

REELY

① Istruzioni

Monster Truck elettrico 1:10 “NEW2” RtR

N. ord. 2588868 (Super Combo-Set)

CE

	Pagina
1. Introduzione	3
2. Spiegazione delle icone	3
3. Uso previsto	3
4. Fornitura	4
5. Accessori necessari	4
6. Istruzioni di sicurezza	5
a) Osservazioni generali	5
b) Messa in funzione	6
c) Guida del veicolo	6
7. Avvertenze per pile e accumulatori	8
8. Carica dell'accumulatore per il veicolo	10
9. Messa in funzione	11
a) Rimozione della carrozzeria	11
b) Posizionamento del cavo dell'antenna del ricevitore	11
c) Configurazione del regolatore di velocità	11
d) Installazione di batterie/accumulatori nel trasmettitore	12
e) Messa in funzione del trasmettitore	12
f) Installazione dell'accumulatore nel veicolo	12
g) Collegamento dell'accumulatore al regolatore di velocità	13
h) Accensione del regolatore di velocità	13
i) Montaggio e fissaggio della carrozzeria	13
j) Guida del veicolo	14
k) Arresto della corsa	15
10. Opzioni di regolazione sul veicolo	16
a) Regolazione dell'inclinazione delle ruote	16
b) Regolazione della convergenza	18
c) Regolazione degli ammortizzatori	19
11. Pulizia e manutenzione	20
a) Osservazioni generali	20
b) Prima o dopo ogni guida	20
c) Sostituzione delle ruote	21
d) Regolazione del gioco tra pignone e corona	22
12. Smaltimento	23
a) Osservazioni generali	23
b) Batterie/accumulatori	23
13. Dichiarazione di conformità (DOC)	24
14. Risoluzione dei problemi	24
15. Dati tecnici	26
a) Veicolo	26
b) Telecomando	26
c) Caricabatterie NiMH	26

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 indicazioni riportate in queste istruzioni.



Questo manuale fa parte integrante del prodotto. Contiene informazioni importanti per la messa in funzione e l'utilizzo del modello. Tenerne conto anche quando si trasferisce il prodotto a terzi. Conservare le istruzioni per consultazione futura.

Tutti i nomi di aziende e prodotti sono marchi 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 delle icone



Il simbolo con un punto esclamativo in un triangolo indica informazioni importanti in queste istruzioni che devono essere rispettate.



Il simbolo della freccia segnala speciali suggerimenti e indicazioni per l'uso.

3. Uso previsto

Il prodotto è costituito da un automodello a trazione integrale che può essere comandato via radio senza fili per mezzo del radiocomando fornito. Le funzioni di controllo sono avanti/retromarcia/sinistra/destra (ciascuna in modalità continua).

Il motore integrato è controllato da un regolatore elettronico di velocità, lo sterzo tramite un servo.

Il veicolo (telaio e carrozzeria) è pronto per l'uso.

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



Attenersi alle indicazioni di sicurezza riportate nelle presenti istruzioni. Esse forniscono importanti informazioni per la gestione del prodotto. Leggere attentamente queste istruzioni prima del collegamento e della messa in funzione del veicolo.

Il mancato rispetto delle istruzioni implica vari pericoli, ad esempio il rischio di lesioni.

4. Fornitura

- Veicolo già montato pronto per l'uso
- Trasmettitore (telecomando)
- Clip per la regolazione degli ammortizzatori
- Manuale d'uso del veicolo
- Manuale d'uso del telecomando
- Accumulatore NiMH a 7 celle (tensione nominale 8,4 V)
- Caricabatteria NiMH
- Manuale d'uso del caricabatterie
- 4 batterie AA/mignon per il trasmettitore
- 4 clip di ricambio per la carrozzeria
- 2x braccia del servo

Istruzioni correnti

Scaricare le istruzioni dal sito www.conrad.com/downloads oppure scansionare il codice QR raffigurato. Seguire le istruzioni riportate sul sito.



5. Accessori necessari

- Pneumatici di ricambio (per poter sostituire rapidamente gli pneumatici difettosi o danneggiati)
- Cavalletto di montaggio (per le prove di collaudo e per agevolare la manutenzione)
- Utensili vari (ad esempio, cacciavite, pinze piatte, chiave esagonale per brugole)
- Spray ad aria compressa per la pulizia
- Bloccafili (per fissare di nuovo collegamenti a vite allentati)

→ L'elenco delle parti di ricambio per questo prodotto è disponibile sul nostro sito web www.conrad.com nell'area di download relativa al prodotto specifico.

6. Istruzioni di sicurezza



La garanzia decade in caso di danni causati dalla mancata osservanza delle istruzioni qui riportate. Non ci assumiamo alcuna responsabilità per danni indiretti.

Non ci assumiamo alcuna responsabilità in caso di danni a cose o persone conseguenti all'utilizzo improprio o alla mancata osservanza delle avvertenze di sicurezza. In questi casi la garanzia decade.

Dalla garanzia sono altresì esclusi la normale usura dovuta all'utilizzo (per esempio pneumatici consumati, ingranaggi logorati) e i danni da incidente (per esempio rottura del braccio trasversale, incurvatura del telaio e così via).

Ricordiamo che le indicazioni di sicurezza, oltre a salvaguardare il prodotto, hanno anche lo scopo di garantire l'incolumità dell'utilizzatore e delle altre persone. È necessario pertanto leggere questo capitolo con estrema attenzione prima di mettere in funzione il dispositivo.

a) Osservazioni generali

Attenzione: indicazione importante!

L'azionamento del modello potrebbe causare danni a cose o persone. È importante quindi essere certi di avere un'adeguata copertura assicurativa, per esempio di disporre di un'assicurazione per responsabilità civile. Nel caso si possieda già un'assicurazione per responsabilità civile, prima di mettere in funzione il modello verificare con la propria assicurazione che sia assicurato anche l'utilizzo di questo modello.

- Per motivi di sicurezza e di omologazione non è consentito apportare modifiche arbitrarie al prodotto.
- Il prodotto non è un giocattolo e non è adatto a bambini di età inferiore a 14 anni.
- Il prodotto non deve inumidirsi né bagnarsi.
- Non abbandonare i materiali d'imballaggio: potrebbero diventare un giocattolo pericoloso per i bambini.
- In caso di domande che non possono essere chiarite tramite il manuale d'uso, rivolgersi a noi (per le informazioni di contatto vedere il capitolo 1) o a un altro esperto.
- Il funzionamento e l'azionamento dei modelli di auto telecomandati richiedono un periodo di apprendimento. Se non si è mai pilotato uno di questi veicoli prima d'ora, guidare con estrema prudenza per prendere confidenza con le reazioni del veicolo ai comandi impartiti a distanza tramite il telecomando. La fase di apprendimento richiede pazienza.
- Evitare di correre rischi nell'azionamento del prodotto. La sicurezza personale e quella dell'ambiente circostante dipendono unicamente dalla gestione responsabile del modello da parte dell'utilizzatore.
- Il corretto funzionamento del veicolo richiede occasionali interventi di manutenzione e anche riparazioni. Con l'uso, per esempio, gli pneumatici possono consumarsi oppure si possono verificare danni a seguito di un incidente causato da un errore di guida.

