

REELY

Ⓟ Instrukcja użytkowania

**Model buggy w skali 1:8 z napędem
elektrycznym „Generation X 6S“ RtR**

Nr zamówienia: 1516009

CE

	Strona
1. Wprowadzenie.....	4
2. Objasnienie symboli.....	4
3. Zastosowanie zgodne z przeznaczeniem.....	5
4. Zakres dostawy.....	5
5. Niezbędne wyposazenie.....	6
6. Wskazówki dotyczzące bezpieczeñstwa.....	7
a) Informacje ogólne.....	7
b) Uruchomienie.....	8
c) Prowadzenie pojazdu.....	9
7. Wskazówki dotyczzące baterii i akumulatorów.....	10
8. Ładowanie akumulatorów.....	12
a) Ładowanie akumulatora pojazdu.....	12
b) Ładowanie akumulatorów w nadajniku.....	12
9. Uruchomienie.....	13
a) Zdejmowanie karoserii.....	13
b) Uloženie kabla anteny odbiornika.....	13
c) Wkładanie baterii/akumulatorów do nadajnika.....	13
d) Właczanie nadajnika.....	13
e) Wkładanie akumulatora do pojazdu.....	14
f) Podłączenie akumulatora pojazdu do regulatora jazdy.....	14
g) Właczanie regulatora jazdy.....	15
h) Nakładanie i mocowanie karoserii.....	15
i) Sterowanie pojazdem.....	15
j) Koniec jazdy.....	17
10. Programowanie regulatora jazdy.....	18
a) Programowanie ustawienia neutralnego i pełnej prędkości.....	18
b) Programowanie funkcji specjalnych.....	19
c) Reset regulatora jazdy.....	21
11. Możliwości ustawień pojazdu.....	22
a) Ustawienie pochylenia kół.....	22
b) Ustawienie zbieżności kół.....	25
c) Mechaniczne obniżenie zawieszenia.....	27
d) Ustawienie amortyzatorów.....	27
e) Ustawienie serwo-savera.....	28

	Strona
12. Czyszczenie i konserwacja.....	29
a) Informacje ogólne.....	29
b) Przed i po każdej jeździe.....	29
c) Wymiana koła.....	29
13. Utylizacja	30
a) Informacje ogólne.....	30
b) Baterie i akumulatory.....	30
14. Deklaracja zgodności (DOC).....	30
15. Usuwanie awarii.....	31
16. Dane techniczne pojazdu	33

1. Wprowadzenie

Szanowni Państwo,

dziękujemy za zakup tego produktu.

Produkt ten spełnia wymogi przepisów prawa krajowego i europejskiego.

W celu utrzymania tego stanu oraz zapewnienia bezpiecznej eksploatacji użytkownik musi stosować się do niniejszej instrukcji użytkownika!



Niniejsza instrukcja użytkownika należy do tego produktu. Zawiera ona ważne wskazówki dotyczące uruchomienia i użytkowania. Prosimy zwrócić uwagę na to również w przypadku przekazywania tego produktu osobom trzecim.

Należy zachować niniejszą instrukcję obsługi do późniejszego korzystania!

Wszystkie zawarte tutaj nazwy firm i nazwy produktów są znakami towarowymi należącymi do poszczególnych właścicieli. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Potrzebujesz pomocy technicznej? Skontaktuj się z nami!: (Godziny pracy: pn.-pt. 9:00 - 17:00)

	Klient indywidualny	Klient biznesowy
E-mail:	bok@conrad.pl	b2b@conrad.pl
Tel:	801 005 133 (12) 622 98 00	(12) 622 98 22
Fax:	(12) 622 98 10	(12) 622 98 10
Strona www:	www.conrad.pl	

Dystrybucja Conrad Electronic Sp. z o.o., ul. Książnica 12, 31-637 Kraków, Polska

2. Objaśnienie symboli



Symbol wykrzyknika informuje o szczególnych zagrożeniach podczas obchodzenia się z produktem, jego eksploatacją lub obsługą.



Symbol strzałki oznacza specjalne porady i wskazówki dotyczące obsługi.

3. Zastosowanie zgodne z przeznaczeniem

Niniejszy produkt to model pojazdu z napędem na wszystkie koła. Pojazd jest sterowany bezprzewodowo drogą radiową przy użyciu zawartej w zestawie konsoli do zdalnego sterowania. Funkcje sterowania to jazda do przodu/do tyłu/w lewo/w prawo (regulacja bezstopniowa).

Wbudowany silnik jest sterowany elektronicznym regulatorem jazdy a układ kierowniczy przez serwo.

Pojazd (podwozie i karoseria) jest złożony i gotowy do jazdy.

Do funkcjonowania pojazdu niezbędne jest jeszcze różne wyposażenie, które nie jest zawarte w zestawie. Patrz rozdział 5.

Produkt nie jest zabawką, jest przeznaczony dla dzieci od 14 roku życia.



Stosować się do wskazówek dotyczących bezpieczeństwa zawartych w niniejszej instrukcji! Zawierają one ważne informacje dotyczące postępowania z produktem. Przed uruchomieniem i użytkowaniem pojazdu należy uważnie przeczytać całą instrukcję użytkowania.

W przypadki niestosowania się do instrukcji powstają różne zagrożenia, np. ryzyko obrażeń ciała.

4. Zakres dostawy

- pojazd w stanie gotowym do jazdy
- nadajnik (zdalne sterowanie)
- wtyk łączenia do odbiornika
- rurka na antenę odbiornika
- instrukcja użytkowania pojazdu
- instrukcja użytkowania urządzenia zdalnego sterowania (nadajnik/odbiornik), na płycie CD

Aktualne instrukcje użytkowania

Aktualne instrukcje użytkowania można pobrać ze strony www.conrad.com/downloads lub można zeskanować kod QR znajdujący się obok. Należy postępować wg wskazówek ukazujących się na stronie internetowej.



5. Niezbędne wyposażenie

Do funkcjonowania pojazdu niezbędne jest jeszcze różne wyposażenie, które nie jest zawarte w zestawie.

Konieczne niezbędne są:

- akumulatory lub baterie do nadajnika (typ i wymagana ilość podane są w instrukcji użytkownika zdalnego sterowania)
- Dwa identyczne akumulatory napędu LiPo, każdy z 2 (napięcie znamionowe 7,4 V) lub 3 ogniwami (napięcie znamionowe 11,1 V); z wtykiem XT90
- Odpowiednia ładowarka do akumulatora nadajnika i akumulatora napędu

→ Dla początkujących zaleca się 2-ogniowe akumulatory napędu LiPo, ponieważ ze względu na niższe napięcie niższa jest też prędkość a sterowanie pojazdem znacznie łatwiejsze.

Osoby posiadające już wystarczające doświadczenie z szybkimi modelami pojazdów mogą wykorzystać pełną prędkość pojazdu używając 3-ogniowych akumulatorów LiPo.

Do ładowania akumulatorów LiPo należy używać wyłącznie ładowarki z balanserem.

Regulator jazdy może wprawdzie także współpracować z akumulatorami NiMH (8 - 18 ogniw), jednakże z reguły nie są one w stanie dostarczyć prądu o wymaganych wartościach. Dlatego należy stosować wyłącznie akumulatory LiPo.

Do optymalnego korzystania z pojazdu zalecamy ponadto zastosowanie następujących komponentów:

- opony zapasowe (aby móc szybko wymienić zużyte/uszkodzone opony)
- stanowisko montażowe (do prób i dla łatwiejszej konserwacji)
- różne narzędzia (np. wkrętaki, szczypce, klucze sześciokątne, klucze nasadowe)
- sprężone powietrze w sprayu (do czyszczenia)
- lakier do zabezpieczania śrub (w celu ponownego mocowania poluzowanych łączów śrubowych)
- torba do przenoszenia

→ Odpowiednie wyposażenie oraz części zamienne znajdują Państwo na naszej stronie internetowej www.conrad.com w strefie pobierania produktu.

6. Wskazówki dotyczące bezpieczeństwa



W przypadku szkód spowodowanych nieprzestrzeganiem niniejszej instrukcji użytkowania wygasa gwarancja. Producent nie ponosi odpowiedzialności za dalsze szkody!

Przy szkodach rzeczowych i osobowych spowodowanych nieodpowiednim obchodzeniem się z urządzeniem lub nieprzestrzeganiem wskazówek dotyczących bezpieczeństwa producent nie ponosi żadnej odpowiedzialności. W takich przypadkach wygasa gwarancja.

Ponadto gwarancja nie obejmuje zwykłego zużycia podczas eksploatacji (np. zużyte opony, zużyte koła zębate) oraz uszkodzeń powstałych w wypadkach (np. pęknięte wahacze poprzeczne, zdeformowane podwozie itp.).

Szanowni Państwo, te wskazówki dotyczące bezpieczeństwa mają przyczynić się nie tylko do ochrony produktu lecz także mają zapewnić bezpieczeństwo Państwu i innym osobom. Dlatego przed uruchomieniem urządzenia należy uważnie przeczytać niniejszy rozdział.

a) Informacje ogólne

Uwaga, ważna wskazówka!

Podczas użytkowania modelu mogą powstać szkody rzeczowe lub obrażenia ciała osób. Należy zatem pamiętać o zapewnieniu odpowiedniego i wystarczającego ubezpieczenia podczas użytkowania modelu, np. obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej. Jeśli posiadają Państwo już obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, należy przed rozpoczęciem użytkowania modelu sprawdzić u ubezpieczyciela, czy ubezpieczenie obejmuje także model.

- Ze względów bezpieczeństwa oraz ze względu na warunki dopuszczenia zabronione jest dokonywanie samowolnych przeróbek i/lub zmian produktu.
- Produkt nie jest zabawką, jest przeznaczony dla dzieci od 14 roku życia.
- Produkt nie może zostać zamoczony lub zawilgocony.
- Nie pozostawiać opakowania bez nadzoru. Opakowanie może stać się niebezpieczną zabawką dla dziecka.
- W przypadku pytań, które nie są wyjaśnione w instrukcji użytkowania, należy skontaktować się z nami (dane kontaktowe podano w rozdziale 1) lub z inną wykwalifikowaną osobą.

Obsługa i użytkowanie zdalnie sterowanych modeli pojazdów wymaga nauki! Osoby, które do tej pory nigdy nie prowadziły tego typu pojazdów, muszą postępować bardzo ostrożnie i na początek muszą zapoznać się z reakcjami pojazdu na polecenia zdalnego sterowania. Należy wykazać się cierpliwością!

