

PL Instrukcja użytkownika Regulator silnika Combo

Nr. zam. 1456606 (Offroad)

Nr. zam. 1456607 (Onroad)

Zastosowanie zgodne z przeznaczeniem

Produkt składa się z elektronicznego tempomatu oraz bezszczotkowego silnika. Silnik oraz tempomat są chronione przed bryzgami wody.

W zależności od wersji produkt służy do wbudowywania w Monstertrucki, Truggy bądź pojazdy przeznaczone do gładkiej powierzchni.

Programowanie tempomatu odbywa się poprzez przycisk programowania i dwie diody LED.

Ze względów bezpieczeństwa i zgodności z certyfikatem przebudowa i/lub modyfikacja produktu jest zabroniona. Korzystanie z produktu do celów innych niż wcześniej opisane może prowadzić do jego uszkodzenia. Ponadto, niewłaściwe użytkowanie może spowodować powstanie zagrożeń takich jak zwarcie, pożar itp. Należy uważnie przeczytać instrukcję użytkownika i zachować ją na przyszłość. Przedmiot należy przekazywać osobom trzecim wyłącznie razem z instrukcją użytkownika.

Niniejszy produkt zgodny jest z obowiązującymi normami krajowymi i europejskimi. Wszystkie nazwy firm i produktów należą do znaków towarowych aktualnego właściciela. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Zawartość zestawu

- Tempomat
- Silnik
- Instrukcja użytkownika



Aktualne instrukcje użytkownika

Pobierz aktualne instrukcje użytkownika za pomocą łącza www.conrad.com/downloads lub przeskanuj widoczny kod QR. Należy przestrzegać instrukcji przedstawionych na stronie internetowej.

Wyjaśnienie symboli



Symbol z wykrzyknikiem w trójkącie oznacza ważne zalecenia tej instrukcji, których należy bezwzględnie przestrzegać.



Symbol strzałki pojawia się w miejscach, w których znajdują się dokładne wskazówki i porady dotyczące eksploatacji.

Zasady bezpieczeństwa



Należy uważnie przeczytać instrukcję użytkownika i przestrzegać zawartych w niej zasad bezpieczeństwa. W przypadku niezastosowania się do zasad bezpieczeństwa i zaleceń bezpiecznej obsługi, nie ponosimy żadnej odpowiedzialności za powstałe szkody materialne i osobowe. W powyższych przypadkach gwarancja/rekrowia traci ważność.

• Ze względu na bezpieczeństwo oraz certyfikat zabronione jest wprowadzanie nieautoryzowanych zmian i/lub modyfikacji produktu. Nie należy rozmontowywać produktu, ponieważ nie zawiera on żadnych części nadających się do demontażu lub obsługi przez użytkownika. Ponadto w takich przypadkach rekrowia/gwarancja wygasa!

- Ten produkt nie jest zabawką i nie należy dopuścić, aby znalazł się w rękach dzieci!
- Tempomat i silnik jest chroniony przed bryzgami wody. Większe ilości wody wynikające z dłuższych „jazd pod wodą” prowadzą jednak do uszkodzenia silnika i/lub tempomatu.
- Akumulator należy odłączyć od tempomatu za każdym razem, gdy tempomat nie będzie już użytkowany. W przypadku krótkich pauz urządzenie można dezaktywować za pomocą włącznika/wyłącznika.
- Należy zawsze włączyć nadajnik przed połączeniem tempomatu z akumulatorem oraz ich włączeniem!

Przed wyłączeniem nadajnika należy najpierw wyłączyć tempomat i odłączyć go od akumulatora.

