

REELY

① Istruzioni

Buggy Elettrica “Stagger” 1:10 4WD Kit

N°.: 2347928

	Pagina
1. Introduzione	3
2. Spiegazione dei simboli	3
3. Utilizzo conforme	4
4. Contenuto della confezione	4
5. Accessori necessari	5
6. Istruzioni di sicurezza	6
a) Informazioni generali	6
b) Montaggio	7
c) Funzionamento	7
7. Avvertenze sulle batterie/accumulatori	9
8. Assemblaggio del modellino	10
9. Messa in funzione del modellino	21
a) Apertura/smontaggio della scocca	21
b) Inserimento degli accumulatori di trazione nel veicolo	22
c) Impostazione del telecomando e del regolatore di velocità	22
d) Impostazione della campanatura delle ruote	23
e) Impostazione della convergenza	25
f) Impostazione degli ammortizzatori	26
10. Prima guida	27
11. Pulizia e manutenzione	28
a) Informazioni generali	28
b) Prima o dopo ogni guida	28
c) Sostituzione della ruota	29
d) Impostazione del gioco degli ingranaggi	30
e) Impostazione della frizione	31
12. Smaltimento	32
a) Prodotto	32
b) Batterie/accumulatori	32
13. Risoluzione dei problemi	33
14. Dati tecnici	35

1. Introduzione

Gentile Cliente,

grazie per aver acquistato questo prodotto.

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: assistentatecnica@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

La buggy "Stagger" è un modellino di veicolo elettrico, che può essere controllato senza fili con un sistema di radio-comando a distanza appropriato (non incluso nella fornitura). Per il funzionamento, sono necessari vari accessori non inclusi nella fornitura e acquistabili separatamente (si veda il capitolo 5).

Il modellino d'auto è progettato esclusivamente per uso privato nell'ambito del modellismo, con i tempi di funzionamento indicati.

Il modellino è destinato all'uso in ambienti esterni, tuttavia può essere utilizzato anche in ambienti interni ampi adatti.

Il prodotto non è adatto a bambini di età inferiore a 14 anni.



Rispettare tutte le indicazioni di sicurezza riportate nel presente manuale d'uso. Queste contengono informazioni importanti sull'utilizzo del prodotto.

L'utente è l'unico responsabile del funzionamento in piena sicurezza del modellino!

4. Contenuto della confezione

- Kit del veicolo
- Istruzioni di montaggio
- Istruzioni per l'uso

Istruzioni per l'uso aggiornate

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 buggy "Stagger" viene fornita come kit e deve essere montata prima del primo utilizzo. A tale scopo il kit è provvisto di istruzioni di montaggio separate con molte raffigurazioni delle fasi di montaggio. Con queste istruzioni vengono forniti importanti suggerimenti e raccomandazioni per il corretto assemblaggio del modello.



Importante!

I singoli componenti per la fase di assemblaggio sono imballati separatamente. Non aprire i sacchetti fino a quando non si ha bisogno delle parti per l'assemblaggio.

L'assemblaggio può essere eseguito con utensili standard, quali cacciaviti, pinze a becco lungo o chiavi esagonali. Assicurarsi di utilizzare sempre cacciaviti adeguati, in modo da non danneggiare la testa delle viti durante il montaggio.



Suggerimenti pratici:

Per l'assemblaggio del veicolo, la migliore soluzione è quella di utilizzare un supporto per modellini di auto (in particolare per le fasi successive di assemblaggio). Oltre a facilitare l'assemblaggio, il supporto può essere utilizzato in seguito per testare il meccanismo di trazione o per eseguire la manutenzione.

Per il funzionamento, sono necessari vari accessori non inclusi nella fornitura e acquistabili separatamente:

- Sistema di radiocomando con trasmettitore e ricevitore (almeno 2 canali)
- Servo sterzo (consigliato: min. 4 kg)
- Motore elettrico (consigliato: Motore elettrico brushed, tipo 550, 13 giri oppure motore elettrico brushless, tipo 3652, 3000 KV)
- Regolatore di velocità (consigliato: 40 A CC, a seconda del motore utilizzato)
- Accumulatore di trazione (consigliato: tipo Racingpack, LiPo o NiMH, a seconda del regolatore di velocità/motore utilizzato)
- Batterie o accumulatori per il sistema di radiocomando
- Caricabatterie adatto per gli accumulatori del trasmettitore o per gli accumulatori di trazione

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

- Pneumatici di ricambio (per sostituire rapidamente gli pneumatici consumati/danneggiati)
- Spray ad aria compressa per la pulizia
- Lacca frenafletti
- Borsa per il trasporto

6. Istruzioni 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.

Sono esclusi dalla garanzia e dall'assicurazione anche la normale usura durante il funzionamento (ad es. pneumatici o ingranaggi usurati) e i danni accidentali (ad es. rottura di parti del telaio o dei fuselli).

Gentile Cliente,

queste istruzioni di sicurezza non servono solo per proteggere il prodotto, ma anche per la propria sicurezza e quella degli altri. Leggere con attenzione questo capitolo, prima di utilizzare il prodotto!

a) Informazioni generali

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.

- Secondo le norme sulla sicurezza, l'alterazione e/o la modifica del prodotto non sono consentiti. Utilizzare esclusivamente parti di ricambio originali per le riparazioni.
- 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 bagnarsi, in quanto ciò può portare alla corrosione o all'arrugginimento delle parti metalliche. Se si installa un servo sterzo protetto dall'umidità o un regolatore di velocità analogo, occorre tenere conto che anche il motore elettrico o l'accumulatore di trazione e i connettori devono essere protetti. L'esposizione all'umidità dell'accumulatore di trazione comporta il rischio di incendio o esplosione!
- Non lasciare incustodito il materiale di imballaggio in quanto potrebbe costituire un giocattolo pericoloso per i bambini.
- In caso di domande che non possono essere 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 un veicolo simile prima, guidare con estrema prudenza e prendere confidenza con le reazioni del veicolo ai comandi impartiti tramite il radiocomando. La fase di apprendimento richiede pazienza!
- 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, i pneumatici si usurano con l'uso o si può verificare un "danno da incidente" per un errore di guida.

Utilizzare esclusivamente parti di ricambio originali per gli interventi di manutenzione o riparazione!



b) Montaggio

- Durante l'assemblaggio del veicolo, sussiste il pericolo di lesioni dovute a spigoli vivi, parti taglienti e uso improprio degli utensili.
- Un assemblaggio errato può causare danni ai componenti e può influire negativamente sulle prestazioni del veicolo. Pertanto, prestare molta attenzione durante la fase di montaggio.
- Assemblare il veicolo su una superficie sufficientemente grande, orizzontale e stabile, proteggere la superficie da possibili graffi, ad es. un tavolo da lavoro, con una base di lavoro dello spessore adatto.
- Non usare eccessiva forza durante il montaggio dei componenti e non serrare eccessivamente le viti! Assicurarsi, al contempo, che viti, dadi, ecc. siano fissati correttamente.
- Eseguire il montaggio con utensili adatti e appropriati.
- Procedere con calma!
- Se non è stato mai montato un veicolo di questo tipo prima d'ora, eventualmente chiedere aiuto a un collega esperto nella costruzione di modellini. Soprattutto nel caso di un primo "approccio al modellismo", alcuni consigli e l'aiuto di un professionista possono contribuire ad evitare molti problemi.

c) Funzionamento

- Si consiglia l'uso di un moderno sistema di radiocomando a 2,4 GHz. Tuttavia, se si utilizza il modellino con un vecchio sistema di radiocomando a 27 o 40 MHz, assicurarsi che non vi siano altri modellini in funzione sulla stessa frequenza all'interno del raggio d'azione del sistema di radiocomando prima della messa in funzione. In questo caso, infatti, si verifica una perdita di controllo dei modellini radiocomandati! Usare sempre frequenze diverse per ogni modellino.
- Ad ogni avvio, le impostazioni della funzione di trimming avanti / indietro e dello sterzo devono essere controllate e, se necessario, adattate.