Podczas użytkowania produktu nie podejmować żadnych ryzykownych działań! Bezpieczeństwo samego użytkownika oraz otoczenia zależy wyłącznie od odpowiedzialnego postępowania z modelem.

- Zgodne z przeznaczeniem użytkowanie pojazdu wymaga także wykonywania okresowych konserwacji a także napraw. Podczas eksploatacji przykładowo ulegają zużyciu opony lub po błędzie użytkownika może pojawić się „szkoda powypadkowa”.

Do wykonania niezbędnych w takich przypadkach prac konserwacyjnych i napraw należy stosować wyłącznie oryginalne części zamienne!



b) Uruchomienie

- Osobna instrukcja dotycząca zdalnego sterowania znajduje się w zestawie. Bezwzględnie należy stosować się do zawartych tam wskazówek dotyczących bezpieczeństwa i innych informacji!
- Do napędzania pojazdu zastosować wyłącznie odpowiedni akumulator. Do zasilania regulatora jazdy nie używać nigdy zasilacza, także do testowania.
- Ten pojazd jest przystosowany wyłącznie do stosowania dwóch akumulatorów LiPo z 2 ogniwami (napięcie znamionowe 7,4 V) lub z 3 ogniwami (napięcie znamionowe 11,1 V).

W przypadku zastosowania akumulatora z większą ilością ogniw zachodzi ryzyko pożaru wskutek przegrzania się regulatora. Ponadto dojdzie do przeciążenia i zniszczenia napędu pojazdu (np. mechanizm różnicowy). Utrata gwarancji!

Oba akumulatory muszą być takie same (ten sam rodzaj akumulatora, pojemność, współczynnik rozładowania, ten sam producent i typ). Nigdy nie stosować razem dwóch różnych akumulatorów, zachodzi ryzyko pożaru!

Oba akumulatory jazdy muszą poza tym wykazywać taki sam stan ładowania. Nie należy w żadnym wypadku stosować do regulatora jazdy np. pełnego i naładowanego w połowie akumulatora LiPo; prowadzi to do głębokiego rozładowania, co z kolei uszkadza trwale akumulator.

- Podczas uruchamiania należy zawsze najpierw włączyć nadajnik. Dopiero potem można połączyć akumulator pojazdu z regulatorem jazdy i włączyć regulator. W przeciwnym wypadku mogą wystąpić nieoczekiwane reakcje pojazdu!

Sposób postępowania:

- Przed podłączeniem akumulatora napędowego należy postawić pojazd na odpowiedniej podstawie, aby koła mogły się swobodnie obracać.
- Wyłączyć regulator jazdy.
- Włączyć nadajnik, jeśli nie został włączony wcześniej. Sprawdzić jego działanie (np. wskaźnik pracy nadajnika).
- Na nadajniku regulator funkcji przyspieszania/hamowania ustawić w pozycji środkowej.
- Dwa takie same, w pełni naładowane akumulatory napędu podłączyć odpowiednimi biegunami do regulatora jazdy (po skośnej stronie wtyku XT90 musi być podłączony minus, patrz oznaczenia na wtykach/gniazdach).
- Dopiero teraz należy włączyć regulator jazdy. Następnie odczekać kilka sekund - w tym czasie regulator jazdy przeprowadza autotest.
- Przed usunięciem podstawy i postawieniem pojazdu kołami na podłożu sprawdzić, czy pojazd poprawnie reaguje na polecenia zdalnego sterowania (kierowanie i napęd).
- Jeśli napęd nie funkcjonuje właściwie należy zapoznać się z rozdziałem 14.



c) Prowadzenie pojazdu

- Niepoprawna obsługa może spowodować ciężkie uszkodzenia ciała i szkody rzeczowe! Podczas jazdy należy zawsze mieć model w zasięgu wzroku. Dlatego nie należy używać pojazdu w nocy.
- Używać modelu tylko wtedy, gdy Państwa zdolność reakcji nie jest w żadnym stopniu ograniczona. Zmęczenie, spożyty alkohol lub zażyte lekarstwa mogą powodować błędne reakcje - jak przy prowadzeniu prawdziwego pojazdu mechanicznego.
- Należy pamiętać, że model nie może jeździć po drogach, placach i ścieżkach publicznych. Nie należy także używać modelu na prywatnych posesjach bez zgody właściciela.
- Nie kierować modelu na ludzi i zwierzęta!
- Nie używać modelu przy bardzo niskich temperaturach na zewnątrz. Elementy z tworzywa sztucznego tracą wtedy swoją elastyczność i wtedy już nawet drobny wypadek może spowodować duże szkody.
- Nie używać pojazdu podczas burzy, pod przewodami wysokiego napięcia i w pobliżu masztów radiowych.
- Nadajnik musi być włączony zawsze, gdy używany jest model.
- Przy wyłączaniu pojazdu należy zawsze najpierw wyłączyć regulator jazdy pojazdu, a następnie odłączyć całkowicie akumulator od regulatora jazdy. Teraz można wyłączyć nadajnik.
- Słabe baterie (lub akumulatory) w nadajniku powodują spadek zasięgu. Wymień baterie lub akumulatory na nowe.

Wraz z rozładowywaniem się akumulatora napędowego w pojeździe pojazd staje się coraz wolniejszy i przestaje poprawnie reagować na polecenia z nadajnika.

Akumulator napędowy w pojeździe służy nie tylko do zasilania silnika przez regulator jazdy lecz regulator jazdy wytwarza niezbędne do pracy napięcie/prąd dla odbiornika i wspomaganie układu kierowniczego.

Do tego celu w regulatorze jazdy zamontowany jest BEC (ang. „Battery Eliminator Circuit“, układ elektroniczny do bezpośredniego zasilania napięciem odbiornika bez dodatkowego akumulatora odbiornika).

Przy zbyt niskim napięciu akumulatora napędu może spaść także napięcie na odbiorniku, wskutek czego pojazd może przestać reagować na polecenia sterowania z nadajnika.

W takim przypadku należy natychmiast przerwać jazdę (wyłączyć regulator jazdy, odłączyć akumulator od pojazdu, wyłączyć nadajnik). Następnie należy wymienić akumulator w pojeździe lub go naładować.

- Zarówno silnik i układ napędowy a także regulator jazdy i akumulator nagrzewają się podczas jazdy. Przed każdą wymianą akumulatora należy odczekać co najmniej 5 - 10 minut.

Przed rozpoczęciem ładowania akumulatora odczekać, aż on całkowicie ostygnie.

Przed ostygnięciem nie dotykać silnika, regulatora jazdy i akumulatora. Ryzyko poparzenia!

- Należy pamiętać, żeby przy używaniu akumulatorów napędu LiPo zawsze była włączona funkcja rozpoznawania zbyt niskiego napięcia (zalecamy ustawienie 3,0 V/ogniwo lub wyżej).

Przy wyłączonym rozpoznawaniu zbyt niskiego napięcia dojdzie do głębokiego rozładowania akumulatora LiPo, co powoduje jego zniszczenie. Utrata gwarancji.

7. Wskazówki dotyczące baterii i akumulatorów



Chociaż używanie baterii i akumulatorów jest obecnie w codziennym życiu bardzo powszechnie, to jednak występują przy tym liczne zagrożenia i problemy. Szczególnie w przypadku akumulatorów LiPo/Lilon zawierających więcej energii (niż zwykle akumulatory NiMH) należy bezwzględnie przestrzegać różnych przepisów, ponieważ w przeciwnym wypadku zachodzi ryzyko wybuchu i pożaru.

Należy zatem bezwzględnie stosować się do poniższych informacji i wskazówek dotyczących bezpieczeństwa podczas obchodzenia się z bateriami i akumulatorami.

- Baterie i akumulatory przechowywać poza zasięgiem dzieci.
- Nie pozostawiać baterii/akumulatorów bez nadzoru, zachodzi ryzyko połknięcia ich przez dzieci lub zwierzęta. Jeśli coś takiego się zdarzy, należy natychmiast sprowadzić lekarza.
- Nie można baterii/akumulatorów zwierać, demontować lub wrzucać do ognia. Niebezpieczeństwo wybuchu!
- W przypadku dłuższego nieużywania (np. magazynowanie) należy wyjąć baterie i akumulatory umieszczone w nadajniku, aby nie dopuścić do uszkodzeń spowodowanych wyciekami z baterii/akumulatorów. Odłączyć całkowicie akumulator napędowy od regulatora jazdy i wyjąć go z pojazdu.
- Baterie/akumulatory, z których nastąpił wyciek lub baterie/akumulatory uszkodzone mogą przy kontakcie ze skórą spowodować poparzenia. W takim przypadku należy użyć odpowiednich rękawic ochronnych.
- Ciecze wyciekające z baterii/akumulatorów są bardzo agresywne chemicznie. Przedmioty lub powierzchnie, które się z nimi zetkną, mogą ulec znacznemu zniszczeniu. Dlatego baterie/akumulatory należy przechowywać w odpowiednim miejscu.
- Zwykle baterie (nie przeznaczone do ponownego ładowania) nie mogą być ładowane. Zachodzi ryzyko pożaru i wybuchu! Ładować można tylko nadające się do tego akumulatory przy użyciu odpowiednich ładowarek.
- Przy wkładaniu baterii/akumulatorów i podłączaniu akumulatora zwracać uwagę na odpowiednie ułożenie biegunów (plus/+ i minus/-).
- Nigdy nie mieszać baterii z akumulatorami. Do nadajnika używać wyłącznie albo baterii albo akumulatorów.
- Zawsze wymieniać w nadajniku na raz wszystkie baterie/akumulatory. Nie mieszać baterii/akumulatorów pełnych z częściowo rozładowanymi. Stosować zawsze takie same baterie/akumulatory tego samego typu i producenta.
- W zależności od zastosowanej w akumulatorze technologii (NiMH, LiPo...), niezbędna jest odpowiednia ładowarka. Nigdy nie należy ładować np. akumulatorów LiPo na ładowarce przeznaczonej do akumulatorów NiMH! Zachodzi ryzyko pożaru i wybuchu!
- Do ładowania akumulatorów LiPo o wielu ogniwach niezbędny jest odpowiedni balancer (ładowarki LiPo dobrej klasy zazwyczaj go mają). Balancer (nazywany często także equalizerem) sprawdzając napięcia poszczególnych ogniw zapobiega nadmiernemu naładowaniu poszczególnych ogniw LiPo.
Przy nadmiernym naładowaniu ogniwa LiPo (max napięcie ogniwa 4,24 V) może dojść do spęcznienia akumulatora LiPo a nawet do pożaru lub wybuchu!
- Ładować można tylko sprawne i nieuszkodzone akumulatory. Jeśli uszkodzona jest zewnętrzna izolacja lub korpus akumulatora albo gdy akumulator jest zdeformowany lub napęczniały, nie można takiego akumulatora ładować. W takim przypadku występuje duże zagrożenie pożaru i wybuchu!



