

REELY

① Istruzioni

Dune Buggy elettrica 1:10 “Stagger” Brushless 4WD RtR

N. ord. 2141862 (Super Combo-Set)

CE

	Pagina
1. Introduzione	3
2. Spiegazione dei simboli	3
3. Utilizzo conforme	4
4. Contenuto della confezione	4
5. Accessori necessari	5
6. Avvertenze di sicurezza	6
a) Generale	6
b) Messa in funzione	7
c) Guida del veicolo	8
7. Nota sulle batterie e gli accumulatori	9
a) Generale	9
b) Ulteriori informazioni su accumulatori al litio	10
8. Ricarica dell'accumulatore di trazione del veicolo	12
9. Messa in funzione	13
a) Apertura/smontaggio della scocca	13
b) Come inserire le batterie/gli accumulatori nel trasmettitore	14
c) Messa in funzione del trasmettitore	14
d) Inserimento degli accumulatori di trazione nel veicolo	14
e) Collegamento dell'accumulatore al regolatore di velocità	15
f) Accensione del regolatore di velocità	15
g) Comando del veicolo	16
h) Terminare la guida	17
10. Programmazione del regolatore di velocità	18
a) Programmazione della posizione di folle e di pieno regime	18
b) Programmazione delle funzioni speciali	19
c) Reset del regolatore di velocità	21
11. Possibilità di regolazione sul veicolo	22
a) Impostazione della campanatura delle ruote	22
b) Impostazione della convergenza	24
c) Impostazione degli ammortizzatori	25
12. Pulizia e manutenzione	26
a) Generale	26
b) Prima e dopo ogni guida	26
c) Sostituzione della ruota	27
d) Impostazione del gioco degli ingranaggi	28
e) Impostazione della frizione	29

	Pagina
13. Smaltimento.....	30
a) Generale.....	30
b) Batterie e accumulatori.....	30
14. Dichiarazione di conformità (DOC).....	30
15. Risoluzione dei problemi.....	31
16. Dati tecnici.....	33
a) Veicolo.....	33
b) Telecomando.....	33
c) Caricabatterie LiPo.....	33
d) Accumulatore.....	33

1. Introduzione

Gentile Cliente,

grazie per il Suo acquisto.

Il prodotto è conforme alle norme di legge nazionali ed europee.

Per mantenere queste condizioni e garantire il funzionamento in sicurezza, è necessario rispettare le istruzioni qui riportate.



Il presente manuale istruzioni costituisce parte integrante di questo prodotto. Contiene informazioni importanti per la messa in funzione e la gestione. Consegnarlo assieme al prodotto nel caso esso venga ceduto a terzi. Conservare il manuale per consultazione futura.

Tutti i nomi di società e di prodotti citati sono marchi di fabbrica dei rispettivi proprietari. Tutti i diritti riservati.

Per domande tecniche rivolgersi ai seguenti contatti:

Italia: Tel: 02 929811

Fax: 02 89356429

e-mail: assistenza@conrad.it

Lun – Ven: 9:00 – 18:00

2. Spiegazione dei simboli



Il simbolo composto da un punto esclamativo inscritto in un triangolo indica istruzioni importanti all'interno di questo manuale che è necessario osservare in qualsivoglia caso.



Il simbolo della freccia indica suggerimenti e note speciali per l'utilizzo.

3. Utilizzo conforme

Questo prodotto è un modellino di auto a 4 ruote motrici che è possibile controllare da remoto mediante il radiocomando wireless in dotazione. Le funzioni di comando sono marcia avanti/retromarcia/sinistra/destra (in continuo).

Il motore incorporato è comandato da un regolatore di velocità elettronico, lo sterzo da un servo.

Il veicolo (il telaio e la scocca) è pronto per l'uso.

Sono inoltre inclusi un accumulatore di trazione LiPo e un caricabatterie LiPo, nonché 4 batterie AA/Mignon per il trasmettitore.

Il prodotto non è un giocattolo e non è adatto all'uso da parte di bambini di età inferiore a 14 anni.



Rispettare le indicazioni di sicurezza riportate nel presente manuale. Queste contengono informazioni importanti per la gestione del prodotto. Leggere attentamente il manuale completo prima della messa in funzione e del funzionamento del veicolo.

Il mancato rispetto comporta diversi pericoli; ad es. il rischio di ferirsi.

4. Contenuto della confezione

- Veicolo montato pronto per l'uso
- Trasmettitore (telecomando)
- Accumulatore di trazione LiPo a 2 celle (tensione nominale 7,4 V)
- Caricabatterie LiPo
- 4 batterie AA/Mignon per il trasmettitore
- Istruzioni per l'uso per il veicolo
- Istruzioni per l'uso dell'impianto telecomando (su CD)
- Istruzioni per l'uso del caricabatterie (su CD)

Istruzioni di funzionamento attuali

È possibile scaricare le istruzioni per l'uso aggiornate al link www.conrad.com/downloads o tramite la scansione del codice QR. Seguire le istruzioni sul sito Web.



5. Accessori necessari

La fornitura comprende un accumulatore di trazione LiPo adatto al veicolo, un caricabatterie LiPo e 4 batterie AA/stilo per il trasmettitore. Per il primo utilizzo del veicolo non servono altri accessori.

Per un utilizzo ottimale del veicolo si consiglia inoltre l'uso dei seguenti componenti:

- Uno o più accumulatori di trazione compatibili



Attenzione!

Il veicolo e il regolatore di velocità sono adatti sia per un accumulatore di trazione LiPo a 2 celle che per un accumulatore trazione NiMH a 6-7 celle.

Il caricabatterie LiPo in dotazione può essere utilizzato solo per la ricarica di accumulatori di trazione LiPo. Se si tenta di ricaricare un accumulatore di trazione NiMH con il caricabatterie LiPo, sussiste il pericolo di incendio e di esplosione!

Un accumulatore di trazione LiPo può essere ricaricato solo con un caricabatterie LiPo idoneo (e un accumulatore NiMH solo con un caricabatterie NiMH). Quindi, se si desidera acquistare un accumulatore di trazione NiMH per il veicolo, è necessario anche un caricabatterie NiMH adatto.

- Pneumatici di scorta (per sostituire rapidamente gli pneumatici consumati/danneggiati)
- Cavalletto di montaggio (per le corse di prova e per facilitare la manutenzione)
- Attrezzi vari (ad es. cacciavite, pinza a punta, chiave esagonale)
- Spray ad aria compressa (per la pulizia)
- Vernice frenafletti (per fissare nuovamente i collegamenti a vite allentati)
- Borsa per il trasporto

→ L'elenco dei pezzi di ricambio è reperibile sul nostro sito web nell'area download del relativo prodotto.

6. Avvertenze di sicurezza



Eventuali danni causati dalla mancata osservanza di queste istruzioni comporteranno l'annullamento della garanzia. Non ci assumiamo alcuna responsabilità per danni indiretti.

Il produttore non si assume responsabilità per eventuali danni all'utente o lesioni personali causati da un uso improprio o dalla mancata osservanza delle relative informazioni di sicurezza. In tali casi l'assicurazione/la garanzia verrà annullata.

Dalla garanzia sono inoltre esclusi la normale usura dovuta all'utilizzo (ad es. gomme consumate, ingranaggi usurati) e i danni da incidente (ad es. braccio trasversale rotto, telaio piegato ecc.).

Gentile Cliente, queste indicazioni di sicurezza non servono solo alla protezione del prodotto, ma anche per la propria sicurezza e quella degli altri. Leggere con attenzione questo capitolo, prima di utilizzare il prodotto!

a) Generale

Attenzione, avviso importante!

L'uso del modellino può causare danni materiali e/o lesioni personali. Pertanto, accertarsi di essere adeguatamente assicurati per l'utilizzo del modellino, come ad es. con una polizza assicurativa di responsabilità civile. Se già si possiede una polizza assicurativa di responsabilità civile, prima della messa in funzione del modellino verificare con la propria compagnia assicurativa se l'uso del modellino rientra nella copertura.

- Per motivi di sicurezza e di autorizzazioni il prodotto non deve essere trasformato e/o modificato.
- Il prodotto non è un giocattolo e non è adatto all'uso da parte di bambini di età inferiore a 14 anni.
- Il prodotto non deve venire a contatto con umidità e non deve essere bagnato.
- Non lasciare incustodito il materiale di imballaggio in quanto potrebbe costituire un giocattolo pericoloso per i bambini.
- In caso di domande che non chiarite tramite queste istruzioni, rivolgersi a noi (per le informazioni di contatto vedere il capitolo 1) o a un altro esperto.
- L'utilizzo e il funzionamento dei modellini di auto telecomandati devono essere appresi! Se non si è mai pilotato uno di questi veicoli prima d'ora, iniziare con estrema prudenza per prendere confidenza con le reazioni del veicolo ai comandi impartiti a distanza tramite il telecomando. Siate paziente!
- Evitare qualsiasi pericolo durante l'utilizzo del prodotto! La vostra sicurezza e quella dell'ambiente dipendono da un utilizzo responsabile del modellino.
- Il funzionamento conforme del veicolo richiede interventi di manutenzione o riparazione occasionali. Ad esempio, gli pneumatici si usurano con l'uso o si verifica un "danno da incidente" per un errore di guida. Utilizzare esclusivamente pezzi di ricambio originali per gli interventi di manutenzione o riparazione!



b) Messa in funzione

- Le istruzioni per il radiocomando e per il caricabatterie sono separate. Rispettare le indicazioni di sicurezza e tutte le altre informazioni in esse contenute! Se il caricabatterie non viene utilizzato correttamente, ci sono vari pericoli!
- Non avvolgere mai il cavo dell'antenna! L'autonomia ne sarebbe notevolmente ridotta! Fare attenzione a non danneggiare il cavo dell'antenna. Non accorciare mai il cavo dell'antenna!
- Utilizzare solo accumulatori di trazione adeguati al veicolo. Non azionare mai il regolatore di velocità tramite un alimentatore, neanche per scopi di test.
- Questo veicolo è adatto solo per un accumulatore di trazione LiPo a 2 celle (tensione nominale 7,4 V) o un accumulatore di trazione NiMH a 6-7 celle (tensione nominale 7,2 V o 8,4 V).

In caso di utilizzo di accumulatori di trazione a più celle sussiste il rischio di incendio dovuto al surriscaldamento del regolatore di velocità, inoltre la trasmissione del veicolo viene sovraccaricata e quindi danneggiata (ad es. il differenziale). Perdita della garanzia!