- Tempomat i dołączony silnik mogą działać na akumulatory NiMH/NiCd, jak również LiPo. Dopuszczoną liczbę ogniw i inne informacje można znaleźć w tabeli w rozdziale „Dane techniczne”.
- Tempomat może być zasilany wyłącznie akumulatorem, a nie zasilaczem.
- W zależności od zastosowania (On- bądź Off-Road) oraz rodzaju nawierzchni drogi (smoła, piasek, trawa) stosuje się prąd o różnej wartości. Należy do tego zwracać koniecznie uwagę na dane techniczne w niniejszej instrukcji użytkownika. W przypadku nieprzestrzegania wartości maksymalnych może dojść do uszkodzenia silnika i/lub tempomatu. Utrata gwarancji/rekrowii!
- Zarówno silnik, jak i tempomat oraz akumulator osiągają bardzo wysokie temperatury podczas eksploatacji. Ryzyko poparzenia!
- Należy uważać na to, aby podczas kontaktu się z pojazdem żadne części ciała ani przedmioty nie znalazły się w częściach obrotowych. Ryzyko obrażenia ciała!
- Do tempomatu należy podłączać wyłącznie pojedynczy bezszczotkowy silnik.
- Tempomat bezszczotkowy nie jest przeznaczony do obsługi tradycyjnych silników elektrycznych z dwoma złączami!
- Podczas montażu należy zachować możliwie największy odstęp pomiędzy odbiornikiem a tempomatem/motorem, aby uniknąć wzajemnego wpływu.
- Przewodu anteny odbiornika nie należy prowadzić równoległe do kabli przewodzących prąd.
- Nie należy podłączać przewodu anteny instalacji odbiorczej, lecz wykorzystać np. rękę anteny, która sterczy pionowo z pojazdu.
- Zawsze należy najpierw włączyć nadajnik i ustawić w pozycji neutralnej dźwignię sterowania odpowiadającą za regulację silnika (silnik wyłączony). Dopiero wtedy można połączyć regulator ruchu z akumulatorem i uruchomić go. Podczas wyłączania należy postępować w odwrotnej kolejności; najpierw należy wyłączyć tempomat i oddzielić go od akumulatora, a dopiero potem wyłączyć nadajnik.



- Podczas eksploatacji modelu należy zapewnić odpowiednie chłodzenie tempomatu oraz silnika. Nigdy nie należy zakrywać elementu chłodzącego i wentylatora!
- Należy nadzorować funkcjonowanie wentylatora podczas każdego włączenia, nie należy blokować wentylatora, należy usuwać kurz i zabrudzenia z wentylatora, które zebrały się na nim np. podczas użytkowania pojazdu.
- Należy unikać blokowania napędu. Powstały w ten sposób prąd może zniszczyć silnik i/lub tempomat.
- Układ przeniesienia napędu powinien być regularnie konserwowany i powinien chodzić lekko.
- Należy sprawdzać pojazd oraz tempomat/silnik pod względem uszkodzeń. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń nie należy użytkować pojazdu, tempomatu ani silnika.
- Akumulator należy przed naładowaniem odłączyć od tempomatu.
- Należy uważnie obchodzić się z produktem, uderzenia, ciosy lub upadki z niewielkiej wysokości mogą spowodować jego uszkodzenie.
- Nie wolno dopuścić do tego, aby opakowanie było łatwo dostępne, może okazać się ono niebezpieczną zabawką dla dzieci.
- W przypadku pojawienia się jakichkolwiek wątpliwości dotyczących działania, bezpieczeństwa lub podłączenia produktu, należy skonsultować się ze specjalistą.
- Konserwację, dopasowywanie i naprawę należy pozostawić fachowcom lub warsztatom specjalistycznym.
- W przypadku pytań, na które nie ma odpowiedzi w tej instrukcji, uprzejmie prosimy o kontakt z naszym serwisantem lub innymi fachowcami.

Montaż

- Jeżeli produkt ma zastąpić istniejący już tempomat/silnik, należy najpierw wyjąć stary tempomat i silnik z modelu.
- Należy zamontować pasujące koło zębate napędu jak również zębik pasujący do średnicy trzpienia nowego silnika na osi napędowej silnika bezszczotkowego. Z reguły zębik jest zamocowany za pomocą wkręta bez ła.



Uwaga!

Należy uważać na to, aby wkręt bez ła dokładnie przylegał do spłaszczonej strony osi napędowej silnika oraz był tam przykręcony (patrz schemat po prawej, bez koła zębatego), w innym wypadku zębik bardzo szybko się poluzuje.



Dokładna pozycja zębika na osi napędowej musi zostać ustalona po montażu silnika. Z tego względu należy najpierw tylko lekko przykręcić zębik.

- Należy zamontować silnik w pojeździe i mocno go przykręcić. Należy korzystać jedynie z odpowiednich śrub, które nie sięgają zbyt daleko w silnik. Po montażu należy koniecznie upewnić się, czy wirnik w silniku obraca się bez przeszkód oraz czy nie występują żadne dźwięki wskazujące na tarcie. Jeśli nie zostanie to sprawdzone, to silnik może zostać łatwo uszkodzony i nastąpi utrata gwarancji/rekrowii!