In caso di interventi di manutenzione o riparazione, utilizzare esclusivamente parti di ricambio originali.



b) Messa in funzione

- Le istruzioni per l'uso del telecomando sono fornite separatamente. È indispensabile osservare le indicazioni di sicurezza e tutte le ulteriori informazioni in esso contenute.
- L'uso improprio del caricabatterie comporta pericolo di morte per scossa elettrica. Attenersi scrupolosamente alle istruzioni del caricabatterie.
- Utilizzare solo accumulatori specifici per il veicolo. Non utilizzare mai l'alimentazione elettrica per azionare il regolatore di velocità, neppure a scopo di prova.
- Con questo veicolo può essere utilizzato esclusivamente un accumulatore LiPo a 2 celle (tensione nominale 7,4 V) o un accumulatore NiMH a 6 o a 7 celle (tensione nominale 7,2 V o 8,4 V).

L'utilizzo di accumulatori con più celle può determinare il pericolo d'incendio dovuto al surriscaldamento del regolatore di velocità. La trasmissione del veicolo (ad esempio il differenziale) può inoltre rimanere danneggiata a causa del sovraccarico. In tal caso la garanzia decade.

- Durante la messa in funzione, accendere sempre per primo il trasmettitore. Solo successivamente è possibile collegare l'accumulatore del veicolo al regolatore di velocità e accendere quest'ultimo. In caso contrario, il veicolo potrebbe avere reazioni impreviste.

Procedere come indicato di seguito:

- Posizionare il veicolo davanti al connettore degli accumulatori utilizzando un piano di appoggio adeguato, in modo da consentire alle ruote di girare liberamente.
- Spegnerne il regolatore di velocità.
- Accendere il trasmettitore, se non lo si è già fatto. Controllarne il funzionamento, ad esempio tramite il display dello stato operativo.
- Regolare sulla posizione intermedia il trim della funzione di accelerazione/freno.
- Collegare al regolatore di velocità un accumulatore completamente carico rispettando la polarità corretta.
- Soltanto ora accendere il regolatore di velocità. Attendere qualche secondo finché il regolatore di velocità ha terminato l'autotest.
- Verificare se il veicolo risponde come previsto ai comandi del telecomando (sterzo e trasmissione) prima di toglierlo dal piano di appoggio e metterlo con le ruote a terra.

c) Guida del veicolo

- Un azionamento improprio può causare gravi danni a persone e cose. Durante la guida è necessario mantenere il contatto visivo con il modello. Evitare pertanto di guidare di notte.
- Non guidare in caso di ridotte capacità di reazione. La stanchezza, l'assunzione di alcol o di farmaci possono indurre, come nella guida di un veicolo reale, ad azioni errate.
- È vietato guidare questo modello di auto su strade, piazze o vie pubbliche. Inoltre, prima di utilizzarlo in proprietà private, chiedere l'autorizzazione al proprietario.
- Non dirigersi contro persone o animali.
- Evitare la guida in caso di temperature esterne molto basse. Le parti in plastica perdono infatti elasticità e sono pertanto maggiormente soggette a danni gravi anche in caso di incidenti di lieve entità.



- Non guidare in caso di temporale, nelle vicinanze di linee di alta tensione o di ripetitori.
- Lasciare sempre il trasmettitore acceso quando il veicolo è in funzione.
- Per spegnere il veicolo, spegnere sempre prima il regolatore di velocità, quindi scollegare completamente l'accumulatore dal regolatore.

A questo punto è possibile spegnere il trasmettitore.

- Se le batterie o l'accumulatore sono scarichi, la portata del trasmettitore si riduce. Sostituire le batterie o gli accumulatori installandone di nuovi.

Se l'accumulatore è scarico, il veicolo diventa più lento e non reagisce più correttamente al trasmettitore.

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

A questo scopo, nel regolatore di velocità è integrato un circuito BEC (Battery Eliminator Circuit, circuito elettronico per l'alimentazione elettrica diretta del ricevitore senza un accumulatore aggiuntivo per il ricevitore).

Se la tensione dell'accumulatore è troppo bassa, può diminuire anche la tensione del ricevitore e pertanto il veicolo non reagisce più ai comandi a distanza del trasmettitore.

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

- Sia il motore che la trasmissione, così come il regolatore di velocità e l'accumulatore del veicolo, si scaldano durante il funzionamento. Prima di sostituire gli accumulatori, attendere almeno 5-10 minuti.
- Prima e dopo ogni processo di carica lasciare raffreddare l'accumulatore.
- Non toccare il motore, il regolatore di velocità e l'accumulatore fino a quando non si sono raffreddati. Pericolo di ustioni!

7. Avvertenze per pile e accumulatori



Sebbene pile e accumulatori siano diventati di uso comune nella vita di tutti i giorni, essi comportano numerosi rischi e problemi. In particolare, per quanto riguarda gli accumulatori LiPo, con il loro elevato contenuto di energia rispetto ai tradizionali accumulatori NiMH, è necessario osservare scrupolosamente alcune norme per evitare il pericolo di esplosioni e incendi.

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

- Pile e accumulatori non devono essere lasciati alla portata dei bambini.
- Non lasciare incustodite batterie e accumulatori. Questi elementi costituiscono un pericolo se ingeriti da bambini o animali domestici. Nel caso si verifichi questa evenienza, rivolgersi immediatamente a un medico.
- In nessun caso mettere in corto, smontare o gettare nel fuoco batterie e accumulatori. Pericolo di esplosione!
- In caso di inutilizzo prolungato, per esempio durante l'immagazzinamento, togliere dal trasmettitore le batterie o gli accumulatori per evitare i danni causati da eventuali fuoriuscite di acidi. Scollegare completamente l'accumulatore dal regolatore di velocità ed estrarlo dal veicolo.
- Le batterie o gli accumulatori esauriti o danneggiati se messi a contatto con la pelle possono causare gravi irritazioni. Per manipolarli indossare pertanto guanti di protezione adeguati.
- I liquidi che possono fuoriuscire da batterie e accumulatori sono agenti chimici molto aggressivi. Gli oggetti o le superfici che vengono a contatto con tali sostanze possono talora subire gravi danni. Conservare pertanto pile e accumulatori in un luogo adatto.
- Le batterie tradizionali, cioè non ricaricabili, non devono essere ricaricate. Pericolo di incendio e di esplosione! Ricaricare esclusivamente gli accumulatori predisposti, utilizzando caricabatterie idonei.
- Quando si installano le batterie o gli accumulatori o si collega un accumulatore, fare attenzione alla polarità corretta, rispettando i segni più/+ e meno/-.
- Non mischiare mai batterie con accumulatori. Per il trasmettitore, ad esempio, utilizzare le pile oppure gli accumulatori.
- Sostituire sempre l'intero gruppo di batterie/accumulatori del trasmettitore. Non mischiare pile o accumulatori carichi e parzialmente carichi. Utilizzare sempre pile o accumulatori dello stesso tipo e della stessa marca.
- Per ciascuna tipologia di accumulatore (NiMH, LiPo...) sono disponibili caricabatterie corrispondenti. Non caricare mai, ad esempio, un accumulatore LiPo con un caricabatterie NiMH. Pericolo di incendio e di esplosione!
- Per ricaricare gli accumulatori LiPo multicella è necessario utilizzare un bilanciatore idoneo (nei caricatori LiPo di buona qualità in genere è già integrato). Il bilanciatore (spesso denominato anche "equalizzatore") impedisce il sovraccarico delle singole celle LiPo tramite la calibrazione delle rispettive tensioni.

