

Model RC DragonForce G5

Nr produktu: 1856363

Instrukcja obsługi

Dziękujemy za zakup produktu marki Absima.

Proszę zarezerwować sobie czas na dokładne przeczytanie instrukcji.

Ciągle dążymy do poprawy naszych produktów, w związku z tym niektóre części modelu mogą różnić się od ilustracji zawartych w instrukcji. Proszę pozyskać najnowszą wersję instrukcji ze strony internetowej przed rozpoczęciem składania modelu.

Instrukcja jest napisana w języku angielskim i niemieckim. W przypadku konieczności uzyskania instrukcji w Twoim języku skontaktuj się z dystrybutorem.

### **Informacje ogólne**

#### **PRODUKT NIE JEST ZABAWKĄ**

Nie nadaje się dla dzieci poniżej 14 roku życia bez nadzoru osoby dorosłej.

Pojazd jest zaprojektowany do jazdy wyczynowej, dlatego z przyczyn bezpieczeństwa zabrania się jazdy nim po drogach publicznych, zaludnionych miejscach, miejscach nie przeznaczonych do tego środowiskowo ani w pobliżu dzieci lub zwierząt.

Model jest wyposażony w elementy obracające się i części, które rozgrzewają się podczas pracy. Należy zachować ostrożność aby uniknąć szkód i kontuzji.

Produkt może wymagać rutynowego składania i konserwacji.

Produkt jest objęty gwarancją opartą na defekcie materiałów. Uszkodzenia spowodowane wypadkiem lub błędną konserwacją nie podlegają gwarancji.

Akumulatory należy użytkować wyłącznie, jeśli są w dobrym stanie. Muszą być w pełni naładowane.

Modele spalinowe mogą być używane wyłącznie na otwartej przestrzeni (nie w budynkach). Wdychanie spalin może powodować uszczerbek na zdrowiu.

Chemikalia należy trzymać z dala od małych dzieci.

Upewnić się, że model i wyposażenie są w dobrym stanie przed rozpoczęciem użytkowania, aby zapewnić bezpieczeństwo i frajdę podczas jazdy.



# **ABSIMA**

Strona 2 z 20

Podstawowe informacje o bezpiecznej eksploatacji samochodu zdalnie sterowanego.

Drogi Kliencie,

dziękujemy, że wybrałeś wysokowydajny produkt firmy Absima / Team C. Nasze produkty zostały zaprojektowane z myślą o początkujących, pilotach hobbystycznych oraz ambitnych kierowcach startujących w zawodach. Absima / Drużyna C chce, abyś dobrze się bawił i odnosił sukcesy z nowym modelem, dlatego zalecamy uważne przeczytanie poniższych punktów.

#### **Przed każdą jazdą:**

- Sprawdź, czy wszystkie śruby są prawidłowo dokręcone.
- W przypadku śrub, które stykają się z metalem, należy sprawdzić, czy na śruby zabezpieczające jest wystarczająca ilość farby.
- Oszczędzanie serwomechanizmu powinno być zawsze ustawione tak, aby pracowało płynnie i nie było zbyt ciasne, inaczej serwo ulegnie uszkodzeniu.
- Sprawdź na pilocie i w pojeździe, czy akumulatory są nadal w pełni naładowane.
- Sprawdź na pilocie, ustawienia TRIM, czy koła są proste i czy masz wystarczający kąt skrętu.

#### **Po każdej jeździe:**

- Jeśli jeździłeś po brudnym terenie, zaleca się całkowite oczyszczenie samochodu.
- Jeśli jedziesz przez deszcz lub wodę, musisz wysuszyć cały pojazd, w przeciwnym razie wszystkie metalowe części zardzewieją. Aby usunąć wilgoć, **WD40** jest w sam raz.
- Po kilku jazdach zalecamy sprawdzenie łożysk, czy nadal działają prawidłowo.
- Po kilku podróżach zalecamy sprawdzenie mechanizmów różnicowych w pojeździe.
- Ogólna kontrola wzrokowa po każdej jeździe

#### **Samochody elektryczne:**

- Przed pierwszą jazdą pojazdem elektrycznym należy schować silnik elektryczny. **Postępować w następujący sposób:**

1. Jedź pierwsze 2 akumulatory tylko przy połowie przepustnicy.
2. Następnie możesz kontynuować jak zwykle.

Regulacja odległości między kołem zębatym silnika a przekładnią główną (w razie potrzeby). Poluzuj śruby silnika z mocowania silnika i odepchnij silnik od przekładni głównej. Weź kartkę papieru i trzymaj ją między

zębniem silnika a głównym biegiem. Teraz wsuń silnik całkowicie na główny bieg. Wyciągnij kartkę papieru, teraz uzyskana jest prawidłowa odległość między zębniem silnika a głównym biegiem.

Certyfikat CE znajdziesz na naszej stronie internetowej [www.absima.com](http://www.absima.com) w kategorii Wsparcie/Pobieranie.

#### Instrukcja ładowarki wtyczkowej akumulatorów NiMH

### **DOTYCZY SAMOCHODÓW Z ŁADOWARKĄ UE LUB WIELKIEJ BRYTANII I AKUMULATOREM NiMH.**

#### **1. Dane techniczne**

Wejście napięciowe: 100 – 240 V

Prąd ładowania: 500 mA

Rodzaj akumulatora: 6 ogniw NiMH

#### **2. Ostrzeżenia i instrukcje bezpieczeństwa**

Nigdy nie zostawiać ładowarki bez nadzoru gdy jest podłączona do źródła zasilania. Jeśli zauważone zostanie wadliwe działanie natychmiast przerwać ładowanie. Trzymać jednostkę z dala od pyłu, wilgoci, deszczu, gorąca, bezpośredniego działania promieni słonecznych i drgań. Nie upuszczać urządzenia. Jednostka i akumulator podczas ładowania muszą być ustawione na odpornej na temperaturę, niepalnej i nieprzewodzącej prądu powierzchni. Nigdy nie umieszczać ich na fotelu samochodowym, dywanie i tym podobnych powierzchniach. Trzymać wszystkie materiały palne z dala od miejsca ładowania.

**Aby uniknąć zwarcia pomiędzy ogniwem ładującym podłączyć najpierw ładowarkę a następnie akumulator. Odwrócić kolejność podczas odłączania.**

**Nie próbować ładować następujących typów akumulatorów:**

- Pakietów akumulatorów składających się z różnych ogniw (w tym różnych producentów)
- Baterii jednorazowych (niebezpieczeństwo wybuchu)
- Uszkodzonych lub wadliwych akumulatorów (LiPo, LiFe, Lilon, LiCd, oraz Pb)

#### **3. Proces ładowania akumulatorów NiMH**

Ładowarka ładuje akumulatory prądem 500 mA. Dostarczone w zestawie akumulatory 1800 mAh są ładowane około 4 h ( $1800 \text{ mAh} / 500 \text{ mA} = 3,6 \text{ h}$ ).

## Instrukcja dla silnika 1:10 szczotkowego 40A ESC

### Dane techniczne:

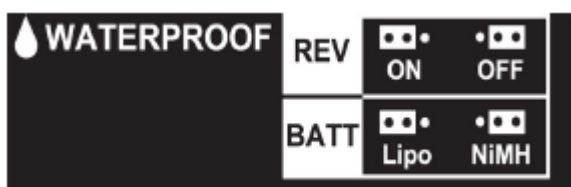
Ciągła ilość amp: Do przodu: 40A/ Wstecz: 20A

Szczytowa wartość amp: Do przodu: 180A/ Wstecz: 90A

Ograniczenie silnika: 2S LiPo – 540 lub 550 silnik >12 T

Obroty przy 5-6 NiMH <30000@7,2V

BEC: 2A/5V



Wejście: 7,2V NiMH, 2S Lipo    BEC: 5V/2A



ESC obsługuje akumulatory NiMH oraz LiPo. Aby ustawić prawidłowy należy ustawić małą czarną zworkę na kontrolerze. Dla LiPo zworka ma być po lewej stronie, dla NiMH po prawej. Kierunek obrotu może być zmieniony używając podobnej zworki. (wartość REV) .



## INSTRUKCJA OBSŁUGI

## Wodoodpornego bezczujnikowego sterownika prędkości A10 ECO

## [Deklaracja]

Dziękujemy za zakup naszego elektronicznego regulatora prędkości (ESC). System zasilania modelu RC może być bardzo niebezpieczny, dlatego prosimy o uważne zapoznanie się z niniejszą instrukcją. Ponieważ nie mamy kontroli nad prawidłowym użytkowaniem, instalacją, stosowaniem lub konserwacją naszych produktów, nie przyjmujemy ani nie przyjmujemy żadnej odpowiedzialności za jakiegokolwiek szkody, straty lub koszty wynikające z użytkowania produktu.