A questo scopo, nel momento dell'avvio (accensione del telecomando e del veicolo) non appoggiare le ruote del veicolo al suolo. Posizionare il veicolo su un supporto adeguato, in modo che le ruote possano girare liberamente (non toccare la trasmissione!).

Quindi regolare il trimming in modo tale che quando la leva per la marcia avanti / retromarcia viene completamente rilasciata (posizione di folle), il motore si arresti e lo sterzo sia diritto (la stabilità direzionale può essere regolata anche in seguito durante la guida).

- Al momento della messa in servizio, accendere dapprima il telecomando (trasmettitore). Solo in seguito è possibile collegare l'accumulatore del veicolo al regolatore di velocità / ricevitore e accendere il modellino. In caso contrario, potrebbero verificarsi reazioni impreviste del regolatore di velocità / ricevitore e del modellino elettrico!
- 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'influsso di alcol o di farmaci possono provocare reazioni impreviste come quando si guida un vero veicolo.
- È vietato guidare questo modellino d'auto su strade e percorsi pubblici. Operare solo in luoghi privati o appositamente designati.
- Prima di guidare su una pista da corsa/rally per modellini, chiedere l'autorizzazione al proprietario.
- Non dirigere il veicolo contro persone o animali!



- Non guidare in caso di pioggia, su erba bagnata, acqua, fango o neve. Il modellino non è resistente all'acqua o a tenuta stagna, l'umidità/il bagnato può portare alla corrosione o alla formazione di ruggine sulle parti metalliche. Se si installa un servo sterzo protetto dall'umidità o un regolatore di velocità analogo, occorre tenere conto che anche il motore elettrico o l'accumulatore di trazione e i connettori devono essere protetti. L'esposizione all'umidità dell'accumulatore di trazione comporta il rischio di incendio o esplosione!
- Evitare inoltre la guida in caso di temperature esterne molto basse. Nella stagione fredda, la plastica della carrozzeria e le parti del telaio possono perdere elasticità; quindi, anche incidenti di lieve entità causano danni al modello.
- Non guidare in caso di temporali, sotto linee ad alta tensione o in prossimità di antenne radio.
- Evitare qualsiasi pericolo durante l'utilizzo del prodotto! La vostra sicurezza e quella dell'ambiente dipendono da un utilizzo responsabile del modellino.
- Lasciare sempre il telecomando (trasmettitore) acceso mentre il modellino è in funzione. Quando si decide d'interrompere il funzionamento del veicolo, spegnere sempre per primo il veicolo ed estrarre gli accumulatori dal regolatore di velocità / ricevitore; a questo punto è possibile spegnere il telecomando.
- Prima di operare sul modellino fermo, verificare se reagisce come previsto ai comandi del telecomando.
- Se le batterie (o gli accumulatori) sono scarichi, la portata del telecomando si riduce. Se gli accumulatori del veicolo sono scarichi, il veicolo diventa più lento e non reagisce più correttamente ai comandi.

In questo caso, smettere immediatamente di utilizzarlo. Quindi inserire nuove batterie / accumulatori nel telecomando o ricaricare le batterie presenti nel veicolo e nel telecomando.
- Il motore e la trasmissione, così come il regolatore di velocità e gli accumulatori del veicolo, si surriscaldano durante il funzionamento. Prima di sostituire gli accumulatori o di eseguire un processo di ricarica, attendere almeno 5 - 10 minuti, per lasciare raffreddare i componenti.
- Non toccare il motore, il regolatore di velocità e l'accumulatore fino a quando non si sono completamente raffreddati. Pericolo di ustioni!

7. Avvertenze sulle batterie/accumulatori



Sebbene le batterie e gli accumulatori siano diventati di uso comune nella vita quotidiana, essi comportano numerosi rischi e problemi.

Prima di operare sul modellino fermo, verificare se reagisce come previsto ai comandi del telecomando. Osservare anche tutte le istruzioni di sicurezza aggiuntive e le informazioni fornite dal produttore/distributore dell'accumulatore di trazione o del caricabatterie che si sta utilizzando.

- Le batterie/gli accumulatori non devono essere maneggiati dai bambini.
- Non lasciare le batterie/gli accumulatori incustoditi, poiché vi è pericolo che vengano ingeriti da bambini e animali domestici. In tal caso consultare immediatamente un medico!
- Le batterie/gli accumulatori non devono essere cortocircuitati, decomposti o gettati nel fuoco. Sussiste il pericolo di esplosione!
- Le batterie/gli accumulatori che presentano perdite o danni possono causare ustioni a contatto con la pelle, quindi usare guanti protettivi adatti.
- Le batterie tradizionali non possono essere ricaricate. Rischio di incendio e di esplosione! Ricaricare esclusivamente gli accumulatori predisposti (1,2 V), utilizzando caricabatterie idonei. Le batterie (1,5 V) devono essere utilizzate soltanto una volta e devono essere smaltite a norma di legge quando scariche.
- Quando si inseriscono le batterie prestare attenzione alla corretta polarità (osservare più/+ e meno/-). La polarità errata non danneggia solo il trasmettitore e le batterie. Sussiste anche un pericolo di incendio e di esplosione.
- In caso di inutilizzo prolungato, ad esempio durante l'immagazzinamento, rimuovere le batterie dal radiocomando per evitare i danni causati da eventuali fuoriuscite di acidi. Scollegare l'accumulatore di trazione dal regolatore di velocità.
- Caricare gli accumulatori circa ogni 3 mesi, poiché altrimenti lo scaricamento automatico potrebbe causare una cosiddetta scarica profonda che rende gli accumulatori inutilizzabili.
- Sostituire sempre l'intero set di batterie o accumulatori. Non utilizzare insieme batterie/accumulatori carichi e parzialmente carichi. Utilizzare sempre batterie/accumulatori dello stesso tipo e marca.
- Non utilizzare mai insieme le batterie con gli accumulatori! Per il trasmettitore utilizzare batterie o accumulatori.
- Non caricare mai l'accumulatore di guida immediatamente dopo l'uso. Lasciare sempre raffreddare l'accumulatore di guida fino a quando non torna a temperatura ambiente.
- Ricaricare solo accumulatori di guida integri e non danneggiati. In nessun caso ricaricare accumulatori il cui isolamento esterno sia danneggiato o nel caso in cui appaiano deformati o presentino rigonfiamenti. In tal caso, sussiste un elevato pericolo d'incendio e d'esplosione!
- Non danneggiare mai l'involucro esterno dell'accumulatore ed evitare di perforarlo con oggetti appuntiti. Rischio di incendio e di esplosione!
- Non ricaricare mai la l'accumulatore di trazione lasciandolo incustodito.
- Scollegare l'accumulatore di trazione dal cavo di ricarica o dal caricabatterie quando è completamente carico.

8. Assemblaggio del modellino

Per l'assemblaggio sono necessari i seguenti utensili:

- Cacciavite a croce, chiave esagonale e chiave a bussola di varie dimensioni
- Pinza a becco lungo
- Tronchese a tagliente laterale
- Grasso per ingranaggi adatto
- Lacca frenafletti (resistenza media)

→ **Suggerimenti pratici:**

Per il montaggio si consiglia di utilizzare un piano di appoggio adeguato. Ad esempio, potrebbe essere utilizzato un tappetino universale per auto con una griglia in cui le piccole parti come viti o dadi possono essere disposte in modo ottimale (e anche per impedire ad esse di rotolare via).

Il modellino viene consegnato suddiviso per componenti, che sono etichettati con lettere/numeri.

In alcuni casi, un sacchetto più grande (ad esempio il sacchetto A) contiene anche altri sacchetti, a loro volta etichettati, ad esempio A-1 o A-1-1.



Importante!

Oltre al presente manuale, occorre avere a disposizione anche le istruzioni di montaggio separate. Mediante immagini viene illustrato in modo chiaro l'assemblaggio del modellino d'auto. Nel prosieguo del presente manuale, sono presenti ulteriori informazioni e consigli pratici per le varie fasi di assemblaggio.

