

INSTRUKCJA OBSŁUGI

Nr produktu 2139503

Model samochodu RC Absima ATC 3.4, 1:10, Elektryczny, 465 mm, 1335 g, RtR

Dziękujemy za zakup produktu marki Absima.

Proszę zarezerwować sobie czas na dokładne przeczytanie instrukcji. Ciągłe dążymy do poprawy naszych produktów, w związku z tym niektóre części modelu mogą różnić się od ilustracji zawartych w instrukcji.

Należy 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 spowodować 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.



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 / Team 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 dobrym środkiem.
- 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 zębniakiem silnika a głównym biegiem. Teraz wsuń silnik całkowicie na główny bieg. Wyciągnij kartkę papieru, teraz uzyskana jest prawidłowa odległość między zębniakiem silnika a głównym biegiem.

Certyfikat CE znajdziesz na naszej stronie internetowej 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.

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 ($1800 \text{ mAh} / 500 \text{ mA} = 3,6 \text{ h}$).

Wymagany sprzęt do pracy

Uwaga!

Nie używaj śrubokręta do wkręcania śrub w nylonowe lub sztuczne tworzywa. Szybkie ryglowanie może nagrzać instalowane śruby, które mogą złamać uformowane części lub zerwać gwinty podczas instalacji.

Dodatkowe elementy potrzebne do działania:

Ładowarka APC-1 do ładowania akumulatorów.



4 szt. baterii alkalicznych AA do nadajnika

Dla wersji szczotkowej:

Pakiet baterii NiMH

2S 4000mAh 45C LiPo (TAM) 4140008

2S 5000mAh 45C LiPo (T-Plug) 4140009

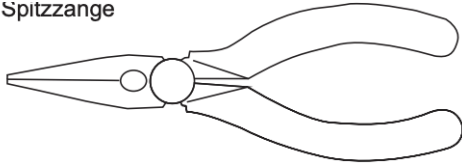


Bateria NiMH 7.2V 4200 (TAM) 4100003



Wymagany sprzęt do pracy

Szczypce szczękowe
Spitzzange



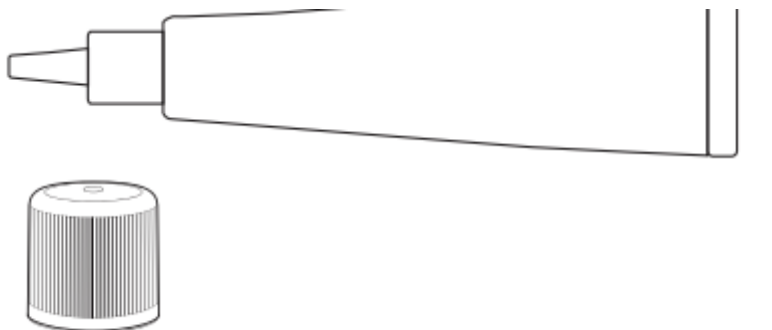
Śrubokręt krzyżakowy 5 mm 3000030



Cement śrubowy

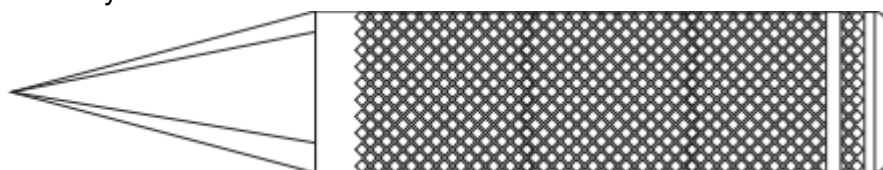


Olej w mechanizmie różnicowym / do dyferencjału 3030019 przód /3030021 tył
Olej do amortyzatorów 3030005

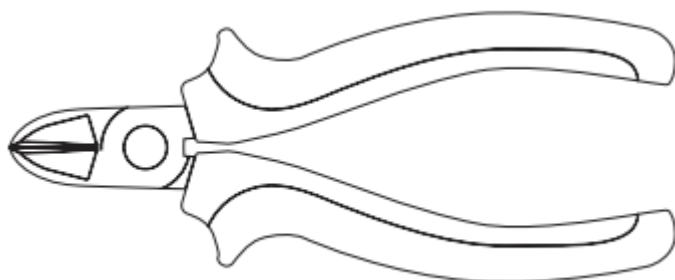


Wiertło do otworów w korpusie 3000011

Nie ma potrzeby wstępnego wiercenia precyzyjnych otworów, od 1 mm do 15 mm mogą zostać wywiercone.