## [Cechy]

1. Wodoodporny i pyłoszczelny. ESC może pracować przez krótki czas pod wodą.  
(Proszę wyjąć wentylator chłodzący podczas jazdy samochodem w wodzie, a po uruchomieniu wyczyścić ESC, a następnie wysuszyć, aby uniknąć utleniania do złączy miedzianych)
2. Specjalnie zaprojektowany do samochodów i ciężarówek RC, z doskonałymi funkcjami rozruchu, przyspieszenia i liniowości.
3. 3Napęd bezczujnikowych silników bezszczotkowych.
4. 2 tryby pracy (tryb „Do przodu z hamulcem”, tryb „Do przodu/do tyłu z hamulcem”).
5. Proporcjonalna funkcja hamowania ABS z 4 stopniami maksymalnej regulacji siły hamowania, 8 stopniami regulacji siły hamowania hamulca.
6. 4 tryby startu („Punch”) od „miękkiego” do „bardzo agresywnego”, aby były odpowiednie dla różnych podwozi, opon i torów.
7. Wiele funkcji ochronnych: ochrona przed odcięciem niskiego napięcia dla akumulatora Lipo lub NiMH/ochrona przed przegrzaniem/ochrona przed utratą sygnału przepustnicy/ochrona przed zablokowaniem silnika.
8. Łatwe programowanie za pomocą przycisku „SET” na ESC.

Model	WP-10BL50-RTR	
Ciągły/Szczytowy	50A / 300A	
Oporność	0,0010 Oma	
Zastosowanie do modeli	1/10 Onroad / Offroad	
Ograniczenie silnika	2S Lipo, 6 ogniw NiMH	On-road: >= 8T Off Road: >= 11T Silnik rozmiaru 3650
	3S Lipo, 9 ogniw NiMH	On-road: >= 11T Off Road: >= 14T Silnik rozmiaru 3650
Akumulator	4-9 ogniw NiMH lub 2-3S Lipo	
Wartość napięcia dla wentylatora z zestawu(*Uwaga1)	5V	
Wbudowane BEC	6V/3A (tryb przetężania)	
Gniazdo programowania	Multipleksowany z gniazdem wentylatora chłodzącego	
Wymiary / Waga	48,5*38*32/90 g	

\*Uwaga1:

1) Wentylator chłodzący w WP-10BL50-RTR jest zasilany przez wbudowany BEC, więc wentylator 5V jest sprawny i nie ma potrzeby zastanawiania się, czy napięcie wejściowe jest wysokie czy niskie.

2) Dodatkowo należy odłączyć wentylator od ESC na czas jazdy w wodzie/deszczu.

[Rozpoczęcie użytkowania nowego ESC]

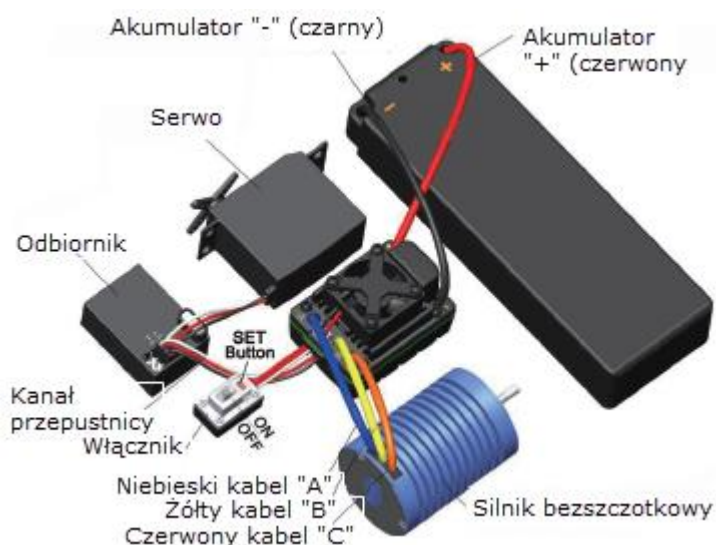
### 1. Podłącz ESC, silnik, odbiornik, akumulator i serwo zgodnie z poniższym schematem

Przewody „+” i „-” ESC są połączone z pakietem akumulatorów, a #A, #B i #C są połączone z przewodami silnika. Przycisk „SET” służy do programowania ESC.

Kabel sterujący ESC (przewody trio w kolorze czarnym, czerwonym i białym) jest połączony z kanałem przepustnicy odbiornika (zwykle CH2).

Przewody #A, #B, #C ESC można dowolnie łączyć z przewodami silnika (bez kolejności). Jeśli silnik pracuje w przeciwnym kierunku, zamień dowolne dwa połączenia przewodów.

**Uwaga: Możesz użyć nadajnika, aby ustawić kanał przepustnicy w kierunku „Wstecz”, a wtedy silnik będzie działał odwrotnie. Proszę ponownie skalibrować zakres przepustnicy po zmianie kierunku kanału przepustnicy.**





## 2. Ustawienie zakresu przepustnicy (kalibracja zakresu przepustnicy)

Aby ESC dopasowywał się do zakresu przepustnicy, należy go skalibrować przy rozpoczęciu użytkowania nowego ESC lub nowego nadajnika, lub po zmianie ustawień pozycji neutralnej kanału przepustnicy, parametrów ATV lub EPA, w przeciwnym razie ESC nie może działać poprawnie.

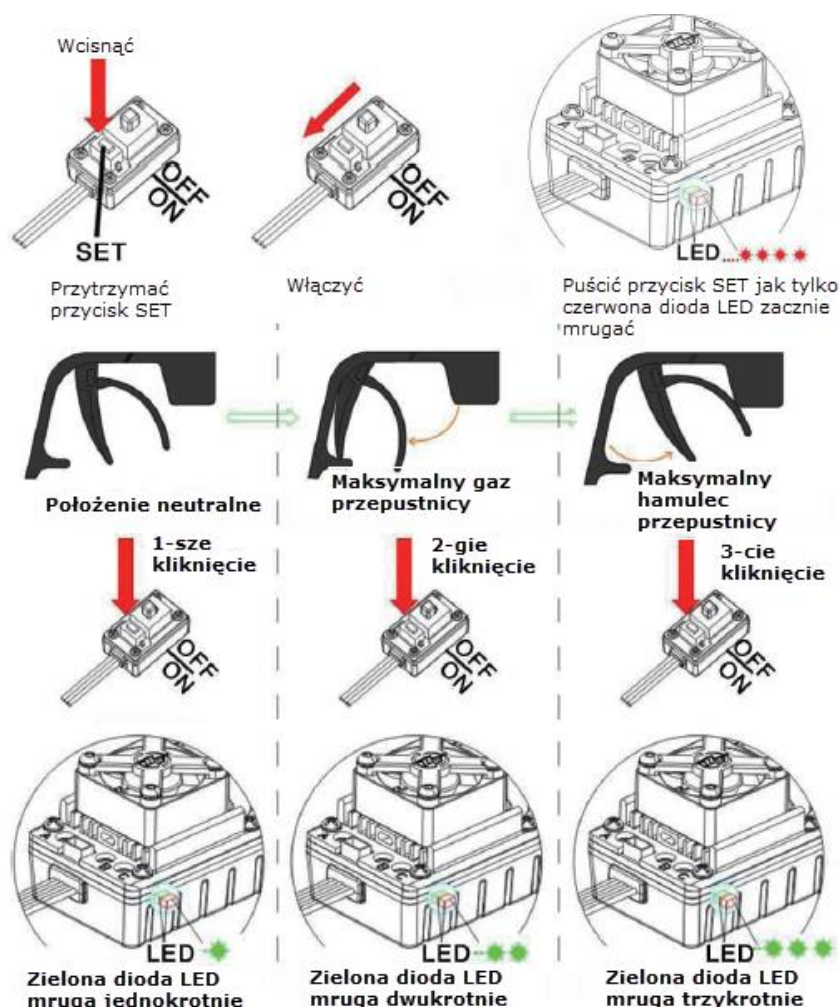
Należy ustawić 3 punkty, są to górny punkt „do przodu”, „do tyłu” i punkt neutralny. Poniższe zdjęcia pokazują jak ustawić zakres przepustnicy za pomocą nadajnika.

- A) Wyłącz ESC, włącz nadajnik, ustaw kierunek kanału przepustnicy na „REV”, ustaw wartość „EPA/ATV” kanału przepustnicy na „100%” i wyłącz funkcję hamulca „ABS” w swoim nadajniku. (\*Uwaga2)
- B) Przytrzymaj klawisz „SET”, a następnie włącz ESC, gdy czerwona dioda LED zacznie migać, natychmiast zwolnij klawisz. (Proszę sprawdzić zdjęcie po prawej stronie)

C) Ustaw TRZY punkty zgodnie z krokami pokazanymi na rysunku po prawej stronie.

- 1) Punkt neutralny
  - 2) Punkt końcowy kierunku do przodu
  - 3) Punkt końcowy kierunku wstecznego
- D) Po zakończeniu procesu kalibracji silnik można uruchomić po 3 sekundach.

\*Uwaga 2: Jeśli nie zwolnisz przycisku „SET” po tym, jak czerwona dioda zacznie migać, ESC wejdzie w tryb programowania, w takim przypadku wyłącz ESC i ponownie skalibruj zakres przepustnicy od kroku A do kroku D.





### 3. Stan diody LED podczas normalnego działania

- a) Gdy drążek gazu znajduje się w neutralnym zakresie, ani czerwona ani zielona dioda LED nie świecą się.
- b) Gdy samochód porusza się do przodu, czerwona dioda LED świeci światłem ciągłym; zielona dioda LED zapala się również, gdy drążek przepustnicy znajduje się w górnej pozycji (100% przepustnicy).
- c) Gdy samochód hamuje, czerwona dioda LED świeci światłem ciągłym; zielona dioda LED zapala się również, gdy drążek gazu znajduje się w dolnym położeniu, a maksymalna siła hamowania jest ustawiona na 100%.
- d) Gdy samochód cofa, czerwona dioda LED świeci światłem ciągłym.