Nelle istruzioni di montaggio è possibile trovare uno schema delle viti/dei dadi necessari, ecc. con le rispettive dimensioni. Il numero tra parentesi indica la quantità delle rispettive parti. Nell'angolo in alto a destra delle immagini dello schema è presente l'indicazione del sacchetto del componente necessario per la procedura di montaggio corrispondente. Per evitare confusione, aprire sempre solo la busta delle parti necessarie per la fase di assemblaggio in corso.

Successivamente controllare il contenuto sulla base dello schema e collegare i componenti e le viti ai rispettivi punti di montaggio.

Solo dopo aver assemblato tutte le parti di una fase di assemblaggio, passare alla fase successiva e aprire la busta corrispondente.

Dopo questa procedura, sarà possibile creare il più rapidamente possibile un modellino assemblato senza errori.

→ **Suggerimenti pratici:**

Se il montaggio esatto di un componente non è chiaramente visibile dal disegno corrente, è sufficiente guardare i seguenti schemi. Il veicolo viene spesso mostrato da diverse prospettive, rendendo facilmente visibile il montaggio dei singoli componenti.

Se necessario, le istruzioni di montaggio possono anche essere scaricate come file PDF dal nostro negozio online sul prodotto o nel centro download. Le pagine possono quindi essere comodamente ingrandite sul monitor, rendendo i dettagli più facili da vedere.

Inizio del montaggio:

Istruzioni di montaggio figura 1 (A-1):

Collegare le due parti in plastica del paraurti posteriore con le due viti M3 x 16.

Istruzioni di montaggio figura 2 (A-2):

Montare il paraurti posteriore sulla piastra di base in alluminio mediante due viti a testa svasata M3 x 10.

Istruzioni di montaggio figura 3 (A-3):

Fissare un anello elastico su ciascuno dei due assi metallici sottili, l'utilizzo di un paio di pinze a becco lungo potrebbe essere d'aiuto in tal caso. In seguito, assemblare il braccio trasversale inferiore, facendo attenzione all'orientamento dei componenti (il braccio trasversale sinistro e quello destro sono identici in termini di struttura). Infine, fissare i due anelli elastici rimanenti all'estremità dei due assi metallici.

Istruzioni di montaggio figura 4 (A-4):

Posizionare il braccio trasversale inferiore sulla piastra di base in alluminio (si inserisce solamente in un'unica direzione, 2 alette sul fondo della sezione centrale del braccio trasversale si inseriscono con precisione nella piastra di base in alluminio). Fissare il braccio trasversale inferiore alla piastra di base in alluminio con quattro viti a testa svasata M3 x 15. Infine, bloccare le viti con i quattro controdadi M3.

Istruzioni di montaggio figura 5 (B-1):

Fissare le due parti in plastica assieme con la singola vite M3 x 8. In figura 5 è possibile vedere anche i componenti della frizione a slittamento già preassemblata.

Istruzioni di montaggio figura 6 (B-2):

Regolare la distanza tra il dado e il disco di pressione sulla frizione a slittamento a 7 - 7,5 mm, se non è già stata regolata. Poi assemblare le parti come mostrato in figura. Nel fare ciò, prestare attenzione alle diverse dimensioni dei cuscinetti a sfera (il singolo cuscinetto a sfera più piccolo appartiene alla piastra di ritenzione, i due più grandi all'asse motore della frizione a slittamento).



La regolazione della frizione a slittamento è descritta nel capitolo 11. e).



Importante!

Quando si monta e si stringe la punteria dell'albero cardanico, è essenziale assicurarsi che la vite senza testa M4 x 4 venga avvitata in modo che si trovi sul lato piatto dell'asse motore.

Inoltre, al momento del montaggio, assicurarsi che l'ingranaggio possa essere girato facilmente, ma che non presenti troppo gioco (l'ingranaggio non deve essere nemmeno troppo rigido!).

L'ingranaggio conico è fissato con un anello elastico M2.5 sull'asse della frizione a slittamento. Anche in questo caso, utilizzare un paio di pinze a becco lungo.

Inserire i due dadi M3 nelle aperture della piastra di montaggio del motore, quello inferiore va fissato con la singola vite M3 x 15 (quello superiore servirà in seguito per il montaggio del motore).

Istruzioni di montaggio figura 7 (B-3):

La figura 7 mostra i componenti del differenziale preassemblato. Nel differenziale è già presente del grasso specifico. In caso di smontaggio del differenziale, ad esempio per interventi di manutenzione, pulirlo e aggiungere altro grasso per differenziali (evitare di usarlo con troppa parsimonia, ma anche di riempire il differenziale fino all'orlo!)

Istruzioni di montaggio figura 8 (B-4):

Per prima cosa inserire uno dei due anelli metallici sottili su ciascuna punteria del differenziale e poi i due cuscinetti a sfera. Successivamente, inserirlo nella scatola del differenziale, assieme alla frizione a slittamento preassemblata. Prestare attenzione alla posizione dei due cuscinetti a sfera sull'asse della frizione a slittamento nella scatola del differenziale.

→ Tramite gli anelli metallici è possibile regolare il gioco tra i due ingranaggi. Gli ingranaggi non devono essere troppo rigidi e tanto meno presentare troppo gioco. È possibile regolare la posizione del differenziale tramite gli anelli metallici che vanno inseriti tra il differenziale e i cuscinetti a sfera.

Di solito il singolo anello metallico leggermente più spesso non occorre, tuttavia a causa delle tolleranze nella produzione della parte in plastica potrebbe essere necessario combinare gli anelli metallici in modi diversi per ottenere una posizione ottimale degli ingranaggi.

Applicare sugli ingranaggi del grasso adatto (evitare di usarlo con troppa parsimonia, ma anche di riempire la scatola ingranaggi fino all'orlo!)

Infine, collocare la parte in plastica montata in figura 5 sulla scatola del differenziale e fissarla mediante le quattro viti M3 x 18.

Istruzioni di montaggio figura 9 (C-1):

Inserire la piastra di montaggio del motore con il differenziale dell'assale posteriore montato su di essa sulla sede del telaio.

→ Nostro suggerimento:

Se necessario, allentare di nuovo la vite senza testa M4 x 4 (si veda figura 6), che tiene ferma la punteria dell'albero cardanico, in modo che la scatola del differenziale possa essere inserita correttamente nell'apertura della sede del telaio. Dopo aver fissato la piastra di montaggio del motore e la scatola del differenziale nella sede del telaio, fissare nuovamente la punteria dell'albero cardanico con la vite senza testa.

Fissare la scatola del differenziale mediante le due viti M3 x 15 nella sede del telaio, poi fissare la piastra di montaggio del motore mediante le due viti M3 x 10.

Infine, avvitare la piastra di montaggio del motore alla sede del telaio mediante le due viti svasate M3 x 10 e i due controdadi M3 (in basso a sinistra della figura 9 è possibile vedere un'immagine dettagliata del lato inferiore della sede del telaio e la posizione delle due viti svasate).

→ I controdadi possono essere inseriti facilmente nella posizione desiderata utilizzando una pinza a becco lungo.

A questo punto, verificare che l'ingranaggio principale (e il differenziale posteriore ad esso collegato) possa essere girato facilmente. Quest'ultimo non deve essere rigido in nessuna circostanza!

Istruzioni di montaggio figura 10 (C-2):

Fissare la piastra di base in alluminio della figura 4 con quattro viti a testa svasata M3 x 10 sulla sede del telaio. In figura 10 è possibile osservare la prospettiva sia dall'alto che dal basso.

Utilizzare le sei viti svasate M3 x 10 rimanenti per avvitare la scatola del differenziale alla piastra di base in alluminio.

Infine, la piastra di montaggio del motore deve essere serrata dal basso con la singola vite a testa rotonda M3 x 10 (quest'ultima è chiaramente indicata in ogni caso in figura 10).