- Nigdy nie ładować akumulatorów bezpośrednio po ich użyciu. Należy odczekać, aż akumulatory ostygną (zazwyczaj 5 - 10 minut).
- Do ładowania akumulator należy wyjąć z modelu. Przed rozpoczęciem ładowania akumulatora należy odłączyć go całkowicie od regulatora jazdy.
- Umieścić ładowarkę i akumulator na odpornej na wysoką temperaturę i niepalnej powierzchni.
- Ładowarka i akumulator nagrzewają się podczas ładowania. Dlatego należy zachować odpowiedni odstęp między ładowarką a akumulatorem, nigdy nie kłaść akumulatora na ładowarce. Nigdy nie przykrywać ładowarki ani akumulatora. Nie narażać ładowarki i akumulatora na działanie wysokich/niskich temperatur ani bezpośredniego światła słonecznego.
- Nigdy nie pozostawiać akumulatorów podczas ładowania bez nadzoru.

- Regularnie doładowywać akumulatory (co ok. 2 - 3 miesiące); w przeciwnym wypadku poprzez samoczynne rozładowanie dojdzie do głębokiego rozładowania akumulatorów. Akumulatory stają się wtedy bezużyteczne!

Akumulatory NiMH (oprócz specjalnych typów o niskim samoczynnym rozładowaniu) tracą zmagazynowaną energię już w ciągu kilku tygodni.

Akumulatory LiPo otrzymują energię zazwyczaj przez wiele miesięcy. Jednakże głębokie rozładowanie powoduje ich nieodwracalne uszkodzenie i stają się one bezużyteczne.

- Jeśli akumulatory LiPo mają być przez dłuższy czas magazynowane (np. gdy pojazd nie jest używany zimą), nie powinny być one w pełni naładowane a jedynie do 50 - 75% maksymalnej pojemności. Przede wszystkim należy w tym zakresie stosować się do informacji producenta akumulatora i ładowarki.
- Nigdy nie stosować zbyt wysokiego prądu ładowania; stosować się do informacji producenta dotyczących idealnego i maksymalnego prądu ładowania.
- Odłączyć akumulator od ładowarki, gdy jest on całkowicie naładowany.

- Ładowarki i akumulatory nie mogą być wilgotne ani mokre. Występuje wtedy zagrożenie dla życia wskutek porażenia prądem elektrycznym, ponadto zachodzi ryzyko pożaru i wybuchu akumulatora!

Szczególnie akumulatory wykonane w technologii litowej (np. LiPo) ze względu na zwarte w nich środki chemiczne są szczególnie wrażliwe na wilgoć!

- Ten pojazd jest przystosowany wyłącznie do stosowania dwóch akumulatorów LiPo z 2 ogniwami (napięcie znamionowe 7,4 V) lub z 3 ogniwami (napięcie znamionowe 11,1 V).

W przypadku zastosowania akumulatora z większą ilością ogniw zachodzi ryzyko pożaru wskutek przegrzania się regulatora. Ponadto dojdzie do przeciążenia i zniszczenia napędu pojazdu (np. mechanizm różnicowy). Utrata gwarancji!

Obydwa akumulatory muszą być takie same (ten sam rodzaj akumulatora, pojemność, współczynnik rozładowania, ten sam producent i typ). Nigdy nie stosować razem dwóch różnych akumulatorów, zachodzi ryzyko pożaru!

Poza tym obydwie akumulatory muszą być w takim samym stopniu naładowane! Nigdy nie podłączać do regulatora jazdy jednego akumulatora naładowanego całkowicie i drugiego naładowanego w połowie; prowadzi to do głębokiego rozładowania, które trwale uszkadza akumulator.

8. Ładowanie akumulatorów

a) Ładowanie akumulatora pojazdu

- Zestaw nie zawiera akumulatora do napędzania pojazdu. Akumulator należy kupić osobno. Tym samym użytkownik ma wybór, czy kupić tańszy akumulator dla amatorów czy też wysokiej jakości profesjonalny akumulator o dużej pojemności.
- Nowy akumulator jest zazwyczaj rozładowany i trzeba go naładować. Aby akumulator uzyskał swoją maksymalną wydajność, musi przejść wiele cykli całkowitego rozładowania i naładowania.

W przypadku akumulatorów LiPo ładowanie częściowo rozładowanych akumulatorów nie stanowi problemu. Nie jest wymagane wcześniejsze rozładowanie akumulatora.
- Wysokiej jakości akumulatory napędowe mają nie tylko większą pojemność pozwalającą na dłuższą jazdę modelu pojazdu lecz dysponują także wyższym napięciem wyjściowym przy obciążeniu. Tym samym silnik ma do dyspozycji więcej mocy, co pozwala na osiągnięcie lepszego przyspieszenia i wyższej prędkości.
- Zalecamy kupno ładowarki wysokiej jakości. Takie ładowarki z reguły oferują także funkcję szybkiego ładowania akumulatorów. Gdy chcą Państwo zastosować do pojazdu akumulator jazdy LiPo, ładowarka musi posiadać balancer.
- Podczas ładowania i rozładowywania (podczas jazdy modelu) akumulatory nagrzewają się. Ładowanie akumulatorów można rozpocząć dopiero, gdy osiągną temperaturę pokojową. Powyższe dotyczy także sytuacji po ładowaniu; akumulator można zamontować w pojeździe dopiero wtedy, gdy akumulator dostatecznie ostygnie po ładowaniu.
- Należy stosować tylko ładowarki przeznaczone do stosowanego typu akumulatorów (np. LiPo).
- W celu przeprowadzenia ładowania należy wyjąć akumulatory jazdy z pojazdu i odłączyć kompletnie od regulatora jazdy.

b) Ładowanie akumulatorów w nadajniku

- Dołączony nadajnik może nie mieć gniazda ładowania; stosować się do załączonej instrukcji użytkowania nadajnika. W takim przypadku należy wyjąć akumulatory z nadajnika i ładować je na zewnątrz.



Jeśli nadajnik ma gniazdo ładowania, przed podłączeniem ładowarki do gniazda nadajnika należy sprawdzić, czy w nadajniku są akumulatory. Próba ładowania baterii nie nadających się do ładowania może skutkować pożarem lub wybuchem!

- Akumulatorów znajdujących się w nadajniku nie można ładować w trybie szybkiego ładowania, ponieważ spowoduje to uszkodzenie nadajnika. Ponadto ogniwa w nadajniku mogą się zbyt szybko rozgrzać. Odnośnie maksymalnego dopuszczalnego prądu ładowania stosować się do informacji podanych na nadajniku oraz instrukcji użytkowania zdalnego sterowania.
- Zalecamy, aby nie ładować akumulatorów znajdujących się w nadajniku lecz poza nadajnikiem (w dobrej klasy ładowarce do pojedynczych ogniw). W tym przypadku w zależności od akumulatorów można używać wyższe prądy ładowania.
- Stosować tylko ładowarki przystosowane do danej ilości ogniw w nadajniku oraz odpowiedniego typu akumulatora.

9. Uruchomienie

a) Zdejmowanie karoserii

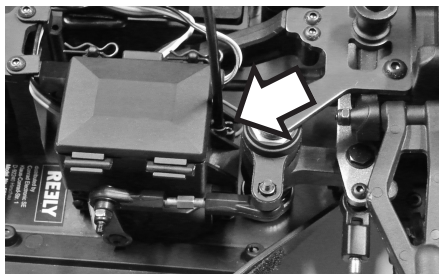
Należy ściągnąć pokrywę bezpieczeństwa i zdjąć karoserię unosząc ją do góry .

b) Ułożenie kabla anteny odbiornika

Wsunąć kabel anteny przez załączoną rurkę anteny i wetknąć w odpowiedni uchwyty obok skrzynki odbiorczej, patrz strzałka na rysunku z prawej strony.

Aby uzyskać jak największy zasięg, antena musi wystawać pionowo z pojazdu.

Możliwe, że podczas dostawy pojazdu kabel antenowy znajduje się jeszcze w skrzynce odbiorczej. W takim wypadku należy otworzyć skrzynkę odbiorczą poprzez odsunięcie klipsów zabezpieczających aby możliwe było zdjęcie pokrywy skrzynki odbiorczej.



Uważać, żeby nie uszkodzić kabla anteny. Nigdy nie należy skracać kabla anteny! Nigdy nie zwiijać kabla anteny! W znacznym stopniu zmniejsza to zasięg!

c) Wkładanie baterii/akumulatorów do nadajnika

Otworzyć komorę baterii w nadajniku i włożyć baterie lub w pełni naładowane akumulatory. Pamiętać o odpowiednim ułożeniu biegunów (plus/+ i minus/-), patrz: opis na komorze baterii. Zamknąć komorę baterii.

Stosować się do osobnej instrukcji użytkownika zdalnego sterowania.

d) Włączanie nadajnika

Włączyć nadajnik i ustawić w środkowej pozycji regulator funkcji kierowania i jazdy.

Jeśli nadajnik ma funkcję dualrate, należy ją wyłączyć lub tak ustawić, aby wychylenie kół nie było ograniczone.

Stosować się do osobnej instrukcji użytkownika zdalnego sterowania.

e) Wkładanie akumulatora do pojazdu



Uwaga!

Akumulatorów pojazdu nie można jeszcze połączyć z regulatorem jazdy. Najpierw należy uruchomić nadajnik, patrz rozdział 9. c) i 9. d).

Ważne!

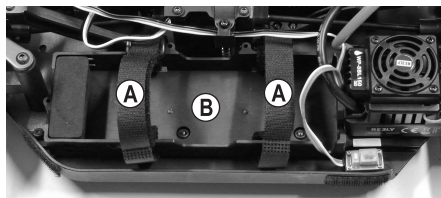
Ten pojazd jest przystosowany wyłącznie do stosowania dwóch identycznych akumulatorów LiPo z 2 ogniwami (napięcie znamionowe 7,4 V) lub z 3 ogniwami (napięcie znamionowe 11,1 V).

Należy otworzyć obie taśmy na rzepy.

Oba akumulatory jazdy należy włożyć w taki sposób, aby kabel przyłączeniowy akumulatorów wskazywał do tyłu w kierunku regulatora jazdy. W innym wypadku kable przyłączeniowe mogą utrudniać funkcjonowanie mechaniki sterowania.