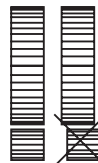
Odstęp pomiędzy zębikiem i kołem zębatym napędu należy uregulować później, jest to na tym etapie nieistotne.

- Należy teraz sprawdzić, czy zębik dokładnie przylega do koła zębatego napędu i nie schodzi na bok.



Uwaga!

Dokładne ustawienie zębika wobec koła zębatego napędu jest bardzo ważne, nie może ono schodzić na bok, w przeciwnym razie zostanie uszkodzone koło zębate napędu (przeniesienie mocy odbywa się na mniejszej powierzchni).



- Należy skorygować ustawienie montażu zębika na osi napędowej, ewentualnie należy ponownie rozłożyć silnik.
- Dopiero, gdy zębik znajduje się dokładnie równoległe do koła zębatego napędu, należy na stałe dokręcić wkręt bez ła w zębik. Śruba mocująca zębika silnika musi być pokryta lakierem ochronnym zapobiegającym rozpuszczaniu.

- Po odpowiednim zamontowaniu zębika na osi napędowej silnika należy uregulować odpowiedni odstęp pomiędzy zębikiem a kołem zębatym napędu.

Zazwyczaj podczas mocowania silnika jeden z otworów mocujących jest okrągły, a drugi podłużny. Silnik jest zamocowany za pomocą śruby w okrągłym otworze, podlega regulacji za pomocą śruby w podłużnym otworze.

- Należy odrobnie poluznić obie śruby, aby silnik mógł zostać uregulowany przy pewnym wysiłku.



Odstęp pomiędzy zębikiem a kołem zębatym napędu nie może być za mały ani za duży, w innym wypadku może zostać uszkodzone koło zębate napędu.

Odstęp jest odpowiednio ustawiony wtedy, gdy boki kół zębatych dokładnie do siebie przylegają i napęd może zostać łatwo poruszony bez zwiększania wysiłku. Po pierwszych jazdach należy zawsze ponownie sprawdzić zamocowanie silnika i pozycję zębika silnika wobec głównego koła zębatego.

O nieodpowiednim ustawieniu świadczy zwiększone tarcie zębika silnika/głównego koła zębatego.

- Należy mocno przykręcić silnik, jeśli znajduje się on w odpowiedniej pozycji.
- Należy następnie umieścić tempomat w podwoziu pojazdu. Należy wybrać miejsce jak najbardziej odległe od odbiornika. Regulator ruchu nie może znajdować się także bezpośrednio obok silnika. Należy przy tym uważać, aby pod trzema kablami podłączeniowymi silnika widoczna była wbudowana czerwona i zielona dioda LED w niezmiennym stanie.
- Należy połączyć kabel tempomatu z kablem silnika, uważając na potencjalnie występujące kodowanie barwne, wtedy prawidłowy jest ruch silnika do przodu/do tyłu w koordynacji z tempomatem.
- Jeśli później okaże się, że kierunek obrotu silnika jest niewłaściwy (w zależności od skrzyni biegów pojazdu), należy po prostu zamienić dwa z trzech przyłączy. Silnik będzie się wówczas kręcił w innym kierunku.

- W celu umocowania tempomatu można skorzystać np. z taśmy na rzepy albo dwustronnej taśmy samoprzylepnej.

- Należy upewnić się, że cztery śruby mocujące wentylatora są odpowiednio przymocowane (również to należy robić regularnie po użytkowaniu pojazdu).



Ważne!

Silnik w zestawie dostosowany jest jedynie do użytku z 2-ogniowymi akumulatorami LiPo (moc znamionowa 7,4 V) bądź z 4 - 6-ogniowymi akumulatorami NiMH (moc znamionowa 4,8 - 7,2 V).

Jeśli akumulator z ogniwami zostanie podłączony do tempomatu, to tempomat i/lub silnik zostaną uszkodzone. Utrata gwarancji/rękojmi!

Jeśli inny silnik zostanie podłączony do tempomatu, który jest dostosowany do większej ilości ogniw, to koniecznie należy uważać na obroty silnika, patrz tabela. Poza tym wentylator tempomatu musi zostać wymieniony na inny, który funkcjonuje przy wyższych temperaturach. Nieprzestrzeżenie grozi uszkodzeniem wentylatora i/lub tempomatu! Utrata gwarancji/rękojmi!