→ La copertura trasparente e le viti rimanenti nel sacchetto C-3 non sono necessarie fino alla figura 18.

Istruzioni di montaggio figura 11 (D-1):

Nella figura è possibile osservare i componenti del braccio trasversale superiore già preassemblato.



Importante!

I due manicotti in ottone "A" e "B" differiscono in larghezza. Inoltre, il manicotto in ottone "A" presenta un bordo piatto, quest'ultimo deve essere rivolto in direzione del fuso a snodo/dei pneumatici quando si montano i bracci trasversali superiori (Figura 12).

Istruzioni di montaggio figura 12 (D-2):

Avvitare le due viti 3 x 22 nelle aperture inferiori del ponte dell'ammortizzatore (assicurarsi del corretto orientamento, il lato piatto del ponte dell'ammortizzatore è rivolto verso la piastra di montaggio del motore).

Posizionare i due bracci trasversali superiori (si veda figura 11) sulla vite 3 x 22. Assicurarsi che il braccio trasversale venga montato con il lato corretto (manicotto in ottone "B") (si veda figura 11).

Ora inserire il ponte dell'ammortizzatore nella scatola del differenziale dalla parte posteriore e stringerlo mediante le due viti M3 x 10.

→ **Nostro suggerimento:**

Per facilitare l'accesso alle due viti M3 x 10, è possibile smontare temporaneamente il paraurti posteriore montato in figura 2 (svitare le due viti svasate).

Ora inserire il ponte dell'ammortizzatore nella scatola del differenziale dalla parte posteriore e stringerlo mediante le due viti M3 x 10.

Fissare la staffa di rinforzo tra la scatola del differenziale e il paraurti posteriore mediante le due viti M3 x 12 e M3 x 16 (si veda figura 12).

Istruzioni di montaggio figura 13 (E-1):

Inserire i cuscinetti a sfera appropriati in ciascuno dei due fusi a snodo. Successivamente spingere gli assi delle ruote dall'interno.

Nell'asse della ruota è presente un foro nel quale si inserisce il perno di trascinamento. Infine, montare il dado di trascinamento della ruota nel verso giusto (è presente una fessura su un lato del dado di trascinamento della ruota, quest'ultima deve trovarsi esattamente sul perno di trascinamento). Evitare l'uso della forza.



Importante!

I due fusi a snodo non sono identici, infatti uno è per l'asse sinistro (L), l'altro per l'asse destro (R). Se si osservano i fusi a snodo dall'alto, è possibile notare la differenza.

Istruzioni di montaggio figura 14 (E-2):

Fissare i due fusi a snodo al braccio trasversale inferiore con una vite 3 x 26 ciascuno.



Importante!

I due fusi a snodo non sono identici, infatti uno è per l'asse sinistro (L), l'altro per l'asse destro (R). Osservare la figura 13.

Inserire l'asse motore tra il differenziale e l'asse della ruota. Successivamente, avvitare il braccio trasversale superiore al fuso a snodo con una vite M3 x 12. Nella figura è possibile osservare quale delle 3 aperture nel fuso a snodo dello sterzo deve essere utilizzata.

Ruotare l'ingranaggio principale per fare una prova e controllare se gli assi delle ruote girano con facilità. La trasmissione non deve essere rigida in nessuna circostanza! Se si tiene fermo un asse della ruota e si gira l'ingranaggio principale, l'altro asse della ruota deve girare, in tal caso il differenziale funziona correttamente.

Istruzioni di montaggio figura 15 +16 (F):

I quattro ammortizzatori identici sono già preassemblati e riempiti d'olio. Nelle figure è possibile osservare i singoli componenti di un ammortizzatore.

→ Nostro suggerimento:

Gli ammortizzatori sono una parte soggetta a usura, proprio come in un'auto "reale". Nel caso in cui fuoriesca molto olio dall'estremità inferiore dell'ammortizzatore, significa che le guarnizioni sono difettose e devono essere sostituite. Dal momento che in tal caso anche altre parti dell'ammortizzatore sono usurate, si consiglia di sostituire l'intero ammortizzatore.

Per garantire che il comportamento di guida non venga compromesso, entrambi gli ammortizzatori di un asse devono sempre essere sostituiti allo stesso tempo (come in una vera auto).

Il sacchetto F contiene anche varie clip per gli ammortizzatori. Quest'ultime serviranno in seguito per regolare il pre-carico delle molle. Inserendo delle clip tra la molla e l'estremità superiore dell'ammortizzatore, la sospensione diventa più "rigida" il che è particolarmente indicato per superfici stradali più lisce. Inserire sempre le stesse clip sull'asse sinistro e destro.

Istruzioni di montaggio figura 17 (F-1):

Installare un ammortizzatore su ciascuno degli assi posteriori destro e sinistro.

Sul lato superiore l'ammortizzatore è montato con una vite M3 x 12 e un manicotto in plastica al ponte dell'ammortizzatore posteriore (entrambi nel foro esterno). La posizione corretta può essere osservata chiaramente nell'illustrazione dettagliata in alto a destra.

L'estremità inferiore dell'ammortizzatore deve essere inserita nel foro corrispondente del braccio trasversale inferiore, dopodiché lo si avvita mediante una vite M3 x 15 (entrambi nel foro centrale). In figura 17 è possibile osservare il montaggio corretto sull'ammortizzatore destro.

→ Nostro suggerimento:

Ovviamente, le posizioni di montaggio sul ponte dell'ammortizzatore o sul braccio trasversale inferiore possono essere modificate. Tuttavia, ciò deve essere compiuto solo dai piloti che notano effettivamente il leggero cambiamento di manovrabilità (causato dalla diversa compressione degli ammortizzatori). In ogni caso, scegliere la stessa posizione di montaggio sull'asse sinistro e destro.

Istruzioni di montaggio figura 18 (C o C-3):

Fissare la copertura trasparente per l'albero cardanico nella sede del telaio.



Importante!

Assicurarsi con precisione che una delle viti sia una vite svasata e che venga montata nella posizione corretta (vedere figura). In caso contrario, la copertura viene danneggiata mentre la vite che sporge fuori potrebbe causare problemi durante il montaggio di un motore.

Istruzioni di montaggio figura 19 (G-1):

Fissare il paraurti tubolare rigido anteriore al braccio di supporto mediante due viti M3 x 12.

Istruzioni di montaggio figura 20 (G-2):

Fissare la piastra di base in alluminio al paraurti tubolare rigido nel verso corretto mediante due viti a testa svasata M3 x 10.

Istruzioni di montaggio figura 21 (H-1):

In questo caso viene mostrata la struttura dei bracci trasversali anteriori. Per avvitare le viti senza testa in plastica nei fusi a snodo è necessaria una chiave esagonale da 5 mm. Assicurarsi che le viti senza testa in plastica vengano posizionate correttamente.

In questa fase non stringere completamente gli inserti. Successivamente, allentare gli inserti fino a quando le teste delle viti metalliche (vite con "perno a sfera") non potranno essere spostate facilmente senza presentare gioco nel cuscinetto.



Importante!

I bracci trasversali devono essere montati come mostrato nelle figure 21 e 22 per adattarsi ai lati sinistro (L) e destro (R). Poiché il braccio trasversale superiore è più corto, anche i supporti del perno a sfera sono sfalsati.

In figura 21 è possibile osservare nel dettaglio il fuso a snodo sinistro (L), si noti la freccia rivolta verso la piccola estremità in plastica.

Girare le viti del perno a sfera per circa 2/3 della corsa nei bracci trasversali mediante una chiave esagonale da 2,5 mm in modo tale che due o tre filettature siano ancora visibili. La regolazione di precisione viene eseguita in seguito, durante la configurazione del telaio.



Le parti in plastica dei 2 bracci trasversali superiori e dei 2 bracci trasversali inferiori sono identiche in termini di struttura.

Inserire i cuscinetti a sfera appropriati in ciascuno dei due fusi a snodo.