#### [DŹWIĘKI ALARMOWE]

1. Sygnał ostrzegawczy nieprawidłowego napięcia wejściowego: ESC zaczyna sprawdzać napięcie wejściowe po włączeniu zasilania, jeśli jest ono poza normalnym zakresem, zostanie wyemitowany taki dźwięk ostrzegawczy: „bip-bip-, bip-bip-, bip- beep” (Istnieje 1 sekunda przerwy pomiędzy każdym sygnałem „bip-bip-”).
2. Sygnał ostrzegawczy nieprawidłowego sygnału przepustnicy: Gdy ESC nie może wykryć normalnego sygnału przepustnicy, zostanie wyemitowany taki dźwięk ostrzegawczy: „bip-, bip-, bip-” (ton).

#### [FUNKCJA OCHRONY]

1. Ochrona przed odcięciem niskiego napięcia: Jeśli napięcie akumulatora Lipo jest niższe niż próg przez 2 sekundy, ESC odetnie moc wyjściową. Należy pamiętać, że ESC nie może zostać ponownie uruchomiony, jeśli napięcie każdej komórki Lipo jest niższe niż 3,5V.

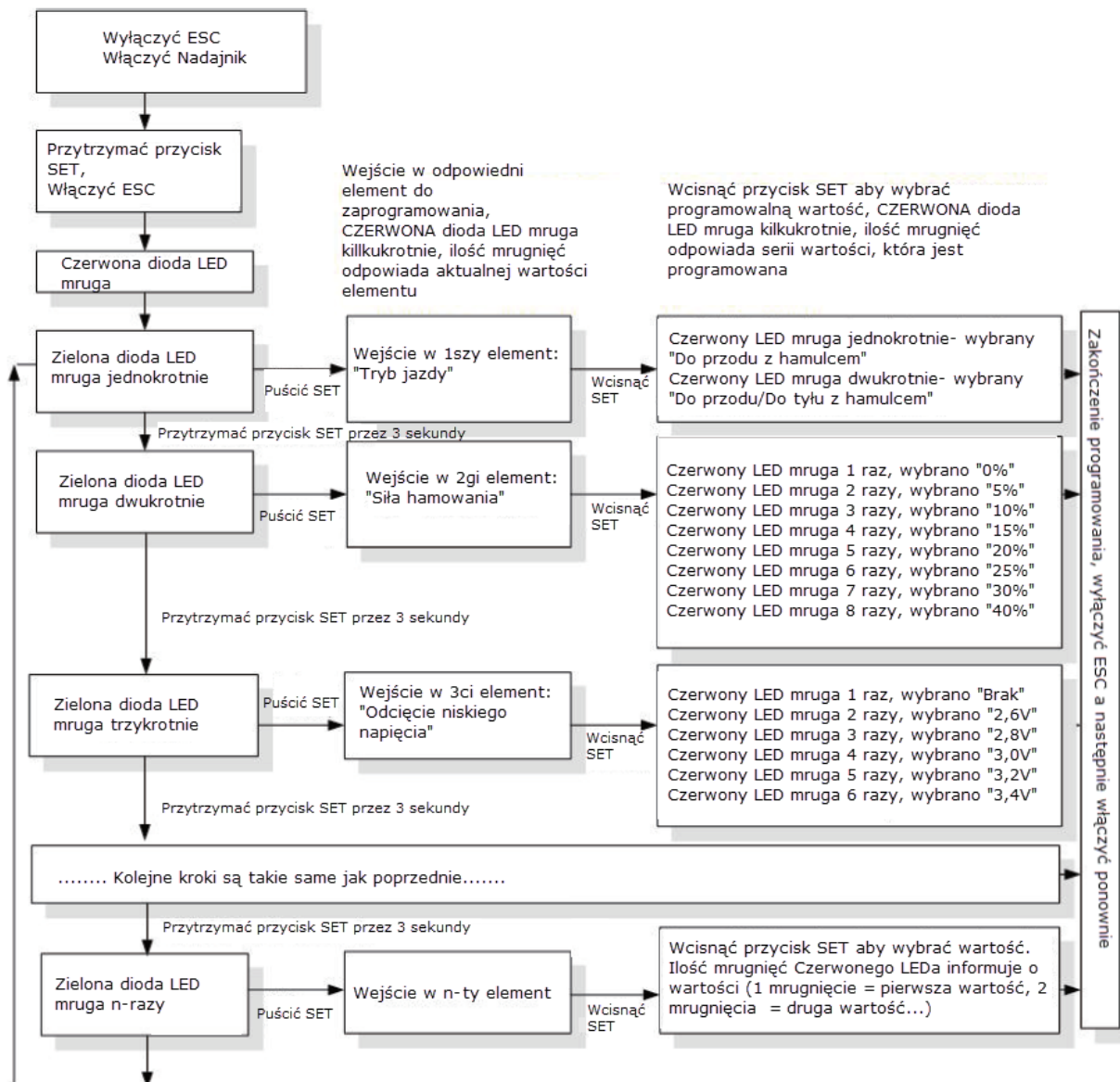
W przypadku zestawów akumulatorów NiMH, jeśli napięcie całego zestawu akumulatorów NiMH jest wyższe niż 9,0 V, ale niższe niż 12 V, będzie on uważany za 3S Lipo; Jeśli jest niższy niż 9,0 V, zostanie uznany za 2S Lipo. Na przykład, jeśli zestaw akumulatorów NiMH wynosi 8,0 V, a próg jest ustawiony na 2,6 V/ogniwo, jest uważany za 2S Lipo, a próg odcięcia niskiego napięcia dla tego zestawu akumulatorów NiMH wynosi  $2,6 \cdot 2 = 5,2V$ .

2. Zabezpieczenie przed przegrzaniem: Gdy temperatura ESC przekroczy ustawiony fabrycznie próg przez 5 sekund, ESC odetnie moc wyjściową. Możesz wyłączyć funkcję ochrony przed przegrzaniem podczas wyścigu.

3. Ochrona przed utratą sygnału przepustnicy: ESC odetnie moc wyjściową, jeśli sygnał przepustnicy zostanie utracony na 0,2 sekundy.

[PROGRAMOWANIE ESC]

### 1. Metoda programowania



**Uwaga:**

W trakcie programowania silnik wyemituje sygnał dźwiękowy „Beep”, gdy dioda LED zacznie migać.

Piąty programowalny element jest reprezentowany przez 5 krótkich sygnałów dźwiękowych (czyli „BBBBB”).

Dla opcji każdego programowalnego elementu używamy długiej lampy błyskowej i długiego tonu „Beep---” do reprezentowania cyfry „5”, dzięki czemu łatwo jest zidentyfikować opcje powiązane z dużymi liczbami.

Na przykład, jeśli dioda LED miga w następujący sposób:

„Długi czas błysku” (silnik wydaje dźwięk „B---”) = opcja 5

„Długie mignięcie + krótkie mignięcie” (silnik wydaje dźwięk „B---B”) = opcja 6

„Długie mignięcie + 2 krótkie mignięcia” (silnik wydaje dźwięk „B---BB”) = opcja 7

„Długi błysk + 3 krótkie błyski” (Silnik wydaje dźwięk „B---BBB”) = opcja 8

## 2. Lista programowalnych elementów

Programowany element	Programowana wartość							
	1	2	3	4	5	6	7	8
1. Tryb jazdy	Do przodu z hamulcem	<b>Do przodu/Do tyłu z hamulcem</b>						
2. Jałowa siła hamowania	<b>0%</b>	5%	10%	15%	20%	25%	30%	40%
3. Poziom odcięcia niskiego napięcia	Brak ochrony	2,6V / ogniwo	2,8V / ogniwo	<b>3,0V / ogniwo</b>	3,2V / ogniwo	3,4V / ogniwo		
4. Tryb startu	Poziom 1 (miękkki)	Poziom 2	<b>Poziom 3</b>	Poziom 4 (Bardzo agresywny)				
5. Maksymalna siła hamowania	25%	50%	<b>75%</b>	100%				

Uwaga: Wytłuszczenie w powyższym formularzu to ustawienia domyślne.

## 3. Programowalne elementy

3.1. Tryb jazdy: W trybie „Do przodu z hamulcem” samochód może jechać do przodu i hamować, ale nie może jechać do tyłu, ten tryb jest odpowiedni do zawodów; Tryb „do przodu/do tyłu z hamulcem” zapewnia funkcję do tyłu, która jest odpowiednia do treningu.

Uwaga: Tryb Do przodu/do tyłu z hamulcem<sup>2</sup> wykorzystuje metodę Podwójne kliknięcie<sup>2</sup>, aby samochód jechał do tyłu.

Kiedy przesuwasz drążek gazu ze strefy do przodu do strefy do tyłu po raz pierwszy, ESC zaczyna hamować silnik, silnik zwalnia, ale nadal pracuje, nie jest całkowicie zatrzymany, więc ruch do tyłu NIE ma teraz miejsca. Gdy drążek gazu zostanie ponownie przesunięty do strefy do tyłu (drugie „kliknięcie”), jeśli prędkość silnika zostanie zmniejszona do zera (tj. zatrzymany), nastąpi ruch wsteczny. Metoda „podwójnego kliknięcia” może zapobiec omyłkowemu cofnięciu, gdy funkcja hamowania jest często używana podczas kierowania.