Il sovraccarico di una cella LiPo (tensione massima della cella = 4,24 V) può provocare il rigonfiamento dell'accumulatore LiPo o in casi estremi l'incendio o l'esplosione dello stesso.
- Caricare solo accumulatori integri e non danneggiati. In nessun caso ricaricare accumulatori il cui isolamento esterno o la cui custodia siano danneggiati, deformati o presentino rigonfiamenti. In questo caso sussiste un elevato rischio di incendio e di esplosione.



- Non caricare mai gli accumulatori immediatamente dopo il loro utilizzo. Lasciare sempre prima raffreddare gli accumulatori per almeno 5-10 minuti.
- Rimuovere l'accumulatore da caricare dal modello.
- Collocare caricabatterie e accumulatore su una superficie termoresistente e ignifuga.
- Il caricabatterie e l'accumulatore si scaldano durante il processo di carica. È necessario pertanto mantenere una distanza sufficiente tra il caricabatterie e l'accumulatore. Non appoggiare mai l'accumulatore sopra il caricabatterie. Non coprire mai il caricabatterie e l'accumulatore. Non esporre caricabatterie e accumulatore a temperature eccessivamente alte o basse o alla luce diretta del sole.
- Non lasciare mai incustoditi gli accumulatori durante la carica.
- Caricare gli accumulatori con regolarità (circa ogni 2-3 mesi). In caso contrario, l'autoscarica dell'accumulatore può determinare un ciclo profondo di scarica, e rendere gli accumulatori inutilizzabili.

L'energia degli accumulatori NiMH, tranne quelli di tipo speciale con autoscarica ridotta, si riduce già entro poche settimane.

In genere, gli accumulatori LiPo mantengono la propria energia per diversi mesi. Ciò nonostante, un ciclo profondo di scarica li danneggia in modo definitivo rendendoli inutilizzabili.

- Non utilizzare mai una corrente di carica eccessiva. Rispettare i dati relativi alla corrente di carica ideale o massima forniti dal produttore.
- Scollegare l'accumulatore dal caricabatterie una volta completata la ricarica.
- Caricabatterie e accumulatori non devono inumidirsi o bagnarsi. Potrebbe verificarsi una scarica elettrica mortale, oltre a esservi pericolo d'incendio ed esplosione dell'accumulatore.

Gli accumulatori con tecnologia al litio, come gli accumulatori LiPo, sono particolarmente sensibili all'umidità a causa delle sostanze chimiche in essi contenute.

8. Carica dell'accumulatore per il veicolo

- La fornitura n. d'ordine 2588868 include un accumulatore a 7 celle e un caricabatterie. Per la carica, attenersi scrupolosamente alle istruzioni del caricabatterie.
- L'accumulatore fornito in genere è scarico e deve essere caricato. L'accumulatore raggiunge le sue prestazioni massime solo dopo ripetuti cicli di carica/scarica completi.
- Se si utilizzano ancora accumulatori NiCd con la vecchia tecnologia, se possibile lasciarli sempre scaricare completamente. Se un accumulatore NiCd viene ripetutamente caricato prima che sia completamente scarico, si può infatti produrre il cosiddetto effetto memoria. L'accumulatore "dimentica" la propria capacità e non riesce più ad erogare tutta l'energia accumulata, riducendo i tempi di guida.

Con gli accumulatori che utilizzano la tecnologia NiMH o LiPo, gli accumulatori parzialmente carichi non costituiscono un problema. Non è normalmente richiesta una scarica precedente.

- Gli accumulatori di alta qualità, oltre ad avere una maggiore capacità che consente tempi di guida dell'automodello più lunghi, hanno anche una tensione di uscita più elevata sotto sforzo, che garantisce migliori prestazioni del motore in termini di accelerazione e velocità.
- Durante la carica e la scarica (durante la guida del veicolo), gli accumulatori si scaldano. Prima di caricare gli accumulatori, attendere che abbiano raggiunto la temperatura ambiente. La stessa precauzione deve essere osservata dopo il processo di carica, attendendo che l'accumulatore del veicolo si sia raffreddato prima di utilizzarlo.
- Utilizzare solo caricabatterie adatti al tipo di accumulatore utilizzato, ad esempio LiPo.
- Rimuovere l'accumulatore dal veicolo per il processo di carica.

9. Messa in funzione

a) Rimozione della carrozzeria

Estrarre le 4 clip di fissaggio e sollevare la carrozzeria verso l'alto.

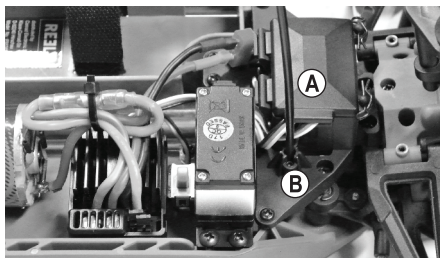
b) Posizionamento del cavo dell'antenna del ricevitore

Infilare il cavo dell'antenna nell'apposito tubicino (A) e inserirlo nel supporto corrispondente (B) sulla parte superiore del veicolo.

Per aumentare la portata è necessario che l'antenna sporga il più possibile in verticale dal veicolo.

Non arrotolare mai il cavo dell'antenna. La portata ne verrebbe notevolmente ridotta.

Fare assolutamente attenzione a non danneggiare il cavo dell'antenna. Non accorciare mai il cavo dell'antenna.

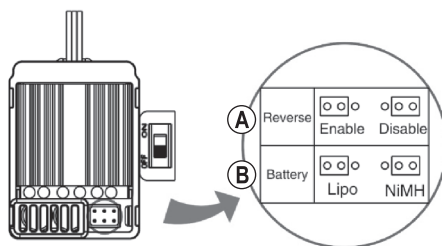


c) Configurazione del regolatore di velocità

Il regolatore di velocità è dotato di due ponticelli sui quali è possibile configurare la funzione di guida e il tipo di accumulatore.

Ponticello "Reverse" (A): Qui è possibile disabilitare ("Disable") o abilitare ("Enable") la retromarcia.

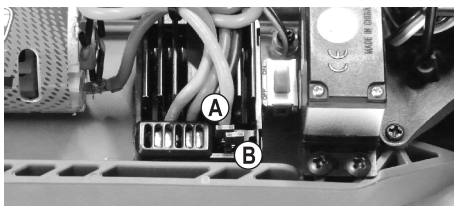
Ponticello "Battery" (B): Impostare qui il tipo di accumulatore da collegare al regolatore di velocità (LiPo o NiMH).



Importante!

Se si utilizza un accumulatore LiPo, e il tipo è impostato su NiMH, si verifica una scarica profonda e la conseguente distruzione degli accumulatori.

Quindi, assicurarsi sempre di impostare il tipo di accumulatore corretto prima mettere in funzione il veicolo.



Con l'impostazione "Lipo", se la tensione della batteria scende sotto i 6,5 V, il regolatore di velocità riduce la potenza del motore del 50%.

Se la tensione dell'accumulatore scende sotto i 6,0 V, il regolatore di velocità spegne il motore. In questo modo l'accumulatore LiPo è protetto contro la scarica profonda dannosa.

L'impostazione "NiMH" riduce le prestazioni del motore a una tensione della batteria inferiore a 4,5 V; il motore viene spento a una tensione della batteria inferiore a 4,0 V.

d) Installazione di batterie/accumulatori nel trasmettitore

Aprire l'alloggiamento delle batterie del trasmettitore e installarvi le batterie o gli accumulatori completamente carichi. Fare attenzione alla polarità corretta, rispettando i segni più/+ e meno/- riportati nell'alloggiamento delle batterie. Richiudere il vano batterie.