Akumulatory należy umieścić w puszcze poziomo, jeśli możliwe (w zależności od formy budowy).

Zacisnąć taśmy na rzepę aby oba akumulatory były trwale umocowane.

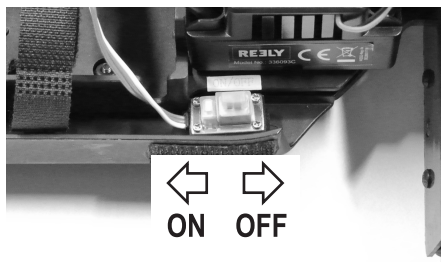


f) Podłączenie akumulatora pojazdu do regulatora jazdy

Wyłączyć regulator jazdy. Włacznik/wyłącznik należy w tym celu ustawić w pozycji „OFF” (wyłączony).

Najpierw należy uruchomić nadajnik, patrz rozdział 9. c) i 9 d).

Należy pomyśleć o tym aby trzymowane dla funkcji sterowania i jazdy znajdowało się w pozycji środkowej.



Aby zapobiec nagłemu uruchomieniu się kół i tym samym niekontrolowanemu odjazdowi modelu (np. gdy regulator napędu jest przestawiony), należy ustawić pojazd na odpowiedniej podstawie (lub box startowy), aby w razie kłopotów koła mogły się swobodnie obracać.

Nie dotykać napędu. Nie przytrzymywać kół.

Dopiero teraz należy podłączyć oba akumulatory napędowe do regulatora jazdy. Należy zwrócić przy tym uwagę na właściwą biegunowość. Podczas podłączania wtyczki akumulatora z łączem regulatora jazdy nie używać siły.

Zwrócić uwagę, aby kable nie dostawały się do napędu pojazdu oraz mechanizmu kierowania. Do mocowania użyć w razie potrzeby opasek.

g) Włączanie regulatora jazdy

Włączyć nadajnik, jeśli nie został włączony wcześniej.

Dopiero później należy włączyć regulator jazdy poprzez przesunięcie suwaka w lewo w kierunku przycisku setup (pozycja przełącznika „ON”). Następnie odczekać kilka sekund (dźwignię przyspieszenia/hamulca na nadajniku należy pozostawić w pozycji neutralnej, nie przestawiać).

→ Jeśli napęd pojazdu włączy się, chociaż dźwignia przyspieszenia/hamowania na nadajniku znajduje się w położeniu neutralnym, należy przestawić regulator na nadajniku tak, aby silnik się zatrzymał.

Jeśli zakres nastaw regulatora jest zbyt wąski, niezbędne jest zaprogramowanie pozycji neutralnej, patrz rozdział 10. a).

Teraz należy sprawdzić funkcje napędu i kierowania pojazdu.

Przy programowaniu regulatora jazdy należy stosować się do informacji z rozdziału 10. b)



Ważne!

Gdy stosowane są akumulatory LiPo, należy sprawdzić program regulatora jazdy, czy włączona jest ochrona przed zbyt niskim napięciem (normalnie 3,0 V/ogniwo). Przy wyłączonym rozpoznawaniu zbyt niskiego napięcia dojdzie do głębokiego rozładowania akumulatorów LiPo, co powoduje ich zniszczenie.

Dioda LED na regulatorze jazdy gaśnie przy ustawieniu neutralnym a świeci się na czerwono podczas jazdy w przód i w tył. Podczas jazdy do przodu oraz w czasie maksymalnego przyspieszenia dioda świeci się na zielono.

h) Nakładanie i mocowanie karoserii

Należy nałożyć karoserię na uchwyty i zabezpieczyć ją za pomocą klipsów zabezpieczających.

i) Sterowanie pojazdem

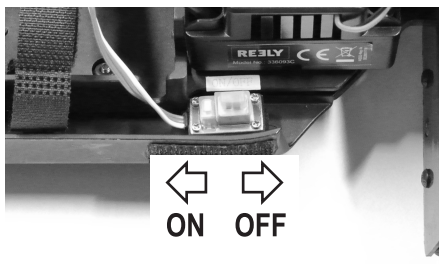
Gotowy do jazdy pojazd należy postawić na podłożu. Nie należy przy tym dotykać napędu i nie trzymać pojazdu za koła.

→ Należy bardzo ostrożnie operować dźwignią przyspieszenia/hamowania na nadajniku. Na początku nie należy jeździć zbyt szybko do czasu dokładnego zapoznania się z reakcjami pojazdu na polecenia sterowania. Nie wykonywać żadnych szybkich i gwałtownych ruchów elementami obsługi na nadajniku.

Nigdy nie kierować anteny nadajnika bezpośrednio na pojazd, ponieważ zmniejsza to znacznie zasięg. Największy zasięg uzyskuje się, gdy anteny nadajnika i pojazdu są ustawione pionowo i równoległe względem siebie.

Jeśli pojazd wykazuje tendencję do ściągania w lewo lub prawo, należy odpowiednio ustawić regulację sterowania na nadajniku.

Podczas przełączania między jazdą w przód i w tył dźwignia przyspieszenia/hamowania musi na krótko (ok. 1 sekunda) znaleźć się w położeniu neutralnym (położenie neutralne = puścić dźwignię, nie ruszać). Jeśli dźwignia przyspieszenia/hamowania zostanie przesunięta z jazdy w przód na jazdę do tyłu bezpośrednio bez zachowania przerwy, nastąpi hamowanie napędu pojazdu (pojazd NIE pojedzie do tyłu).



Gdy akumulator pojazdu się wyczerpie, należy odczekać koniecznie co najmniej 5 - 10 minut do czasu ostygnięcia silnika i regulatora jazdy. Następnie po założeniu pełnego akumulatora można kontynuować jazdę.

→ Poniższe rysunki służą jedynie do zilustrowania funkcji, mogą one różnić się wyglądem ze znajdującym się w zestawie nadajnikiem.

1. Zwolnić dźwignię gazu/hamulca, pojazd podjedzie (lub nie poruszy się, ewentualnie należy skorygować trymowanie), dźwignia jest w pozycji neutralnej



2. Jazda w przód, powoli przesuwając dźwignię przyspieszenia/hamowania w kierunku uchwytu



3. Jazda w przód i hamowanie (pojazd hamuje; nie toczy się do zatrzymania), odsunąć dźwignię przyspieszenia/hamulca bez przerwy od uchwytu



4. Jazda w przód i następnie jazda w tył (przy przesuwaniu dźwigni pozostawić na chwilę dźwignię gazu/hamulca w pozycji neutralnej (ok. 1 - 2 sekundy)!)



Odczekać chwilę



Należy natychmiast przerwać jazdę, jeśli pojawią dziwne reakcje pojazdu na polecenia sterowania lub jeśli pojazd przestaje całkowicie reagować na polecenia. Przyczyną takiego zachowania się pojazdu może być słaby akumulator napędowy, słabe baterie/akumulatory w nadajniku lub zbyt duża odległość między pojazdem a nadajnikiem.

Niepoprawne reakcje pojazdu mogą być spowodowane także zwiniętą/uszkodzoną anteną odbiornika, zakłóceniami na używanym kanale radiowym (np. transmisje radiowe z innych urządzeń, bluetooth, WLAN) a także niekorzystne warunki nadawania/odbioru.

Ponieważ odbiornik jest zasilany z regulatora jazdy/akumulatora napędowego, słaby lub rozładowany akumulator może być przyczyną niezamierzonych ruchów pojazdu (np. szybkie ruchy układu kierowniczego itp.).

Przykładowo przy maksymalnym przyspieszeniu napięcie na akumulatorze napędowym spada na krótki czas tak dalece, że odbiornik nie otrzymuje już napięcia niezbędnego do pracy. Pojazd wprawdzie przyspiesza, ale układ kierowniczy nie reaguje prawidłowo. W takim przypadku należy natychmiast zakończyć jazdę i założyć nowy, w pełni naładowany akumulator.

j) Koniec jazdy

Aby zakończyć jazdę, należy postępować w następujący sposób:

- Puścić dźwignię przyspieszenia/hamowania na nadajniku, aby znalazła się w położeniu neutralnym i pozwolić, aby pojazd toczył się do zatrzymania.
- Po zatrzymaniu się pojazdu należy wyłączyć regulator jazdy (pozycja przełącznika „OFF“).



Nie dotykać przy tym kół ani napędu i w żadnym wypadku nie przesuwając dźwigni przyspieszenia/hamowania na nadajniku! Nie wolno trzymać pojazdu za koła!

Uwaga!

Silnik, regulator jazdy i akumulator bardzo się nagrzewają podczas jazdy! Dlatego bezpośrednio po zakończeniu jazdy nie należy dotykać tych części, ryzyko poparzenia!

- Odłączyć oba akumulatory od regulatora jazdy. Całkowicie rozłączyć połączenie wtykowe.
- Teraz można wyłączyć nadajnik.

10. Programowanie regulatora jazdy

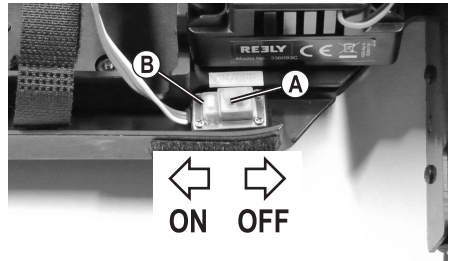
a) Programowanie ustawienia neutralnego i pełnej prędkości

Jeśli przy neutralnym położeniu dźwigni przyspieszenia/hamowania pojazd nie stoi bez ruchu, należy na nadajniku skorygować regulację funkcji jazdy. Jeśli zakres regulacji jest niewystarczający (lub jeśli regulator znajduje się już prawie na końcu zakresu), można ponownie zaprogramować pozycję neutralną oraz pozycję pełnego przyspieszenia jazdy w przód i w tył.

Sposób postępowania:

- Włączyć nadajnik, pozostawić dźwignię przyspieszenia/hamowania w pozycji neutralnej. Regulator funkcji jazdy ustawić w pozycji środkowej.
- Wcisnąć i przytrzymać przycisk setup (2) i włączyć regulator jazdy („ON”) za pomocą przesuwaka (A).
- Zaczyna migać na czerwono dioda LED na regulatorze, a silnik wydaje sygnały akustyczne. Następnie zwolnić przycisk setup.

Jeśli przycisk setup nie zostanie zwolniony, po kilku sekundach włączy się tryb programowania (patrz rozdział 10. b). W takim przypadku należy wyłączyć regulator jazdy i ponownie wykonać opisane wyżej czynności.