Istruzioni di montaggio figura 22 (H-2):

Fissare un anello elastico su ciascuno dei due assi metallici sottili, l'utilizzo di un paio di pinze a becco lungo potrebbe essere d'aiuto in tal caso. Successivamente, montate il braccio trasversale anteriore, facendo attenzione all'orientamento dei bracci trasversali destro e sinistro. Infine, fissare i due anelli elastici rimanenti all'estremità dei due assi metallici.

Successivamente spingere gli assi delle ruote dall'interno. Nell'asse della ruota è presente un foro nel quale si inserisce il perno di trascinamento.

Infine, montare il dado di trascinamento della ruota nel verso giusto (è presente una fessura su un lato del dado di trascinamento della ruota, quest'ultima deve trovarsi esattamente sul perno di trascinamento). Evitare l'uso della forza.

Istruzioni di montaggio figura 23 (H-3):

Posizionare il braccio trasversale sulla piastra di base in alluminio (si inserisce solamente in un'unica direzione, 2 alette sul fondo della sezione centrale del braccio trasversale si inseriscono con precisione nella piastra di base in alluminio).

Fissare il braccio trasversale alla piastra di base in alluminio con quattro viti a testa svasata M3 x 15. Infine, bloccare le viti con i quattro controdadi M3.

Istruzioni di montaggio figura 24 (I):

Il salvaservo è già preassemblato, i suoi componenti sono mostrati nella figura 24 a sinistra. Montarlo mediante due viti a testa svasata M3 x 8. Prestare attenzione alla forma dei fori nella sede del telaio e sul lato inferiore dei due assi del salvaservo.

Istruzioni di montaggio figura 25 (J):

Montare il gruppo di bracci anteriori completo sulla sede del telaio mediante 5 viti a testa svasata M3 x 10.

Quando si monta il gruppo di ingranaggi conici, la vite senza testa M4 x 4 deve essere fissata solo leggermente. La posizione esatta del supporto dell'albero cardanico e la posizione finale verranno mostrate più avanti nella sezione dedicata alla struttura dell'immagine 27.



Importante!

Quando si monta e si stringe la punteria dell'albero cardanico, è essenziale assicurarsi che la vite senza testa M4 x 4 venga avvitata in modo che si trovi sul lato piatto dell'asse motore.

Istruzioni di montaggio figura 26 (K-1):

Montare il ponte dell'ammortizzatore anteriore al supporto superiore del braccio trasversale mediante due viti M3 x 10.

Istruzioni di montaggio figura 27 (K-2):

Per prima cosa inserire uno dei due anelli metallici sottili su ciascuna punteria del differenziale e poi i due cuscinetti a sfera. Successivamente, inserirlo nella scatola del differenziale, assieme al gruppo di ingranaggi conici preassemblati della figura 25 (prima allentare la vite senza testa M4 del supporto dell'albero cardanico). Prestare attenzione alla posizione dei due cuscinetti a sfera sull'asse del gruppo di ingranaggi conici nella scatola del differenziale.

→ Tramite gli anelli metallici è possibile regolare il gioco tra i due ingranaggi. Gli ingranaggi non devono essere troppo rigidi e tanto meno presentare troppo gioco. È possibile regolare la posizione del differenziale tramite gli anelli metallici che vanno inseriti tra il differenziale e i cuscinetti a sfera.

Di solito il singolo anello metallico leggermente più spesso non occorre, tuttavia a causa delle tolleranze nella produzione potrebbe essere necessario combinare gli anelli metallici in modi diversi per ottenere una posizione ottimale degli ingranaggi.

Applicare sugli ingranaggi del grasso adatto (evitare di usarlo con troppa parsimonia, ma anche di riempire la scatola ingranaggi fino all'orlo!)

Posizionare la scatola del differenziale superiore. Infine, montate la parte mostrata in figura 26 e fissarla in posizione mediante le quattro viti M3 x 18; poi avvitare la singola vite M3 x 8 sul retro al centro della copertura.

A questo punto, fissare di nuovo il supporto dell'albero cardanico mediante la vite senza testa M4.

Infine, inserire uno dei piccoli anelli di gomma in ciascuno degli assi motore.

Istruzioni di montaggio figura 28 (K-3):

Per prima cosa inserire l'albero cardanico principale nel vano. In seguito il differenziale anteriore potrà essere inserito nella scocca e avvitato con quattro viti a testa svasata M3 x 10.

A questo punto, il differenziale anteriore può essere inserito nella scocca e avvitato mediante quattro viti a testa svasata M3 x 15.

Inserire l'asse motore tra il differenziale e l'asse della ruota. Quindi avvitare ciascuno dei due bracci trasversali superiori alla staffa dei rispettivi bracci con una vite lunga ciascuno.

Ruotare l'ingranaggio principale per fare una prova e controllare che tutti e 4 gli assi delle ruote girino con facilità. La trasmissione non deve essere rigida in nessuna circostanza!

Istruzioni di montaggio figura 29 (F):

Installare un ammortizzatore su ciascuno degli assi anteriori destro e sinistro.

Sul lato superiore l'ammortizzatore è montato con una vite M3 x 12 e un manicotto in plastica al ponte dell'ammortizzatore anteriore (nel foro esterno).

L'estremità inferiore dell'ammortizzatore deve essere inserita nel foro corrispondente del braccio trasversale inferiore, dopodiché lo si avvita mediante una vite M3 x 15 (entrambi nel foro esterno). In basso a destra della figura 29, una panoramica mostra la posizione corretta dell'ammortizzatore nel braccio trasversale.

→ Nostro suggerimento:

Ovviamente, le posizioni di montaggio sul ponte dell'ammortizzatore o sul braccio trasversale inferiore possono essere modificate. Tuttavia, ciò deve essere compiuto solo dai piloti che notano effettivamente il leggero cambiamento di manovrabilità (causato dalla diversa compressione degli ammortizzatori). In ogni caso, scegliere la stessa posizione di montaggio sull'asse sinistro e destro.

Istruzioni di montaggio figura 30 (L-1):

Montare i due tiranti. Controllare prima che abbiano entrambi la stessa lunghezza. Solo in questo modo entrambe le ruote possono avere la stessa impostazione della convergenza.



Importante!

La parte conica del cuscinetto in ottone deve sempre trovarsi nella direzione del braccio di rotazione del fuso a snodo, vedere lo schema dettagliato in figura 30. Il cuscinetto in ottone situato nell'altra estremità del braccio di rotazione del fuso a snodo è piatto su un lato, quest'ultimo è rivolto verso l'asta dello sterzo in plastica (non verso il dado).

Istruzioni di montaggio figura 31 (L-2):

Prima di installare il servo sterzo (non incluso), è necessario scegliere la leva dello sterzo adatta al servo. A seconda della dentatura dell'albero del servo, è possibile montare una delle tre leve in dotazione. In alternativa, è possibile utilizzare anche una delle tre leve in dotazione della lunghezza appropriata.



Importante!

Il braccio del servo deve essere montato con un angolo di 90° quando lo sterzo (e quindi il servo) sul trasmettitore si trova in posizione centrale. A questo scopo, mettere in funzione il sistema di radiocomando e verificare la posizione centrale del servo sterzo.

Dopo aver montato il servo, la tiranteria dello sterzo va fissata sulla vite a testa sferica.

Istruzioni di montaggio figura 32 (M):

La figura 32 mostra l'installazione della scatola del ricevitore. Il coperchio della scatola viene chiuso con le due clip. La vite senza testa M3 x 3 viene avvitata nella base del tubo dell'antenna e consente di bloccarlo ulteriormente (nel caso in cui il ricevitore in uso abbia un cavo dell'antenna più lungo). Il supporto per il tubo dell'antenna si trova sul lato destro della scatola del ricevitore, visto dalla direzione di marcia.

Istruzioni di montaggio figura 33 (N-1):

Dopo aver montato la piastra del motore su quest'ultimo (non inclusa nella consegna), il pignone può essere montato sull'albero motore. Evitare di stringere subito completamente la vite senza testa M3 x 3, in quanto potrebbe essere ancora necessario spostare l'ingranaggio sull'albero motore in modo che giri esattamente sull'ingranaggio principale.