Attenzione!

Il caricabatterie LiPo in dotazione può essere utilizzato solo per la ricarica di accumulatori LiPo. Se si tenta di ricaricare un accumulatore di trazione NiMH con il caricabatterie LiPo, sussiste il pericolo di incendio e di esplosione!

Un accumulatore di trazione LiPo può essere ricaricato solo con un caricabatterie LiPo idoneo (e un accumulatore NiMH solo con un caricabatterie NiMH). Quindi, se si desidera acquistare un accumulatore di trazione NiMH per il veicolo, è necessario anche un caricabatterie NiMH adatto.

Assicurarsi sempre di utilizzare il caricabatterie compatibile con la tecnologia dell'accumulatore.

- Per prima cosa accendere sempre il trasmettitore durante la messa in funzione. Soltanto dopo è possibile collegare l'accumulatore di trazione al regolatore di velocità e accenderlo. In caso contrario possono verificarsi reazioni imprevedibili del veicolo!

Si prega procedere come segue:

- Prima di collegare l'accumulatore di trazione posizionare il veicolo su un supporto adeguato per consentire alle ruote di girare liberamente.
- Spegnerne il regolatore di velocità.
- Accendere il trasmettitore, se non lo si è già fatto. Controllare che funzioni (ad es. la spia di accensione del trasmettitore).
- Sul trasmettitore portare in posizione centrale la distribuzione dei carichi per la funzione acceleratore/freno.
- Solo a questo punto collegare un accumulatore di trazione carico al regolatore di velocità.
- Solo a questo punto è possibile inserire il regolatore di velocità. Attendere alcuni secondi, fino a quando il regolatore di velocità non ha concluso il test automatico.
- Controllare se il veicolo risponde ai comandi a distanza come previsto (sterzo e trasmissione) prima di rimuoverlo dal supporto e di posizionarlo con le ruote sul pavimento.



c) Guida del veicolo

- L'uso improprio può provocare gravi lesioni personali e danni materiali! Guidare solo fino a quando è possibile avere il contatto visivo diretto del modellino. Per questo motivo non guidare di notte.
 - Utilizzare il prodotto solo quando si è in grado di avere i riflessi pronti. La stanchezza, l'infusso di alcol o di farmaci possono provocare reazioni impreviste come quando si guida un vero veicolo.
 - Si ricorda che questo modello di veicolo non può funzionare su strade, piazze e vie pubbliche. Non utilizzare su terreni privati senza il consenso del proprietario.
 - Non dirigere il veicolo contro persone o animali!
 - Evitare la guida con temperature esterne molto basse. Le parti di plastica perderebbero elasticità con conseguenti danni gravi anche in caso di incidente lieve.
 - Non guidare in caso di temporale, sotto linee ad alta tensione o in prossimità di antenne radio.
 - Lasciare sempre il trasmettitore acceso quando il veicolo è in funzione.
 - Per arrestare il veicolo spegnere sempre per prima cosa il regolatore di velocità, quindi togliere completamente l'accumulatore di trazione dal regolatore di velocità.
- Soltanto a questo punto è possibile spegnere il trasmettitore.

- Se le batterie o gli accumulatori sono quasi scarichi, il raggio d'azione del trasmettitore diminuisce. È necessario sostituire le batterie o gli accumulatori.

Se l'accumulatore di trazione nel veicolo è quasi scarico, il veicolo risponde più lentamente o non risponde più correttamente al trasmettitore.

L'accumulatore di trazione nel veicolo non serve solo per l'alimentazione del motore tramite il regolatore di velocità, ma il regolatore di velocità genera anche la tensione/corrente necessaria per il funzionamento del ricevitore e del servosterzo.

A tale scopo nel regolatore di velocità è incorporato un BEC (in inglese "Battery Eliminator Circuit", circuito elettronico per l'alimentazione di tensione diretta del ricevitore senza accumulatore di ricezione aggiuntivo).

Se la tensione dell'accumulatore di trazione è troppo bassa può diminuire anche la tensione sul ricevitore, di conseguenza il veicolo non risponde più ai comandi sul trasmettitore.

In questo caso interrompere immediatamente il funzionamento del veicolo (spegnere il regolatore di velocità, scollegare l'accumulatore di trazione dal veicolo, spegnere il trasmettitore). Sostituire quindi l'accumulatore di trazione del veicolo oppure ricaricarlo.

- Il motore, l'azionamento, il regolatore di velocità e l'accumulatore di trazione del veicolo si surriscaldano durante il funzionamento. Attendere almeno 5-10 minuti prima di sostituire l'accumulatore.
- Lasciar raffreddare completamente l'accumulatore di trazione prima di ricaricarlo.
- Non toccare il motore, il regolatore di velocità e l'accumulatore fino a quando non si sono completamente raffreddati. Pericolo di ustioni!

7. Nota sulle batterie e gli accumulatori



Sebbene le batterie e gli accumulatori siano diventati di uso comune nella vita quotidiana, essi comportano numerosi rischi e problemi. In particolare se si tratta degli accumulatori ai polimeri di litio ad alto contenuto di energia (rispetto agli accumulatori convenzionali NiMH) devono essere rispettate varie norme, altrimenti sussiste il rischio di esplosione e di incendio.

È necessario, pertanto, attenersi scrupolosamente alle informazioni e alle indicazioni di sicurezza fornite di seguito per la gestione di batterie e accumulatori.

a) Generale

- Le batterie/accumulatori ricaricabili non devono essere maneggiati dai bambini. Conservare batterie/accumulatori ricaricabili fuori dalla portata dei bambini.
- Non lasciare batterie/accumulatori ricaricabili incustoditi, poiché esiste il rischio che vengano ingeriti da bambini e animali domestici. In tal caso consultare immediatamente un medico!
- Le batterie/gli accumulatori ricaricabili non devono essere cortocircuitati, decomposti o gettati nel fuoco. C'è rischio di esplosione!
- Le batterie/gli accumulatori ricaricabili che presentano perdite o danni possono causare ustioni a contatto con la pelle, quindi usare guanti protettivi adatti.
- I liquidi che fuoriescono dalle batterie/dagli accumulatori sono chimicamente molto aggressivi. Oggetti o superfici che vengono a contatto con essi possono essere in parte gravemente danneggiati. Conservare batterie/accumulatori in un posto adatto.
- Le batterie convenzionali (non ricaricabili) non possono essere ricaricate. Rischio di incendio e di esplosione! Le batterie non ricaricabili possono essere usate una sola volta e, quando scariche, vanno smaltite regolarmente. Caricare esclusivamente gli accumulatori previsti e utilizzare un dispositivo di ricarica adatto.
- In caso di inutilizzo prolungato, ad esempio durante l'immagazzinamento, rimuovere le batterie/gli accumulatori dal trasmettitore per evitare i danni causati da eventuali fuoriuscite di acidi. Scollegare completamente l'accumulatore dal modellino e toglierlo dal modellino. Conservare le batterie e gli accumulatori di trazione in un luogo asciutto, pulito e fresco, lontano dalla portata dei bambini.

Installare nella stanza un rivelatore di fumo. Non può essere escluso il rischio di incendio (o la comparsa di fumi tossici). In particolare, gli accumulatori utilizzabili con questo prodotto sono sottoposti a grandi carichi (ad es. alte correnti di carica e scarica, vibrazioni, ecc.).

- Sostituire sempre il set completo di batterie/accumulatori del trasmettitore. Non mischiare batterie/accumulatori carichi con altri parzialmente carichi. Utilizzare sempre batterie/accumulatori dello stesso tipo e marca. Non mischiare mai le batterie con gli accumulatori!
- Quando si installano le batterie/gli accumulatori nel trasmettitore o si collega un accumulatore di trazione al modellino, fare attenzione alla corretta polarità (rispettando più/+ e meno/-). In caso di errata polarità non si danneggia solo il modellino ma anche l'accumulatore. Rischio di incendio e di esplosione!
- Non esporre il caricabatterie e l'accumulatore di trazione a temperature elevate/basse né alla luce diretta del sole.



- Le batterie/gli accumulatori non possono essere conservati in ambienti umidi o bagnati. Lo stesso vale per il caricabatterie in dotazione. Il caricabatterie può essere utilizzato solo in ambienti chiusi e asciutti. La presenza di umidità/acqua sul caricatore può provocare una scarica elettrica letale! Inoltre, sussiste il rischio di incendio e di esplosione a causa dell'accumulatore ricaricabile!

Gli accumulatori realizzati con tecnologia ai polimeri di litio (ad es. accumulatori LiPo) sono sensibili all'umidità a causa delle sostanze chimiche in essi contenute!

- Scollegare completamente l'accumulatore dal modellino prima di collegarlo al caricabatterie. Non lasciare mai l'accumulatore collegato al regolatore di velocità durante la ricarica. Ciò può causare danni al caricabatterie, al regolatore di velocità o all'accumulatore di trazione! Rimuovere l'accumulatore di trazione dal modellino per ricaricarla.
- Posizionare il caricabatterie e l'accumulatore di trazione su una superficie non infiammabile, resistente al calore (ad es. una mattonella di pietra). Mantenere una distanza sufficiente dagli oggetti infiammabili. Lasciare spazio sufficiente tra il caricabatterie e l'accumulatore di trazione, non appoggiare mai l'accumulatore di trazione sul caricabatterie.
- Non caricare mai accumulatori ancora caldi (ad es. a causa di elevate correnti di scarica nel prodotto). Lasciare che l'accumulatore si raffreddi a temperatura ambiente prima di ricaricarla.
- Dato che sia il caricabatterie che l'accumulatore di trazione collegato si riscaldano durante la ricarica, è necessario garantire un'adeguata ventilazione. Non coprire mai né il caricabatterie né l'accumulatore di trazione!
- Non lasciare mai incustoditi gli accumulatori durante la ricarica. Verificare a intervalli regolari se l'accumulatore di trazione si riscalda o rigonfia eccessivamente. In tal caso sussiste un forte pericolo di incendio ed esplosione! Interrompere immediatamente la ricarica, scollegare l'accumulatore dal caricabatterie e portarlo in un luogo (ad es. all'aperto) dove l'esplosione o l'incendio dello stesso non arrecherebbe ulteriori danni.
- Scollegare l'accumulatore di trazione dal caricabatterie quando è completamente carico.
- Non danneggiare mai l'involucro esterno di un accumulatore.
- Non ricaricare mai accumulatori danneggiati, esauriti o deformati. Altrimenti si rischia un incendio o un'esplosione! Gli accumulatori inutilizzabili non devono più essere usati e devono essere smaltiti in modo ecologico.
- Caricare regolarmente gli accumulatori (circa ogni 2-3 mesi), in quanto in caso contrario un'autoscarica degli accumulatori provoca lo scaricamento completo. In tal caso gli accumulatori diventano inutilizzabili!
Gli accumulatori LiPo conservano l'energia per più mesi, tuttavia il loro scaricamento completo comporta danni permanenti e ne impedisce il riutilizzo.

b) Ulteriori informazioni su accumulatori al litio

Gli accumulatori moderni con tecnologia al litio non solo hanno una capacità molto superiore rispetto a quelli NiMH o NiCd, ma hanno anche un peso molto inferiore. Questo rende questo tipo di accumulatori, ad esempio, molto adatto per l'uso nei prodotti dove di solito vengono utilizzate i cosiddetti accumulatori LiPo (litio-polimero).