- Włącznik/wyłącznik z przyciskiem programowania znajduje się w miejscu łatwo dostępnym. Tutaj również należy skorzystać z taśmy na rzepy albo dwustronnej taśmy samoprzylepnej.
- Wszystkie kable należy poprowadzić w taki sposób, aby nie mogły dostać się do kręcących lub poruszających się części pojazdu. Do mocowania należy używać np. opasek kablowych.

Programowanie

a) Programowanie ustawień pełnego gazu i ustawień pozycji neutralnej

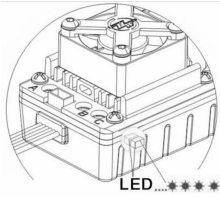
Aby zaprogramować ustawienia pełnego gazu dla jazdy do przodu/do tyłu oraz ustawienia trybu neutralnego, należy zrobić co następuje:

- Należy włączyć nadajnik, ustawić dźwignię gazu/hamulca w pozycji neutralnej (luz). Należy ustawić trybowanie funkcji ruchu w położeniu środkowym. W przypadku nadajników komputera nie mogą zostać zaprogramowane ograniczenia drogi oraz ABS. Jeśli programowanie nie działa jak należy, należy ustawić kierunek regulacji dla dźwigni gazu na Reverse.

- Należy wyłączyć tempomat i podłączyć dołączony akumulator.

- Należy przytrzymać przycisk Setup i włączyć tempomat. Należy puścić przycisk Setup zaraz wtedy, gdy dioda LED (patrz rysunek po lewej) w tempomacie miga na czerwono i silnik wydaje sygnał dźwiękowy.

- Sygnał dźwiękowy zostaje wywołany przez krótkie nastrojenie silnika bezszczotkowego. W zależności od silnika sygnał jest jednakże albo bardzo cichy, albo niesłyszalny. Należy wtedy zwracać uwagę na wskaźnik LED na tempomacie.



- Należy teraz raz wcisnąć przycisk programowania, gdy dźwignia gazu/hamulca znajduje się w pozycji neutralnej. Dioda LED na tempomacie jeszcze raz miga na zielono. Silnik wydaje sygnał dźwiękowy.

- Należy przesunąć dźwignię gazu/hamulca na pozycję pełnego gazu do jazdy przodem (pociągnąć dźwignię gazu/hamulca całkowicie do przodu od uchwytu) oraz mocno ją tam przytrzymać. Należy teraz przycisnąć raz przycisk programowania. Dioda LED zaświeci dwa razy na zielono. Silnik wydaje sygnał dźwiękowy. Ustawienie pełnego gazu do jazdy do przodu zostaje zapisane.

- Należy przesunąć dźwignię gazu/hamulca na pozycję pełnego gazu do jazdy tyłem (pociągnąć dźwignię gazu/hamulca całkowicie do przodu od uchwytu) oraz mocno ją tam przytrzymać. Należy teraz przycisnąć raz przycisk programowania. Dioda LED zaświeci dwa razy na zielono. Silnik wydaje sygnał dźwiękowy. Ustawienie pełnego gazu do jazdy do tyłu zostaje zapisane.

- Należy puścić dźwignię gazu/hamulca, aby znów znajdowała się w pozycji neutralnej. Dioda LED zaświeci dwa razy na zielono. Silnik wydaje sygnał dźwiękowy. Programowanie pozycji neutralnej zostało zapisane. Silnik oraz tempomat są gotowe do działania po ok. trzech sekundach. Jeśli tempomat zostanie na nowo włączony, to będzie gotowy do działania z wyżej przedstawionymi parametrami.

b) Programowanie funkcji specjalnych

- Z opcjonalną kartą programowania można bardzo łatwo zaprogramować wszystkie możliwe ustawienia tempomatu. Należy przestrzegać wskazówek przedstawionych pod www.conrad.com na internetowej stronie produktu.

- Należy połączyć tempomat z akumulatorem, przycisnąć przycisk programowania (przytrzymać!) oraz włączyć tempomat. Miga czerwona dioda LED.

Należy przytrzymać przycisk programowania tak długo, aż zamiga zielona dioda LED.

Są teraz Państwo na płaszczyźnie programowania i mogą zaprogramować następujące opcje.