3.2. Drag Brake Force: Ustaw siłę hamowania hamulca w pozycji neutralnej, aby zasymulować niewielki efekt hamowania neutralnego silnika szczotkowego podczas jazdy wybiegiem.

3.3. Odcięcie przy niskim napięciu: Ta funkcja służy głównie do zapobiegania nadmiernemu rozładowaniu akumulatora Lipo. ESC monitoruje napięcie akumulatora w dowolnym momencie, jeśli napięcie jest niższe niż próg, moc wyjściowa zostanie zmniejszona do 50% w ciągu 2 sekund. Proszę jak najszybciej zjechać na pobocze toru wyścigowego, a następnie zatrzymać samochód, ESC całkowicie odetnie moc wyjściową w ciągu 10 sekund. Wartości wymienione w tabeli odnoszą się do progu odcięcia dla każdej komórki Lipo.

3.4. Tryb startowy (nazywany również „Punch”): Wybierz tryb startowy od „Poziom 1 (miękki)” do „Poziom 4 (bardzo agresywny)”, jak chcesz. Pamiętaj, że jeśli wybierzesz „Poziom 4 (Bardzo agresywny)”, powinieneś użyć dobrej jakości baterii o dużej zdolności rozładowania, w przeciwnym razie nie możesz uzyskać efektu wybuchu tak, jak chcesz. Jeśli silnik nie pracuje płynnie (to znaczy: silnik drży), może to być spowodowane słabą zdolnością rozładowania akumulatora, wybierz lepszy akumulator lub zwiększ przełożenie.

3.5. Maksymalna siła hamowania: ESC zapewnia proporcjonalną funkcję hamowania. Siła hamowania jest powiązana z położeniem drążka gazu. Maksymalna siła hamowania odnosi się do siły, gdy drążek gazu znajduje się w górnym punkcie strefy do tyłu. Bardzo duża siła hamowania może skrócić czas hamowania, ale może spowodować uszkodzenie kół zębatych.

4. Zresetuj wszystkie elementy do wartości domyślnych

W dowolnym momencie, gdy przepustnica znajduje się w strefie neutralnej (z wyjątkiem kalibracji przepustnicy lub trybu programowania), przytrzymaj klawisz „SET” przez ponad 3 sekundy, czerwona dioda LED i zielona dioda LED zaczną migać w tym samym czasie, co oznacza każdą programowalną pozycję została zresetowana do wartości domyślnej. Aby zakończyć cały proces, należy go ponownie uruchomić.

[USUWANIE USTEREK]

Problem	Możliwa przyczyna	Rozwiązanie
Po włączeniu silnik nie może działać, nie jest emitowany dźwięk sound	Połączenia między akumulatorem a ESC nie są prawidłowe	Sprawdź połączenia zasilania Wymień złącza
Po włączeniu silnik pracuje, ale emituje sygnał ostrzegawczy „bip-bip-, bip-bip-”. (Każdy „bip-bip-” ma interwał 1 sekundę)	Napięcie wejściowe jest nieprawidłowe, za wysokie lub za niskie.	Sprawdź napięcie akumulatora
Po włączeniu silnik nie może działać, ale emituje sygnał ostrzegawczy „bip-, bip-, bip-”. (Każdy „bip-” ma odstęp czasowy około 2 sekund). A czerwona dioda LED świeci na stałe!	Sygnał przepustnicy jest nieprawidłowy	Sprawdź nadajnik i odbiornik Sprawdź przewód kanału przepustnicy
Po włączeniu silnik nie działa, a czerwona dioda LED miga bardzo szybko	Zmieniono punkt neutralny kanału przepustnicy	Skalibruj ponownie zakres przepustnicy dla ESC lub wyreguluj trymer kanału

		przepustnicy (na nadajniku), aby zmienić punkt neutralny.
Silnik pracuje w przeciwnym kierunku	Należy zmienić połączenia przewodowe między ESC a silnikiem	Zamień dowolne dwa połączenia przewodów między ESC a silnikiem.
Silnik nagle przestaje działać, gdy jest w stanie roboczym	Sygnal przepustnicy został utracony	Sprawdź nadajnik i odbiornik Sprawdź przewód kanału przepustnicy
	ESC wszedł w tryb ochrony przed niskim napięciem	Wymień akumulator
Losowe zatrzymanie lub ponowne uruchomienie lub nieregularny stan pracy	Niektóre połączenia nie są niezawodne	Sprawdź wszystkie połączenia: połączenia akumulatora, przewód sygnałowy przepustnicy, połączenia silnika itp.
	Występują silne zakłócenia elektromagnetyczne	Zresetuj ESC. Jeśli funkcja nie mogła zostać wznowiona, być może trzeba będzie przenieść się do innego obszaru, aby uruchomić samochód.

Jeśli masz jakiegokolwiek problemy z kontrolerem prędkości A10 ECO, skontaktuj się z lokalnym sklepem hobbystycznym lub dystrybutorem Absima za pośrednictwem [www.absima.com](http://www.absima.com)

#### Deklaracja zgodności

W przypadku produktów wytwarzanych przez Absima GmbH wymienionych w niniejszej instrukcji zastosowanie będzie miała obowiązująca i odpowiednia dyrektywa WE:

Dyrektywa: 2004/108/EG



Obowiązują następujące dyrektywy specjalne:

EN 61000-6-1:2007

EN 61000-6-3:2007



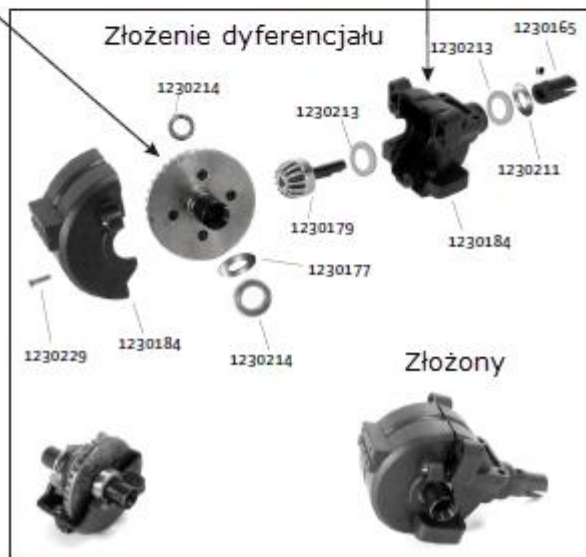
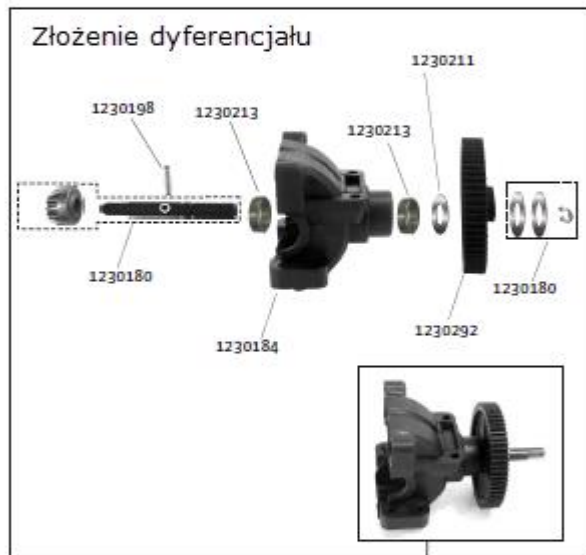
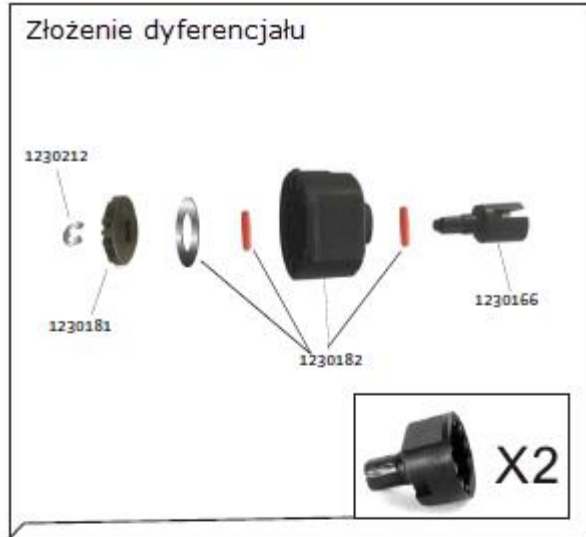
Ten symbol na produktach i/lub dokumentach towarzyszących oznacza, że zużyte produkty elektryczne i elektroniczne muszą być pod koniec okresu użytkowania oddzielone od odpadów domowych. Prosimy o zabranie tych produktów do utylizacji, odzysku i recyklingu do wyznaczonych punktów zbiórki, które otrzymają urządzenia bezpłatnie. Właściwa utylizacja tego produktu zapobiega wszelkim potencjalnym negatywnym skutkom dla ludzi i środowiska, które mogłyby wynikać z niewłaściwego postępowania z odpadami pod

koniec jego życia. Aby uzyskać więcej informacji na temat najbliższego wyznaczonego punktu zbiórki, skontaktuj się z lokalnymi władzami. Użytkownicy biznesowi w Unii Europejskiej powinni skontaktować się ze sprzedawcą lub dostawcą w celu uzyskania dalszych informacji, jeśli chcą Państwo pozbyć się sprzętu elektrycznego i elektronicznego. Posiada dla Ciebie dalsze informacje. Informacje dotyczące utylizacji w innych krajach poza Unią Europejską. Ten symbol obowiązuje tylko w Unii Europejskiej.