Tuttavia, gli accumulatori al litio richiedono una particolare attenzione durante la carica/scarica, il funzionamento e la gestione.

Pertanto nei seguenti paragrafi vorremmo fornire ulteriori informazioni su quali rischi esistono e come è possibile evitarli per conservare a lungo la funzionalità di tali accumulatori.



- La custodia esterna di molti accumulatori al litio è composta principalmente solo da una pellicola spessa ed è pertanto molto sensibile. Non danneggiare mai l' accumulatore, non lasciare che cada, non inserirvi all'interno nessun oggetto! Evitare qualsiasi sollecitazione meccanica sull'accumulatore e non tirare mai i cavi di collegamento! Rischio di incendio e di esplosione!

Prestare attenzione anche quando si monta l'accumulatore nel modello o quando lo si rimuove dal modello.

- Durante il funzionamento, la carica o scarica, il trasporto e lo stoccaggio, assicurarsi che l'accumulatore non si surriscaldi. Non posizionare l'accumulatore in prossimità di fonti di calore (come ad esempio il regolatore di velocità o il motore) e tenerlo lontano dalla luce diretta del sole. In caso di surriscaldamento dell'accumulatore sussiste il pericolo di incendio ed esplosione! L' accumulatore non deve mai avere una temperatura superiore a +60 °C. (Rispettare eventualmente le indicazioni del fornitore dell'accumulatore!).
- Se l'accumulatore è danneggiato o la calotta esterna è gonfia, non utilizzarlo. Non ricaricarlo. Rischio di incendio e di esplosione!

Afferrare l'accumulatore con cura, usare guanti protettivi adatti. Smaltire l'accumulatore nel rispetto dell'ambiente.

Non conservare mai più tali accumulatori in un appartamento o in una casa/garage. Gli accumulatori al litio danneggiati o deformati possono prendere improvvisamente fuoco.

- Per ricaricare un accumulatore al litio utilizzare solo un dispositivo di ricarica adatto e seguire la giusta procedura di ricarica. I caricatori tradizionali per gli accumulatori NiCd, NiMH o al piombo non devono essere utilizzati, vi è rischio di incendio ed esplosione! Scegliere sempre la giusta procedura di ricarica per ogni accumulatore.
- Quando si carica un accumulatore al litio con più di una cella, assicurarsi assolutamente di utilizzare un cosiddetto bilanciatore (ad esempio già integrato nel caricabatterie qui fornito).
- Caricare gli accumulatori LiPo con una corrente di carica di 1C max. (se non diversamente specificato dal produttore degli accumulatori!). Ciò significa che la corrente di carica non deve superare il valore di capacità stampato sull'accumulatore (per esempio, capacità dell'accumulatore 1000 mAh, corrente di carica max. 1000 mA = 1 A).
- La corrente di scarica non deve superare il valore stampato sull'accumulatore.

Se ad esempio su un accumulatore LiPo è stampato un valore di "30C", la corrente di scarica massima corrisponde a 30 volte la capacità dell'accumulatore (ad es. capacità dell'accumulatore 3500 mAh, corrente di scarica max. $30C = 30 \times 3500 \text{ mA} = 105 \text{ A}$).

In caso contrario, l' accumulatore si surriscalda e può conseguentemente deformarsi/gonfiarsi oppure causare un'esplosione o un incendio!

Il valore stampato (ad esempio "30C") non si riferisce generalmente alla corrente continua, ma solo alla corrente massima che può essere erogata per un breve periodo dall'accumulatore. La corrente continua non deve essere superiore alla metà di tale valore.

- Assicurarsi che le singole celle di un accumulatore al litio non si scarichino del tutto. Lo scaricamento completo di un accumulatore al litio ne provoca il danneggiamento o la distruzione permanente.

Il prodotto non dispone di una protezione da scaricamento completo o di un'indicazione visiva di tensione dell'accumulatore troppo bassa, quindi prestare attenzione quando si fa funzionare il modello.

8. Ricarica dell'accumulatore di trazione del veicolo

- Il prodotto viene fornito con due accumulatori di trazione LiPo a 2 celle e un caricabatterie LiPo corrispondente. Rispettare le istruzioni per l'uso del caricabatterie per la ricarica dell'accumulatore di trazione.



Attenzione!

Il caricabatterie LiPo in dotazione può essere utilizzato solo per la ricarica di accumulatori LiPo. Se si tenta di ricaricare un accumulatore di trazione NiMH con il caricabatterie LiPo, sussiste il pericolo di incendio e di esplosione!

Un accumulatore di trazione LiPo può essere ricaricato solo con un caricabatterie LiPo idoneo (e un accumulatore NiMH solo con un caricabatterie NiMH). Quindi, se si desidera acquistare un accumulatore di trazione NiMH per il veicolo, è necessario anche un caricabatterie NiMH adatto.

- Un accumulatore di trazione viene generalmente fornito scarico e deve essere ricaricato. Sono necessari diversi cicli completi di carica e scarica prima che l'accumulatore di trazione raggiunga la massima potenza.

Con gli accumulatori di tipo NiMH o LiPo la ricarica di accumulatori non completamente scarichi non costituisce un problema. Normalmente non è necessario uno scaricamento completo.

- Gli accumulatori di trazione di alta qualità non hanno solo una capacità maggiore che permette di guidare il veicolo più a lungo, ma anche una tensione in uscita superiore sotto carico. In questo modo il motore ha a disposizione più potenza, che si traduce in una migliore accelerazione e una maggiore velocità.
- Gli accumulatori si surriscaldano durante la carica o scarica (durante la guida del veicolo). Caricare gli accumulatori solo quando si sono raffreddati e hanno raggiunto la temperatura ambiente. Lo stesso vale dopo il processo di ricarica; utilizzare l'accumulatore nel veicolo solo dopo che l'accumulatore si è sufficientemente raffreddato.
- Utilizzare solo un caricabatterie adatto per il tipo di accumulatore utilizzato (NiMH o LiPo).
- Rimuovere l'accumulatore di trazione dal veicolo per la ricarica e scollegarlo completamente dal regolatore di velocità.

9. Messa in funzione

a) Apertura/smontaggio della scocca

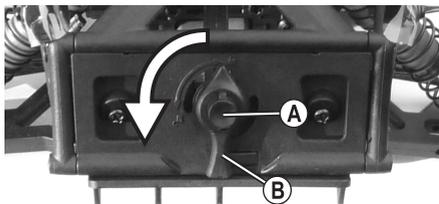
E' possibile ripiegare la scocca per inserire l'accumulatore di trazione o per effettuare impostazioni al regolatore di velocità. A tale scopo, sul retro del veicolo si trova una speciale chiusura a sgancio rapido.



Non serrare eccessivamente la chiusura a sgancio rapido. Non aprire e chiudere con eccessiva forza.

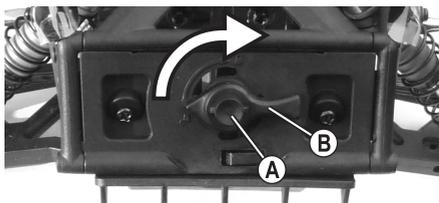
Apertura della scocca

- Premere e tenere premuto il pulsante rotondo (A) al centro della chiusura a sgancio rapido e ruotare la maniglia esterna (B) di 90° in senso antiorario (a sinistra).
- Quindi rilasciare il pulsante rotondo.
- Ora la scocca può essere ripiegata verso l'alto.



Chiusura della scocca

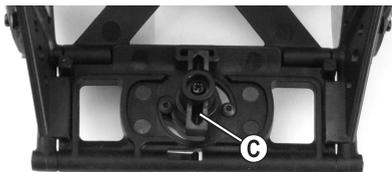
- Abbassare la parte sollevata della scocca.
- Premere e tenere premuto il pulsante rotondo (A) al centro della chiusura a sgancio rapido e ruotare la maniglia esterna (B) di 90° in senso orario (a destra).
- Quindi rilasciare il pulsante rotondo.



Regolazione del perno di bloccaggio

Se la chiusura a sgancio rapido non può più essere aperta o chiusa correttamente, controllare se il perno di bloccaggio (C) all'interno si è allentato o se è storto.

Il perno di bloccaggio (C) deve essere orientato in modo che sia ad un angolo di 90° rispetto alla maniglia (B). Solo così la chiusura a sgancio rapido può essere sbloccata e chiusa.



Smontare la scocca

Il collegamento a giunto tra veicolo e scocca può essere facilmente allentato svitando due viti (D) sul lato anteriore del veicolo (una a sinistra e una a destra).



Attenzione!

Il cavo per la striscia luminosa a LED si trova tra la scocca e il telaio. Rimuovere la scocca con molta attenzione per evitare di danneggiare il cavo!



b) Come inserire le batterie/gli accumulatori nel trasmettitore

Aprire il vano batterie sul trasmettitore e inserire le batterie o gli accumulatori completamente carichi. Controllare che la polarità (polo positivo/+ e negativo/-) sia corretta, vedere le indicazioni sul vano batterie. Richiudere il vano batterie.

Rispettare le istruzioni per l'uso separate allegate al telecomando.

c) Messa in funzione del trasmettitore

Accendere il trasmettitore e portare in posizione centrale l'assetto per la funzione di guida/sterzo. Se il trasmettitore dispone di una funzione dual rate, è necessario disattivarla o impostarla in modo da non limitare l'angolo di sterzata.

Rispettare le istruzioni per l'uso separate allegate al telecomando.

d) Inserimento degli accumulatori di trazione nel veicolo



Attenzione!

L'accumulatore di trazione non deve essere ancora collegato al regolatore di velocità. Per prima cosa mettere in funzione il trasmettitore, vedi capitolo 9. b) e c).