- Puścić dźwignię przyspieszenia/hamowania na nadajniku, aby znalazła się w położeniu neutralnym.
- Nacisnąć krótko przycisk setup (2), dioda LED na regulatorze miga 1x na zielono, ponadto rozlega się sygnał akustyczny. Pozycja neutralna została zapamiętana.

→ Sygnały akustyczne są wytwarzane wskutek krótkiego uruchomienia silnika bezszczotkowego. W zależności od silnika sygnał ten może być bardzo cichy. Zwrócić uwagę na sygnały wydawane przez diodę na regulatorze jazdy.

- Do jazdy do przodu przesunąć dźwignię przyspieszenia/hamowania do pozycji pełnego przyspieszenia, przesunąć ją w kierunku uchwytu i tam przytrzymać.



Uwaga!

Jeśli podczas programowania dźwignia przyspieszenia/hamowania nie zostanie przesunięta lub zostanie przesunięta za lekko, po zakończeniu programowania może pojawić się sytuacja, że pojazd będzie reagował na najmniejsze ruchy dźwigni przyspieszenia/hamowania i stanie się niekontrolowany. W takim przypadku należy powtórzyć programowanie.

- Nacisnąć krótko przycisk setup (B), dioda LED na regulatorze miga krótko 2x na zielono i słyszalne są dwa sygnały. Ustawienie pełnego przyspieszenia do jazdy w przód zostało zapamiętane.
- Ustawić dźwignię przyspieszenia/hamowania w pozycji pełnego przyspieszenia do jazdy w tył, odsunąć dźwignię maksymalnie od uchwytu.
- Nacisnąć krótko przycisk setup (B), dioda LED na regulatorze miga krótko 3x na zielono i słyszalne są trzy sygnały. Ustawienie pełnego przyspieszenia do jazdy w tył zostało zapamiętane.
- Puścić dźwignię przyspieszenia/hamowania, aby znalazła się w położeniu neutralnym. Odczekać co najmniej 3 sekundy, wtedy tryb ustawień zostanie automatycznie zakończony a regulator jazdy będzie gotowy do pracy z nowymi ustawieniami.

b) Programowanie funkcji specjalnych

➔ Regulator jazdy jest fabrycznie zaprogramowany z najkorzystniejszymi ustawieniami.

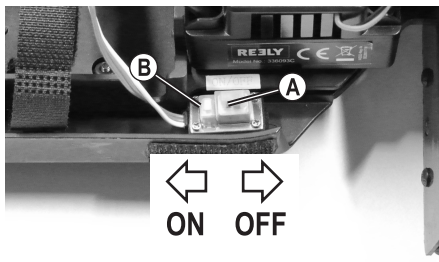
Jeśli do napędu pojazdu zastosowano akumulatory LiPo, należy sprawdzić podstawowe ustawienie regulatora jazdy, czy aktywna jest ochrona przed zbyt niskim napięciem (zazwyczaj 3,0 V/ogniwo). Przy wyłączonym rozpoznawaniu zbyt niskiego napięcia dojdzie do głębokiego rozładowania akumulatora LiPo, co powoduje jego zniszczenie.

Programowanie można wykonać w prosty sposób posługując się przyciskiem setup.

Sposób postępowania w trakcie programowania:

- Włączyć nadajnik, jeśli nie został włączony wcześniej.
- Wyłączyć regulator jazdy („OFF“).
- Wcisnąć i przytrzymać przycisk setup (B) obok włącznika/wyłącznika (A) i włączyć następnie regulator jazdy („ON“).

Nadal trzymać wciśnięty przycisk setup (B), nie zwalniać przycisku.



- Na regulatorze jazdy dioda LED miga na czerwono, a silnik wydaje sygnały akustyczne (ponownie trzymać wciśnięty przycisk setup).
- Po pewnym czasie dioda LED zaczyna migać na zielono (przycisk setup musi być cały czas wciśnięty) i silnik wydaje dźwięki. Jest to informacja, jaka funkcja ustawień jest aktualnie wybrana.

LED miga 1x krótko na zielono + 1 krótki sygnał: funkcja jazdy w przód/w tył lub tylko w przód

LED miga 2x krótko na zielono + 2 krótkie sygnały: hamowanie silnikiem

LED miga 3x krótko na zielono + 3 krótkie sygnały: rozpoznanie zbyt niskiego napięcia dla akumulatora LiPo

LED miga 4x krótko na zielono + 4 krótkie sygnały: tryb startu przy ruszaniu

LED miga 1x długo na zielono + 1 długi sygnał: siła hamowania

➔ Sygnały są wytwarzane przez krótkie załączenie silnika bezszczotkowego. W zależności od silnika te sygnały akustyczne są bardzo ciche. Zwrócić uwagę na sygnały wydawane przez diodę LED na regulatorze jazdy.

- Gdy wyświetlana jest ta funkcja ustawień, która ma być zmieniona (np. ochrona przed zbyt niskim napięciem, dioda LED miga 3x na zielono i rozlegają się trzy sygnały), należy zwolnić przycisk setup.
- Teraz dioda LED miga ponownie na czerwono. Ilość czerwonych błysków informuje, która wartość nastawy jest aktywna (np. ochrona przed zbyt niskim napięciem 3,0 V/ogniwo, dioda LED miga 4x krótko na czerwono + 4 sygnały silnika).
- Krótkim naciśnięciem przycisku setup można zmienić wartość nastawy, odpowiednio zmienia się wtedy ilość czerwonych błysków diody LED (oraz ilość sygnałów wydawanych przez silnik) - patrz tabela na następnej stronie.
- W celu wyjścia z trybu ustawień i zapisu programowania należy wyłączyć regulator jazdy. Po ponownym włączeniu regulatora jazdy jest on gotowy do pracy już z nowymi ustawieniami.
- Jeśli mają być zmienione inne nastawy, należy postępować wg powyższego opisu.

Funkcja		Zielona dioda LED miga... (+ sygnał)	Czerwona dioda LED miga... (+ sygnał)									
			1x krótko	2x krótko	3x krótko	4x krótko	1x długo	1x długo, 1x krótko	1x długo, 2x krótko	1x długo, 3x krótko	1x długo, 4x krótko	
1	Funkcja jazdy	1x krótko	Do przodu/hamowanie	do przodu/hamowanie/ do tyłu	do przodu/ do tyłu							
2	Hamowanie silnikiem	2x krótko	0%	5%	10%	20%	40%	60%	80%	100%		
3	Ochrona przed zbyt niskim napięciem	3x krótko	wyłączony	2,6 V/ogniwo	2,8 V/ogniwo	3,0 V/ogniwo	3,2 V/ogniwo	3,4 V/ogniwo				
4	Tryb startu	4x krótko	1 (wolno)	2	3	4	5	6	7	8	9 (szybko)	
5	Maksymalna siła hamowania	1x długo	25%	50%	75%	100%	wył.					

➔ Wartości wyróżnione na szaro to nastawy podstawowe pojawiające się po resecie (patrz rozdział 10. c). Możliwe jest, że regulator jazdy konkretnego pojazdu ma inne ustawienia podstawowe; zwracać uwagę na ilość błysków czerwonej diody LED oraz dźwięki wydawane przez silnik.

Opis funkcji nastaw:

• Funkcja #1, zielona dioda LED miga krótko 1x: Funkcja jazdy

Regulator jazdy można ustawić na „do przodu/hamowanie” lub „do przodu/hamowanie/do tyłu” (można więc wyłączyć możliwość jazdy do tyłu). Ustawienia „do przodu/do tyłu” nie należy używać, jest ono przeznaczone dla tzw. pojazdów „Crawler”.

• Funkcja #2, zielona dioda LED miga krótko 2x: Hamowanie silnikiem

Gdy zmniejszy się dodawanie gazu (przyspieszenie) na nadajniku lub ustawi dźwignię przyspieszenia/hamowania na nadajniku w pozycji neutralnej, pojazd samoczynnie zwolni. Działanie jest identyczne, jak hamowanie silnikiem w „prawdziwych” samochodach po zdjęciu nogi z pedału przyspieszenia bez naciskania pedału hamulca.

Poza tym odpowiada to funkcji hamowania, którą posiadają zwykłe silniki elektryczne (bezszcotkowy silnik elektryczny nie ma silnych magnesów, które zatrzymywałyby wirnik).

• Funkcja #3, zielona dioda LED miga krótko 3x: Ochrona przed zbyt niskim napięciem

Przy stosowaniu akumulatorów LiPo należy koniecznie pamiętać o tym, aby włączona była ochrona przed zbyt niskim napięciem (zalecamy nastawę co najmniej 3,0 V na ogniwo).

Obydwa akumulatory napędu LiPo znajdujące się w pojeździe są połączone szeregowo. Jeśli np. podłączono dwa 2-ogniwove akumulatory LiPo (łącznie napięcie w pełni naładowanych akumulatorów ok. 16,8 V) i zaprogramowano napięcie wyłączenia o wartości 3,0 V/ogniwo, regulator jazdy wyłączy silnik, gdy przez 2 sekundy zostanie zmierzona napięcie 12,0 V (4 ogniwa x 3,0 V). Zapobiega to głębokiemu rozładowaniu się akumulatora LiPo. Dioda LED na regulatorze jazdy zaczyna migać na czerwono.

Jeśli np. podłączono dwa 3-ogniwove akumulatory LiPo (łącznie napięcie w pełni naładowanych akumulatorów ok. 25,2 V) i zaprogramowano napięcie wyłączenia o wartości 3,0 V/ogniwo, regulator jazdy wyłączy silnik, gdy przez 2 sekundy zostanie zmierzona napięcie 18,0 V (6 ogniw x 3,0 V).

• Funkcja #4, zielona dioda LED miga krótko 4x: Tryb startu przy ruszaniu

W zależności od ustawienia start odbywa się z użyciem mniejszej lub większej mocy. Im wyższa wartość regulowana tym więcej prądu pobiera silnik z podłączonego akumulatora; musi on być odpowiednio wysokiej wartości.

Wyższa wartość powinna być poza tym ustawiona jedynie w przypadku luźnego podłoża, gdyż w innym wypadku dojdzie do głębokiego przeciążenia napędu (koła zębate, skrzynia biegów, dyferencjały, opony).

- **Funkcja #5, zielona dioda LED miga długo 1x: Maksymalna siła hamowania**

W zależności od ustawienia dźwigni na nadajniku regulator jazdy oferuje proporcjonalną siłę hamowania. Przy pełnym wychyleniu maksymalna siła hamowania może być ustawiona na 25%, 50%, 75% i 100%.