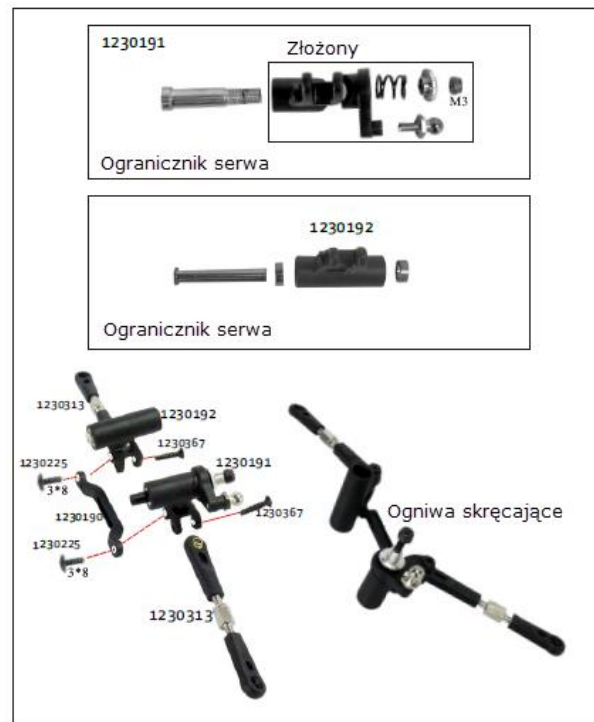
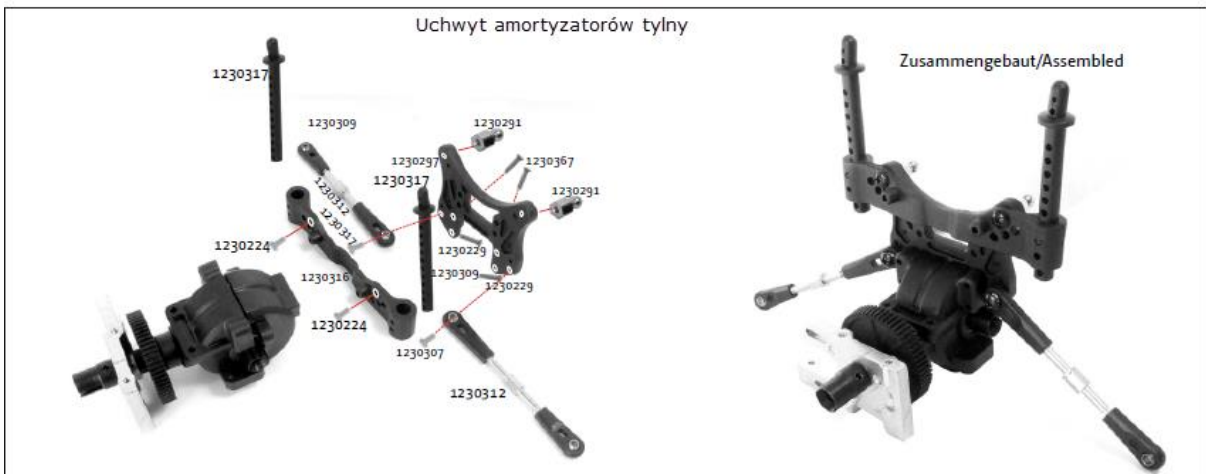
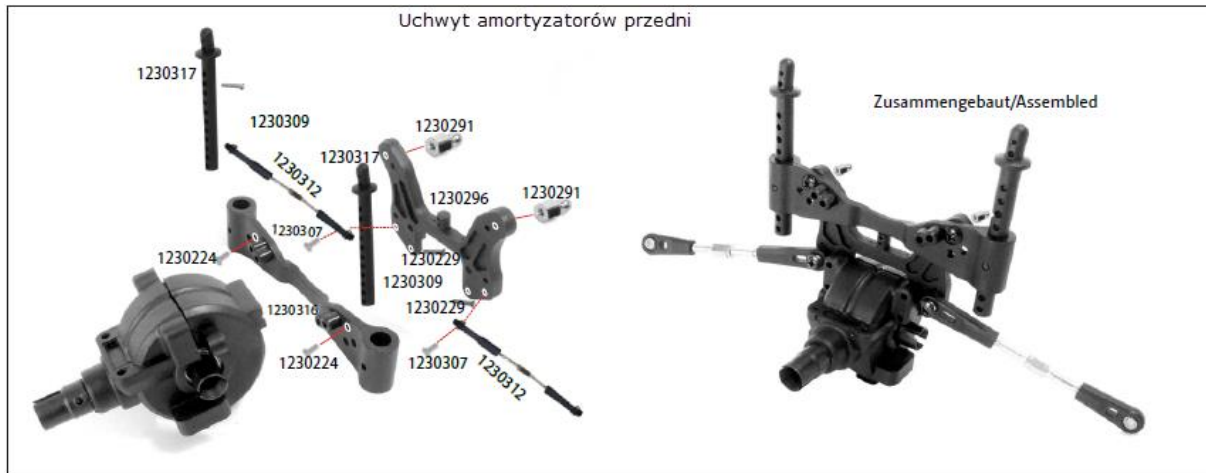
**Absima GmbH Phone.: +49 911 650841 30**

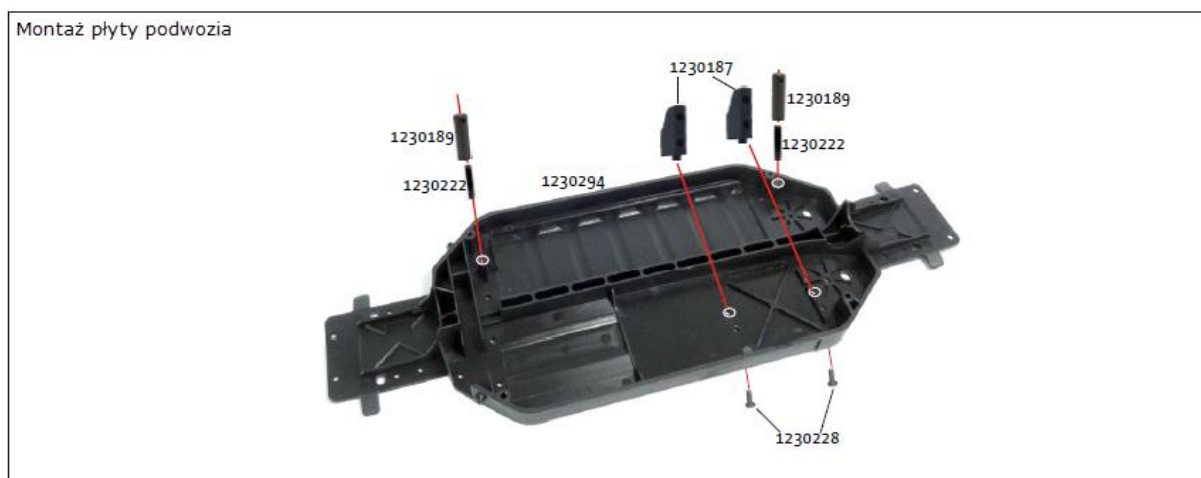
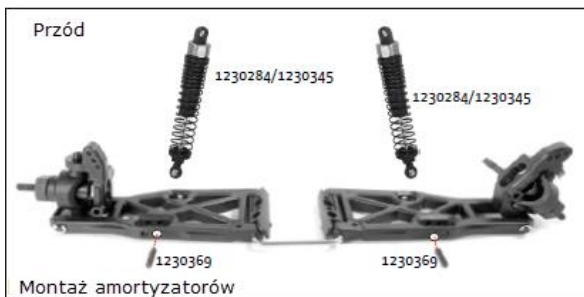
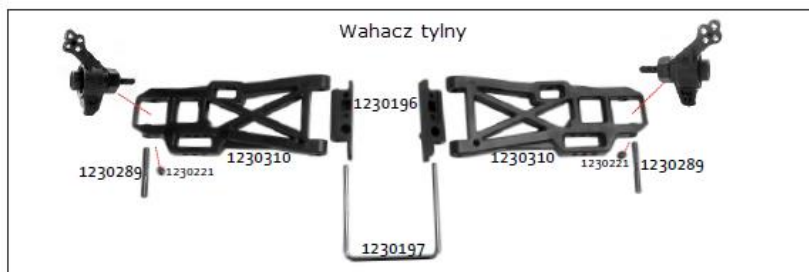
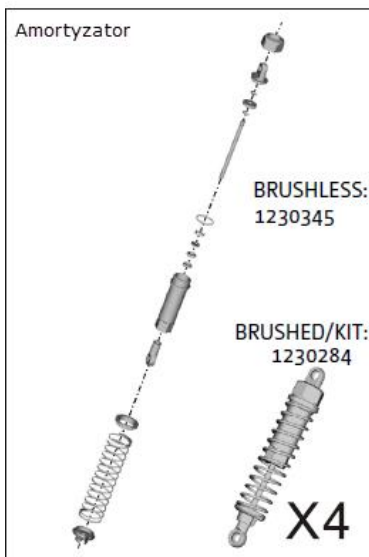
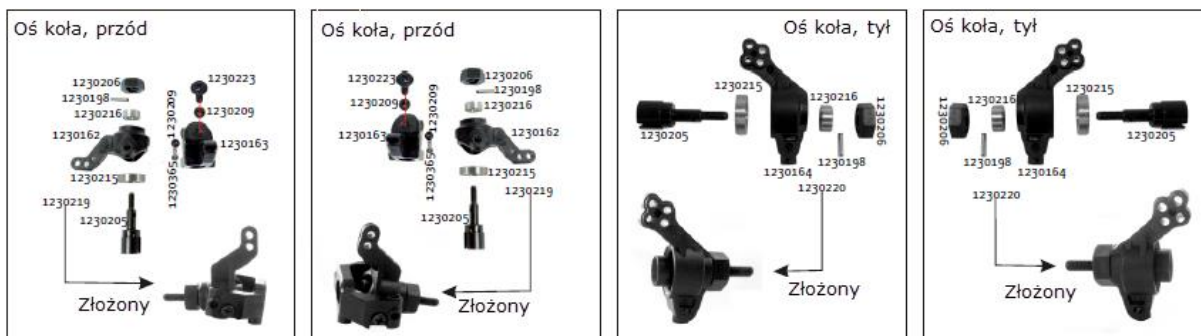
**Gibitzenhofstrasse 127A Fax: +49 911 650841 40**