Importante!

Questo veicolo è adatto solo per un accumulatore di trazione LiPo a 2 celle (tensione nominale 7,4 V) o un accumulatore di trazione NiMH a 6 - 7 celle (tensione nominale 7,2 V o 8,4 V).

In caso di utilizzo di accumulatori di trazione a più celle sussiste il rischio di incendio dovuto al surriscaldamento del regolatore di velocità, inoltre la trasmissione del veicolo viene sovraccaricata e quindi danneggiata (ad es. il differenziale). Perdita della garanzia!

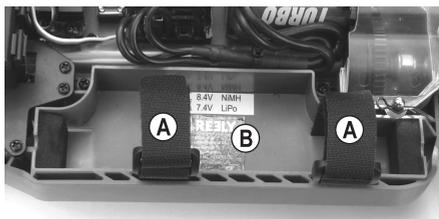
Controllare se l'accumulatore è idoneo per il sistema a innesto del regolatore di velocità e se la polarità è corretta (cavo rosso = polo positivo/+, cavo nero = polo negativo/-).

Allentare i due velcri (A) del supporto per l'accumulatore.

Inserire quindi l'accumulatore di trazione nel supporto per l'accumulatore (B).

Se il cavo di collegamento dell'accumulatore è molto corto, è necessario inserire l'accumulatore nel relativo supporto in modo che il cavo di collegamento sia rivolto in avanti.

Rimuovere entrambi i velcri (A) in modo che l'accumulatore di trazione sia ben fissa e chiudere il velcro.



e) Collegamento dell'accumulatore al regolatore di velocità



Per evitare un'improvvisa partenza delle ruote e di conseguenza la guida incontrollata del veicolo (ad es. se l'assetto per la trasmissione è spostato), posizionare il modellino su una base adatta (o un box di partenza) in modo che le ruote possano girare liberamente in caso di guasto.

Non toccare mai la trasmissione. Non bloccare le ruote.

Spegnere per prima cosa il regolatore di velocità (posizione dell'interruttore "OFF"). L'interruttore on/off si trova nella parte superiore del telaio, accanto al servo sterzo. Quindi, se non lo si è già fatto, azionare il trasmettitore (vedere il capitolo 9. b) e c).

Solo a questo punto collegare l'accumulatore di trazione al regolatore di velocità. Fare attenzione alla corretta polarità (cavo rosso = polo positivo/+, cavo nero = polo negativo/-). Non usare la forza durante il collegamento della spina dell'accumulatore con il connettore del regolatore di velocità.



Importante!

Questo veicolo è adatto solo per un accumulatore di trazione LiPo a 2 celle (tensione nominale 7,4 V) o un accumulatore di trazione NiMH a 6 - 7 celle (tensione nominale 7,2 V o 8,4 V).

Assicurarsi che il cavo non possa raggiungere la trasmissione del veicolo o la meccanica dello sterzo. Per il fissaggio utilizzare eventualmente delle fascette.

f) Accensione del regolatore di velocità

Inserire il regolatore di velocità (posizione di commutazione "ON", vedi figura al capitolo 9. e). Attendere qualche secondo (lasciare la leva dell'acceleratore/del freno sul trasmettitore in posizione di folle, non spostarla). Il regolatore di velocità misura la tensione dell'accumulatore; in base a tali valori il motore emette segnali acustici.



I segnali acustici vengono generati da una breve attivazione del motore brushless (senza spazzole).

- 2 segnali acustici: Accumulatore di trazione LiPo a 2 celle o accumulatore di trazione NiMH a 6 celle rilevata
- 3 segnali acustici: Rilevato l'accumulatore di trazione NiMH a 7 celle



Importante!

Il riconoscimento della sottotensione (e quindi lo spegnimento dell'azionamento con un accumulatore LiPo scarico per proteggerlo dai danni di uno scaricamento completo) si basa sul riconoscimento della tensione dell'accumulatore all'accensione del regolatore di velocità.

Collegare quindi solo un accumulatore di trazione completamente carico al regolatore di velocità.

A questo punto verificare le funzioni della trasmissione e dello sterzo del veicolo.

Per una programmazione del regolatore di velocità vedere il capitolo 10).



Importante!

Se come accumulatore di trazione viene utilizzato un accumulatore LiPo, controllare assolutamente nelle impostazioni di base del regolatore di velocità se la protezione da sottotensione è abilitata (in genere 3,0 V / cella). Se il riconoscimento della sottotensione è disattivato, si verifica invece una scarica profonda dell'accumulatore LiPo che lo distrugge.

Se si utilizza un accumulatore di trazione NiMH, è necessario disattivare il riconoscimento della sottotensione o impostare un valore inferiore a quello per l'accumulatore LiPo, vedere il capitolo 10. b).

Il LED sul regolatore di velocità si spegne in posizione neutra o si illumina di rosso in caso di marcia avanti e retromarcia. In marcia avanti e a tutto gas si accende anche un LED verde.

g) Comando del veicolo

Chiudere la scocca, vedere capitolo 9. a). A questo punto posizionare il veicolo pronto per la guida sul pavimento. Per evitare che la funzione della trasmissione venga compromessa, evitare di bloccare le ruote del veicolo.

1. Rilasciare la leva dell'acceleratore/freno (posizione di folle), il veicolo decelera o non si muove (eventualmente correggere l'assetto per la funzione di guida sul trasmettitore)



2. Procedere con la marcia avanti, tirare lentamente la leva dell'acceleratore/freno in direzione dell'impugnatura



3. Procedere con la marcia avanti e poi frenare (il veicolo decelera; non decelera lentamente), spingere la leva dell'acceleratore/del freno lontano dall'impugnatura senza fermarsi



4. Procedere con la marcia avanti, frenare e poi utilizzare la retromarcia: Spingere la leva dell'acceleratore/del freno senza fermarsi lontano dall'impugnatura (frenare); quando il veicolo si ferma, portare la leva dell'acceleratore/del freno brevemente (circa 1 secondo) in posizione di folle, quindi spingere la leva dell'acceleratore/del freno lontano dall'impugnatura (a questo punto il veicolo procede in retromarcia)



Marcia avanti



Frenare



Se il veicolo è fermo,
attendere per breve
tempo (1 secondo)



Retromarcia

Se la leva dell'acceleratore/del freno viene spostata direttamente dalla marcia avanti alla retromarcia senza fermarsi, si attiva la funzione di frenata della trasmissione (il veicolo non va in retromarcia).

Se si desidera passare direttamente dalla marcia avanti alla retromarcia, la leva dell'acceleratore/del freno deve essere prima spinta lontano dall'impugnatura e poi portata in posizione di folle (se il veicolo si muove in avanti durante questa fase, si effettua anche una frenata). Quando la leva dell'acceleratore/del freno viene spostata per la seconda volta dall'impugnatura, il veicolo procede in retromarcia.



Dopo la guida in marcia avanti il veicolo procede in retromarcia solo quando la leva acceleratore/freno viene spostata per la seconda volta dall'impugnatura. Ciò è necessario a causa della funzione di frenata; inoltre protegge la trasmissione dal sovraccarico a causa di un cambio immediato dalla marcia avanti alla retromarcia.



Azionare con molta cautela la leva dell'acceleratore/del freno sul trasmettitore per la funzione di guida, all'inizio non guidare troppo velocemente fino a quando non è stata acquisita dimestichezza con la risposta del veicolo ai comandi. Non far compiere movimenti veloci e improvvisi agli elementi del trasmettitore.

Non puntare mai l'antenna del trasmettitore direttamente sul veicolo, poiché si riduce notevolmente il raggio d'azione. Il massimo raggio d'azione si ottiene quando l'antenna del trasmettitore e quella del veicolo sono entrambe in posizione verticale e parallele tra loro.

Se il veicolo tende verso destra o sinistra, regolare adeguatamente l'assetto per lo sterzo sul trasmettitore.

Interrompere immediatamente la guida se il veicolo risponde in modo insolito ai comandi inviati col trasmettitore o se non risponde più ad alcun comando. Questo comportamento potrebbe essere causato dall'accumulatore di trazione scarico, dalla batteria/dall'accumulatore del trasmettitore scarichi o da una distanza eccessiva tra il veicolo e il trasmettitore.

Anche un'antenna ricevitore arrotolata/danneggiata, i disturbi al canale radio utilizzato (ad es. trasmissioni radio con altri dispositivi, Bluetooth®, WLAN) o condizioni sfavorevoli di invio/ricezione possono provocare reazioni insolite del veicolo.

Prima di sostituire l'accumulatore di trazione scarico con un completamente carico e continuare a guidare, attendere almeno 5-10 minuti affinché il motore e il regolatore di velocità si raffreddino a sufficienza.

h) Terminare la guida

Per terminare la guida, procedere come segue:

- Rilasciare la leva dell'acceleratore/freno sul trasmettitore, in modo che si trovi in posizione di folle e lasciar decelerare il veicolo.
- Quando il veicolo è fermo, spegnere il regolatore di velocità (posizione dell'interruttore "OFF").



Non afferrare mai le ruote o la trasmissione e non spostare assolutamente la leva dell'acceleratore/freno sul trasmettitore! Non arrestare mai il veicolo tenendo ferme le ruote!

Attenzione!

Durante il funzionamento il motore, il regolatore di velocità e l'accumulatore di trazione diventano molto caldi! Non toccare mai questi componenti immediatamente dopo la guida, pericolo di ustioni!

- Scollegare l'accumulatore di trazione dal regolatore di velocità. Allentare completamente il connettore.
- Soltanto a questo punto è possibile spegnere il trasmettitore.

10. Programmazione del regolatore di velocità

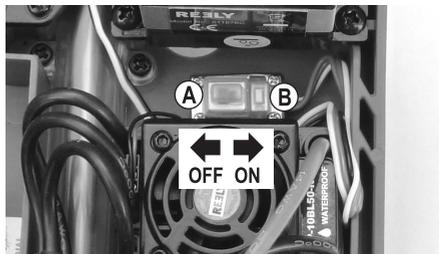
a) Programmazione della posizione di folle e di pieno regime

Se il veicolo non rimane fermo nella posizione di folle della leva dell'acceleratore/freno, è possibile correggere l'assetto per la funzione di guida sul trasmettitore.

Qualora la corsa per l'assetto non sia sufficiente (o se il trim è già quasi alla fine della corsa), è possibile riprogrammare la posizione di folle e le posizioni di pieno regime per la marcia avanti e la retromarcia.