Wysoka nastawa (np. 100%) skraca drogę hamowania, ale ma negatywny wpływ żywotność napędu (szczególnie na zębnik napędowy, główne koło zębate).

c) Reset regulatora jazdy

Ta funkcja służy do anulowania wszystkich ustawień dokonanych podczas setup'u regulatora jazdy i do przywrócenia ustawień fabrycznych (patrz oznaczenia w tabeli w rozdziale 10 b).

Sposób postępowania:

- Włączyć nadajnik. Pozostawić dźwignię przyspieszenia/hamowania w pozycji neutralnej, nie poruszać jej.
- Włączyć regulator jazdy (przesunąć włącznik suwakowy w kierunku przycisku setup). Pojazd powinien teraz być gotowy do jazdy, na regulatorze jazdy nie świeci się żadna dioda LED.
- Przytrzymać dłużej wciśnięty przycisk setup, aż dioda czerwona i zielona dioda LED zaczną jednocześnie migać powoli (dzięki zastosowaniu diody duo-LED powstaje mieszany kolor bursztynowy/pomarańczowy).
- Należy teraz wyłączyć regulator jazdy (pozycja przełącznika „OFF”, patrz rysunek w rozdziale 10. a) lub b). Wszystkie nastawy wróciły do wartości fabrycznych, patrz: tabela w rozdziale 10. b).

Przy ponownym programowaniu regulatora jazdy należy stosować się do informacji z poprzedniego rozdziału 10. a) i b).



Ważne!

Jeśli do napędu pojazdu zastosowano akumulatory LiPo, należy sprawdzić podstawowe ustawienie regulatora jazdy, czy aktywna jest ochrona przed zbyt niskim napięciem (zazwyczaj 3,0 V/ogniwo). Przy wyłączonym rozpoznawaniu zbyt niskiego napięcia dojdzie do głębokiego rozładowania akumulatora LiPo, co powoduje jego zniszczenie.

11. Możliwości ustawień pojazdu

a) Ustawienie pochylenia kół

Nachylenie kół to odchylenie powierzchni kół od osi pionowej.



Nachylenie ujemne



Nachylenie dodatnie

(górne krawędzie koła skierowane do wewnątrz) (górne krawędzie koła skierowane na zewnątrz)

→ Ustawienie kół na powyższych rysunkach jest przedstawione w sposób przesadzony, aby lepiej było widać różnicę między nachyleniem ujemnym i dodatnim. W rzeczywistości przy modelu nie należy ustawiać aż tak ekstremalnych nachyleń kół!

- Nachylenie negatywne kół przednich zwiększa siłę skręcającą kół podczas jazdy w zakrętach, układ kierowniczy jest precyzyjniejszy, siły potrzebne do kierowania są mniejsze. Jednocześnie koło jest dociskane w kierunku osi do zwrotnicy. Niwelowany jest osiowy luz nałożyskach, pojazd prowadzi się spokojnie.
- Nachylenie negatywne kół tylnych redukuje skłonność tyłu pojazdu do zarzucania podczas jazdy w zakrętach.
- Natomiast ustawienie nachylenia dodatniego powoduje zmniejszenie siły skręcającej opon i zasadniczo nie powinno być wybierane.

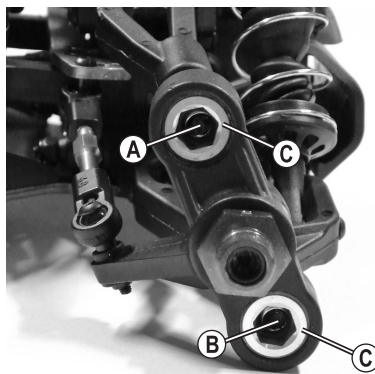
Ustawienie nachylenia kół na przedniej osi:

Tzw. zawieszka „Pivot-Ball” na osi przedniej składa się z specjalnie uformowanego ramienia osiowego, dwóch śrub stożkowych (A i B) oraz dwóch śrub znajdujących się na zewnątrz (C).

W celu regulacji pochylenia kół należy obrócić śruby stożkowe (A) i (B) za pomocą małego klucza sześciokątnego 4 mm, który zostanie wsadzony przez dziurę w śrubie (C) (patrz następna strona).

Śruby (C) mogą być odkręcone lub zakręcone za pomocą trochę większego klucza sześciokątnego 8 mm lub za pomocą odpowiedniego klucza nasadowego. Służą one jednak wyłącznie do tego, aby ramię osi zamocować do śrub stożkowych (A) i (B).

Śrubę (C) nie należy nigdy zakręcać na siłę, gdyż wtedy zawieszka koła nie będzie mogła się dowolnie poruszać. Śruby (C) nie mogą być jednak za luźne, gdyż ramię osi może się wahać.



Przykład:



Regulacja śruby stożkowej (A i B)



Dokręcenie/odkręcenie śruby (C)

Ustawienie nachylenia ujemnego:

Górną śrubę z łbem kulistym (A) obrócić w prawo w kierunku ruchu wskazówek zegara, dolną śrubę z łbem kulistym (B) obrócić w lewo w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (każdorazowo za pomocą małego śrubokręta sześciokątnego 4 mm).

Ustawienie nachylenia dodatniego:

Górną śrubę z łbem kulistym (A) obrócić w lewo w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, dolną śrubę z łbem kulistym (B) obrócić w prawo w kierunku ruchu wskazówek zegara (każdorazowo za pomocą małego śrubokręta sześciokątnego 4 mm).

→ Obie śruby stożkowe (A) i (B) (patrz wcześniejsza strona) należy za pomocą klucza sześciokątnego 4 mm obracać zawsze przeciwnie (!) i o ten sam kąt (np. o jedną czwartą obrotu w lewo lub w prawo).

Zalecamy Państwu aby regulację zmieniać zawsze tylko o jedną czwartą obrotu i wtedy skontrolować zachowanie podczas jazdy.

Małe sześciokątne gniazdo śruby z łbem kulistym (A) i (B) jest widoczne tylko wtedy, gdy patrzy się dokładnie przez duże sześciokątne gniazdo metalowych śrub bez łba (C).

Nie wolno odkręcić śruby stożkowej za bardzo, gdyż ramię osi nie trzyma się kierownicy poprzecznej.

Następnie należy skontrolować, czy zawieszka koła może się ruszać (koło może skreślać do środka i na zewnątrz). W innym przypadku należy odkręcić śruby (C) np. za pomocą klucza sześciokątnego 8 mm lub grzechotki z nakładką 8 mm (patrz rysunek na górze); w tym celu należy obrócić trochę w lewo przeciwnie do ruchu wskazówek zegara.

Gdy mimo to ramię osi rusza się na wahaczach, należy przekręcić śrubę (C) za pomocą klucza sześciokątnego 8 mm (lub grzechotki z nakładką a 8 mm) w prawo zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Jak wyżej wspomniano nie wolno jednak używać siły, gdyż w innym wypadku zawieszka koła nie będzie się mogła swobodnie poruszać i tym samym koło nie będzie skreślało do środka lub na zewnątrz. Śruby nie mogą być za mocno dokręcone.

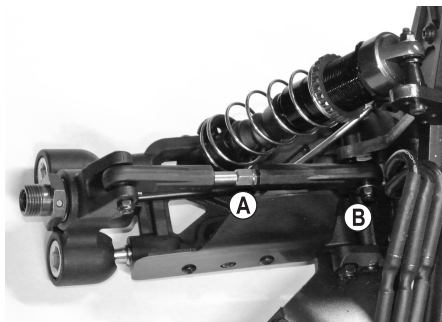
Ustawienie nachylenia kół na tylnej osi:

Przestawienie wspomagania koła następuje poprzez obrócenie górnego wahacza (A).

Ze względu na fakt, że ta śruba ma odpowiednio gwint lewy lub prawy, nie ma obowiązku wymontowywania wahacza w celu przestawienia pochylenia kół.

Na mostku tłumika znajduje się kilka punktów zaczepienia (B) dla górnego wahacza. W przypadku wychylenia koła na zewnątrz lub do wewnątrz zmienia się pochylenie kół w zależności od pozycji montażu (np. większe pochylenie kół przy odchyleniu koła do wewnątrz).

Producent wybrał już dla pojazdu optymalne ustawienie, dlatego nie należy zmieniać punktu zaczepu (B).

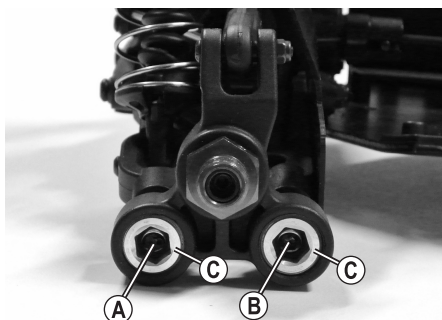


Tylna oś posiada na dolnym wahaczu również zawieszkę „Pivot-Ball” za pomocą dwóch śrub stożkowych (A i B) oraz dwóch znajdujących się na zewnątrz śrub (C), patrz rysunek z prawej.

Pochylenie kół może być zamiast poprzez górny wahacz również poprzez obrócenie w tym samym kierunku (!) śrub stożkowych dolnego wahacza.

Ustawienie nachylenia dodatniego:

Należy przekręcić obie śruby stożkowe (A) i (B) za pomocą 4 mm klucza sześciokątnego o taki sam kąt w prawą stronę zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara.



Ustawienie nachylenia ujemnego:

Należy przekręcić obie śruby stożkowe (A) i (B) za pomocą 4 mm klucza sześciokątnego o taki sam kąt w lewą stronę przeciwnie do ruchu wskazówek zegara.

➔ Ustawienia należy zmieniać zawsze stopniowo i po każdej zmianie należy sprawdzać zachowanie pojazdu podczas jazdy, czy jest ono zgodne z oczekiwanym. Należy zawsze zanotować dokonane zmiany, aby zawsze można je było w łatwy sposób cofnąć.

Jeśli śruby z łbem kulistym (A) i (B) zostaną obrócone w odwrotnych kierunkach (jedna śruba w lewo zgodnie z ruchem wskazówek zegara a druga w odwrotnym kierunku), zostanie zmieniona zbieżność kół a nie nachylenie koła!

Nie wolno odkręcić śruby stożkowej za bardzo, gdyż ramię osi nie trzyma się kierownicy poprzecznej. Można przy tym uszkodzić zawieszkę.

Przy zbyt głębokim wkręceniu obu śrub z łbem kulistym napęd będzie pracował zbyt ciężko; tego też należy unikać.