- 5 opcji zostanie pokazanych w pętli.
1x miganie to opcja 1, 2x miganie to opcja 2 itd., aż do opcji 5. Następnie ponownie nastąpi opcja 1.

W przypadku chęci dostania się do opcji (1, 2, 3, 4 lub 5), należy puścić przycisk programowania. Znajdują się teraz Państwo w podmenu wybranej opcji.

Czerwona dioda LED sygnalizuje aktualne ustawienie wybranej opcji.

- Aby wybrać dane ustawienie w podmenu (opis zobacz c), należy po prostu przycisnąć przycisk programowania tak długo, aż czerwona dioda LED oraz następstwo dźwięków zasygnalizują odpowiednie ustawienie.

Ustawienia	Czerwona dioda LED miga + sygnał dźwiękowy
1	1x krótko
2	2x krótko
3	3x krótko
4	4x krótko
5	1x długo
6	1x długo + 1x krótko
7	1x długo + 2x krótko
8	1x długo + 3x krótko

- Gdy dane ustawienie zostanie już wybrane i zaprogramowane, to należy następnie włączyć tempomat. Ustawienie zostanie zapisane. Jeśli chcą Państwo przeprowadzić programowanie innej opcji, to należy na nowo rozpocząć proces programowania.

c) Dostępne możliwości programowania

Opcja 1 = tryb jazdy

Można tu ustalić tryb jazdy (1 = jedynie jazda do przodu; 2 = jazda do tyłu i do przodu).

W przypadku przełączenia między jazdą do przodu na jazdę do tyłu ochrona układów, kół i wydajność akumulatora zostaną dopiero po pewnej chwili przełączone na jazdę do tyłu.

Opcja 2 = hamulec silnikowy

Jeśli dźwignia gazu na nadajniku zostanie przeniesiona z pozycji jazdy do przodu na pozycję neutralną, to aktywowany zostanie hamulec silnikowy.

Funkcja odpowiada hamulcowi silnikowemu przy „odpowiednim” trybie automatycznym, gdy zdjęta zostaje stopa z pedalu gazu, ale nie naciska jeszcze na pedał hamulca.

Hamulec silnikowy może zostać zaprogramowany na osmiu poziomach. Im wyższa ustawiona wartość, tym silniejsze hamowanie. Można ustawić następujące wartości:

1 = 0%; 2 = 5%; 3 = 10%; 4 = 15%; 5 = 20%; 6 = 25%; 7 = 30%; 8 = 40%

Opcja 3 = wykrywanie obniżonego napięcia

Rozpoznanie obniżonego napięcia jest podane podczas użytkowania modelu z akumulatorami LiPo, jak i NiMH. Aktywowanie tej funkcji jest zalecane szczególnie akumulatorom LiPo, aby zapobiegać szkodliwym głębokim rozładowaniom akumulatorów.

Ustawione wartości odnoszą się przy jednym akumulatorze LiPo do wartości napięcia na ogniwo akumulatora.

Przykład: W przypadku ustawienia 3,0 V 2-ogniowy akumulator przy napięciu akumulatora 6,0 V (2 ogniwa x 3,0 V = 6,0 V) osiąga ustawiony próg napięcia dolnego. Tempomat zostanie teraz odłączony od silnika, aby zapobiec głębokiemu rozładowaniu akumulatora.

W przypadku korzystania z akumulatora NiMH, to następuje przeliczenie liczb ogniw (LiPo) na podstawie napięcia akumulatora, które nie jest niezbędne dla tempomatu podczas włączania. Jeśli po włączeniu tempomatu rozpoznane zostanie napięcie od 9,0 do 12,0 V, to nastąpi odłączenie podobne do tego w przypadku 3-ogniowego akumulatora LiPo. Jeśli rozpoznane zostanie napięcie poniżej 9,0 V, to tempomat przeprowadzi odłączenie podobne do tego w przypadku 2-ogniowego akumulatora LiPo.

Przykład: Jeśli podłączony jest w pełni naładowany 6-ogniowy akumulator NiMH o napięciu ok. 8,4 V oraz napięcie wyłączenia na ogniwo (LiPo) ustawione jest na 2,6 V, to przy osiągnięciu napięcia akumulatora 5,2 V (2 x 2,6 V = 5,2 V) zostanie wyłączone rozpoznawanie napięcia dolnego silnika.