Consultare le istruzioni per l'uso del telecomando, fornite separatamente.

e) Messa in funzione del trasmettitore

Accendere il trasmettitore e regolare il trim della funzione di sterzo e guida sulla posizione intermedia. Se il trasmettitore è dotato della funzione dual rate, disattivarla o impostarla in modo da non limitare l'angolo di sterzata.

Consultare le istruzioni per l'uso del telecomando, fornite separatamente.

f) Installazione dell'accumulatore nel veicolo



Attenzione!

Non collegare ancora l'accumulatore al regolatore di velocità. Quindi mettere in funzione il trasmettitore (vedere le sezioni d) ed e) del capitolo 9).

Importante!

Con questo veicolo può essere utilizzato esclusivamente un accumulatore LiPo a 2 celle (tensione nominale 7,4 V) o un accumulatore NiMH a 6 o a 7 celle (tensione nominale 7,2 V o 8,4 V).

L'utilizzo di accumulatori con più celle può determinare il pericolo d'incendio dovuto al surriscaldamento del regolatore di velocità. La trasmissione del veicolo (ad esempio il differenziale) può inoltre rimanere danneggiata a causa del sovraccarico. In tal caso la garanzia decade.

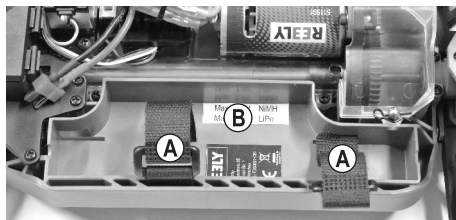
Controllare se la batteria ha un proprio sistema di connessione adatto al regolatore di velocità e se la polarità è corretta (cavo rosso = più/+, cavo nero = meno/-).

Allentare le fascette di velcro (A) per cavi del supporto dell'accumulatore.

Installare l'accumulatore nel relativo supporto (B).

Se il cavo di collegamento è molto corto, l'accumulatore deve essere inserito nel proprio supporto in modo che tale cavo sia rivolto in avanti.

Tirare forte le fascette di velcro (A), in modo che l'accumulatore sia posizionato in modo sicuro, quindi chiuderla.

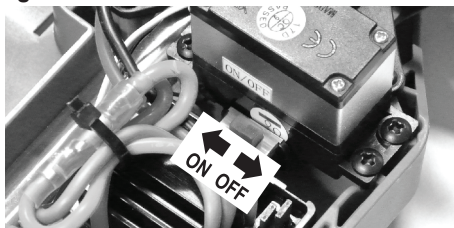


g) Collegamento dell'accumulatore al regolatore di velocità



Per evitare l'improvvisa attivazione delle ruote e la partenza incontrollata del modello, ad esempio durante la regolazione del trim della trasmissione, collocare il modello su una base adeguata o una start box, affinché in caso di guasto le ruote possano girare liberamente.

Non toccare gli organi di trasmissione. Non bloccare le ruote.



Spegnere prima il regolatore di velocità (posizione "OFF" dell'interruttore). L'interruttore di accensione/spegnimento si trova in alto sul telaio, direttamente accanto al servosterzo. Attivare quindi il trasmettitore, se non è stato ancora fatto, come illustrato nelle sezioni d) ed e) del capitolo 9.

Ora è possibile collegare l'accumulatore al regolatore di velocità. Fare attenzione alla polarità corretta (cavo rosso = più/+, cavo nero = meno/-). Non esercitare forza quando si collega la spina dell'accumulatore al connettore del regolatore di velocità.



Importante!

Con questo veicolo può essere utilizzato esclusivamente un accumulatore LiPo a 2 celle (tensione nominale 7,4 V) o un accumulatore NiMH a 6 o a 7 celle (tensione nominale 7,2 V o 8,4 V).

Fare attenzione a che i cavi non finiscano nella trasmissione del veicolo o nel meccanismo di sterzo. Se necessario, fissarli con delle fascette stringicavo.

h) Accensione del regolatore di velocità

Accendere il regolatore di velocità spostando l'interruttore a cursore in posizione "ON" (vedere la sezione g) del capitolo 9). Attendere un paio di secondi (lasciando la leva di accelerazione/freno del trasmettitore in posizione di folle, senza muoverla) finché il regolatore di velocità non ha completato l'autotest.

→ Se il regolatore non ha rilevato alcun segnale dal trasmettitore o nessuna posizione di folle corretta, il LED rosso riprende a lampeggiare. Non è possibile mettere in funzione il regolatore.

Significato dei segnali acustici	Stato dei LED
<ul style="list-style-type: none">• 1 bip breve: Riconosciuto accumulatore NiMH/ NiCd• 2 bip brevi: Riconosciuto accumulatore LiPo 2 celle• 1 bip lungo: Test automatico concluso, leva acceleratore/freno sul trasmettitore in posizione di folle, regolatore pronto all'uso	<ul style="list-style-type: none">• LED spento: Leva acceleratore/freno sul trasmettitore in posizione di folle• LED lampeggiante: Leva acceleratore/freno sul trasmettitore in posizione marcia in avanti o marcia indietro• LED acceso: marcia avanti alla massima accelerazione

→ Tali segnali vengono emessi tramite una breve attivazione del motore.

Verificare ora le funzioni di trasmissione e sterzo del veicolo.

i) Montaggio e fissaggio della carrozzeria

Montare la carrozzeria sui supporti e fissarla per mezzo delle clip rimosse all'inizio.

j) Guida del veicolo

A questo punto posizionare il veicolo pronto per la guida sul pavimento. Non accendere l'azionamento, non tenere il veicolo fermo sulle ruote.



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

Se il veicolo tende verso destra o sinistra, regolare adeguatamente la distribuzione dei carichi per lo sterzo sul trasmettitore.

→ Le seguenti immagini sono puramente illustrative per le funzioni, non corrispondono necessariamente al design del trasmettitore in dotazione.
Il controllo si riferisce all'impostazione F/R sul regolatore di velocità, vedi capitolo 10. b).



1. Rilasciare la leva acceleratore/freno (posizione neutra), il veicolo decelera o non si muove (event. correggere la distribuzione dei carichi per la funzione di guida sul trasmettitore)



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



3. Procedere con la retromarcia, spostare lentamente la leva acceleratore/freno dall'impugnatura

→ Non passare immediatamente da una direzione di marcia all'altra, ma arrestare prima il veicolo prima di procedere in un'altra direzione. Passare direttamente a un'altra direzione di marcia può sovraccaricare la trasmissione.



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 dalla batteria ricaricabile di guida scarica, dalla batteria/batteria ricaricabile del trasmettitore scarica o da una distanza eccessiva tra il veicolo e il trasmettitore.

Disturbi al canale radio utilizzato (ad es. trasmissioni radio con altri dispositivi, WLAN) o condizioni sfavorevoli di invio/ricezione possono provocare reazioni insolite del veicolo.

L'alimentazione di corrente del ricevitore avviene tramite la batteria ricaricabile di guida/il regolatore di guida, quindi se questa batteria è debole o scarica provoca movimenti indesiderati del veicolo (ad es. uno spostamento del servosterzo o simili).

Ad esempio, guidando a tutto gas la tensione della batteria ricaricabile si riduce in breve tempo, di conseguenza il ricevitore non riceve più la tensione di esercizio necessaria. Il veicolo accelera, ma il servosterzo non reagisce correttamente. Arrestare il funzionamento del veicolo e utilizzare una nuova batteria ricaricabile di guida completamente carica.