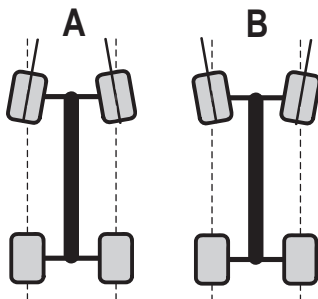
b) Ustawienie zbieżności kół

Zbieżność kół (zbieżność = rys. „A”, rozbieżność = rys. „B”) oznacza ustawienie powierzchni kół względem kierunku jazdy.

Podczas jazdy wskutek działania oporów toczenia koła są z przodu rozchyłane i w związku z tym nie są ustawione równoległe do kierunku jazdy.

Aby to skompensować, można ustawić koła stojącego pojazdu w taki sposób, aby były lekko skierowane do wewnątrz. Zbieżność daje ponadto lepsze boczne prowadzenie opony i dzięki temu uzyskuje się bezpośrednie oddziaływanie układu kierowniczego.

Jeśli układ kierowniczy ma działać bardziej miękko, można to uzyskać przez odpowiednie ustawienie rozbieżności, tzn. koła stojącego pojazdu są skierowane na zewnątrz.



Kąt rozstawu kół wynoszący ponad 3° toru wstępnego (a) lub toru następującego (b) powoduje problemy w stosowaniu i przy mniejszej prędkości, poza tym zwiększa zużycie opon.

Powyższy rysunek przedstawia ustawienie kół w sposób znacznie przesadzony, aby wyraźnie widoczna była różnica między zbieżnością a rozbieżnością. Pojazd z tak ustawionymi kołami będzie się bardzo źle prowadził!

Ustawienie zbieżności kół przedniej osi:

Zbieżność/rozbieżność na przedniej osi można ustawić poprzez przekręcenie śruby regulującej (A). Ze względu na fakt, że ta śruba ma odpowiednio gwint lewy lub prawy, nie ma obowiązku wymontowywania wahacza w celu przestawienia pochylenia kół.

Należy zawsze równomiernie obracać obie dźwignie śladu (lewe i prawe koło przednie), gdyż w innym wypadku będzie konieczność przestawienia trzymownika na nadajniku (albo nawet regulacji za pomocą serva sterowania lub przestawienia pręta servo).

W kącie nastawiania (B) znajduje się poza tym dużo punktów mocowania dla dźwigni pręta; służą one do zmiany kąta docisku koła przedniego (kąt Ackermanna).



→ Producent wybrał już dla pojazdu optymalne ustawienie, dlatego nie należy zmieniać punktu zaczepu (B).

Ustawienie zbieżności kół tylnej osi:

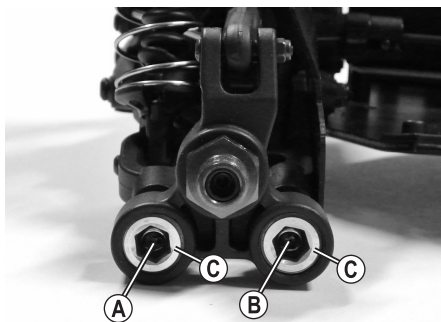
Ślad można regulować za pomocą przeciwnego obracania znajdujących się wewnątrz śrub stożkowych (A) i (B).

Zewnętrznych metalowych śrub bez łba (C) nie można obracać, ponieważ służą one jedynie do mocowania śrub z łbem kulistym (A i B) w zwrotnicy.

Stosować się także do wskazówek umieszczonych w rozdziale 11 a).

Ustawianie zbieżności:

Śrubę z łbem kulistym (B) znajdującą się bliżej przodu pojazdu należy obrócić w prawo w kierunku ruchu wskazówek zegara a śrubę wskazującą na tył pojazdu (A) w lewo w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



Ustawianie rozbieżności:

Śrubę z łbem kulistym (B) znajdującą się bliżej przodu pojazdu należy obrócić w lewo w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara a śrubę (A) w prawo w kierunku ruchu wskazówek zegara.

→ Ustawienia należy zmieniać zawsze stopniowo i po każdej zmianie należy sprawdzać zachowanie pojazdu podczas jazdy, czy jest ono zgodne z oczekiwanym. Należy zawsze zanotować dokonane zmiany, aby zawsze można je było w łatwy sposób cofnąć.

Jeśli śruby z łbem kulistym (A) i (B) dolnego wahacza zostaną obrócone w tych samych kierunkach (obie śruby w lewo zgodnie z ruchem wskazówek zegara lub w prawo w odwrotnym kierunku), zostanie zmieniona zbieżność kół a nie nachylenie koła!

Nie wolno odkręcić śruby stożkowej za bardzo, gdyż ramię osi nie trzyma się kierownicy poprzecznej. Można przy tym uszkodzić zawieszkę.

Przy zbyt głębokim wkręceniu śruby z łbem kulistym napęd będzie pracował zbyt ciężko; tego też należy unikać.

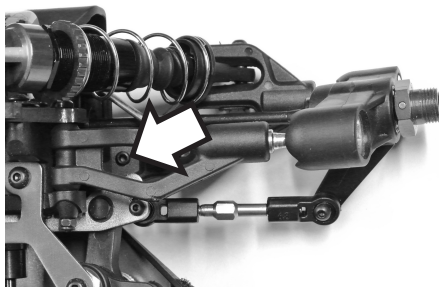
c) Mechaniczne obniżenie zawieszenia

Aby obniżyć zawieszenie można mechanicznie ograniczyć drogę odbicia.

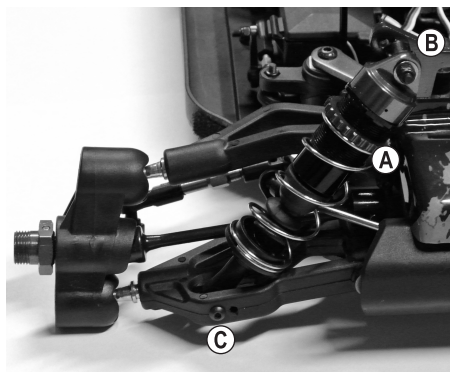
W tym celu w każdym z czterech dolnych wahaczy umieszczona jest regulowana śruba bez łba.

Gdy śruba zostanie dalej wkręcona, wahacz przedni nie będzie odbijał tak wysoko, wskutek czego podwozie będzie obniżone.

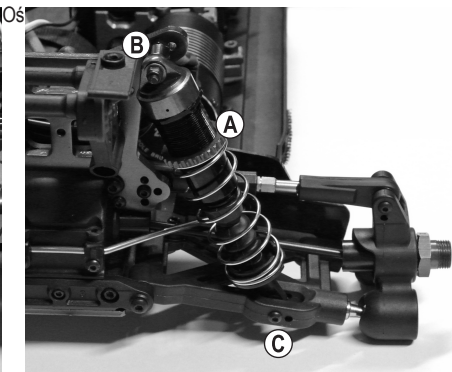
Aby podwozie nie osiadało, przy obniżeniu zawieszenia należy odpowiednio bardziej twardo ustawić amortyzatory.



d) Ustawienie amortyzatorów



Przednia



Oś tylna

Na górnym końcu zderzaka można dokonać ustawienia wstępnego naciągu sprężyny poprzez przekręcenie nakrętki rowkowej (A).

Zderzaki na przedniej osi i tylnej osi pojazdu mogą być zamontowane na mostku tłumika (B) oraz na dolnym wahaczu (C) w różnych pozycjach. Producent wybrał jednak już optymalną pozycję, dlatego ewentualna zmiana powinna być przeprowadzona jedynie przez profesjonalnych kierowców.

Amortyzatory na jednej osi należy w miarę możliwości zawsze ustawiać tak samo (na prawym i lewym kole osi przedniej lub osi tylnej), ponieważ inne ustawienie będzie miało niekorzystny wpływ na zachowanie się pojazdu podczas jazdy.

Profesjonalni kierowcy mają ponadto możliwość zastosowania sprężyn o innym stopniu twardości lub wypełnienia amortyzatorów olejem o innej lepkości.

Jak w „prawdziwym” aucie zderzaki (lub uszczelki gumowe na zderzakach) w modelu pojazdu są elementem zużywającym się. Jeśli ze zderzaków wypływa olej (np. mocne olejowanie wahacza, śladowe krople), należy wymienić uszczelki lub zderzaki.

e) Ustawienie serwo-savera

Układ sterowania pojazdem jest wykonany jako układ sterowania ze zwrotnicami. Ruch serwa sterowania działa poprzez prędy serwa na serwo-saver.

Serwo-Saver składa się z dwóch umieszczonych naprzeciwko siebie obracających się części, które nie są połączone ze sobą na sztywno, lecz dzięki ukośnej powierzchni mogą się względem siebie poruszać. Sprężyna dociska do siebie obydwie obrotowe elementy.

Gdy podczas jazdy twarde uderzenia poprzez koła przedostają się do mechaniki układu kierowniczego, to nie są one przenoszone bezpośrednio na serwo układu sterowania, lecz są tłumione na sprężynowym połączeniu obydwu elementów serwo-savera.



Działanie serwo-savera można regulować za pomocą śruby radełkowej (A).

Zmienia się przy tym siła docisku sprężyn serwo-savera powodując, że oba elementy serwo-savera poruszają się względem siebie ciężiej lub lżej.

→ Serwo-saver ma fabrycznie dobrane optymalne ustawienie. Dlatego w normalnych warunkach nie jest konieczna zmiana tych nastaw.

Przy ustawieniu zbyt miękkim już lekkie uderzenia w koło powodują skręcenie obu elementów serwo-savera, co ma negatywny wpływ do precyzję kierowania i utrzymywanie kierunku jazdy.

Zbyt twarda nastawa może spowodować uszkodzenie przekładni serwa, ponieważ uderzenia w koła są bez tłumienia przenoszone na serwo.

12. Czyszczenie i konserwacja

a) Informacje ogólne

Przed przystąpieniem do czyszczenia lub konserwacji należy wyłączyć regulator jazdy i całkowicie odłączyć akumulator napędowy od regulatora jazdy. Jeśli przedtem pojazd jeździł, należy najpierw odczekać do całkowitego ostygnięcia wszystkich części (np. silnik, regulator jazdy itd.) .

Po jeździe oczyścić cały pojazd z kurzu i brudu używając np. czystego pędzla o długim włosiu lub odkurzacza. Pomocne może być także sprężone powietrze w sprayu.

Nie używać żadnych środków czyszczących w sprayu ani zwykłych środków przeznaczonych do użytku domowego. Może to spowodować uszkodzenie elektroniki, ponadto takie środki mogą spowodować przebarwienia na elementach z tworzywa sztucznego lub na karoserii.