Procedere come segue:

- Accendere il trasmettitore, lasciare la leva acceleratore/freno in posizione neutra (posizione centrale). Posizionare l'assetto per la funzione di guida in posizione centrale.
- Spegner il regolatore di velocità utilizzando l'interruttore ON/OFF (A). Tenere premuto il pulsante Setup (B) e accendere il regolatore di velocità ("ON").
- Quindi sul regolatore di velocità il LED lampeggia in rosso e il motore emette segnali acustici. Rilasciare nuovamente il pulsante di configurazione.



Se non si rilascia il pulsante di impostazione, dopo pochi secondi viene attivata la modalità di programmazione (vedere capitolo 10. b). In questo caso spegnere il regolatore di velocità e procedere di nuovo come descritto precedentemente.

→ I segnali acustici sono generati da un breve comando del motore brushless.

- Rilasciare la leva dell'acceleratore/freno sul trasmettitore in modo che torni in posizione di folle.
- Premere brevemente il pulsante Setup (B), il LED del regolatore di velocità lampeggia 1 volta brevemente in verde e viene emesso un segnale acustico. La posizione di folle è memorizzata.
- Spostare la leva acceleratore/freno del trasmettitore in posizione di tutto gas per la marcia avanti, tirarla verso l'impugnatura e tenerla ferma.



Attenzione!

Se durante la programmazione non si muove, o non abbastanza, la leva dell'acceleratore/del freno del trasmettitore, dopo il completamento della programmazione può accadere che il veicolo risponda già a piccoli movimenti alla leva dell'acceleratore/del freno del trasmettitore o che diventi incontrollabile. Provvedere quindi a una riprogrammazione.

- Premere brevemente il pulsante Setup (B), il LED del regolatore di velocità lampeggia 2 volte brevemente in verde e vengono emessi due segnali acustici. La posizione di pieno regime per la marcia avanti è memorizzata.
- Spostare la leva dell'acceleratore/del freno in posizione di pieno regime per la retromarcia, spingerla completamente lontano dall'impugnatura.
- Premere brevemente il pulsante Setup (B), il LED del regolatore di velocità lampeggia 3 volte brevemente in verde e vengono emessi tre segnali acustici. La posizione di pieno regime per la retromarcia è memorizzata.
- Rilasciare la leva dell'acceleratore/del freno in modo che torni in posizione di folle.
- Ora, attendere almeno 3 secondi per uscire automaticamente dalla modalità di impostazione e il regolatore di velocità è pronto all'uso con le nuove impostazioni.

b) Programmazione delle funzioni speciali

→ Il regolatore di velocità è stato preprogrammato in fabbrica con le impostazioni predefinite più ragionevoli.

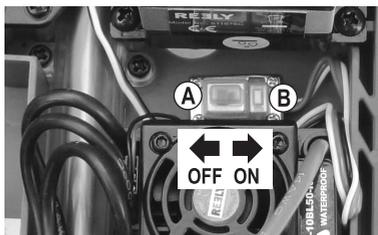
Se come accumulatore di trazione viene utilizzata un accumulatore LiPo, controllare nelle impostazioni di base del regolatore di velocità se la protezione da sottotensione è abilitata (in genere 3,0 V/cella). Se il riconoscimento della sottotensione è disattivato, si verifica invece una scarica profonda dell'accumulatore LiPo che lo distrugge.

Se si utilizza un accumulatore di trazione NiMH, è necessario disattivare il riconoscimento della sottotensione o impostare un valore inferiore a quello per l'accumulatore LiPo.

La programmazione può essere effettuata molto facilmente tramite il pulsante di impostazione.

Procedere alla programmazione come segue:

- Accendere il trasmettitore, lasciare la leva acceleratore/freno in posizione neutra (posizione centrale).
- Spegnerne il regolatore di velocità ("OFF").
- Tenere premuto il pulsante di impostazione (B) vicino all'interruttore ON/OFF (A) e poi accendere il regolatore di velocità ("ON").



Continuare a tenere premuto il pulsante di configurazione (B) senza rilasciarlo.

- Sul regolatore di velocità il LED lampeggia in rosso e il motore emette segnali acustici (continuare a tenere premuto il pulsante Setup).
- Dopo poco tempo il LED lampeggia in verde (continuare a tenere premuto il pulsante Setup).

Il numero di lampeggiamenti in verde (da 1 a 5 volte) indica quale funzione di impostazione è selezionata.

Il LED lampeggia 1 volta in verde + 1 segnale acustico: Funzione di guida in marcia avanti/retromarcia o solo in marcia avanti

Il LED lampeggia 2 volte in verde + 2 segnali acustici: Freno motore

Il LED lampeggia 3 volte in verde + 3 segnali acustici: Riconoscimento della sottotensione per LiPo

Il LED lampeggia 4 volte in verde + 4 segnali acustici: Modalità di avvio alla partenza

Il LED lampeggia 5 volte in verde + 5 segnali acustici: Forza frenante

→ I segnali acustici sono generati da un breve comando del motore brushless. A seconda del motore, questo segnale acustico è molto basso. Osservare quindi l'indicazione del LED sul regolatore di velocità.

- Se viene visualizzata la funzione di regolazione desiderata che si desidera modificare (ad es. la protezione da sottotensione, il LED lampeggia 3 volte in verde + 3 segnali acustici dal motore), rilasciare il pulsante Setup (alla pagina seguente si trova una tabella con le possibilità di impostazione).
- Ora, il LED lampeggia in rosso di nuovo. Il numero di lampeggiamenti in rosso indica quale valore di impostazione è attivo (ad esempio, la protezione da sottotensione 3,0 V/cella, il LED lampeggia 4 volte brevemente in rosso + 4 segnali acustici dal motore).
- Premendo brevemente il pulsante Setup si può cambiare l'impostazione, il numero di lampeggiamenti in rosso del LED (e di segnali acustici dal motore) cambia di conseguenza.
- Per uscire dalla modalità di impostazione e salvare la programmazione, spegnere il regolatore di velocità. Alla riaccensione, il regolatore di velocità è pronto all'uso con le nuove impostazioni.
- Se va modificata un'altra impostazione, procedere nuovamente come descritto precedentemente.

Funzione	Il LED verde lampeggia (+ segnale acustico)	Il LED rosso lampeggia... (+ segnale acustico)							
		1x breve	2x brevi	3x brevi	4x brevi	1x lungo	1x lungo, 1x brevi	1x lungo, 2x brevi	1x lungo, 3x brevi
1 Funzione di guida	1 volta brevemente	avanti/freno	avanti/ freno/ retromarcia						
2 Freno motore	2 volte brevemente	0%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	40%
3 Protezione contro gli abbassamenti di tensione	3 volte brevemente	Spento	2,6 V/cella	2,8 V/cella	3,0 V/cella	3,2 V/cella	3,4 V/cella		
4 Modalità di avvio	4 volte brevemente	Lenta	Normale	Veloce	Molto veloce				
5 Massima forza di frenata	5 volte brevemente	25%	50%	75%	100%				

→ I valori evidenziati in grigio sono le impostazioni di base apportate dal produttore al momento della realizzazione di queste istruzioni per l'uso. È possibile che il regolatore di velocità del veicolo abbia un'altra impostazione di base; osservare il numero di lampeggiamenti del LED in rosso.

Descrizione delle funzioni di regolazione:

- **Funzione n° 1, il LED lampeggia 1 volta brevemente in verde: funzione di guida**

Il regolatore di velocità può essere commutato tra le due funzioni di guida "Avanti/freno" e "Avanti/Freno/Indietro". Impostando "Avanti/Freno", la marcia indietro può essere spenta, il che è spesso richiesto nelle competizioni.

- **Funzione n° 2, il LED lampeggia 2 volte brevemente in verde: Freno motore**

Se viene rimosso il comando di accelerazione sul trasmettitore o se si sposta indietro la leva dell'acceleratore/freno sul trasmettitore in posizione di folle, il veicolo rallenta da solo. L'effetto è quindi esattamente come la funzione di frenata del motore in una macchina "reale" quando l'acceleratore viene rilasciato, senza schiacciare il pedale del freno.

Ciò corrisponde anche alla funzione di frenata che ha un motore elettrico convenzionale (un motore elettrico brushless non dispone di forti magneti che frenano il rotore).

- **Funzione n° 3, il LED lampeggia 3 volte brevemente in verde: Protezione da sottotensione**

Se si utilizza un accumulatore di trazione LiPo, è essenziale assicurarsi che la protezione da sottotensione sia attivata (si consiglia almeno 3,0 V per cella). Se si utilizza un accumulatore LiPo senza protezione da sottotensione, l'accumulatore LiPo viene danneggiato in modo permanente da una scarica profonda!

Se il regolatore di velocità misura una tensione dell'accumulatore di 6,0 V con un accumulatore LiPo a 2 celle (completamente carica circa 8,4 V) e una tensione di spegnimento di 3,0 V/cella, la potenza di uscita del motore viene ridotta. Il regolatore di velocità spegne il motore per evitare la scarica profonda dell'accumulatore LiPo.

Se si utilizza un accumulatore di trazione NiMH, è necessario disattivare la protezione da sottotensione. In alternativa, impostare la protezione da sottotensione su 2,6 V/cella.

Se la tensione dell'accumulatore NiMH dopo l'accensione del regolatore di velocità è inferiore a 9 V, il regolatore di velocità lo interpreta come accumulatore LiPo a 2 celle. L'arresto si verifica quindi a 5,2 V (2 x 2,6 V). Se la tensione di un accumulatore NiMH supera i 9 V (ad esempio, un accumulatore NiMH a 7 celle completamente carico), il regolatore di velocità lo interpreta come un accumulatore LiPo a 3 celle. L'arresto si verifica quindi a 7,8 V (3 x 2,6 V).

- **Funzione n° 4, il LED lampeggia 4 volte brevemente in verde: Modalità di avvio alla partenza**

A seconda dell'impostazione, la partenza avviene con più o meno potenza. Più alto è il valore, più corrente assorbe il motore dall'accumulatore collegato; di conseguenza questo deve essere di alta qualità.

Un valore più alto dovrebbe essere utilizzato solo in terreni sciolti, in quanto ciò può provocare un sovraccarico dell'unità (trasmissione, differenziali).

- **Funzione n° 5, il LED lampeggia 5 volte brevemente in verde: Potenza di frenata massima**

Il regolatore di velocità fornisce una forza frenante proporzionale a seconda della posizione della leva sul trasmettitore. La massima forza frenante su fondo scala è regolabile tra 25%, 50%, 75% e 100%.