Importante!

Quando si monta e si stringe il pignone, è essenziale assicurarsi che la vite senza testa venga avvitata in modo che si trovi sul lato piatto dell'albero motore.

Istruzioni di montaggio figura 34 (N-2):

Per prima cosa, agganciare la piastra del motore con la vite di fissaggio della parte inferiore e successivamente fissare la vite superiore. Se necessario, spostare il pignone sull'albero motore fino a quando entrambi gli ingranaggi non si innestano per tutta la larghezza. A questo punto, serrare il pignone.

→ La regolazione del gioco è descritta nel capitolo 11. d) e deve essere effettuata prima della prima messa in funzione del veicolo.

Istruzioni di montaggio figura 35 (O):

Avvitare le due viti di fissaggio della copertura della scatola del cambio nei fori corrispondenti nella sede del telaio. I fori nella parte superiore della testa della vite devono essere paralleli all'asse longitudinale del veicolo (altrimenti le clip non possono essere inserite). A questo punto la copertura della scatola del cambio può essere montata e fissata con le due clip.

Le due clip di plastica vengono installate davanti al braccio trasversale superiore sulla vite di fissaggio. Nel caso in cui le clip vengano inserite nella parte posteriore, l'angolo di incidenza si riduce, il che peggiora la stabilità sui rettilinei.

Infine, avvitare le quattro viti di bloccaggio M3 x 3 nei fori corrispondenti del supporto superiore del braccio trasversale. Quest'ultime garantiscono che le quattro viti del braccio trasversale non si allentino all'improvviso.

→ Per maggiore chiarezza, due immagini dettagliate mostrano in quale posizione devono essere avvitate le viti senza testa.

Istruzioni di montaggio figura 36 (P):

Montare i quattro pneumatici sul veicolo. Quest'ultimi sono identici e pertanto non ha alcuna rilevanza il loro posizionamento. Al momento del montaggio, assicurarsi che l'esagono all'interno del cerchione poggia esattamente sul dado di trascinamento della ruota. Evitare di stringere i dadi delle ruote con forza.

Istruzioni di montaggio figura 37 (Q):

Un regolatore di velocità adatto (non incluso) viene fissato con del nastro biadesivo davanti al motore installato.

L'accumulatore viene tenuto in posizione dalle cinghie in velcro fornite, queste devono essere fatte passare attraverso le aperture corrispondenti nella sede del telaio.

Posizionare il ricevitore che si sta utilizzando nella scatola del ricevitore; il materiale espanso lo proteggerà dalle vibrazioni durante la guida.

I cavi tra la ricevente e il servo sterzo o il regolatore di velocità vanno condotti fuori dalla scatola del ricevitore sul bordo protetto dal materiale espanso, così come l'antenna (nel caso in cui il ricevitore in uso non abbia un'antenna integrata).

Posare tutti i cavi in modo tale che non possano finire nelle parti in movimento della trasmissione. Fissare i cavi con delle fascette.

Istruzioni di montaggio figura 38 (R-1):

Installare il fermo per la gabbia di sicurezza come mostrato nell'immagine.



Importante!

Durante l'inserimento, è essenziale assicurarsi che la manopola girevole e il fermo siano inseriti correttamente; i lati piatti devono combaciare, si veda l'immagine dettagliata.

Istruzioni di montaggio figura 39 (R-2):

Montare l'impugnatura sulla manopola mediante due viti M2,5 x 6. Prestare attenzione al verso corretto in modo che l'impugnatura possa poi essere ruotata di 90° tra i due simboli di blocco visibili nella parte in plastica ("blocco" o "sblocco"). Nel capitolo 9. A) è possibile trovare altre informazioni sull'argomento.

Istruzioni di montaggio figura 40 (S-1):

Montare le due staffe sulla parte anteriore della gabbia di sicurezza mediante due viti M2,5 x 15.

Istruzioni di montaggio figura 41 (S-2):

Montare la gabbia di sicurezza. Le due viti M2.5 x 12 sono contrassegnate in modo specifico in figura, tutte le altre dodici viti sono di tipo M2 x 15.

Istruzioni di montaggio figura 42 (S-3):

Montare l'ultima parte della gabbia di sicurezza mediante due viti M2.5 x 15.

Istruzioni di montaggio figura 43 (T):

Assemblare le parti della scocca sulla gabbia di sicurezza. Assicurarsi di usare una rondella per le due viti sul lato sinistro e destro della parte posteriore (le viti sul lato destro non vengono mostrate, in ogni caso dovranno essere fissate anch'esse).

Istruzioni di montaggio figura 44 (U-1):

La striscia a LED è già preassemblata, i suoi componenti sono mostrati in figura 44.

Istruzioni di montaggio figura 45 (U-2):

Fissare la striscia a LED alla scocca mediante due viti M2.5 x 12. Per alimentare, lo spinotto va collegato a una porta libera del ricevitore (fare attenzione alla corretta polarità). Il cavo può essere fissato alla gabbia di sicurezza con delle fascette adatte.

Istruzioni di montaggio figura 46 (V-1):

Montare i due caschi sui piloti fittizi mediante due viti M3 x 8.

Istruzioni di montaggio figura 47 (V-2):

Fissare i piloti fittizi sulla scocca utilizzando quattro viti M2.5 x 8.

Istruzioni di montaggio figura 48 (V-3):

A questo punto, può essere fissata l'intera scocca nella parte anteriore del telaio con due viti. Quindi chiudere la scocca e bloccarla con la manopola.

9. Messa in funzione del modellino

a) Apertura/smontaggio della scocca

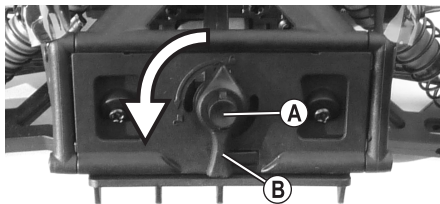
E' possibile ripiegare la scocca per inserire l'accumulatore di trazione o per effettuare impostazioni al regolatore di velocità. A tale scopo, sul retro del veicolo si trova una speciale chiusura a sgancio rapido.



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

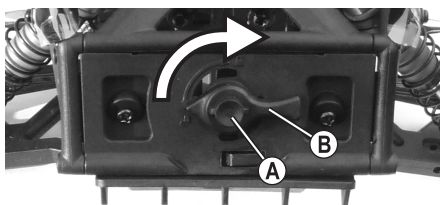
Apertura della scocca

- 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

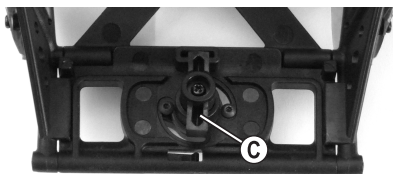
- Abbassare la parte sollevata della scocca.
- Premere e tenere premuto il pulsante rotondo (A) al centro della chiusura a sgancio rapido e ruotare la maniglia esterna (B) di 90° in senso orario (a destra).
- Quindi rilasciare il pulsante rotondo.



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 il la chiusura a sgancio rapido può essere sbloccata e chiusa.



Smontare la scocca

Il collegamento a giunto tra veicolo e scocca può essere facilmente allentata 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) Inserimento degli accumulatori di trazione nel veicolo



Importante!

Questo veicolo è adatto esclusivamente 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 o 8,4 V) (entrambi non inclusi nella fornitura).

In caso di utilizzo di accumulatori di trazione la trasmissione del veicolo viene sovraccaricata e quindi danneggiata (ad es. il differenziale). Perdita della garanzia!

Selezionare l'accumulatore di trazione in base al regolatore di velocità/al motore che si sta utilizzando; se si utilizza un accumulatore di trazione LiPo, controllare che la funzione di rilevamento della sottotensione del regolatore di velocità sia attivata.