**D-90443 Nürnberg E-Mail: [info@absima.com](mailto:info@absima.com)**

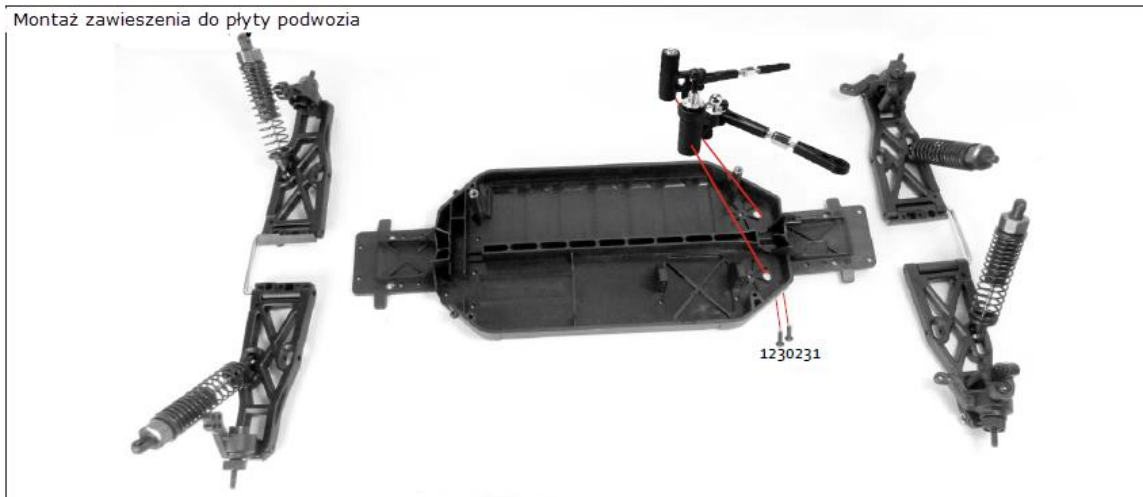




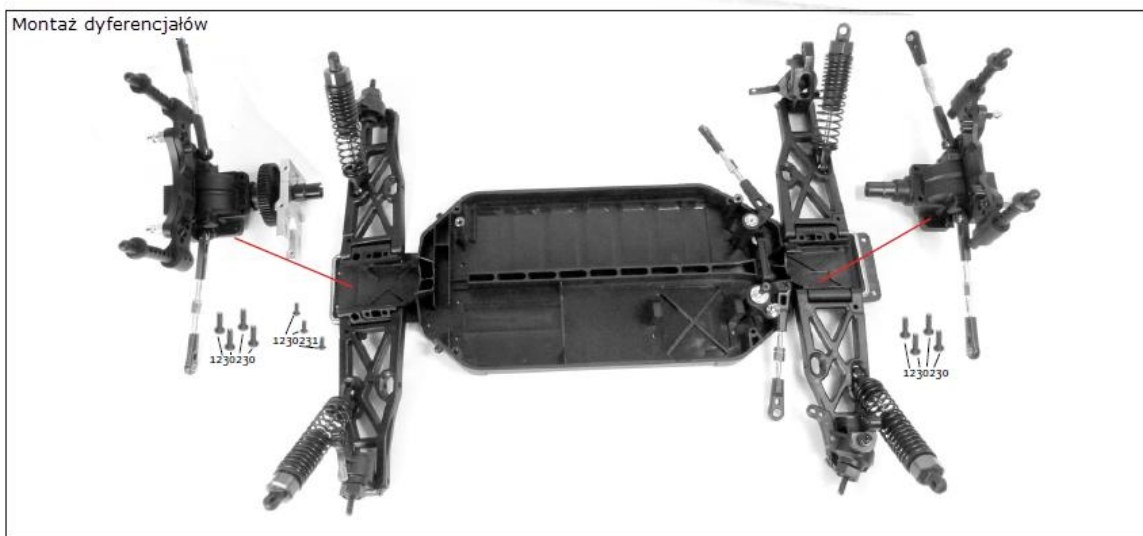




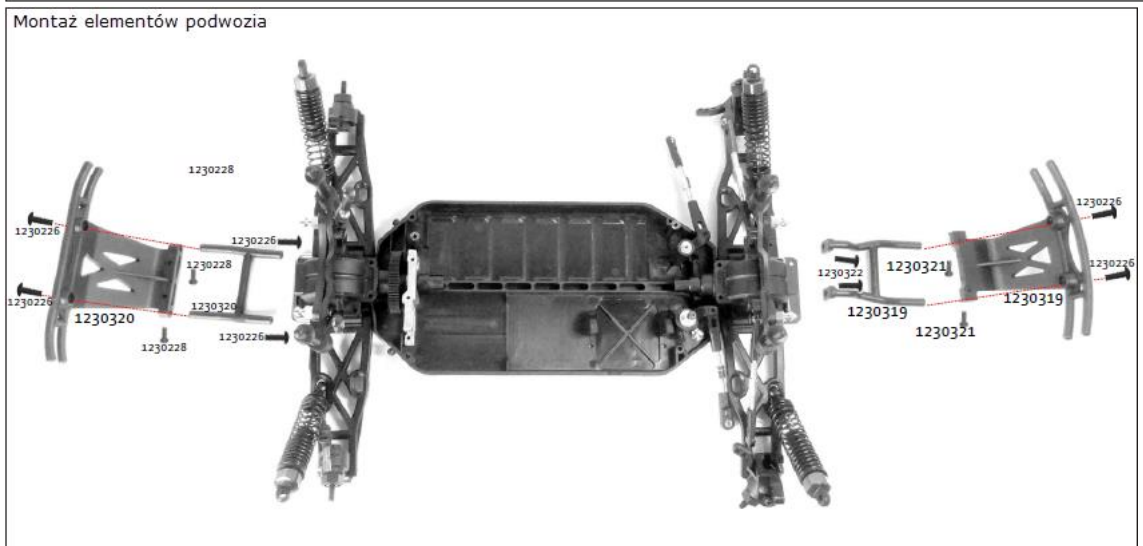
Montaż zawieszenia do płyty podwozia



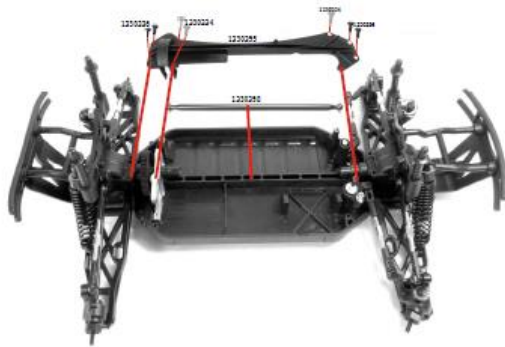
Montaż dyferencjałów



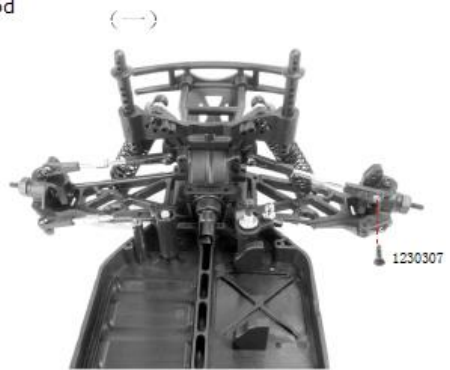
