouton multifonctionnel pour commander LA DIRECTION À TAUX DOUBLE (%) :

1. Allumez le transmetteur
2. Maintenez le doigt appuyé sur MENU jusqu'à ce que le témoin DEL s'allume en vert. Il clignotera à des intervalles simples.
3. Appuyez sur SET. Le témoin DEL rouge clignote à des intervalles simples pour indiquer que la direction à taux double a été sélectionnée.
4. Appuyez sur MENU deux fois. Le témoin DEL rouge clignote trois fois à plusieurs reprises pour indiquer que le pourcentage de la direction a été sélectionné.
5. Appuyez sur SET pour sélectionner. Le témoin DEL vert clignote 8 fois rapidement pour indiquer que la sélection a réussi.
6. Maintenez le doigt appuyé sur MENU pour retourner au mode de pilotage.

#### Restaurer les paramètres par défaut :

Transmetteur ARRÊTÉ	Maintenez les doigts appuyés sur MENU et SET en même temps	Transmetteur ALLUMÉ	Relâchez MENU et SET le témoin clignote d'une couleur rouge.	Appuyez sur SET pour effacer les paramètres. Le témoin DEL s'allume et reste vert constant. Le transmetteur est remis au réglage par défaut
---------------------	--	---------------------	--	---



Régl. bouton multifonctionnel pour la SENSIBILITÉ DE LA DIRECTION (Expo)	App. sur MENU et maint. appuyé. DEL clign. coul. verte	App. sur SET. Témoin clign. coul. rouge	x8 App. sur SET pour conf. DEL clign. coul. verte (x8)	App. sur MENU et maint. appuyé. Retour mode pilotage						
Régl. bouton multifonctionnel pour la SENSIBILITÉ DE LA DIRECTION (Expo)	App. sur MENU et maint. appuyé. DEL clign. coul. verte	App. sur SET. Témoin clign. coul. rouge	x2 App. sur MENU pour conf. Témoin clign. coul. rouge x2	x8 App. sur SET pour sélec. DEL clign. coul. verte (x8)	App. sur MENU et maint. appuyé. Retour mode pilotage					
Régl. bouton multifonctionnel pour comm. LA DIRECTION À TAUX DOUBLE (%) :	App. sur MENU et maint. appuyé. DEL clign. coul. verte	App. sur SET. Témoin clign. coul. rouge	x3 App. 2x sur MENU. Témoin clign. coul. rouge (x3)	x8 App. sur SET pour sélec. DEL clign. coul. verte (x8)	App. sur MENU et maint. appuyé. Retour mode pilotage					
Bouton multifonctionnel réglé pour le POURCENTAGE DE FREINAGE (%) :	App. sur MENU et maint. appuyé. DEL clign. coul. verte	App. sur SET. Témoin clign. coul. rouge	x4 App. 3x sur MENU. Témoin clign. coul. rouge (x4)	x8 App. sur SET pour sélec. DEL clign. coul. verte (x8)	App. sur MENU et maint. appuyé. Retour mode pilotage					
Régl. bouton multifonctionnel pour L'ACCELERATEUR	App. sur MENU et maint. appuyé. DEL clign. coul. verte	App. sur SET. Témoin clign. coul. rouge	x5 App. 4x sur MENU. Témoin clign. coul. rouge (x5)	x8 App. sur SET pour sélec. DEL clign. coul. verte (x8)	App. sur MENU et maint. appuyé. Retour mode pilotage	Régl. bouton multifonctionnel jusqu'à ce que DEL s'all. d'1 coul. verte constante.				
VERROUILLAGE du bouton multifonctionnel	App. sur MENU et maint. appuyé. DEL clign. coul. verte	App. sur SET. Témoin clign. coul. rouge	x6 App. 5x sur MENU. Témoin clign. coul. rouge (x6)	x8 App. sur SET pour verr. DEL clign. coul. verte x8	App. sur MENU et maint. appuyé. Retour mode pilotage					
INVERSER le sens de la SERVODIRECTION	App. sur MENU et maint. appuyé. DEL clign. coul. verte	x2 App. sur MENU. DEL clign. coul. verte (x2)	App. sur SET DEL clign. coul. verte	App. sur SET Témoin clign. coul. rouge	x8 App. sur SET pour inverser la servodirection	App. sur MENU et maint. appuyé. Retour mode pilotage				
RÉGLAGE SECONDAIRE de la SERVODIRECTION	App. sur MENU et maint. appuyé. DEL clign. coul. verte	x2 App. sur MENU. DEL clign. coul. verte (x2)	App. sur SET DEL clign. coul. verte	App. sur SET Témoin clign. coul. rouge	x2 App. sur MENU Témoin clign. coul. rouge (x2)	Util. bouton multifonctionnel pour régl. position neutre	x8 App. sur SET pour enreg. position	App. sur MENU et maint. appuyé. Retour mode pilotage		
RÉGLAGE des POINTS LIMITES de la SERVODIRECTION	App. sur MENU et maint. appuyé. DEL clign. coul. verte	x2 App. sur MENU. DEL clign. coul. verte (x2)	App. sur SET DEL clign. coul. verte	App. sur SET Témoin clign. coul. rouge	x3 App. 2x sur MENU Témoin clign. coul. rouge (x3)	Tourn. volant pour régl. course max. à gauche et à droite	x8 App. sur SET pour enreg. chaque position	Tourn. volant pour mettre à l'épreuve les réglages	SI LES POINTS LIMITES SONT CORRECTS : App. sur MENU et maint. appuyé. Retour mode pilotage	SI LES POINTS LIMITES SONT CORRECTS : App. sur SET et répét. étapes 6-8
Remettre les POINTS LIMITES de la SERVODIRECTION au réglage par défaut	App. sur MENU et maint. appuyé. DEL clign. coul. verte	x2 App. sur MENU. DEL clign. coul. verte (x2)	App. sur SET DEL clign. coul. verte	App. sur SET Témoin clign. coul. rouge	x4 App. 3x sur MENU Témoin clign. coul. rouge (x4)	x8 App. sur SET pour remet. points limites à 0	App. sur MENU et maint. appuyé. Retour mode pilotage			
INVERSER le sens de la servo D'ACCELERATION	App. sur MENU et maint. appuyé. DEL clign. coul. verte	x2 App. sur MENU. DEL clign. coul. verte (x2)	App. sur SET DEL clign. coul. verte	x2 App. sur MENU DEL clign. coul. verte (x2)	App. sur SET Témoin clign. coul. rouge	x8 App. sur SET pour invers. servodirection	App. sur MENU et maint. appuyé. Retour mode pilotage			
RÉGLAGE SECONDAIRE de la servo D'ACCELERATION	App. sur MENU et maint. appuyé. DEL clign. coul. verte	x2 App. sur MENU. DEL clign. coul. verte (x2)	App. sur SET DEL clign. coul. verte	x2 App. sur MENU DEL clign. coul. verte (x2)	App. sur SET Témoin clign. coul. rouge	x2 App. sur MENU Témoin clign. coul. rouge (x2)	Util. bouton multifonctionnel pour régl. position neutre	x8 App. sur SET pour enreg. position	App. sur MENU et maint. appuyé. Retour mode pilotage	
RÉGLAGE des POINTS LIMITES de la servo D'ACCELERATION	App. sur MENU et maint. appuyé. DEL clign. coul. verte	x2 App. sur MENU. DEL clign. coul. verte (x2)	App. sur SET DEL clign. coul. verte	x2 App. sur MENU DEL clign. coul. verte (x2)	App. sur SET Témoin clign. coul. rouge	x3 App. 2x sur MENU Témoin clign. coul. rouge (x3)	Action. accélérateur pour régl. niveau max. souhaité d'accélération/frein	App. sur SET pour enreg. Actionnez le levier pour mettre à l'épreuve	SI LES POINTS LIMITES SONT CORRECTS : App. sur MENU et maint. appuyé. Retour mode pilotage	SI LES POINTS LIMITES DOIVENT ÊTRE CHANGÉS : App. sur SET et répét. étapes 7-9
Remettre les POINTS LIMITES de la servo D'ACCELERATION au réglage par défaut	App. sur MENU et maint. appuyé. DEL clign. coul. verte	x2 App. sur MENU. DEL clign. coul. verte (x2)	App. sur SET DEL clign. coul. verte	x2 App. sur MENU DEL clign. coul. verte (x2)	App. sur SET Témoin clign. coul. rouge	x4 App. 3x sur MENU Témoin clign. coul. rouge (x4)	x8 App. sur SET DEL clign. coul. verte (x8)	App. sur MENU et maint. appuyé. Retour mode pilotage		