Un alto valore impostato (ad esempio 100%) riduce lo spazio di frenata, ma ha un effetto negativo sulla durata dell'unità (specificamente sul pignone e sulla corona).

c) Reset del regolatore di velocità

Questa funzione consente di ripristinare alle impostazioni di fabbrica tutte le impostazioni eseguite nella configurazione del regolatore di velocità (vedere le marcature grigie nella tabella al capitolo 10. b).

Si prega procedere come segue:

- Accendere il trasmettitore. Lasciare la leva dell'acceleratore/freno in posizione di folle, non spostarla.
- Accendere il regolatore di velocità (spostare l'interruttore scorrevole in direzione del tasto di impostazione). A questo punto il veicolo dovrebbe essere pronto per l'uso, sul regolatore di velocità non si accende alcun LED.
- Tenere premuto il pulsante di impostazione più a lungo finché i LED rosso e verde non lampeggiano lentamente allo stesso tempo.
- A questo punto accendere il regolatore di velocità (posizione dell'interruttore "OFF", vedere la figura nel capitolo 10. a) o b). Di conseguenza tutte le impostazioni saranno ripristinate alle impostazioni di fabbrica, vedere la tabella nel capitolo 10. b).

Per una nuova programmazione del regolatore di velocità vedere il precedente capitolo 10. a) e b).



Importante!

Se come accumulatore di trazione viene utilizzata un accumulatore LiPo, controllare nelle impostazioni di base del regolatore di velocità se la protezione da sottotensione è abilitata (in genere 3,0 V/cella). Se il riconoscimento della sottotensione è disattivato, si verifica invece una scarica profonda dell'accumulatore LiPo che lo distrugge.

Se si utilizza un accumulatore di trazione NiMH, è necessario disattivare il rilevamento di sottotensione o impostare un valore inferiore a quello per l'accumulatore LiPo, vedere il capitolo 10. b), funzione n°3.

11. Possibilità di regolazione sul veicolo

a) Impostazione della campanatura delle ruote

La campanatura delle ruote indica l'inclinazione del piano ruota rispetto al piano verticale.



Campanatura negativa

(i bordi superiori della ruota puntano verso l'interno)



Campanatura positiva

(i bordi superiori della ruota puntano verso l'esterno)

→ L'impostazione delle ruote nelle due immagini sopra è raffigurata ingrandita per mostrare la differenza tra campanatura negativa e positiva. Per la regolazione sul modellino non deve essere ovviamente applicata un'impostazione così estrema!

- Una campanatura negativa sulle ruote anteriori aumenta le reazioni laterali delle ruote in curva, lo sterzo risponde direttamente, le reazioni dello sterzo sono ridotte. Allo stesso tempo la ruota viene premuta sul fuso a snodo in direzione dell'asse. Il gioco assiale del cuscinetto viene così bilanciato, il comportamento di guida risulta più stabile.
- Una campanatura negativa sulle ruote posteriori riduce la tendenza della parte posteriore del veicolo a sbandare in curva.
- L'impostazione di una campanatura positiva diminuisce invece le reazioni laterali degli pneumatici e pertanto non è da utilizzare.

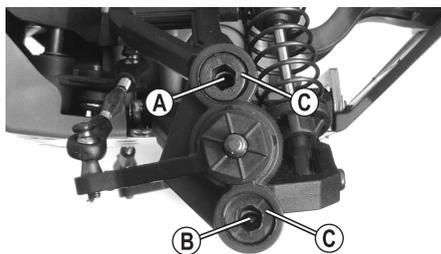
Impostazione della campanatura delle ruote sull'assale anteriore:

La cosiddetta sospensione "pivot ball" sull'assale anteriore è costituita da uno speciale perno di snodo, due viti a testa sferica (A e B) e due viti senza testa in plastica rivolte all'esterno (C).

Per regolare la campanatura della ruota, le viti a testa sferica (A) e (B) devono essere ruotate utilizzando una piccola chiave esagonale (D) da 2,5 mm che viene inserita attraverso il foro del grano (C).

Le viti in plastica (C) possono essere serrate o allentate con una chiave esagonale (E) più grande da 5 mm. Servono comunque solo per fissare il fuso a snodo sulle viti a testa sferica (A) e (B).

Girare sempre le viti senza testa (C) senza forzare, altrimenti la sospensione della ruota non può muoversi liberamente. Le viti senza testa (C) non devono nemmeno essere lasciate troppo lente, altrimenti le viti a testa sferica e conseguentemente il perno di snodo traballano.





Opzioni di regolazione:

- Per regolare la curvatura, ruotare le viti a testa sferica in metallo con una piccola chiave esagonale (D) da 2,5 mm.
- Per serrare (o allentare) le viti di plastica, ruotarle con una chiave esagonale (E) più grande da 5 mm. Come già descritto, occorre effettuare la regolazione in modo che le viti a testa sferica in metallo nel perno di snodo possano muoversi facilmente, ma senza traballare.

Impostare la campanatura negativa:

Girare la vite a testa sferica superiore (A) verso destra in senso orario e la vite a testa sferica inferiore (B) con lo stesso angolo verso sinistra in senso antiorario.

Impostare la campanatura positiva:

Girare la vite a testa sferica superiore (A) verso sinistra in senso antiorario e la vite a testa sferica inferiore (B) con lo stesso angolo verso destra in senso orario.

→ Ruotare le viti a testa sferica (A) e (B) di un solo quarto di giro con la chiave esagonale piccola (D) e verificare il nuovo comportamento di guida.

Il piccolo foro esagonale delle viti a testa sferica (A) e (B) è visibile solo guardando attentamente attraverso il grande foro esagonale delle viti senza testa in plastica (C).

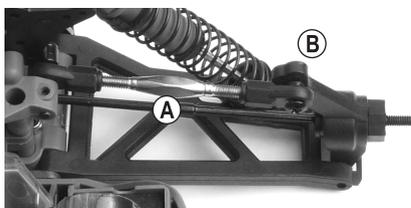
Non svitare troppo le viti a testa sferica, altrimenti l'assale motore potrebbe cadere fuori (o la filettatura delle viti a testa sferica non entrere più nei bracci trasversali).

Impostazione dell'inclinazione delle ruote sull'assale posteriore:

La regolazione dell'inclinazione delle ruote si ottiene girando la vite (A) del braccio trasversale superiore.

Poiché questa vite ha una filettatura sinistra e destra, non è necessario smontare il braccio trasversale per regolare l'inclinazione della ruota.

Inoltre, sul perno di snodo posteriore (B) si trovano molti diversi punti di fissaggio per il braccio trasversale superiore.



Se il braccio trasversale è stato fissato in un altro punto, ciò modifica l'inclinazione delle ruote quando si comprime o rilascia la ruota.

Il produttore ha già effettuato l'impostazione ottimale per il veicolo, quindi il punto di fissaggio (B) non deve essere modificato.

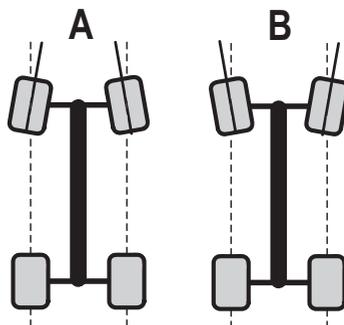
b) Impostazione della convergenza

La convergenza (convergenza = figura "A", divergenza = "B") indica l'impostazione del piano ruota per la direzione di marcia.

Durante la guida le ruote vengono spinte in avanti per mezzo della resistenza al rotolamento e pertanto non sono esattamente parallele alla direzione di marcia.

Per il bilanciamento è possibile impostare le ruote del veicolo in modo che anteriormente siano rivolte leggermente verso l'interno. Questa convergenza genera allo stesso tempo una migliore reazione laterale dello pneumatico e quindi una risposta più diretta dello sterzo.

Per ottenere una risposta più dolce dello sterzo, è possibile impostare una divergenza corrispondente, ossia con le ruote del veicolo rivolte verso l'esterno.



Un angolo di convergenza maggiore di 3° di convergenza (A) o di divergenza (B) comporta problemi nella maneggevolezza e riduce la velocità, inoltre aumenta l'usura degli pneumatici.

La figura precedente indica un'impostazione esagerata, che serve unicamente a chiarire la differenza tra convergenza e divergenza. Un'impostazione di questo tipo sul veicolo lo rende molto difficile da comandare!

Impostazione della convergenza sull'assale anteriore:

La convergenza/divergenza sull'assale anteriore può essere impostata ruotando la leva del tirante trasversale (A). Poiché questa leva ha una filettatura sinistra e destra, non è necessario smontarla per la regolazione.

Ruotare sempre in modo uniforme entrambe le leve del tirante trasversale (ruota anteriore destra e sinistra), altrimenti è necessario regolare l'assetto sul trasmettitore (o addirittura il comando dal servosterzo regolando l'asta del servo).

Nel fuso a snodo (B) sono presenti più punti di fissaggio per la leva dell'asta dello sterzo, che servono per modificare l'angolo di sterzata della ruota anteriore (angolo di Ackermann).

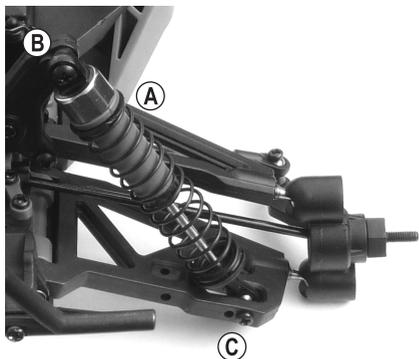


Il produttore ha già effettuato l'impostazione ottimale, quindi il punto di fissaggio (B) non deve essere modificato.

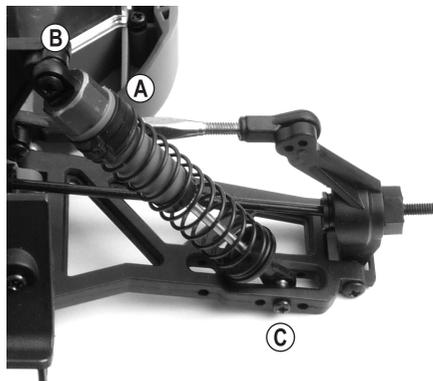
Impostazione della convergenza sull'assale posteriore:

L'impostazione della convergenza dell'asse posteriore di questo veicolo è fissa e non può essere modificata.

c) Impostazione degli ammortizzatori



Assale anteriore



Assale posteriore

All'estremità superiore dell'ammortizzatore (A) il precarico della molla può essere regolato mediante l'inserimento di clip in plastica.