Montaż elementów podwozia



Montaż wałów



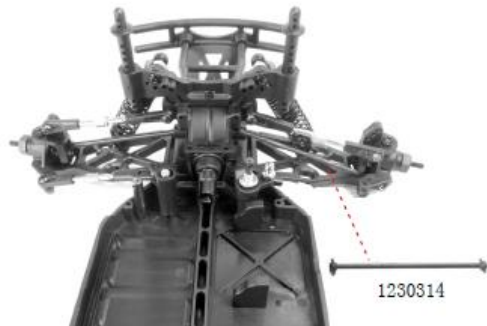
Montaż wałów napędowych  
Przód



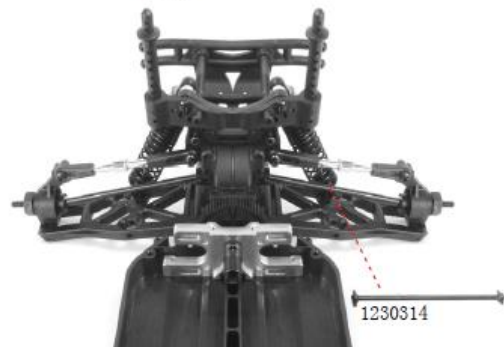
Tył



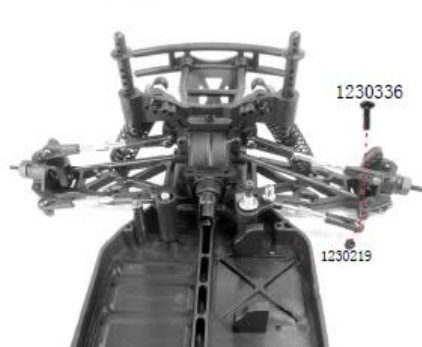
Przód



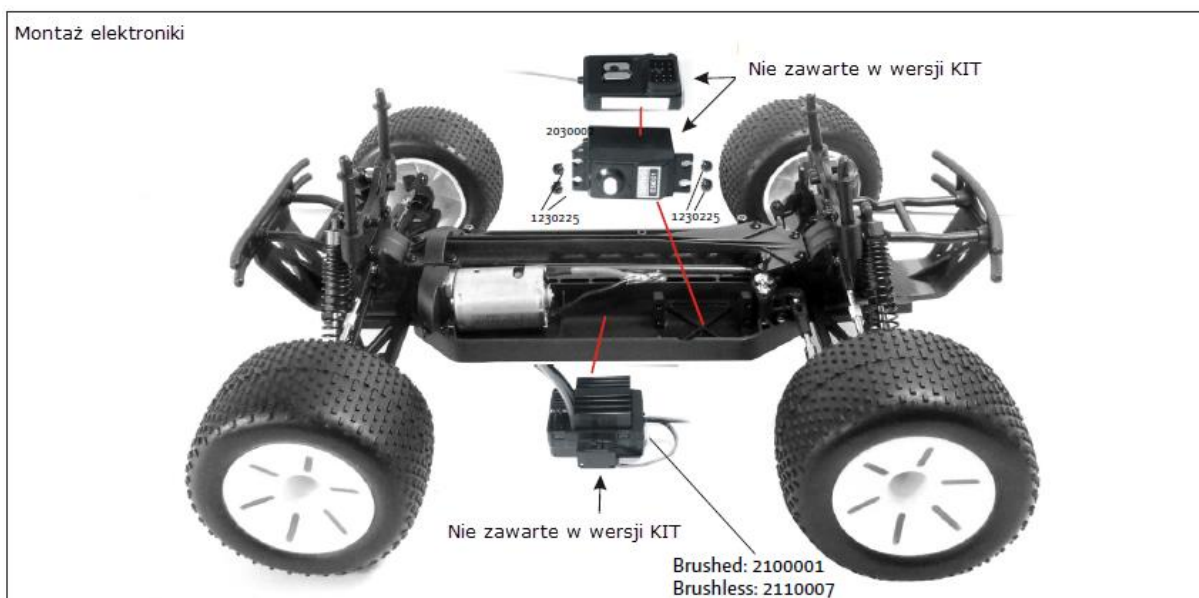
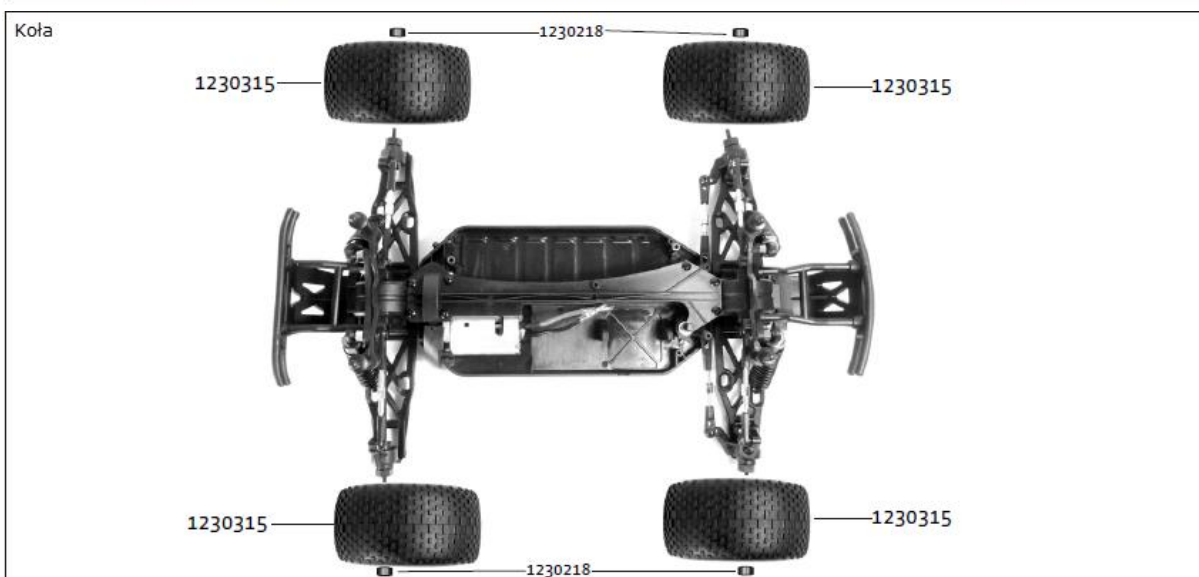
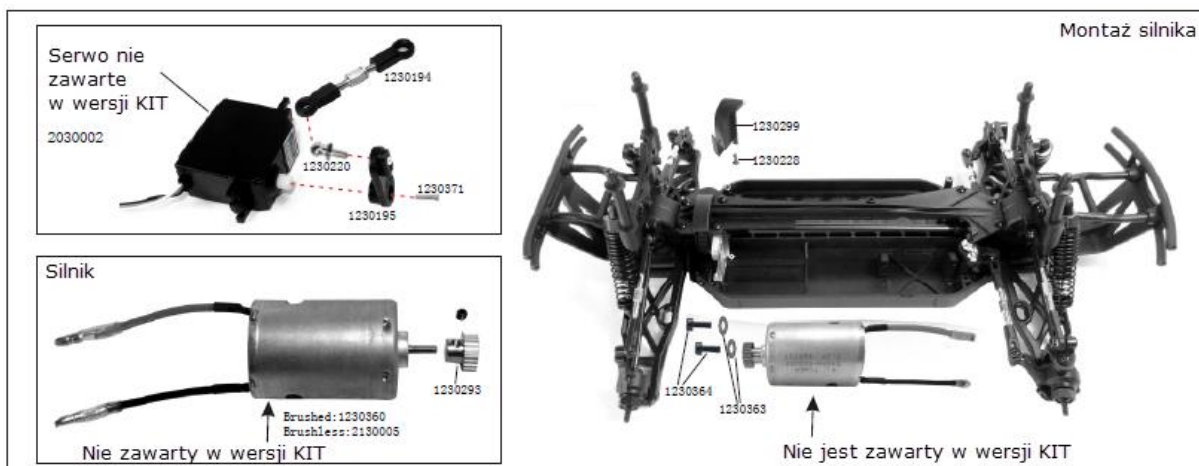
Tył