### FORMULES D'ARBRE DE MENU

Pour sélectionner les fonctions et régler le transmetteur TQ1 sans se référer à l'arbre de menu, allumez votre émetteur, trouvez la fonction dans la colonne gauche que vous souhaitez régler et suivez les étapes correspondantes.



Allumez toujours le transmetteur en premier lieu.



# EREVO

BRUSHLESS EDITION

MANUEL DU PROPRIÉTAIRE

MODÈLE 5608

**TRAXXAS**

1 100 KLEIN ROAD, PLANO TEXAS 75074

1-888-TRAXXAS

Made for  
 iPod  iPhone

Fabriqué pour  
· iPod touch (4e génération)  
· iPod touch (3e génération)  
· iPod touch (2e génération)

· iPhone 4S  
· iPhone 4  
· iPhone 3GS  
· iPhone 3G

« Fabriqué pour iPod » et « Fabriqué pour iPhone » signifient qu'un accessoire électronique a été conçu spécifiquement pour se connecter à l'iPod et respectivement à l'iPhone et que le producteur l'a certifié conforme aux normes de fonctionnement d'Apple. Apple n'est pas responsable de l'utilisation de cet appareil ou de sa conformité avec les normes de sécurité et à la réglementation en vigueur. Veuillez noter que l'utilisation de cet appareil avec l'iPod et l'iPhone peut affecter la qualité de la communication sans fil et dans d'autres pays.

120822 OM5608EN-R00