Gli ammortizzatori sull'assale anteriore e posteriore del veicolo possono essere montati in posizioni diverse sulla parte superiore della torre dell'ammortizzatore (B) e sul braccio trasversale inferiore (C). Il produttore ha già scelto una posizione ottimale, pertanto eventuali modifiche devono essere eseguite soltanto da guidatori professionisti.

Impostare sempre gli ammortizzatori di un assale in modo bilanciato (sulla ruota destra e sinistra dell'assale anteriore e dell'assale posteriore), altrimenti il comportamento di guida risulta compromesso.

I guidatori professionisti possono anche utilizzare molle con un grado di durezza diverso o riempire l'ammortizzatore con un olio ammortizzatore di viscosità diversa. Sarebbe possibile anche il montaggio di ammortizzatori in alluminio, impostabili mediante rotella per zigrinare.

Come in un'automobile "vera", gli ammortizzatori del modellino sono componenti soggetti a usura (in particolare le guarnizioni di gomma negli ammortizzatori). Se l'olio fuoriesce dagli ammortizzatori (ad es. braccio trasversale troppo lubrificato, tracce di gocciolamento) è necessario sostituire le guarnizioni o gli ammortizzatori.

12. Pulizia e manutenzione

a) Generale

Prima della pulizia o della manutenzione, il regolatore di velocità va spento e l'accumulatore di trazione va scollegato completamente dal regolatore di velocità. Se prima il veicolo è stato guidato, lasciare raffreddare completamente tutti i componenti (ad es. il motore, il regolatore di velocità ecc.).

Al termine della guida pulire tutto il veicolo da polvere e sporco, utilizzare ad es. un pennello pulito a pelo lungo e un aspirapolvere. Possono essere di aiuto anche spray ad aria compressa.

Non utilizzare spray detergenti né detersivi domestici tradizionali. L'impianto elettronico potrebbe danneggiarsi, inoltre questi prodotti possono provocare alterazioni cromatiche dei componenti di plastica o della scocca.

Non lavare mai il veicolo con acqua, ad es. con un depuratore ad alta pressione. In questo modo il motore, il regolatore di velocità e il ricevitore potrebbero danneggiarsi.

Per pulire la scocca è possibile utilizzare un panno morbido, leggermente umido. Non strofinare troppo, altrimenti si graffia il veicolo.

b) Prima e dopo ogni guida

Le vibrazioni del motore e gli scossoni durante la guida possono allentare i componenti e i collegamenti bullonati.

Pertanto, prima e dopo ogni guida controllare sempre le seguenti posizioni:

- Posizionamento sicuro del dado di ancoraggio e di tutti i collegamenti bullonati del veicolo
- Fissaggio del regolatore di velocità, interruttore di accensione/spegnimento, ricevitore
- Aderenza degli pneumatici ai cerchi e il loro stato
- Fissaggio di tutti i cavi (non devono raggiungere le parti mobili del veicolo)

→ Prima e dopo ogni utilizzo controllare se il veicolo presenta eventuali danni. Se si riscontrano danni, il veicolo non deve essere utilizzato né azionato.

Qualora fosse necessario sostituire componenti del veicolo usurati (ad es. pneumatici) o difettosi (ad es. un braccio trasversale rotto), utilizzare esclusivamente pezzi di ricambio originali.

c) Sostituzione della ruota

Gli pneumatici sono fissati al cerchio, in modo da non potersi staccare dal cerchio stesso. Quando gli pneumatici sono usurati, è pertanto necessario sostituire l'intera ruota.

Dopo aver allentato il dado della ruota (A), sfilare la ruota dal perno ruota.

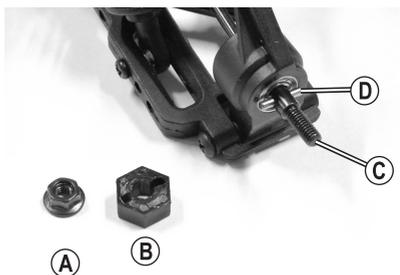
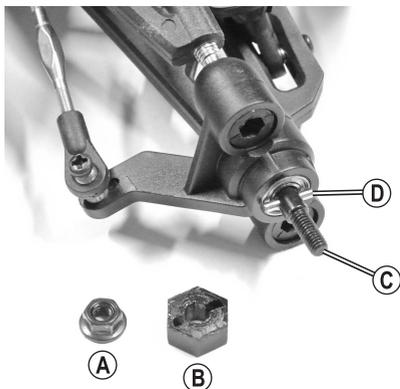
Procedere quindi all'inserimento della nuova ruota in modo che la brugola all'interno del cerchio combaci perfettamente con il dado di trascinamento della ruota.

Avvitare a fondo la ruota sull'assale con il dado della ruota (A) rimosso all'inizio. Non esercitare però troppa pressione durante il fissaggio, altrimenti la ruota gira solo a fatica e l'azionamento può essere danneggiato.

Il dado di trascinamento (B) può rimanere incastrato nel cerchione quando la ruota posteriore viene staccata, oppure può staccarsi dall'asse della ruota (C). Fare attenzione che la spina di trascinamento (D) non fuoriesca e non vada persa.

Quando si rimonta la ruota in un secondo momento è assolutamente necessario controllare che la spina di trascinamento (D) sia perfettamente inserita al centro dell'asse della ruota (C) e combaci con il dado corrispondente nel dado di trascinamento (B) della ruota.

In mancanza della spina di trascinamento (D) non è possibile trasmettere alcuna coppia alla ruota, che gira liberamente.

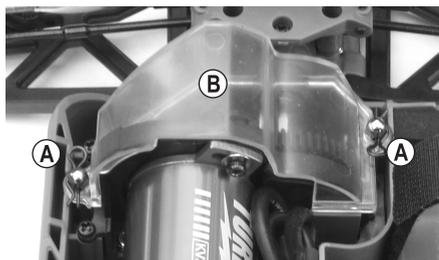


d) Impostazione del gioco degli ingranaggi

Il produttore ha già impostato il gioco degli ingranaggi. In genere, non occorre alcuna correzione.

Può comunque capitare che le viti di fissaggio del motore si allentino a causa delle vibrazioni, dopo un uso prolungato del veicolo. In tal caso è necessario riavvitare il motore; controllare anche che il gioco degli ingranaggi sia corretto.

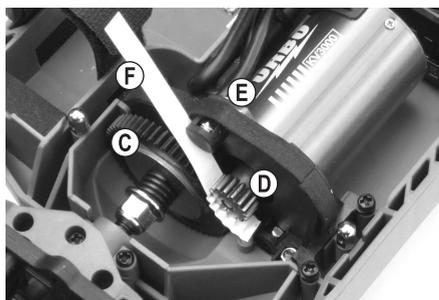
Estrarre le due clip (A), quindi sarà possibile rimuovere il coperchio antipolvere (B).



In linea di principio, la distanza tra la ruota dentata principale (C) e il pignone del motore (D) deve essere la più piccola possibile, ma senza che gli ingranaggi sforzino.

Allentare leggermente la vite di fissaggio (E) superiore del motore. Far scorrere il motore con il pignone del motore (D) con una leggera pressione in direzione della ruota dentata principale (C).

→ Tuttavia, il motore non deve oscillare; la vite di fissaggio deve essere allentata solo fino a quando il motore può essere spostato.



Il pignone e la ruota dentata principale sono ora privi di gioco. Questa non è però la soluzione ideale per una buona durata delle ruote dentate!

Inserire una striscia di carta sottile (F) tra la ruota dentata principale (C) e il pignone del motore (D), girare manualmente la ruota dentata principale in modo che la striscia di carta (carta da 80 g max.) si infili tra le due ruote dentate.

Sotto la pressione della carta il motore elettrico ruota al contrario per ottenere la misura richiesta.

Serrare ora la vite di fissaggio (E) del motore in questa posizione.

Se la corona gira al contrario per rimuovere la striscia di carta (G), la distanza tra le due ruote dentate deve essere quella richiesta.



Preferibilmente, il pignone deve trovarsi il più vicino possibile alla corona, senza che i denti si tocchino e che gli ingranaggi si muovano a fatica.

Se le ruote dentate (pignone del motore e corona) sono troppo distanti tra loro, dopo soli pochi secondi di marcia i denti della corona vengono tagliati via dal pignone del motore dopo pochi secondi di guida con conseguente perdita della garanzia!

Se il pignone del motore preme contro la corona (funzionamento senza gioco delle ruote dentate) si ottiene una perdita di potenza, oltre che un aumento del consumo di corrente (il motore richiede già molta forza per far girare la corona) e l'usura precoce della corona.

e) Impostazione della frizione

La frizione protegge il cambio dai sovraccarichi durante la marcia, ad es. su superfici particolarmente aderenti.

Un'adeguata impostazione della frizione consente di evitare che il veicolo si ribalti durante la marcia a causa della coppia elevata dell'azionamento brushless.

→ Il produttore ha già selezionato l'impostazione ottimale, quindi non deve essere apportata alcuna modifica.

L'avvio molto frequente a piena potenza su superficie aderente può tuttavia consumare, con l'andare del tempo, le guarnizioni della frizione e in alcune circostanze rendere necessaria la regolazione della frizione. Inoltre, i guidatori professionisti possono impostare la frizione in base al tipo di marcia desiderato su una determinata superficie.

Se si desidera modificare l'impostazione, procedere come segue:

Estrarre le due clip (A), quindi sarà possibile rimuovere il coperchio antipolvere (B).

È possibile impostare la frizione ruotando il dado esagonale (C).

Con una rotazione verso destra in senso orario si ottiene maggiore potenza sul cambio; con una rotazione verso sinistra in senso antiorario si riduce la trasmissione di forza (sempre visto dal retro del veicolo).

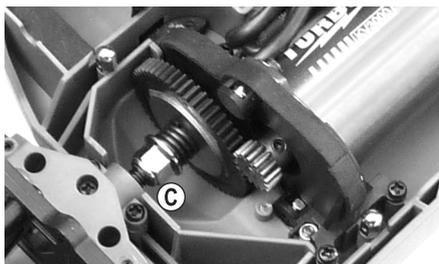
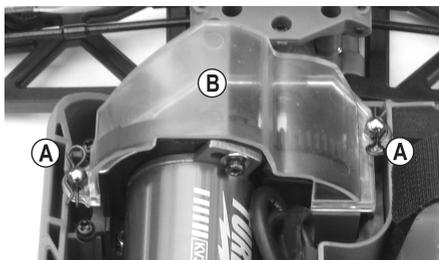


Se la frizione è impostata in modo troppo duro, la forza motrice viene trasmessa completamente e la frizione è senza funzione.