Allentare i due velcri del supporto per l'accumulatore. Inserire quindi l'accumulatore di trazione nell'apposito supporto. Rimuovere entrambi i velcri in modo che l'accumulatore di trazione sia ben fisso e chiudere il velcro.

c) Impostazione del telecomando e del regolatore di velocità

Quando si imposta il telecomando e si programma il regolatore di velocità, attenersi rigorosamente alle specifiche del produttore, fare riferimento alle relative istruzioni per l'uso.

Lo sterzo deve essere impostato in modo che il modellino abbia stabilità direzionale, quando il comando dello sterzo è in posizione centrale sul trasmettitore. L'angolo di sterzata a destra e a sinistra deve essere identico mentre le ruote non devono urtare/bloccare meccanicamente al massimo angolo di sterzata.

Il regolatore di velocità deve essere impostato in modo che il motore venga arrestato e il veicolo si fermi quando il comando della funzione di guida sul trasmettitore è in posizione centrale (posizione di folle). Inoltre, le funzioni di guida come la marcia avanti, l'arresto con funzione frenante e la retromarcia devono essere riconosciute in modo affidabile dal regolatore di velocità in modo che il motore venga controllato di conseguenza.

Prima che il primo giro di prova abbia inizio, il telaio deve essere controllato e regolato se necessario, si vedano le sezioni seguenti.

d) Impostazione della campanatura delle ruote

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



Campanatura negativa



Campanatura positiva

(I bordi della ruota sono rivolti verso l'interno)

(I bordi della ruota sono rivolti 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:

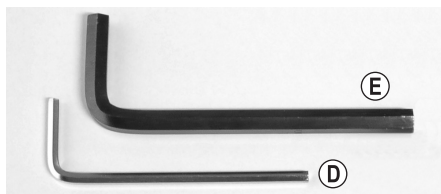
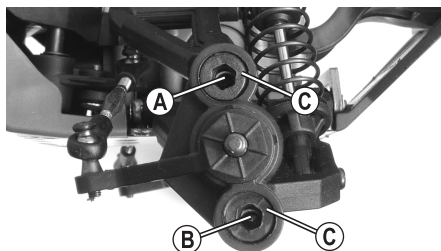
La cosiddetta sospensione "pivot ball" sull'assale anteriore è costituita da uno speciale perno di snodo, due viti a testa sferica (A e B) e due viti senza testa in plastica rivolte all'esterno (C).

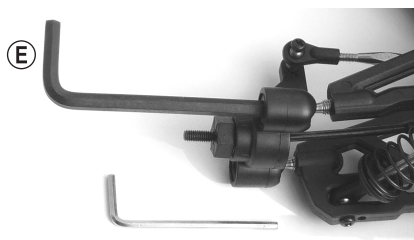
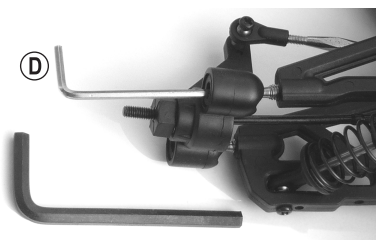
Durante il montaggio è possibile già familiarizzare con questa particolare forma di sospensione delle ruote.

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 della vite senza testa (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).

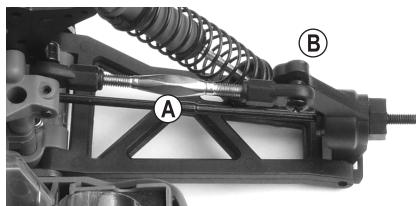
Non svitare troppo le viti a testa sferica, altrimenti l'assale motore potrebbe cadere fuori (o la filettatura delle viti a testa sferica non entrare più nei bracci trasversali).

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.

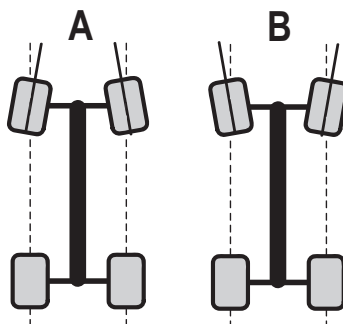
e) Impostazione della convergenza

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.

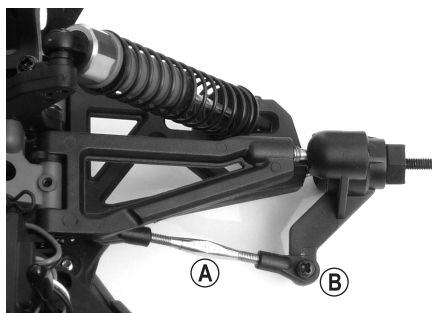
La figura precedente indica un'impostazione esagerata, che serve unicamente a chiarire la differenza tra convergenza e divergenza. Un'impostazione di questo tipo sul veicolo lo rende molto difficile da comandare!

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 i bracci di rotazione del fuso a snodo (ruota anteriore destra e sinistra), altrimenti è necessario regolare la distribuzione dei carichi sul trasmettitore (o addirittura il comando dal servosterzo regolando l'asta dello sterzo).

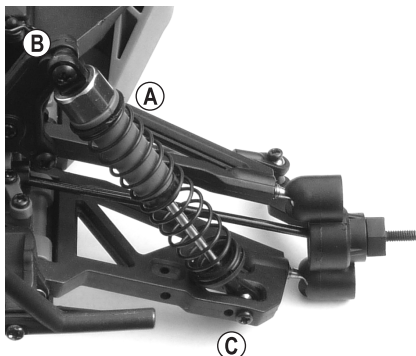
Nel fuso a snodo (B) sono presenti più punti di fissaggio per la leva dell'asta dello sterzo, che servono per modificare l'angolo di sterzata della ruota anteriore (angolo di Ackermann).



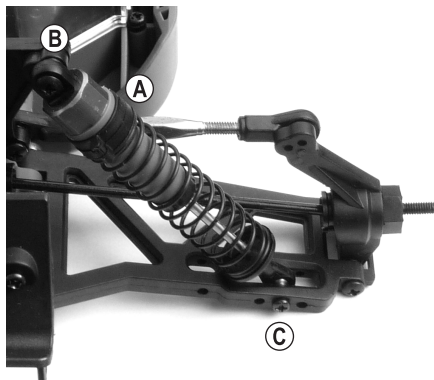
Impostazione della convergenza sull'assale posteriore:

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

f) 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).

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 ammortizzatore (ad es. braccio trasversale troppo lubrificato, tracce di gocciolamento) è necessario sostituire le guarnizioni o gli ammortizzatori.

10. Prima guida

Affinché il veicolo non effettui movimenti incontrollati durante la messa in funzione, attenersi scrupolosamente alla procedura descritta di seguito.

- Le batterie/gli accumulatori nel trasmettitore, così come l'accumulatore di guida, devono essere completamente carichi.
- Posizionare il veicolo su un supporto adeguato per consentire alle ruote di girare liberamente.
- Aprire la scocca e inserire l'accumulatore di trazione completamente carico nell'alloggiamento, fissarlo con le apposite cinghie.
- Accendere il trasmettitore del telecomando.
- Collegare l'accumulatore di guida al regolatore di velocità. Accendere l'interruttore on/off aggiuntivo del regolatore di velocità, se presente. Evitare di toccare la trasmissione e di tenere fermo il veicolo afferrando le ruote.
- Controllate la funzione dello sterzo e la funzione di guida, nonché la posizione di folle della trasmissione (quando si rilascia la leva dell'acceleratore sul trasmettitore, il motore deve arrestarsi).
- Chiudere la scocca.
- Scegliere un terreno adatto per il primo giro di prova in modo che il modellino non colpisca immediatamente un ostacolo e subisca danni in caso di errore durante il controllo.
- Inizialmente manovrare il veicolo con cautela, finché non si prende confidenza con il comportamento di guida.
- Dopo l'uso, scollegare prima l'accumulatore di guida dal regolatore di velocità e quindi spegnere il telecomando.



Importante!

Non spegnere mai il trasmettitore quando l'accumulatore di guida è collegato al modello e il modello è acceso.