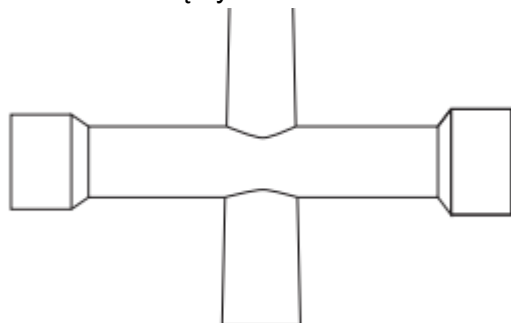
Nożyce do drutu



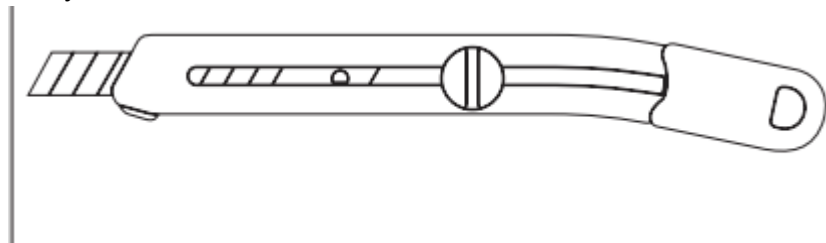
Klucz sześciokątny 3000021 1.5mm / 3000022 2.0mm



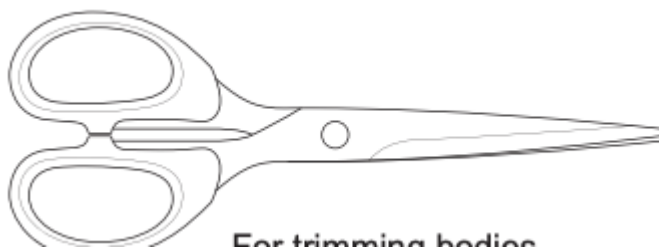
Klucz czworokątny 3000003



Ostry nóż



Nożyczki 3000001 do przycinania korpusu



For trimming bodies

INSTRUKCJA OBSŁUGI Szczotkowego modelu 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. Napęd 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
Ciągłe natężenie/Szczytowe natężenie	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 *Uwaga 1	5V
Wbudowane BEC	6V/3A (tryb przełączania)
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.

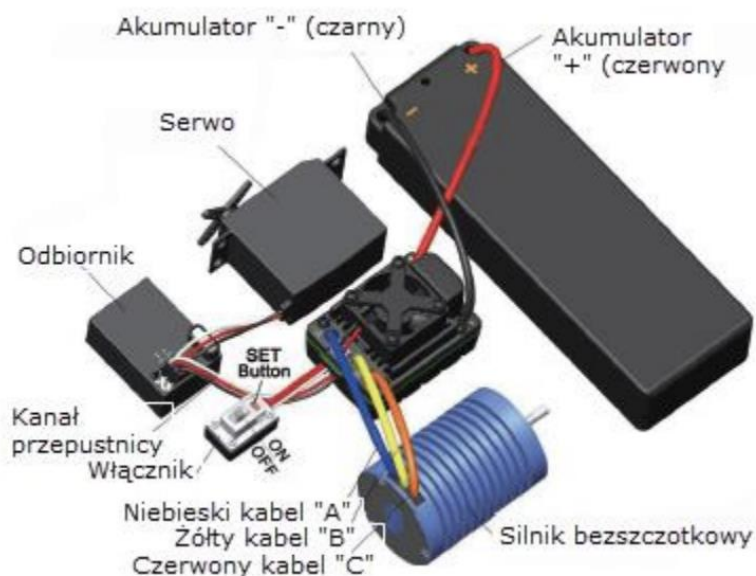
[Rozpoczęcie użytkowania nowego ESC]

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.