Ciò può danneggiare il differenziale, inoltre sussiste il pericolo che il veicolo si ribalti su una superficie aderente a causa della coppia elevata del motore brushless.

Se la frizione è impostata troppo "morbida", provoca una forte usura della frizione. Inoltre, l'accelerazione è molto bassa o il veicolo non si muove (slittamento della frizione).

→ Regolare la frizione poco alla volta (max. 1/4 di giro) e testare quindi il comportamento del veicolo alla partenza. Annotare in qualsiasi caso le modifiche in modo da poter facilmente tornare allo stato precedente se necessario.



13. Smaltimento

a) Generale



Prodotti elettrici ed elettronici non possono essere gettate nei rifiuti domestici!

Alla fine della sua vita utile, il prodotto deve essere smaltito in conformità alle disposizioni di legge vigenti.



Rimuovere le batterie/batterie ricaricabili inserite e smaltirle separatamente dal prodotto.

b) Batterie e accumulatori

Il consumatore finale ha l'obbligo per legge (Normativa sulle batterie) di restituire tutte le batterie e tutti gli accumulatori usati; è vietato smaltirli tra i rifiuti domestici.



Il simbolo riportato a lato contrassegna batterie e accumulatori contenenti sostanze nocive e indica il divieto di smaltimento con i rifiuti domestici. I simboli dei metalli pesanti rilevanti sono: Cd = Cadmio, Hg = Mercurio, Pb = Piombo (il simbolo è riportato sulle batterie/accumulatore, per esempio sotto il simbolo del bidone della spazzatura riportato a sinistra).

È possibile consegnare le batterie e gli accumulatori usati negli appositi centri di raccolta comunali, nelle nostre filiali o in qualsiasi punto vendita di batterie e accumulatori!

In questo modo si rispettano gli obblighi di legge contribuendo al contempo alla tutela ambientale.

14. Dichiarazione di conformità (DOC)

Con la presente Conrad Electronic SE, Klaus-Conrad-Straße 1, D-92240 Hirschau, dichiara che questo prodotto soddisfa la direttiva 2014/53/UE.



Il testo integrale della dichiarazione di conformità UE è disponibile al seguente indirizzo Internet:

www.conrad.com/downloads

Scegliere la lingua cliccando sulla bandiera corrispondente ed inserire il codice componente del prodotto nel campo di ricerca; si ha poi la possibilità di scaricare la dichiarazione di conformità UE in formato PDF.

15. Risoluzione dei problemi

Nonostante il modellino sia stato costruito tenendo conto dello stato recente della tecnica, possono comunque verificarsi malfunzionamenti o inconvenienti. Per questo motivo, vogliamo mostrare in che modo è possibile risolvere eventuali problemi. Rispettare inoltre le istruzioni per l'uso del telecomando allegate.

Il modellino non risponde o non risponde correttamente

- Nei telecomandi da 2,4 GHz il ricevitore deve essere memorizzato sul trasmettitore. Questa operazione viene descritta con l'espressione inglese "Binding" o "Pairing" (accoppiamento). Di norma, la procedura di accoppiamento è già stata eseguita dal produttore, comunque può essere effettuata personalmente dall'utente. Rispettare le istruzioni per l'uso separate allegate al telecomando.
- L'accumulatore di trazione del veicolo o le batterie/gli accumulatori nel trasmettitore sono scarichi? Sostituire gli accumulatori di trazione o le batterie/gli accumulatori del trasmettitore con altri nuovi.
- Il trasmettitore è stato acceso prima del regolatore di velocità?
- L'accumulatore di trazione è collegato correttamente sul regolatore di velocità? Controllare se il connettore è sporco o ossidato.
- Il veicolo è troppo lontano? Con l'accumulatore di trazione e le batterie/gli accumulatori del trasmettitore completamente carichi la portata dovrebbe essere pari a 50 m o più. Può comunque essere ridotta a causa degli influssi ambientali ad es. disturbi della frequenza di invio o vicinanza ad altri trasmettitori (non solo telecomandi, ma anche dispositivi WLAN-/Bluetooth® che sfruttano una frequenza di trasmissione pari a 2,4 GHz), componenti di metallo, edifici ecc.

La posizione dell'antenna del trasmettitore e del ricevitore influisce molto sul raggio d'azione. La soluzione ottimale è quando l'antenna del trasmettitore e del ricevitore sono entrambe in posizione verticale (quindi entrambe le antenne sono parallele tra loro). Se l'antenna del trasmettitore è puntata invece verso il veicolo, si ottiene un raggio d'azione molto breve!

- Controllare la corretta posizione della spina del regolatore di velocità e del servosterzo nel ricevitore. Se i connettori sono inseriti con orientamento a 180°, il regolatore di velocità e il servosterzo non funzionano.

Se invece il connettore del regolatore di velocità e del servosterzo sono stati invertiti fra loro, la leva dell'acceleratore/freno invia il comando della funzione di guida al servosterzo e alla rotella!

Il veicolo non si spegne quando viene rilasciata la leva dell'acceleratore/freno

- Correggere sul trasmettitore l'assetto per la funzione di guida (impostare la posizione di folle).
- Se la corsa dell'assetto non è sufficiente, eseguire una riprogrammazione della posizione di folle e di pieno regime, vedere capitolo 10. a).

Il veicolo rallenta o il servosterzo ha una risposta minima o assente; il raggio d'azione tra trasmettitore e veicolo è troppo breve

- L'accumulatore di trazione è troppo debole o scarico.

Il ricevitore e quindi anche il servosterzo vengono alimentati tramite il BEC del regolatore di velocità. Per questo motivo un accumulatore di trazione debole o scarico comporta che il ricevitore non funzioni più correttamente. Sostituire l'accumulatore di trazione con uno nuovo completamente carico (prima fare una pausa di 5-10 minuti, affinché il motore e il regolatore di velocità si raffreddino in modo sufficiente).

- Controllare le batterie/gli accumulatori nel trasmettitore.

Durante la guida il veicolo rallenta o si ferma

- L'accumulatore di trazione è poco carico o scarico e il rilevamento della sottotensione del regolatore di velocità ha spento il motore.
- Il regolatore di velocità è troppo caldo e ha spento il motore. Attendere alcuni minuti che il regolatore di velocità si sia raffreddato. Controllare la funzionalità delle ventole sul regolatore di velocità.
- La distanza dal trasmettitore è troppo grande, il regolatore di velocità non ha riconosciuto alcun segnale di comando valido mediante il ricevitore (o la funzione a prova di guasto del ricevitore è attivata, vedere il manuale di istruzioni del trasmettitore).

L'andamento lineare non è corretto

- Impostare l'andamento lineare sul trasmettitore con la relativa funzione di assetto per lo sterzo.
- Verificare la tiranteria dello sterzo, il braccio dello sterzo e i relativi avvitamenti.
- Il veicolo ha avuto un incidente? Controllare se nel veicolo sono presenti parti difettose o rotte e sostituirle.

Lo sterzo gira al contrario rispetto al movimento della rotella sul trasmettitore

- Attivare sul trasmettitore l'impostazione invertita per la funzione dello sterzo.

La funzione di guida gira al contrario rispetto al movimento della leva dell'acceleratore/del freno sul trasmettitore

- Normalmente il veicolo deve procedere in avanti, tirando la leva dell'acceleratore/freno sul trasmettitore verso l'impugnatura. Se ciò non avviene, attivare sul trasmettitore l'impostazione invertita per la funzione di guida.
- Se il motore è stato scollegato dal regolatore di velocità (ad es. durante la riparazione del veicolo), scambiare due dei tre cavi del motore l'uno con l'altro.

Lo sterzo non funziona o non funziona correttamente, la sterzata del veicolo è troppo bassa

- Se il trasmettitore offre una regolazione dual rate, controllarla (rispettare le istruzioni per l'uso del trasmettitore). Con una regolazione dual rate troppo bassa, il servosterzo non risponde più.
- Controllare la meccanica dello sterzo alla ricerca di parti allentate; controllare se il braccio dello sterzo è fissato correttamente al servomeccanismo.

16. Dati tecnici

a) Veicolo

Scala.....	1:10
Accumulatori di trazione compatibili	Accumulatori LiPo a 2 celle (tensione nominale 7,4 V) Accumulatore di trazione NiMH a 6-7 celle (tensione nominale 7,2 V o 8,4 V)
Trazione.....	Motore elettrico Brushless tipo 3652 (3000 KV) Trazione integrale tramite albero cardanico Differenziale sull'assale anteriore e posteriore
Telaio	Sospensione a ruote indipendenti, braccio trasversale doppio Ammortizzatori a olio con molla a spirale, regolabile Convergenza delle ruote anteriori regolabile Inclinazione delle ruote anteriori e posteriori regolabile
Regolatore di velocità	A corrente continua 50 A Corrente a breve termine (1 s) 300 A Uscita BEC 6 V/DC, 3 A Protezione integrata da surriscaldamento
Dimensioni (L x P x A)	420 x 295 x 165 mm
Dimensioni pneumatici (L x Ø).....	49 x 105 mm
Passo.....	275 mm
Altezza libera da terra.....	58 mm
Peso	2000 g (senza accumulatore di trazione)

→ Lievi deviazioni nelle dimensioni e nel peso sono dovute alla tecnologia di produzione.

b) Telecomando

→ Osservare le istruzioni per l'uso separate del telecomando allegate

c) Caricabatterie LiPo

→ Rispettare le istruzioni per l'uso separate allegate del caricabatterie LiPo.

d) Accumulatore

Tipo.....	LiPo, 2 celle (tensione nominale 7,4 V); con connettore a T
Capacità	3500 mAh
Velocità di scarica.....	30C

ⓘ Questa è una pubblicazione da Conrad Electronic SE, Klaus-Conrad-Str. 1, D-92240 Hirschau (www.conrad.com).

Tutti i diritti, compresa la traduzione sono riservati. È vietata la riproduzione di qualsivoglia genere, quali fotocopie, microfilm o memorizzazione in attrezzature per l'elaborazione elettronica dei dati, senza il permesso scritto dell'editore. È altresì vietata la riproduzione sommaria. La pubblicazione corrisponde allo stato tecnico al momento della stampa.

Copyright 2019 by Conrad Electronic SE.