Se la batteria ricaricabile di guida è scarica, attendere almeno 5 - 10 minuti che il motore e il regolatore di guida si siano sufficientemente raffreddati. Soltanto dopo avviare una nuova marcia con una batteria ricaricabile carica.

k) Arresto della corsa

Per interrompere la guida, procedere come indicato di seguito.

- Rilasciare la leva dell'acceleratore/freno in modo che si trovi in posizione di folle e lasciare rallentare il veicolo.
- Dopo che il veicolo si è fermato, spegnere il regolatore di velocità (interruttore in posizione "OFF").



Non tenere il veicolo per le ruote o la trasmissione e non muovere in nessun caso la leva di accelerazione/freno del trasmettitore. Non tenere il veicolo per le ruote.

Attenzione!

Il motore, il regolatore di velocità e l'accumulatore diventano molto caldi durante il funzionamento. Pertanto non toccare questi componenti subito dopo la guida. Pericolo di ustioni!

- Scollegare l'accumulatore dal regolatore di velocità. Estrarre completamente il connettore.
- A questo punto è possibile spegnere il trasmettitore.

10. Opzioni di regolazione sul veicolo

a) Regolazione dell'inclinazione delle ruote

L'inclinazione delle ruote è l'angolazione rispetto all'asse verticale.



Inclinazione negativa
(la parte superiore delle ruote è inclinata verso l'interno)



Inclinazione positiva
(la parte superiore delle ruote è inclinata verso l'esterno)

→ La regolazione delle ruote nelle due figure precedenti è volutamente eccessiva per mostrare la differenza tra angolazione negativa e angolazione positiva. Nel caso del modello, naturalmente non si dovrà eseguire una regolazione così estrema.

- L'angolazione negativa delle ruote anteriori aumenta le forze direzionali laterali delle ruote durante la curvatura, lo sterzo risponde in modo più diretto, le forze di sterzata si riducono. Contemporaneamente, la ruota viene spinta in direzione assiale sul fuso a snodo, disattivando il gioco del cuscinetto assiale. La manovrabilità risulta così più agevole.
- L'angolazione negativa delle ruote posteriori riduce la tendenza della parte posteriore del veicolo ad uscire in curva.
- L'angolazione positiva, al contrario, riduce le forze direzionali laterali degli pneumatici e sostanzialmente non deve essere utilizzata.

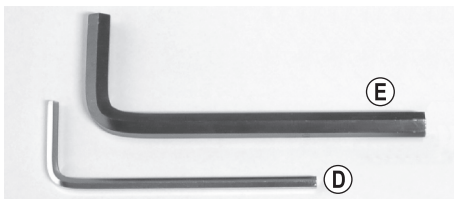
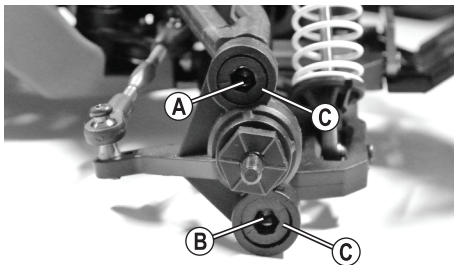
Regolazione dell'inclinazione delle ruote sull'asse anteriore:

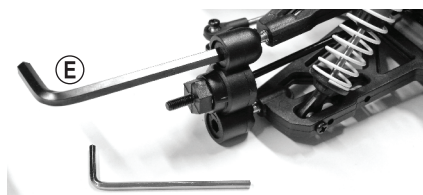
La cosiddetta sospensione "pivot ball" dell'asse anteriore è costituita da un montante appositamente sagomato, due viti a testa sferica (A e B) e due grani esterni di plastica (C).

Per impostare l'inclinazione delle ruote, le viti a sfera (A) e (B) vengono girate mediante una piccola chiave esagonale (D) da 2,5 mm che viene inserita nel foro della vite (C).

Le viti di plastica (C) possono essere serrate o allentate con una chiave esagonale leggermente più grande da 5 mm (E). Esse servono solo per fissare il fuso a snodo alle viti a testa sferica (A) e (B).

Mai stringere le viti (C) con forza, altrimenti la sospensione può essere bloccata nel suo movimento libero. Tuttavia, le viti (C) non possono neanche essere allentate, altrimenti le viti a testa sferica e il fuso a snodo oscillano.





Impostazioni disponibili:

- Per regolare la campanatura, ruotare le viti metalliche a testa sferica utilizzando una piccola chiave esagonale di 2,5 mm (D).
- Per stringere più forte (o allentare) le viti di plastica, utilizzare una chiave esagonale più grande di 5 mm (E). Come spiegato in precedenza, queste devono essere regolate in modo che le viti metalliche a testa sferica possano muoversi leggermente nel fuso a snodo, ma non oscillare.

Impostazione dell'angolazione negativa:

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

Impostazione dell'angolazione positiva:

Ruotare verso sinistra in senso antiorario la vite a testa sferica superiore (A) e ruotare verso destra in senso orario la vite a testa sferica inferiore (B).

→ Ruotare le viti a testa sferica (A) e (B) tramite la piccola chiave esagonale (D) solo di un quarto di giro e quindi controllare il comportamento di guida modificato.

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

Non svitare eccessivamente le viti a testa sferica poiché l'albero di trasmissione potrebbe cadere (o il filo della vite fuoriuscire dai bracci trasversali).

Regolazione dell'inclinazione delle ruote sull'asse posteriore:

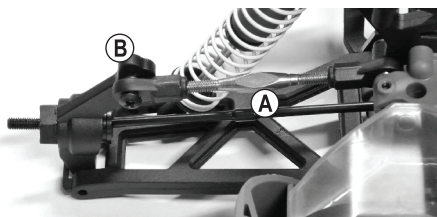
L'impostazione dell'inclinazione delle ruote si esegue agendo sulla vite (A) del braccio trasversale superiore.

Poiché la vite dispone di una filettatura sia destra che sinistra, non è necessario smontare il braccio trasversale per regolare l'inclinazione.

Inoltre, sul fuso a snodo posteriore (B) sono presenti diversi punti di fissaggio per il braccio trasversale superiore.

Se il braccio trasversale venisse fissato a un punto diverso, l'inclinazione delle ruote cambierebbe durante l'estensione e la compressione dell'ammortizzatore.

Non modificare il punto di fissaggio (B) poiché la regolazione ottimale del veicolo è già stata eseguita in fabbrica.



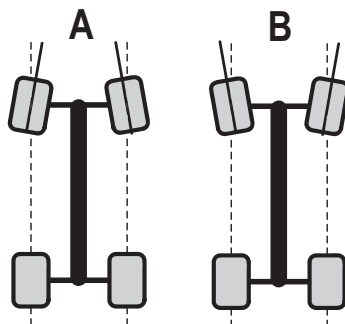
b) Regolazione della convergenza

La convergenza (convergenza = figura "A", divergenza = figura "B") indica la messa a punto dell'angolazione delle ruote rispetto alla direzione di marcia.

Durante la guida, le ruote si allontanano l'una dall'altra per effetto della resistenza al rotolamento e pertanto non sono più perfettamente parallele rispetto alla direzione di marcia.

Per controbilanciare questo effetto, è possibile regolare le ruote del veicolo in questione in modo che davanti guardino leggermente verso l'interno. La convergenza determina una migliore tenuta di strada degli pneumatici e una risposta più diretta dello sterzo.