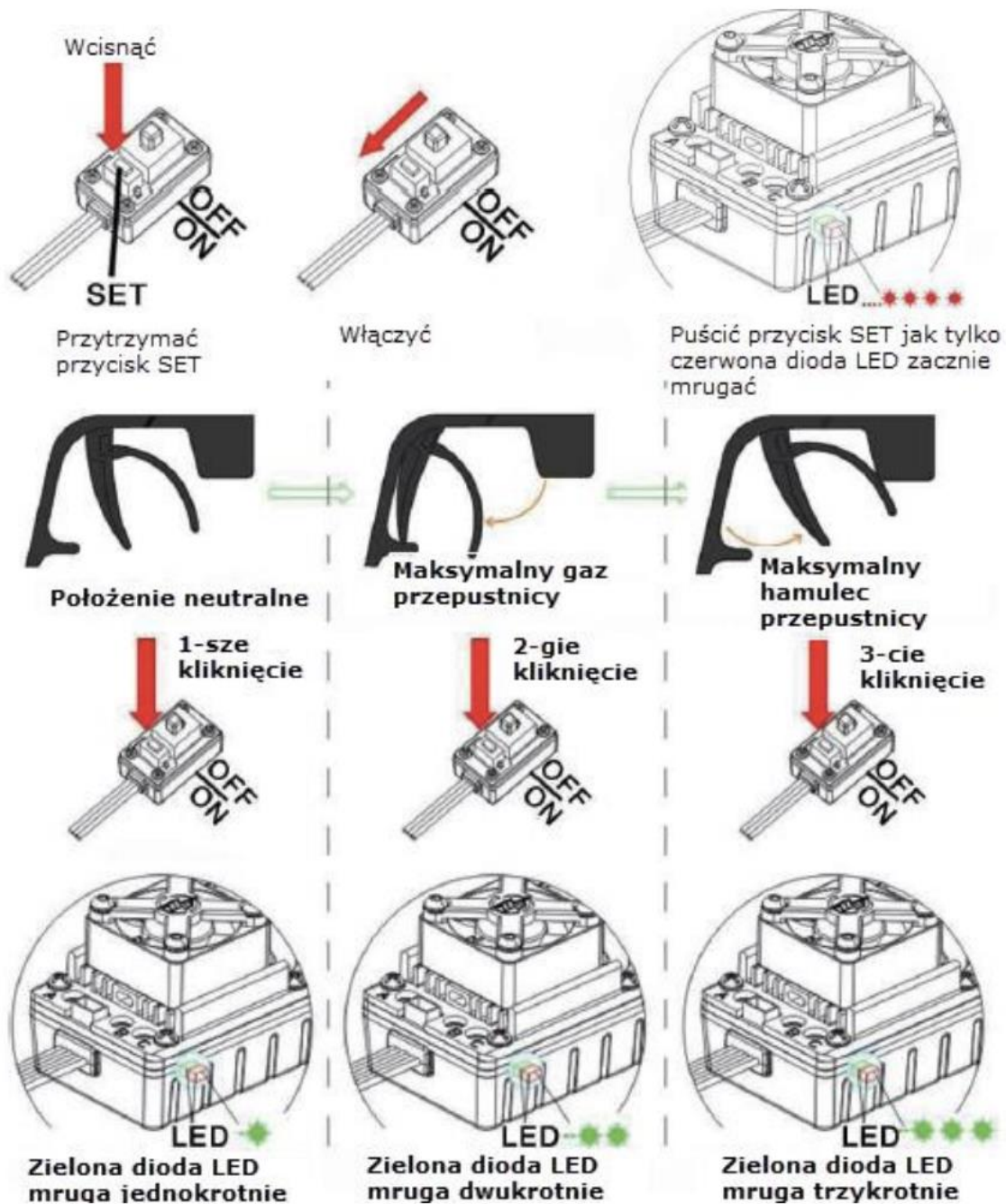
1) Punkt neutralny

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]