11. Pulizia e manutenzione

a) Informazioni generali

Prima della pulizia o della manutenzione, il regolatore di velocità va spento e l'accumulatore 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 mezzi 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 il veicolo potrebbe graffiarsi.

b) Prima o dopo ogni guida

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

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

- Posizionamento sicuro dei dadi delle ruote 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 messo in funzione.

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.

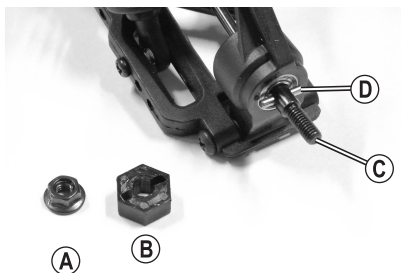
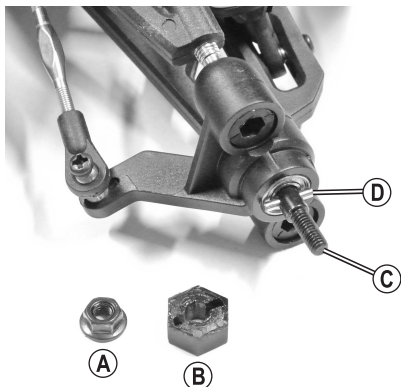
Procedere quindi all'inserimento della nuova ruota in modo che la brugola all'interno del cerchio combaci perfettamente con il dado di trascinamento della ruota.

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 potrebbe girare con difficoltà e danneggiare la trazione.

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

Dopo il montaggio del veicolo e prima della prima messa in funzione, il gioco degli ingranaggi deve essere regolato correttamente. Si consiglia inoltre di controllare regolarmente il gioco degli ingranaggi.

Estrarre le due clip (A), dopodiché 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.

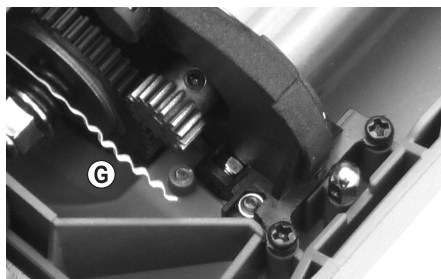
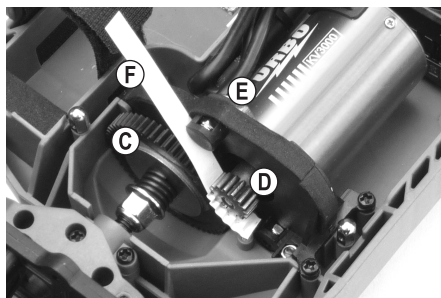
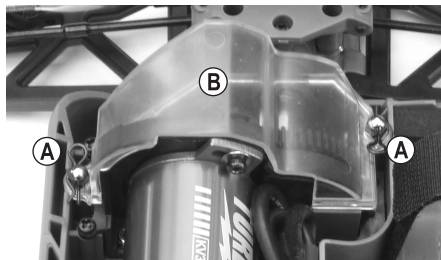
Se la corona gira al contrario per rimuovere la striscia di carta (G), la distanza tra le due ruote dentate deve essere quella richiesta.



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).

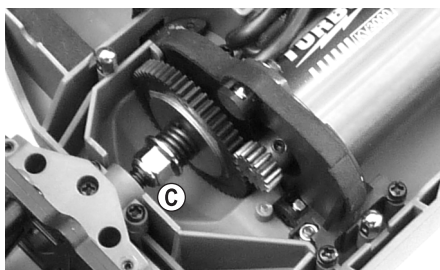
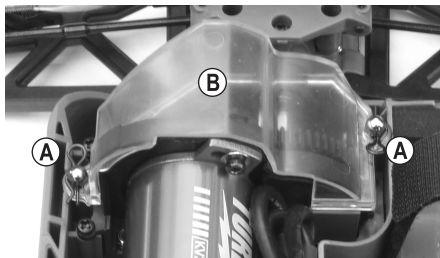


Se la frizione è impostata in modo troppo duro, la forza motrice viene trasmessa completamente e la frizione è senza funzione.

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.



12. Smaltimento

a) Prodotto



I dispositivi elettronici sono materiali riciclabili e non devono essere smaltiti tra i rifiuti domestici. Alla fine della sua vita utile, il prodotto deve essere smaltito in conformità alle disposizioni di legge vigenti.

Rimuovere le batterie/gli accumulatori inserite e smaltirle separatamente dal prodotto.

b) Batterie/accumulatori

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



Le batterie/gli accumulatori contaminati sono etichettati con questo simbolo, che indica che lo smaltimento tra i rifiuti domestici è proibito. Le denominazioni principali per i metalli pesanti sono: Cd = cadmio, Hg = mercurio, Pb = piombo (l'indicazione si trova sulle batterie/batterie ricaricabili, ad es. sotto il simbolo del bidone dell'immondizia indicato 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!

13. 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" (associazione). Osservare le istruzioni per l'uso del radio-comando.
- 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/del freno

- Correggere sul trasmettitore l'assetto per la funzione di guida (impostare la posizione di folle).
- Riprogrammare la posizione di folle sul regolatore di velocità (e anche la posizione di accelerazione completa per la marcia avanti e la retromarcia) nel caso in cui il regolatore di velocità che si sta utilizzando possieda tale funzione.

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.

Nei moderni regolatori di velocità elettronici, l'alimentazione del ricevitore e quindi anche del servosterzo viene fornita dal BEC integrato nel 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 debole o scarico, oppure il sistema di rilevamento della sottotensione integrato nel 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. Se il regolatore di velocità che si sta utilizzando ha una ventola, controllare il suo funzionamento.
- Il regolatore di velocità (o il ricevitore) che si sta utilizzando ha una funzione di sicurezza a prova di guasto e non è stato rilevato alcun segnale di comando valido, pertanto il motore è stato spento dal regolatore di velocità o dal ricevitore per motivi di sicurezza.

L'andamento lineare non corrisponde

- 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 procede 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/del freno sul trasmettitore a pistola verso l'impugnatura. Se ciò non avviene, attivare sul trasmettitore utilizzato l'impostazione invertita per la funzione di guida.
- In caso di installazione di un motore brushless, invertire due dei tre cavi del motore. Ciò determina l'inversione del senso di rotazione del motore.

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

- Il trasmettitore che si sta utilizzando potrebbe disporre di un'impostazione di dual rate o di un limite sulla corsa massima del servo. Fare riferimento alle istruzioni per l'uso del trasmettitore.
- Controllare la meccanica dello sterzo alla ricerca di parti allentate; controllare se il braccio del servo è fissato correttamente al servomeccanismo.
- Quando si installa il servomeccanismo nel veicolo, assicurarsi che questo si trovi in posizione centrale prima di installare il braccio del servo.

La barra luminosa a LED non si illumina come dovrebbe

- La striscia luminosa a LED va inserita in una porta libera del ricevitore. Controllare la corretta polarità dello spinotto.

14. Dati tecnici

Scala.....	1:10
Tipi di accumulatori adatti.....	Accumulatore di trazione LiPo a 2 celle (tensione nominale 7,4 V) o accumulatore di trazione NiMH a 6-7 celle (tensione nominale 7,2 o 8,4 V), a seconda del regolatore di velocità utilizzato
Motore consigliato	Motore elettrico brushed, tipo 550, 13 giri oppure motore elettrico brushless, tipo 3652, 3000 KV
Regolatore di velocità consigliato	Regolatore di velocità brushed o brushless (a seconda del motore), CC min. 40 A
Servo sterzo consigliato	Dimensioni standard, min. 4 kg/40 Ncm
Radiocomando consigliato	Radiocomando a pistola da 2,4 GHz, 2 canali
Trasmissione	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
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	A seconda del motore/regolatore di velocità/accumulatore, pronto per la messa in funzione circa 2,3 - 2,5 kg

ⓘ 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 2021 by Conrad Electronic SE.