Se invece si desidera una risposta più morbida dello sterzo, è possibile impostare una divergenza, vale a dire le ruote del veicolo guardano verso l'esterno.



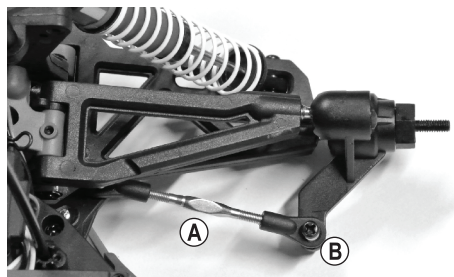
Un angolo di convergenza (A) o di divergenza (B) superiore a 3° determina problemi di gestione e la riduzione della velocità, oltre a una maggiore usura degli pneumatici.

La figura in alto mostra una regolazione chiaramente esagerata, il cui unico scopo è illustrare la differenza tra convergenza e divergenza. Se si regolasse la convergenza del veicolo in modo analogo, quest'ultimo risulterebbe difficilmente controllabile.

Regolazione della convergenza dell'asse anteriore:

La convergenza/divergenza dell'asse anteriore può essere regolata ruotando la leva di sterzo sul fuso a snodo (A). Poiché questa dispone di una filettatura sia destra che sinistra, non è necessario smontarla per eseguire la regolazione.

Ruotare sempre entrambe le leve in modo uniforme (ruota anteriore destra e sinistra) per evitare di dover regolare il trim sul trasmettitore o persino il controllo tramite servosterzo mediante la regolazione dell'asta servo.



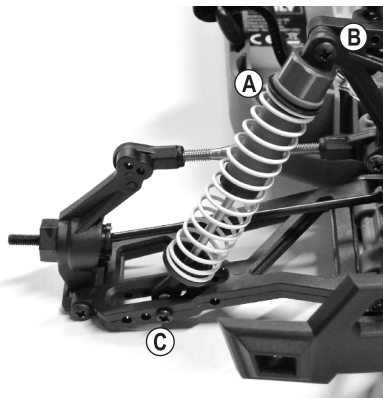
Sul fuso a snodo (B) sono inoltre presenti numerosi punti di fissaggio per la leva di sterzo che servono a modificare l'angolo di sterzo delle ruote anteriori (angolo di Ackermann).

Non modificare il punto di fissaggio (B) poiché è già stato regolato in modo ottimale in fabbrica.

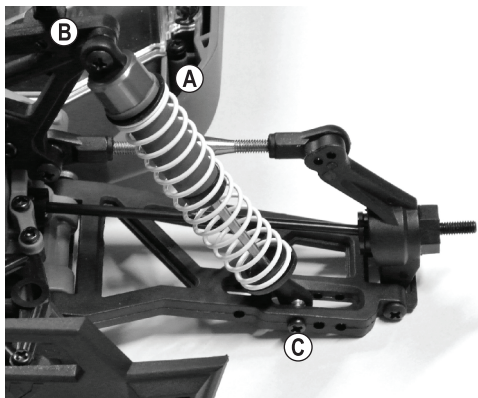
Regolazione della convergenza dell'asse posteriore:

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

c) Regolazione degli ammortizzatori



Asse anteriore



Asse posteriore

Sull'estremità superiore dell'ammortizzatore (A) è possibile regolare la tensione della molla inserendo una clip in plastica.

Gli ammortizzatori sull'asse anteriore e posteriore del veicolo possono essere montati in diverse posizioni in alto sui supporti degli ammortizzatori (B) e sul braccio trasversale inferiore (C). La posizione scelta in fabbrica, tuttavia, è già quella ottimale e pertanto eventuali modifiche devono essere eseguite esclusivamente da conducenti professionisti.

La regolazione degli ammortizzatori di un asse deve essere sempre uniforme (per la ruota destra e sinistra dell'asse anteriore o dell'asse posteriore). In caso contrario potrebbero verificarsi effetti negativi sulla manovrabilità.

I guidatori professionisti possono anche utilizzare molle con un diverso grado di durezza o riempire gli ammortizzatori con un olio per ammortizzatori con una viscosità diversa. Sarebbe possibile anche l'installazione di ammortizzatori in alluminio, che sono regolabili tramite una rotella zigrinata.

Come nelle "vere" auto, gli ammortizzatori e i giunti in gomma degli ammortizzatori sono materiali di consumo dell'automodello. In caso di fuoriuscite di olio dagli ammortizzatori, ad esempio se il braccio trasversale è molto unto o se vi sono colature, i giunti o gli ammortizzatori stessi devono essere sostituiti.

11. Pulizia e manutenzione

a) Osservazioni generali

Prima della pulizia o della manutenzione, spegnere il regolatore di velocità e scollegare completamente l'accumulatore dal regolatore. Se il veicolo è appena stato utilizzato, lasciare raffreddare completamente tutte le parti, come il motore, il regolatore di velocità e così via.

Dopo l'utilizzo pulire il veicolo per eliminare polvere e sporizia servendosi ad esempio di un pennello pulito a setole lunghe e di un aspirapolvere. Sono utili anche gli spray ad aria compressa.

Non utilizzare spray detergenti o i tradizionali prodotti per la pulizia della casa. Oltre a danneggiare potenzialmente le parti elettroniche, possono infatti causare la scoloritura delle parti in plastica o della carrozzeria.

Non sciacquare mai il veicolo con acqua, per esempio con idropulitrici. Il motore, il regolatore di velocità e anche il ricevitore potrebbero rimanere danneggiati.

Per pulire la carrozzeria utilizzare un panno morbido leggermente inumidito. Non strofinare con eccessiva forza per evitare di graffiare le superfici.

b) Prima o dopo ogni guida

Le vibrazioni del motore e i colpi subiti durante la guida possono determinare l'allentamento di parti e viti.

Prima o dopo ogni guida è necessario pertanto controllare quanto segue:

- Serraggio di bulloni e raccordi a vite del veicolo
- Fissaggio di regolatore di velocità, interruttore di accensione/spegnimento e ricevitore
- Incollatura degli pneumatici ai cerchioni o condizioni degli pneumatici
- Collegamento di tutti i cavi (non devono trovarsi nelle parti mobili del veicolo)

→ Prima o dopo ogni utilizzo del veicolo verificare inoltre che il modello non abbia subito danni. In caso di danni, non utilizzare né mettere in funzione il veicolo.

Utilizzare solo parti di ricambio originali per eseguire la sostituzione di parti usurate (per esempio, gli pneumatici) o difettose (per esempio, un braccio trasversale spezzato).

c) Sostituzione delle ruote

Le gomme sono incollate ai cerchioni per evitare che si staccino. In caso di usura degli pneumatici, pertanto, è necessario sostituire l'intera ruota.

Dopo aver allentato i bulloni (A), sfilare la ruota dal suo asse.

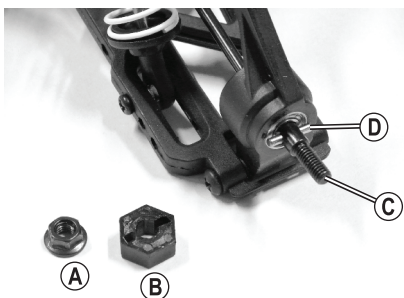
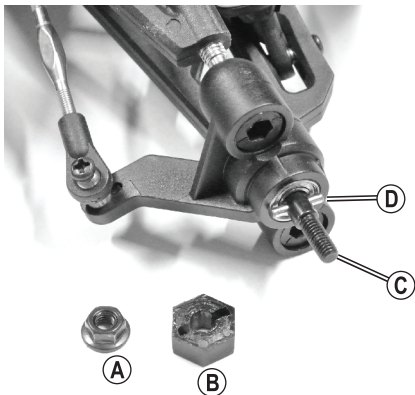
Montare quindi la nuova ruota in modo che la brugola si inserisca esattamente sul dado del mozzo all'interno del cerchione.