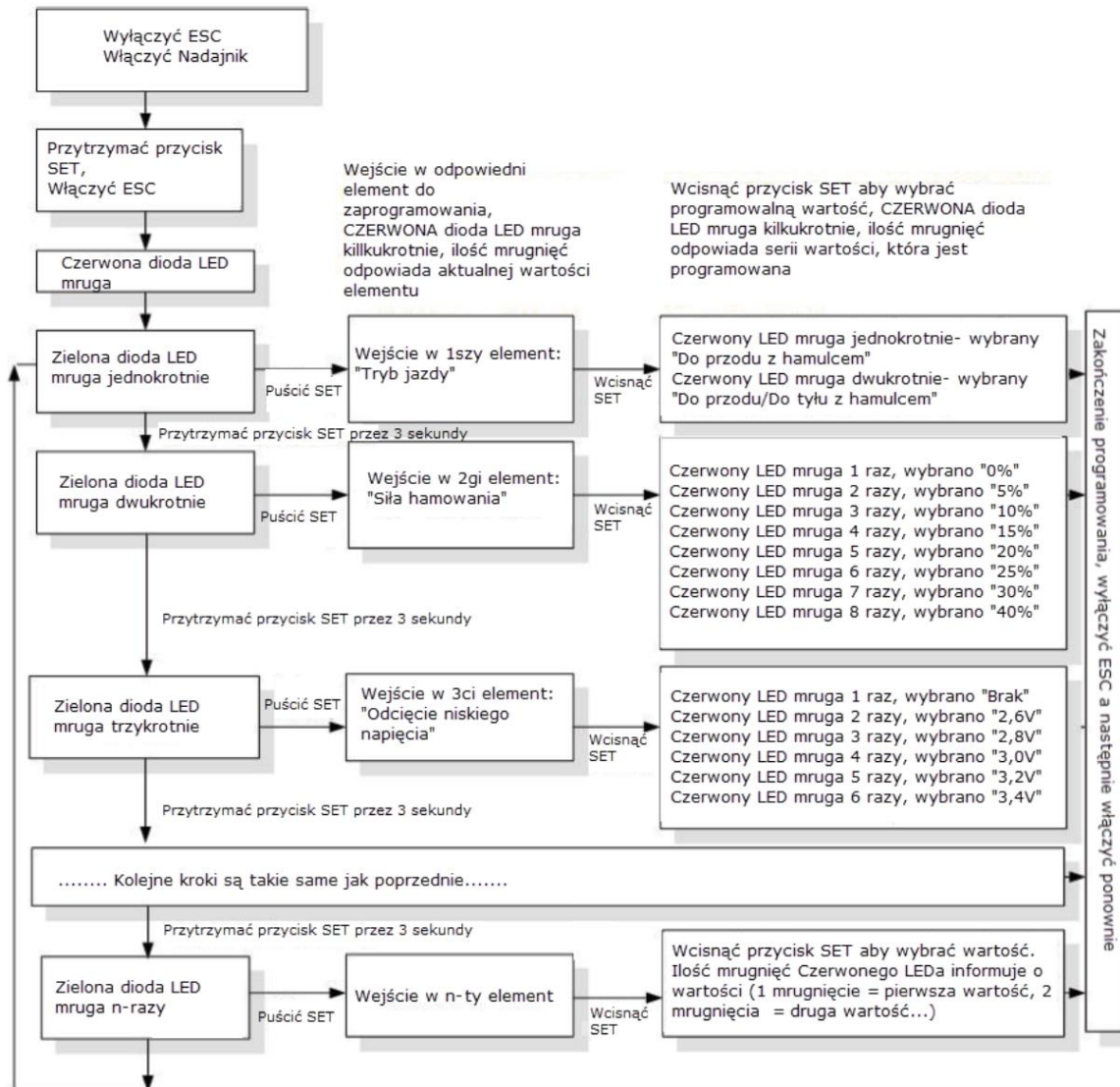
1. Sygnał ostrzegawczy nieprawidłowego napięcia wejściowego: ESC zaczyna sprawdzać napięcie wejściowe po włączeniu zasilania, jeśli jest ono poza normalnym zakresem, zostanie wyemitowany taki dźwięk ostrzegawczy: „bip-bip-, bip-bip-, bip- beep” (Istnieje 1 sekunda przerwy pomiędzy każdym sygnałem „bip-bip-”).
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	Do przodu/Do tyłu z hamulcem						
2. Jałowa siła hamowania	0%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	40%
3. Poziom odcięcia niskiego napięcia	Brak ochrony	2,6V / ogniwo	2,8V / ogniwo	3,0V / ogniwo	3,2V / ogniwo	3,4V / ogniwo		
4. Tryb startu	Poziom 1 (miękki)	Poziom 2	Poziom 3	Poziom 4 (Bardzo agresywny)				
5. Maksymalna siła hamowania	25%	50%	75%	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 wykorzystuje metodę Podwójne kliknięcie, 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 pozycją 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	Zmieniono punkt neutralny	Skalibruj ponownie zakres