Możliwe są następujące wartości regulacji:

1 = brak ochrony napięcia dolnego; 2 = 2,6 V/ogniwo; 3 = 2,8 V/ogniwo; 4 = 3,0 V/ogniwo; 5 = 3,2 V/ogniwo, 6 = 3,4 V/ogniwo

- Do akumulatorów LiPo zaleca się ustawienie 3,2 V / ogniwo.

Napięcie akumulatora jest stale sprawdzane. Jeśli napięcie dolne zostanie tylko chwilowo rozpoznane, to wydajność zostanie zredukowana o 50% na dwie sekundy. Po 10 sekundach silnik zostanie wyłączony. Jeśli w przypadku akumulatora LiPo napięcie na jednym ogniwie jest niższe niż 3,5 V, to tempomat nie może już zostać uruchomiony. W takim wypadku należy zakończyć trakcję i ponownie całkowicie naładować akumulator.

Opcja 4 = dynamika dojazdu

To ustawienie reguluje dynamikę dojazdu. 1 = łagodna; 2 = średnia; 3 = wysoka; 4 = bardzo wysoka.

Im wyższa ustawiona wartość, tym bardziej gwałtownie reaguje silnik na sygnały sterowania z nadajnika. Ważne przy tym jest, aby akumulator mógł dostarczyć niezbędną energię (Należy wykorzystać akumulator LiPo z wyższym tempem C). Jeśli silnik „zaczyna się” na najwyższym poziomie dynamiki dojazdu, a akumulator nie jest rozładowany (bądź jest wystarczająco wydajny), to należy ewentualnie zmienić bieg przełożenia w skrzyni biegów.

Opcja 5 = hamowanie

Hamowanie zostaje uregulowane poprzez przełożenia dźwigni sterowania na nadajniku z jazdy do przodu na jazdę do tyłu (bądź hamowanie) do jej punktu końcowego.

Można ustawić następujące wartości: 1 = 25%; 2 = 50%; 3 = 75%; 4 = 100%.

- Im wyższa ustawiona wartość, tym silniejsze hamowanie. Im silniej ustawione hamowanie, tym wyższe jest obciążenie dla skrzyni biegów oraz pierścieni.

d) Przywracanie ustawień fabrycznych

W przypadku przytrzymania przycisku programowania przy włączonym tempomacie przez ok. trzy sekundy, równocześnie migają czerwone i zielone diody LED. Następnie miga jedynie czerwona dioda LED i wskazuje tym samym, że ustawienia fabryczne zostały przywrócone.

Ten powrót do ustawień fabrycznych sprawia, że skasowane zostają wszystkie dotychczasowe ustawienia, łącznie z programowaniem pozycji neutralnej.

Następnie należy zaprogramować pozycję neutralną tempomatu całkowicie od nowa.

Należy przy tym wyłączyć tempomat i rozpocząć programowanie od nowa (patrz „Programowanie ustawień pełnego gazu i ustawień pozycji neutralnej”).

Podłączenie do odbiornika

Należy połączyć trzybiegunową wtyczkę tempomatu z odpowiednim kanałem odbiornika. Zwróć koniecznie uwagę na właściwe obsadzenie na odbiorniku (patrz instrukcja użytkowania odbiornika lub nadruk na odbiorniku).

Żółty/biały/pomarańczowy przewód: Sygnał sterowania

Czerwony przewód: Napięcie robocze

Brązowy/czarny przewód: GND/minus

- Tempomat posiada elektronikę BEC. W ten sposób odbiornik otrzymuje energię bezpośrednio poprzez automat z akumulatora. Jeśli elektronika BEC zostanie wykorzystana jako źródło zasilania dla instalacji odbiornika, to nie należy już korzystać z żadnych baterii odbiornika ani akumulatorów odbiornika!



Ważne!

Jeżeli zamiast wbudowanej elektroniki BEC ma zostać użyte osobne zasilanie odbiornika, w trzybiegunowej wtyczce odbiornika regulatora należy przerwać i odizolować środkowy, czerwony przewód. W przeciwnym razie regulator ruchu zostanie zniszczony! Utrata gwarancji/rękojmi!

Informacje dotyczące użytkowania



Ważne!

Silnik w zestawie dostosowany jest jedynie do użytku z 2-ogniowymi akumulatorami LiPo (moc znamionowa 7,4 V) bądź z 4-, 6-ogniowymi akumulatorami NiMH (moc znamionowa 4,8 - 7,2 V).