Fissare la ruota all'asse avvitando i bulloni (A) rimossi all'inizio. Durante questa operazione non esercitare forza per evitare che la ruota giri con difficoltà, danneggiando così la trasmissione.

È possibile che nel rimuovere la ruota posteriore il dado del mozzo (B) resti nel cerchione o che si distacchi dall'assale (C). Fare quindi attenzione che la spina di trascinamento (D) non cada e non vada persa.

Quando successivamente si rimonterà la ruota, occorre controllare assolutamente che la spina di trascinamento (D) si trovi esattamente al centro dell'assale (C) e che vada ad appoggiarsi nella scanalatura corrispondente del dado del mozzo (B).

Se la spina di trascinamento (D) non è presente, non è possibile trasmettere la coppia dal motore alla ruota, e quest'ultima gira a vuoto.



d) Regolazione del gioco tra pignone e corona

Il gioco degli ingranaggi è stato regolato dal costruttore. Di norma non sono richieste correzioni.

Può accadere, tuttavia, che le viti di fissaggio del motore si allentino a causa delle vibrazioni dopo l'uso prolungato del veicolo.

In questo caso, è necessario fissare nuovamente il motore; verificare però che il gioco degli ingranaggi sia corretto.

Tirare le due clip (A) per rimuovere la copertura anti-polvere (B).

Di norma la distanza tra il pignone (D) e l'ingranaggio principale (C) deve essere la minore possibile, evitando comunque che il movimento degli ingranaggi risulti forzato.

Allentare di poco le due viti di fissaggio (E) del motore. Spingere il motore con il pignone (D) esercitando una leggera pressione in direzione dell'ingranaggio principale (C).

→ Il motore non deve oscillare; le viti di fissaggio possono essere allentate quanto basta per poter spostare il motore.

Il pignone e l'ingranaggio principale si incastrano ora senza gioco. Ai fini della durata degli ingranaggi, tuttavia, questa non è la regolazione ottimale.

Inserire una striscia di carta sottile (F) tra l'ingranaggio principale (C) e pignone (D), quindi ruotare manualmente l'ingranaggio principale in modo che la striscia di carta (massimo 80 g) si assesti tra i due ingranaggi.

La pressione della carta spinge il motore elettrico indietro di quanto necessario.

Ora stringere le viti di fissaggio (E) del motore in questa posizione.

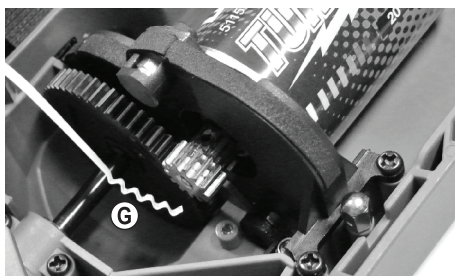
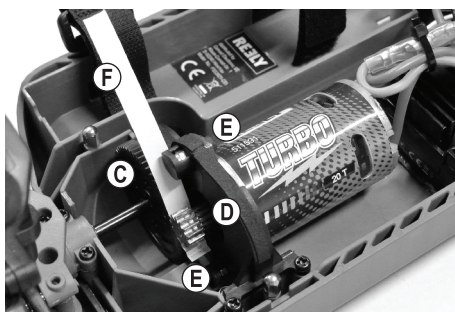
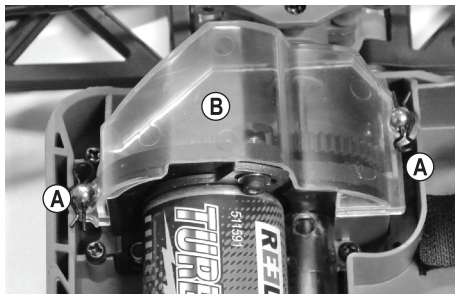
Quando alla fine si sposterà indietro l'ingranaggio principale per poter togliere la striscia di carta (G), i due ingranaggi si troveranno alla distanza corretta.



La distanza ideale tra il pignone e l'ingranaggio principale è quella in cui gli ingranaggi ruotano alla minima distanza senza che i denti si tocchino.

Se le due ruote dentate (pignone e ingranaggio principale) sono troppo distanti fra loro, già dopo pochi secondi di marcia i denti dell'ingranaggio principale vengono letteralmente fresati dal pignone, con conseguente annullamento della garanzia!

Se tuttavia il pignone preme contro l'ingranaggio principale (corsa più libera delle ruote dentate), si avrà una perdita di prestazioni, nonché un più elevato consumo di corrente (il motore necessita già di molta energia per far girare l'ingranaggio principale) e un'usura prematura dell'ingranaggio principale.



12. Smaltimento

a) Osservazioni generali



Tutte le apparecchiature elettriche ed elettroniche introdotte sul mercato europeo devono essere etichettate con questo simbolo. Questo simbolo indica che l'apparecchio deve essere smaltito separatamente dai rifiuti urbani non differenziati al termine della sua vita utile.

Ciascun proprietario di RAEE (Rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche) è tenuto a smaltire gli stessi separatamente dai rifiuti urbani non differenziati. Gli utenti finali sono tenuti a rimuovere senza distruggere le batterie e gli accumulatori esauriti che non sono integrati nell'apparecchiatura, nonché a rimuovere le lampade dall'apparecchiatura destinata allo smaltimento prima di consegnarla presso un centro di raccolta.

I rivenditori di apparecchiature elettriche ed elettroniche sono tenuti per legge a ritirare gratuitamente le vecchie apparecchiature. Conrad mette a disposizione le seguenti opzioni di restituzione **gratuite** (ulteriori informazioni sono disponibili sul nostro sito internet):

- presso le nostre filiali Conrad
- presso i centri di raccolta messi a disposizione da Conrad
- presso i centri di raccolta delle autorità pubbliche di gestione dei rifiuti o presso i sistemi di ritiro istituiti da produttori e distributori ai sensi della ElektroG

L'utente finale è responsabile della cancellazione dei dati personali sul vecchio dispositivo destinato allo smaltimento. Tenere presente che in paesi al di fuori della Germania possono essere applicati altri obblighi per la restituzione e il riciclaggio di vecchie apparecchiature.

b) Batterie/accumulatori

Rimuovere le batterie/gli accumulatori inseriti e smaltirli separatamente dal prodotto. In qualità di utente finale, si è tenuti per legge (Ordinanza sulle batterie) a restituire tutte le batterie/gli accumulatori usati; lo smaltimento nei rifiuti domestici è proibito.



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, per 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.

Prima dello smaltimento, è necessario coprire completamente i contatti esposti delle batterie/degli accumulatori con un pezzo di nastro adesivo per evitare cortocircuiti. Anche se le batterie/gli accumulatori sono scarichi, l'energia residua che contengono può essere pericolosa in caso di corto circuito (scoppio, forte riscaldamento, incendio, esplosione).