Nigdy nie splukiwać pojazdu wodą, np. przy użyciu myjki wysokociśnieniowej. Prowadzi to do uszkodzenia silnika, regulatora jazdy i odbiornika. Pojazd nie może zostać zamoczony lub zawilgocony.

Do wytarcia karoserii należy użyć miękkiej, lekko nawilżonej szmatki. Nie pocierać zbyt mocno - mogą powstać zadrapania.

b) Przed i po każdej jeździe

Wibracje silnika oraz wstrząsy występujące podczas jazdy mogą powodować luzowanie się części i połączeń skręcanych.

Dlatego przed i po każdej jeździe należy sprawdzić następujące pozycje:

- dokręcenie śrub kół i wszystkich połączeń skręcanych w pojeździe
- mocowanie regulatora jazdy, włącznika/wyłącznika, odbiornika
- przyklejenie opon do obręczy oraz stan samych opon
- mocowanie wszystkich kabli (nie mogą one dostać się do ruchomych elementów pojazdu)

→ Ponadto przed i po każdej jeździe należy sprawdzić pojazd pod kątem uszkodzeń. W przypadku stwierdzenia uszkodzeń pojazd nie może być używany i uruchamiany.

W przypadku konieczności wymiany elementów zużytych (np. opony) lub uszkodzonych (np. pęknięty wahacz poprzeczny) należy koniecznie zastosować części oryginalne.

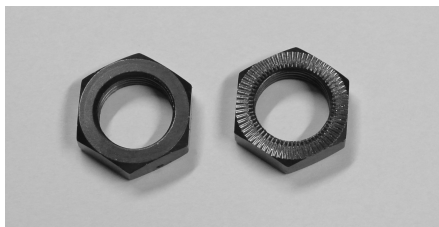
c) Wymiana koła

Do wymiany koła konieczny jest odpowiedni klucz nasadowy.

Podczas dokręcania koła należy zwrócić uwagę na fakt, że nakrętka jest ryflowana na jednej stronie.

Ta ryflowana strona musi pokazywać w kierunku koła/felgi i służy ochronie przed samodzielnym luzowaniem nakrętki.

Nie wolno jednak obracać nakrętki z siłą.



13. Utylizacja

a) Informacje ogólne



Produktu nie można wyrzucać do śmieci! Po ostatecznym wycofaniu urządzenia z użycia należy poddać je utylizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami.



Należy wyjąć ewentualne baterie/akumulatory i zutylizować je osobno.

b) Baterie i akumulatory

Użytkownik urządzenia jest ustawowo (rozporządzenie o bateriach) zobowiązany do zwrotu starych zużytych baterii i akumulatorów. Ich utylizacja ze śmieciami domowymi jest zabroniona!



Baterie i akumulatory zawierające szkodliwe substancje są oznaczone symbolem ukazanym obok, który informuje o zakazie ich utylizacji ze śmieciami domowymi. Oznaczenia decydujących metali ciężkich brzmią: Cd = kadm, Hg = rtęć, Pb = ołów (oznaczenie jest podane na baterii/akumulatorze np. pod ukazanym po lewej stronie symbolem kontenera na śmieci).

Zużyte baterie/akumulatory można oddawać nieodpłatnie w miejscach zbiórki organizowanych przez gminę, w naszych filiach lub wszędzie tam, gdzie są sprzedawane baterie i akumulatory.

W ten sposób użytkownik spełnia swoje ustawowe zobowiązania oraz przyczynia się do ochrony środowiska.

14. Deklaracja zgodności (DOC)

Producent oświadcza niniejszym, że niniejszy produkt spełnia podstawowe wymagania i inne istotne przepisy dyrektywy 1999/5/WE.

→ Deklaracja zgodności dotycząca tego produktu znajduje się na stronie internetowej www.conrad.com.

15. Usuwanie awarii

Model został wprawdzie zbudowany zgodnie z aktualnym stanem techniki, lecz mimo to mogą pojawić się błędy w działaniu lub awarie. Z tego powodu podajemy poniżej kilka informacji, w jaki sposób można usunąć ewentualne awarie. Należy ponadto stosować się do osobnej instrukcji użytkownika zdalnego sterowania.

Model nie reaguje lub reaguje nieprawidłowo

- W przypadku zdalnego sterowania 2,4 GHz nadajnik musi zostać sprzężony z nadajnikiem. Proces ten w języku angielskim jest określany pojęciem „Binding” lub „Pairing”. Zazwyczaj proces parowania jest już przeprowadzony przez producenta, jednakże może go wykonać także użytkownik. Stosować się do osobnej instrukcji użytkownika zdalnego sterowania.
- Czy oba akumulatory w pojeździe lub baterie/akumulatory w nadajniku są wyczerpane? Wymienić akumulatory w pojeździe lub baterie/akumulatory w nadajniku na nowe.
- Czy najpierw został włączony nadajnik i dopiero później regulator jazdy? Przy włączaniu w odwrotnej kolejności regulator jazdy nie działa ze względów bezpieczeństwa.
- Czy oba akumulatory jazdy są prawidłowo podłączone do regulatora jazdy? Sprawdzić wtyki, czy nie są zabrudzone lub utlenione.
- Czy pojazd nie znajduje się za daleko? Przy w pełni naładowanym akumulatorze napędowym i pełnych bateriach/akumulatorach zasięg powinien wynieść 50 m i więcej. Zasięg może jednak być mniejszy wskutek wpływu czynników zewnętrznych, np. zakłócenia na częstotliwości nadawczej lub bliskość innych nadajników (nie tylko nadajniki zdalnego sterowania, lecz także urządzenia korzystające z łączności WLAN-/Bluetooth na częstotliwości 2,4 GHz), bliskość elementów metalowych, budynków itd.

Ułożenie anten nadajnika i odbiornika względem siebie ma bardzo duży wpływ na zasięg. Optymalna sytuacja to taka, w której obie anteny: nadajnika i odbiornika są ustawione pionowo (obie anteny są ustawione równolegle względem siebie). Skierowanie końcówki anteny nadajnik na pojazd zmniejsza zasięg!

- Sprawdzić poprawną pozycję wtyczki regulatora jazdy i układu kierowniczego w odbiorniku. Jeśli wtyczki są obrócone o 180°, to nie działa ani regulator jazdy ani układ kierowniczy.

Jeśli natomiast zamieniono miejscami wtyczki regulatora jazdy i układu kierowniczego, dźwignia przyspieszenia/hamowania steruje kołami a kolo steruje funkcją jazdy!

Pojazd zwalnia, układ kierowniczy prawie lub w ogóle nie reaguje; zasięg nadajnik-odbiornik jest bardzo mały

- Baterie są słabe lub całkowicie wyczerpane.
Odbiornik oraz układ kierowniczy zasilane są za pośrednictwem BEC regulatora jazdy. Z tego powodu słabe lub rozładowane akumulatory jazdy powodują, że odbiornik nie pracuje prawidłowo. Wymienić oba akumulatory na inne, w pełni naładowane (przedtem odczekać 5 - 10 minut, aż silnik i regulator jazdy odpowiednio ostygną).
- Sprawdzić baterie/akumulatory w nadajniku.

Po puszczeniu dźwigni przyspieszenia/hamowania pojazd nie zatrzymuje się

- Skorygować na nadajniku regulację funkcji jazdy (ustawić pozycję neutralną).
- Jeśli zakres regulacji jest niewystarczający, należy wykonać ponowne programowanie pozycji neutralnej i pełnego przyspieszenia, patrz rozdział 10. a).

Pojazd nie jedzie na wprost

- Ustawić jazdę na wprost na nadajniku odpowiednimi funkcjami regulacji układu kierowniczego.
- Sprawdzić drążki kierownicze, drążek wspomagania, saver wspomagania i ich połączenia.
- Czy pojazd nie uległ wypadkowi? Sprawdzić pojazd pod kątem uszkodzonych i pękniętych części i wymienić je.

Koła skręcają w odwrotną stronę niż obracane jest kółko sterowania na nadajniku

- Uaktywnić na nadajniku ustawienie rezerwowe funkcji kierowania.

Funkcje jazdy działają odwrotnie niż przesuwana jest dźwignia przyspieszenia/hamowania na nadajniku

- W normalnej sytuacji pojazd powinien jechać do przodu, gdy dźwignia przyspieszenia/hamowania na nadajniku jest przesuwana w stronę uchwytu.

Jeśli tak nie jest, należy aktywować na nadajniku rezerwowe ustawienie funkcji jazdy.

- Jeśli silnik został odłączony od regulatora jazdy, należy zamienić miejscami dwa z trzech kabli silnika.

Układ kierowniczy nie działa lub działa niepoprawnie, skręt kół w pojeździe zbyt mały

- Jeśli nadajnik ma funkcję dualrate, należy ją sprawdzić (instrukcja użytkownika nadajnika). Przy zbyt niskiej nastawie dualrate układ kierowniczy nie działa.
- Sprawdzić części mechaniczne układu kierowniczego pod kątem luźnych elementów; sprawdzić np., czy ramię wspomagania jest poprawnie zamocowane do układu wspomagania.

16. Dane techniczne pojazdu

Skala..... 1:8

Odpowiedni akumulator napędu.....Dwa takie same 2-ogniowe akumulatory LiPo (napięcie znamionowe po 7,4 V) lub dwa takie same 3-ogniowe akumulatory LiPo (napięcie znamionowe po 11,1 V)

→ Regulator jazdy może wprawdzie także współpracować z akumulatorami NiMH (8 - 18 ogniów), jednakże z reguły nie są one w stanie dostarczyć prądu o wymaganych wartościach. Dlatego należy stosować wyłącznie akumulatory LiPo.

Napęd.....Elektryczny silnik bezszczotkowy (2000 KV)

Napęd na cztery koła przez wała Kardana

Dyferencjał na przedniej i tylnej osi

Dyferencjał średni

Podwozie.....Zawieszenie, podwójny wahacz

Amortyzator ciśnienia oleju ze spiralnymi sprężynami, regulowany

Regulowany ślad i upadek przednich i tylnych kół

Wymiary (dł. x szer. x wys.)513 x 305 x 198 mm (z tylnym spojlerem)

Wymiary opon (szer. x \emptyset)43 x 118 mm

Rozstaw kół.....327 mm

Prześwit.....44 mm

Wagaok. 3500 g (bez akumulatora jazdy)

→ Mogą wystąpić nieznaczne odchylenia wymiarów i wagi ze względu na specyfikę produkcji.

PL 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.