Jeśli akumulator z większą ilością ogniw zostanie podłączony do tempomatu, to tempomat i/lub silnik zostanie uszkodzony. Utrata gwarancji/rękojmi!

Jeśli inny silnik zostanie podłączony do tempomatu, który jest dostosowany do większej ilości ogniw, to koniecznie należy uważać na obroty silnika, patrz tabela. Poza tym wentylator tempomatu musi zostać wymieniony na inny, który funkcjonuje przy wyższych temperaturach. Nieprzestrzeżenie grozi uszkodzeniem wentylatora i/lub tempomatu! Utrata gwarancji/rękojmi!

- Jeśli tempomat zostanie włączony to zamiga zielona dioda LED odpowiednio do liczby ogniw podłączonego akumulatora LiPo (np. 2-ogniowy akumulator LiPo = 2 mignięcia). Zostanie wywołany sygnał dźwiękowy w ilości odpowiadającej ilości mignięć diody LED. Jeśli potem żadna dioda LED nie świeci, to tempomat jest gotowy do użycia.
- Jeśli po włączeniu tempomat rozpozna nietypową wartość napięcia, to wyda odpowiedni sygnał ostrzegawczy (2 sygnały dźwiękowe, 1 sekunda przerwy, 2 sygnały dźwiękowe, 1 sekunda przerwy itd.). Trzeba w takim przypadku sprawdzić akumulator (napięcie, stan ładowania) oraz połączenia wtykowe pomiędzy akumulatorem i tempomatem.
- Jeśli po włączeniu tempomat rozpozna wadliwy sygnał sterowania z odbiornika, to wyda odpowiedni sygnał ostrzegawczy (1 sygnały dźwiękowe, 2 sekunda przerwy, 1 sygnały dźwiękowe, 2 sekunda przerwy itd.). Należy sprawdzać trymowanie dźwigni gazu; bądź pozostawić dźwignię gazu podczas uruchamiania tempomatu w pozycji środkowej (neutralnej).
- W przypadku jazdy do przodu bądź do tyłu, lub w przypadku odpowiedniego sygnału sterowania, świeci się czerwona dioda LED. W przypadku 100% pełnego gazu przy jeździe do przodu świeci się dodatkowo zielona dioda LED. Jeśli w opcji menu 5 ustawione jest hamowanie na 100%, to zielona dioda LED zaświeci się jedynie na chwilę.
- W przypadku zmiany między jazdą do przodu i do tyłu, dźwignia hamowania musi przez chwilę (ok. 2 sekundy) znaleźć się w pozycji neutralnej. Jeśli dźwignia hamowania zostanie bezpośrednio przestawiona z jazdy do przodu na jazdę do tyłu, to uaktywnione zostaną hamulce tempomatu (pojazd NIE jedzie do tyłu!).
- Jeśli funkcja jeżdżenia bądź hamowania jest sprzeczna z ruchem dźwigni hamowania na nadajniku, to należy aktywować funkcję Reverse na nadajniku, bądź wymienić dowolnie dwa z trzech kabli silnika.
- Jeśli tempomat działa za pomocą 3-ogniowego akumulatora LiPo (bądź 7 - 9-ogniowego akumulatora NiMH), to zamontowany fabrycznie wentylator musi zostać zamieniony na wariant wysokiego napięcia (patrz wyposażenie opcjonalne na stronie produktu). Nieprzestrzeżenie grozi uszkodzeniem wentylatora i/lub tempomatu! Utrata gwarancji/rękojmi!
- Funkcjonowanie wentylatora musi być sprawdzane przed i po każdej jeździe. Obowiązuje to szczególnie wtedy, gdy pojazd wchodzi w kontakt z wodą. W przypadku wątpliwości należy zdemontować i wyczyścić wentylator.
- Tempomat wyłącza silnik w przypadku przegrzania tempomatu ze względów bezpieczeństwa. Należy w takim wypadku natychmiast ustawić trakcję i skontrolować np. skrzynię biegów napędu oraz funkcjonowanie wentylatora tempomatu.
- Jeśli tempomat podczas jazdy nie otrzyma żadnego sygnału dotyczącego uregulowania liczby obrotów przez dłużej niż 0,2 sekundy, to silnik zostanie wyłączony. W takiej sytuacji należy sprawdzić ułożenie anteny odbiorczej, połączenie pomiędzy tempomatem i odbiornikiem oraz baterie nadajnika.