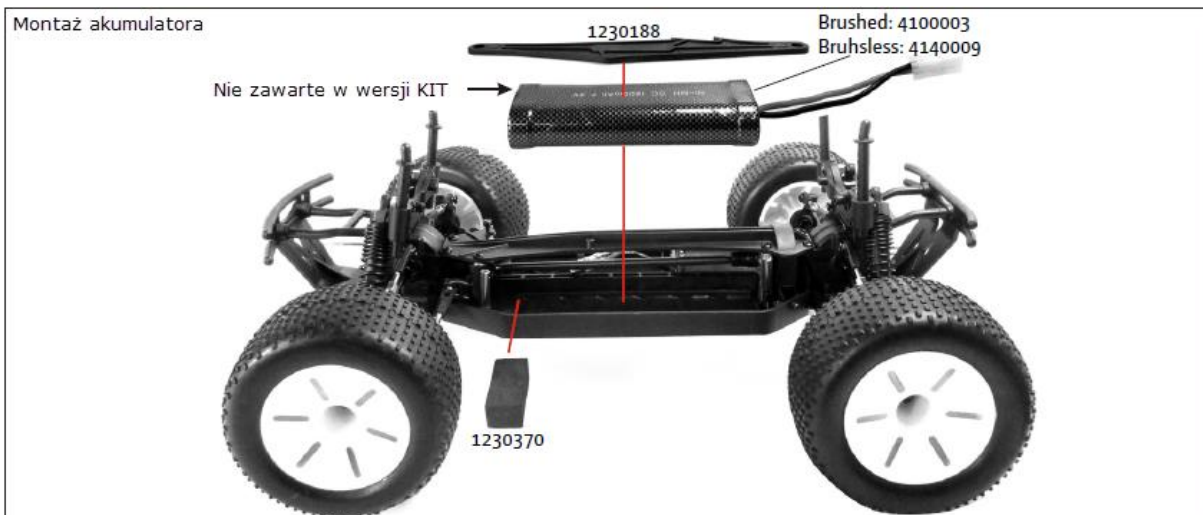


Przód

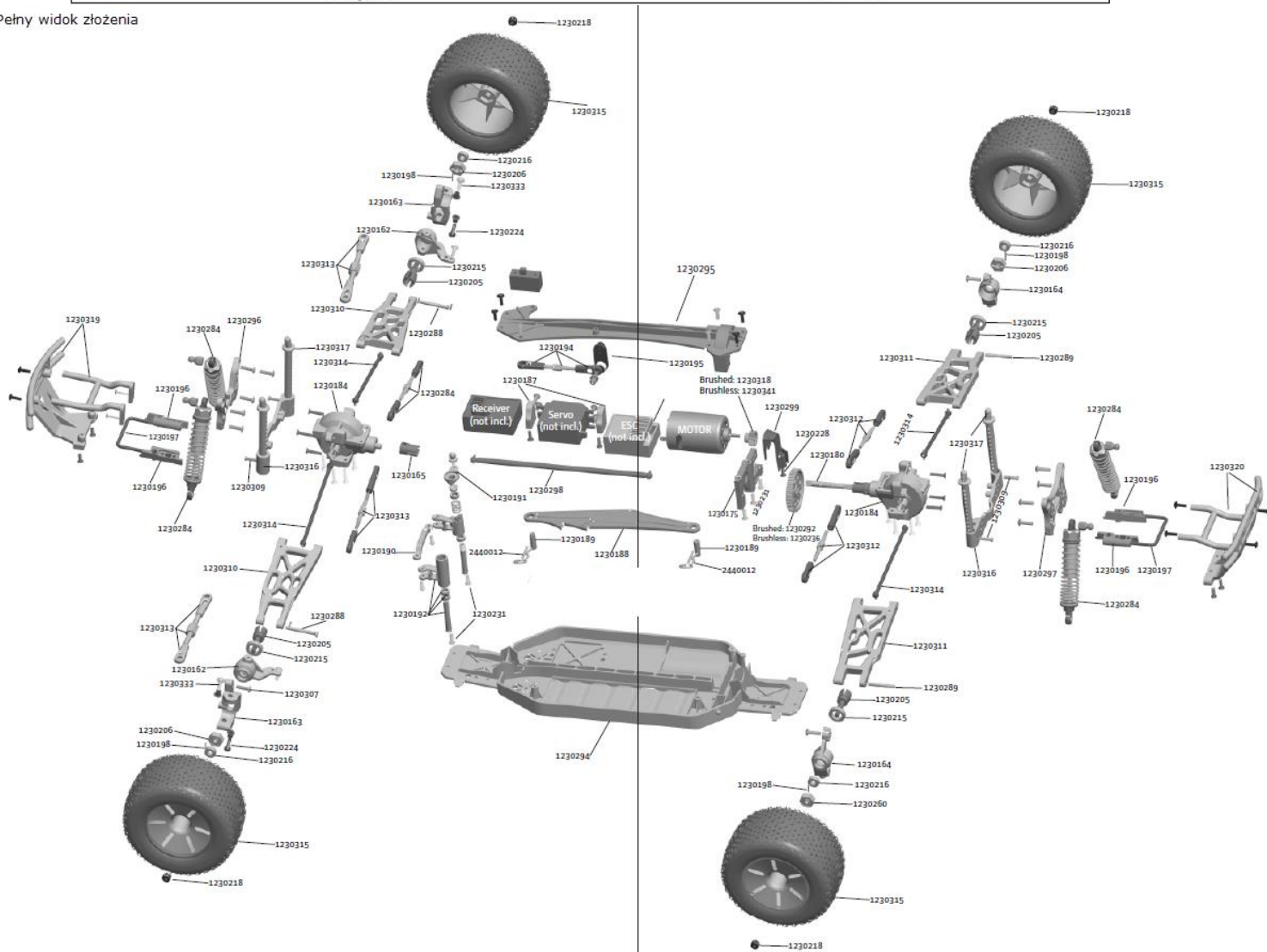


















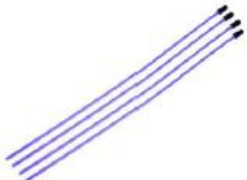





Pełny widok złożenia



<p>1230310 Wahacz dolny przód</p> 	<p>1230311 Wahacz dolny tył</p> 	<p>1230162 Elementy skręcające l/p</p> 	<p>1230163 Uchwyt piasty przód (l/p)</p> 
<p>1230164 Uchwyt piasty tył (l/p)</p> 	<p>1230165 Uchwyt wału głównego dyferencjału</p> 	<p>1230166 Osie dyferencjału</p> 	<p>1230319 Zderzak przedni</p> 
<p>1230320 Zderzak tylny</p> 	<p>1230296 Uchwyt amortyzatorów przód</p> 	<p>1230297 Uchwyt amortyzatorów tył</p> 	<p>1230284 Amortyzator, komplet (p/t)</p> 



<p>1230175 Uchwyt silnika</p> 	<p>1230283 Radiator</p> 	<p>1230360 Silnik 540 15T</p> 	<p>1230318 Koło zębate silnika 18T miedziane 1230341 Koło zębate silnika 23T stalowe</p> 
<p>1230177 Koło zębate dyferencjału 38T</p> 	<p>1230292 Koło zębate główne 64T</p> 	<p>1230282 Dyferencjał, komplet</p> 	<p>1230180 Wał dyferencjału</p> 
<p>1230179 Wał dyferencjału</p> 	<p>1230181 Koła zębate dyferencjału</p> 	<p>1230182 Obudowa dyferencjału</p> 	<p>1230184 Obudowa dyferencjału</p> 
<p>1230299 Obudowa przekładni</p> 	<p>1230294 Płyta podwozia</p> 	<p>1230295 Płyta podwozia, górna</p> 	<p>1230187 Uchwyt serwa</p> 

<p>1230289 Piasta tył</p> 	<p>1230198 Pin 2x10</p> 	<p>1230298 Centralny wał napędowy 164,5 mm</p> 	<p>1230314 Wał napędowy p/t 87,5 mm</p> 
<p>1230317 Uchwyty karoserii</p> 	<p>1230316 Uchwyt karoserii</p> 	<p>1230205 Piasta koła p/t</p> 	<p>1230315 Zestaw kół</p> 
<p>1230206 Nakrętka koła 12,4 mm</p> 	<p>1230370 Osłona piankowa akumulatora</p> 	<p>2440024 Rura anteny</p> 	<p>2440012 Spinki do karoserii</p> 
<p>1230363 Podkładki 8 x 3,2 x 0,5</p> 	<p>1230212 Pierścień zaciskowy</p> 	<p>1230210 Opaska kablowa</p> 	<p>1230209 Wkładka płytki sterującej</p> 

<p>1230217 O-Ring</p>	<p>1230214 Łożyska kulkowe 15x10x4</p>	<p>1230213 Łożyska kulkowe 10x5x4</p>	<p>1230215 Łożyska olejowe 15x10x4</p>
<p>1230216 Łożyska olejowe 10x5x4</p>	<p>1230285 Głowica kulowa łożyska</p>	<p>1230219 Nakrętka nylonowa M3</p>	<p>1230218 Nakrętka nylonowa M4</p>
<p>1230291 Uchwyt amortyzatora</p>	<p>1230220 Śruba z głowicą kulową</p>	<p>1230221 Zestaw śrub M4x4</p>	<p>1230222 Zestaw śrub M4x14, hex</p>
<p>1230369 Zestaw śrub M3x12</p>	<p>1230223 Zestaw śrub M3x10</p>	<p>1230364 Śruba hex, M3x8</p>	<p>1230225 Śruba M3x8 BT</p>
<p>1230226 Śruba M3x10 BT</p>	<p>1230228 Śruba z łbem krzyżowym M3x10 TPF</p>	<p>1230322 Śruba samogwintująca</p>	<p>1230307 Śruba z łbem okrągłym</p>
<p>1230336 Śruba z łbem okrągłym</p>	<p>1230224 Śruba z łbem okrągłym M3x10</p>	<p>1230321 Śruby samogwintujące</p>	

<p>1230229 Wkręty płaskie PH, M3x14</p>	<p>1230230 Wkręty płaskie PH, M3x15</p>	<p>1230367 Wkręty samogwintujące M3x12</p>	<p>1230231 Wkręty płaskie PH, M3x10</p>
<p>1230365 Wkręty maszynowe M3x11</p>	<p>1230309 Wkręty samogwintujące</p>	<p>1230371 BT2.6*6 BH</p>	<p>1230352 Karoseria szary/zielony Truggy</p>
<p>1230355 Karoseria szary/pomarańczowy Truggy</p>			

### Części tuningowe

<p>1230238 Uchwyt piasty przedni aluminium, l/p</p>	<p>1230239 Zwrotnice aluminium, l/p</p>	<p>1230240 Uchwyt piasty tylny aluminium, l/p</p>	<p>1230241 Nakrętka aluminiowa 6-kątna, 12mm</p>
<p>1230234 Nakrętka M4 Akuminium/nylon (8)</p>	<p>1230235 Nakrętka aluminium/nylon M4 (4)</p>	<p>1230342 Drażek skrętu aluminium, (2)</p>	<p>1230343 Wahacz dolny/przód, aluminium (2)</p>
<p>1230344 Wahacz dolny/tył, aluminium (2)</p>	<p>1230247 Aluminiowa płytkack Ackermana</p>	<p>1230345 Aluminiowe amortyzatory p/t</p>	<p>1230358 Karoseria Truggy niepomalowana</p>