13. Dichiarazione di conformità (DOC)

La Società, Conrad Electronic SE, Klaus-Conrad-Straße 1, D-92240 Hirschau, dichiara che il prodotto è conforme alla direttiva 2014/53/CE.

- Cliccare sul seguente link per leggere il testo integrale della dichiarazione di conformità UE:
www.conrad.com/downloads

Inserire il numero d'ordine nel campo di ricerca; successivamente sarà possibile scaricare la dichiarazione di conformità UE nelle lingue disponibili

14. Risoluzione dei problemi

Anche se il modello è stato costruito secondo tecniche all'avanguardia, può accadere che si verifichino guasti o problemi. Di seguito sono pertanto riportati alcuni suggerimenti per l'eliminazione di eventuali problemi. Consultare inoltre le istruzioni per l'uso del telecomando fornite separatamente.

Il modello non reagisce correttamente o non reagisce affatto

- Nei telecomandi da 2,4 GHz è necessario associare il ricevitore al trasmettitore. Questo processo è talora indicato con il termine inglese "binding" o "pairing". In genere, il processo di associazione è già stato eseguito in fabbrica, ma naturalmente può essere eseguito anche dall'utilizzatore. A questo scopo, consultare le istruzioni per l'uso del telecomando fornite separatamente.
- L'accumulatore del veicolo o le batterie/gli accumulatori del trasmettitore sono scarichi? Sostituire l'accumulatore o le batterie/gli accumulatori del trasmettitore con altri nuovi.
- È stato acceso prima il trasmettitore e quindi il regolatore di velocità? Se viene invertita la sequenza, per motivi di sicurezza il regolatore di velocità non funziona.
- L'accumulatore è stato collegato correttamente al regolatore di velocità? Verificare se il connettore si è sporcato oppure ossidato.
- Il veicolo è troppo distante? Se l'accumulatore e le batterie/gli accumulatori del trasmettitore sono carichi, in genere è garantita una portata minima di 50 m. Può accadere, tuttavia, che questo valore sia alterato da fattori ambientali, ad esempio disturbi sulla frequenza del trasmettitore o la vicinanza con altri trasmettitori (non solo trasmettitori per telecomandi, ma anche apparecchi WLAN/Bluetooth® che utilizzano una frequenza di trasmissione di 2,4 GHz), parti metalliche o edifici e così via.

Anche la posizione reciproca delle antenne del trasmettitore e del ricevitore influisce significativamente sulla portata. L'ideale è che sia l'antenna del trasmettitore che quella del ricevitore siano in posizione verticale (reciprocamente parallele). Se invece con l'antenna del trasmettitore si punta sul veicolo, la portata si riduce notevolmente.

- Verificare che i connettori del regolatore di velocità e del servosterzo siano stati inseriti correttamente nel ricevitore. Se i connettori sono stati inseriti ruotati di 180°, il regolatore di velocità e il servosterzo non funzionano.

Se invece il connettore del regolatore di velocità e quello del servo sterzo sono stati scambiati, la leva di accelerazione/freno comanderà il servosterzo e la manopola comanderà la funzione di guida.

Quando si rilascia la leva di accelerazione/freno il veicolo non si ferma

- Correggere il trim della funzione di guida sul trasmettitore (regolare la posizione di folle).

Il veicolo rallenta o il servosterzo reagisce poco o non reagisce affatto. La portata tra trasmettitore e veicolo è molto ridotta

- L'accumulatore è parzialmente o completamente scarico.

Il ricevitore e quindi il servosterzo sono alimentati dal circuito BEC del regolatore di velocità. Per questo motivo, se l'accumulatore non è sufficientemente carico, il ricevitore non funziona più correttamente. Sostituire l'accumulatore con uno nuovo completamente carico (prima di procedere, attendere 5 - 10 minuti che il motore e il regolatore di velocità si raffreddino).

- Verificare le batterie/gli accumulatori nel trasmettitore.

Durante la guida il veicolo procede più lentamente o rimane fermo

- L'accumulatore di volo è parzialmente o completamente scarico.
- Il regolatore di velocità è surriscaldato, la protezione della sovratemperatura è stata attivata (il LED rosso lampeggia, lasciare raffreddare il regolatore, dopodiché il veicolo sarà pronto per l'uso).
- La distanza dal trasmettitore è troppo grande, il regolatore non ha registrato un segnale di controllo valido dal ricevitore (o la funzione fail-safe del ricevitore è attivata, vedere il manuale di istruzioni del trasmettitore).

Il veicolo non ha stabilità direzionale

- Regolare la stabilità direzionale sul trasmettitore mediante la relativa funzione di trim per lo sterzo.
- Controllare la tiranteria dello sterzo, il braccio del servo, il salva servo e il relativo raccordo a vite.
- Se il veicolo ha subito un incedente, verificare se vi sono parti difettose o rotte e sostituirle.

Lo sterzo funziona in direzione opposta rispetto al movimento della manopola del trasmettitore

- Attivare l'impostazione Reverse del trasmettitore per la funzione di sterzo.

La funzione di guida avviene in senso opposto rispetto al movimento della leva di accelerazione/freno del trasmettitore

- Normalmente, il veicolo procede in avanti quando si tira la leva di accelerazione/freno del trasmettitore verso l'impugnatura.

Se ciò non accade, è necessario attivare l'impostazione Reverse del trasmettitore per la funzione di guida.

- Se il motore è stato separato dal regolatore di velocità (ad esempio per una riparazione del veicolo), scambiare i cavi del motore.

Lo sterzo non funziona o non funziona correttamente, l'angolo di sterzata del veicolo è troppo ridotto

- Se sul trasmettitore è disponibile la funzione dual rate, controllarne l'impostazione (consultare il manuale d'uso del trasmettitore). Se la funzione dual rate è impostata su un valore troppo basso, il servosterzo non reagisce più.
- Verificare che nel meccanismo di sterzo non vi siano parti staccate. Verificare ad esempio se il braccio del servo è fissato correttamente al servo.

15. Dati tecnici

a) Veicolo

Scala.....	1:10
Tipi di accumulatori adatti	Accumulatori LiPo a 2 celle (tensione nominale 7,4 V) oppure Accumulatore NiMH a 6 celle (tensione nominale 7,2 V) Accumulatore NiMH a 7 celle (tensione nominale 8,4 V)
Trasmissione	Motore elettrico, tipo 550 Trazione integrale con trasmissione a cardano Differenziali anteriore e posteriore
Telaio	Ruote indipendenti, doppio braccio oscillante Ammortizzatori idraulici con molle a spirale, regolabili Convergenza ruote anteriori regolabile Convergenza ruote anteriori e posteriori regolabile
Regolatore di guida	Corrente continua in avanti 40 A, all'indietro 20 A Corrente di breve durata (1 s) in avanti 180 A, all'indietro 90 A Uscita BEC 5 V/DC, 2 A Protezione dalla sovratensione integrata (ca. +100 °C)
Dimensioni (L x P x A)	440 x 340 x 210 mm
Misure pneumatici (larghezza x Ø).....	70 x 125 mm
Passo.....	275 mm
Altezza dal suolo	50 mm
Peso	2280 g (senza accumulatore)

——> Misure e peso possono variare leggermente per motivi tecnici legati alla produzione.

b) Telecomando

——> Osservare le istruzioni per l'uso separate in allegato del telecomando

c) Caricabatterie NiMH

——> Rispettare le istruzioni per l'uso separate allegate al caricabatterie NiMH.

ⓘ 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 2023 by Conrad Electronic SE.