Zakończenie eksploatacji

Najpierw należy wyłączyć tempomat (ustawić przełącznik na pozycji „OFF”). Następnie odłączyć akumulator od tempomatu. Dopiero wtedy wyłączyć nadajnik.

Utylizacja



Urządzenia elektroniczne zawierają surowce wtórne; pozbywanie się ich wraz z odpadami domowymi nie jest dozwolone. Produkt należy zutylizować po zakończeniu jego eksploatacji zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi.

Dane techniczne



Ważne!

Silnik w zestawie dostosowany jest jedynie do użytku z 2-ogniowymi akumulatorami LiPo (moc znamionowa 7,4 V) bądź z 4-, 6-ogniowymi akumulatorami NiMH (moc znamionowa 4,8 - 7,2 V).

Jeśli akumulator z ogniwami zostanie podłączony do tempomatu, to tempomat i/lub silnik zostanie uszkodzony. Utrata gwarancji/rękojmi!

Jeśli inny silnik zostanie podłączony do tempomatu, który jest dostosowany do większej ilości ogniw, to koniecznie należy uważać na obroty silnika, patrz tabela. Poza tym wentylator tempomatu musi zostać wymieniony na inny, który funkcjonuje przy wyższych temperaturach. Nieprzestrzeżenie grozi uszkodzeniem wentylatora i/lub tempomatu! Utrata gwarancji/rękojmi!

a) Tempomat

Liczba ogniw NiMH	4 - 9 (silnik znajdujący się w zestawie jest jednakże dostosowany do 4 - 6 ogniw, patrz powyższa wskazówka)
Liczba ogniw LiPo	2 - 3 (silnik znajdujący się w zestawie jest jednakże dostosowany do 2 ogniw, patrz powyższa wskazówka)
Rozpoznanie napięcia dolnego LiPo	2,6 V / 2,8 V / 3,0 V / 3,2 V / 3,4 V na ogniwo / odłączane
Prąd ciągły (maks. 5 min.)	60 A
Prąd (maks. 1 Sek.)	390 A
SBEC (taktowany)	6 V/DC, 3 A
Wentylator	Dostosowany do akumulatorów LiPo 2S (lub 6-ogniowych NiMH)
Odłączanie podczas przegrzania	tak
Min. Przewrót przy 2S + Onroad	≥ 5,5 przewrótów
Min. Przewrót przy 3S + Onroad	≥ 8,5 przewrótów
Min. Przewrót przy 2S + Offroad	≥ 9 przewrótów
Min. Przewrót przy 3S + Offroad	≥ 13 przewrótów
Dostosowana wielkość silnika	3650 / 3660
System wtyczek do silnika	4 mm złoty kontakt
System wtyczek do odbiornika	JR
Wymiary (Dł. x Szer. x Wys.)	48,5 x 38 x 32 mm
Waga z kablem ok.	90 g

b) Silnik

Nr zam.	1456606	1456607
Liczba ogniw NiMH	4 - 6	4 - 6
Liczba ogniw LiPo	2	2
Krótkotwałe napięcie przy 2S	60 A	46 A
Moc	maks. 440 W	maks. 340 W
Obroty na Volt (KV)	3700	4000
Liczba biegunów	4	4
Liczba obrotów	9	8
System wtyczek dla	4 mm złoty kontakt	4 mm złoty kontakt
Średnica wałka	5 mm	3,175 mm
Wykorzystywana długość wałka	ok. 18 mm	ok. 14 mm
Wymiary (Ø x Dł.)	36 x 60 mm	36 x 52 mm
Waga z kablem ok.	252 g	207 g

To publikacja została opublikowana przez Conrad Electronic SE, Klaus-Conrad-Str. 1, D-92240 Hirschau, Niemcy (www.conrad.com).

Wszelkie prawa odnośnie tego tłumaczenia są zastrzeżone. Reprodukowanie w jakiegokolwiek formie, kopiowanie, tworzenie mikrofilmów lub przechowywanie za pomocą urządzeń elektronicznych do przetwarzania danych jest zabronione bez pisemnej zgody wydawcy. Powielanie w całości lub w części jest zabronione. Publikacja ta odpowiada stanowi technicznemu urządzeń w chwili druku.

© Copyright 2016 by Conrad Electronic SE.

1456606_07_V1_0816_02_VTP_m_pl