działa, a czerwona dioda LED miga bardzo szybko	kanału przepustnicy	przepustnicy dla ESC lub wyreguluj trymer kanału
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	Sygnał przepustnicy został utracony	Sprawdź nadajnik i odbiornik Sprawdź przewód kanału przepustnicy
Silnik nagle przestaje działać, gdy jest w stanie roboczym	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.
Losowe zatrzymanie lub ponowne uruchomienie lub nieregularny stan pracy	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

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.

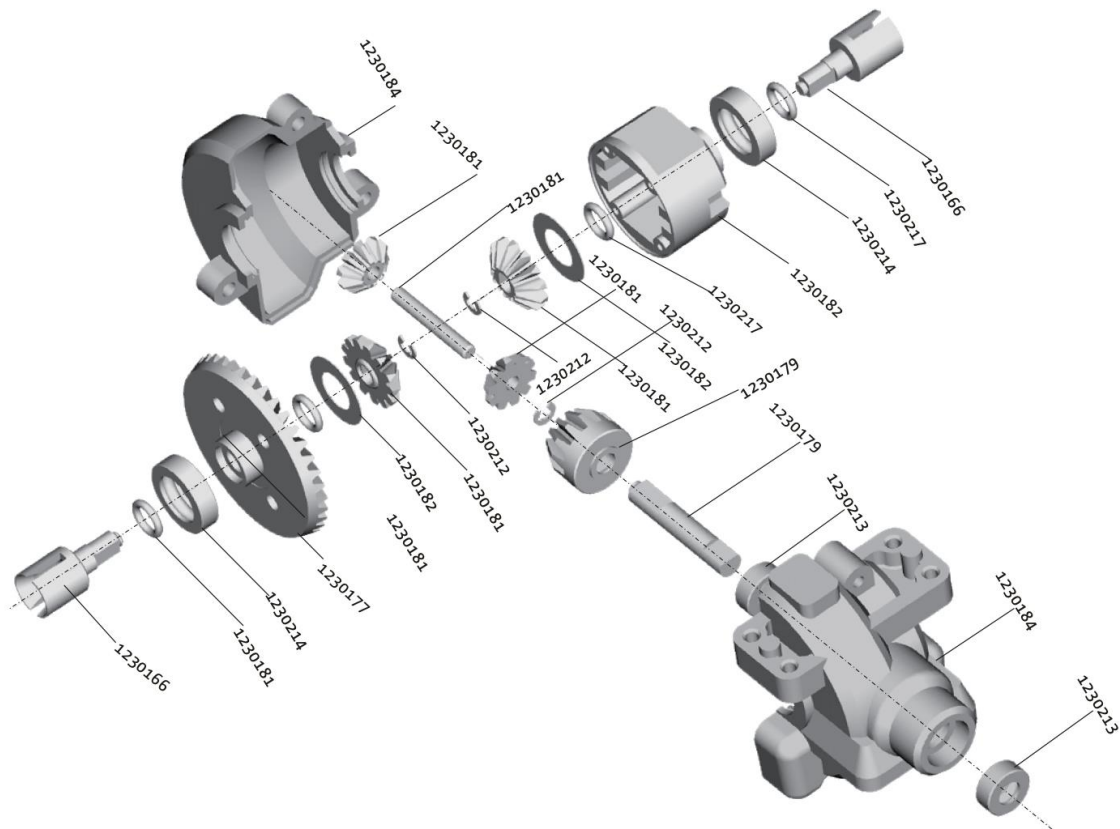
Ten symbol obowiązuje tylko w Unii Europejskiej.

Absima GmbH Phone.: +49 911 650841 30 Gibitzenhofstrasse 127A

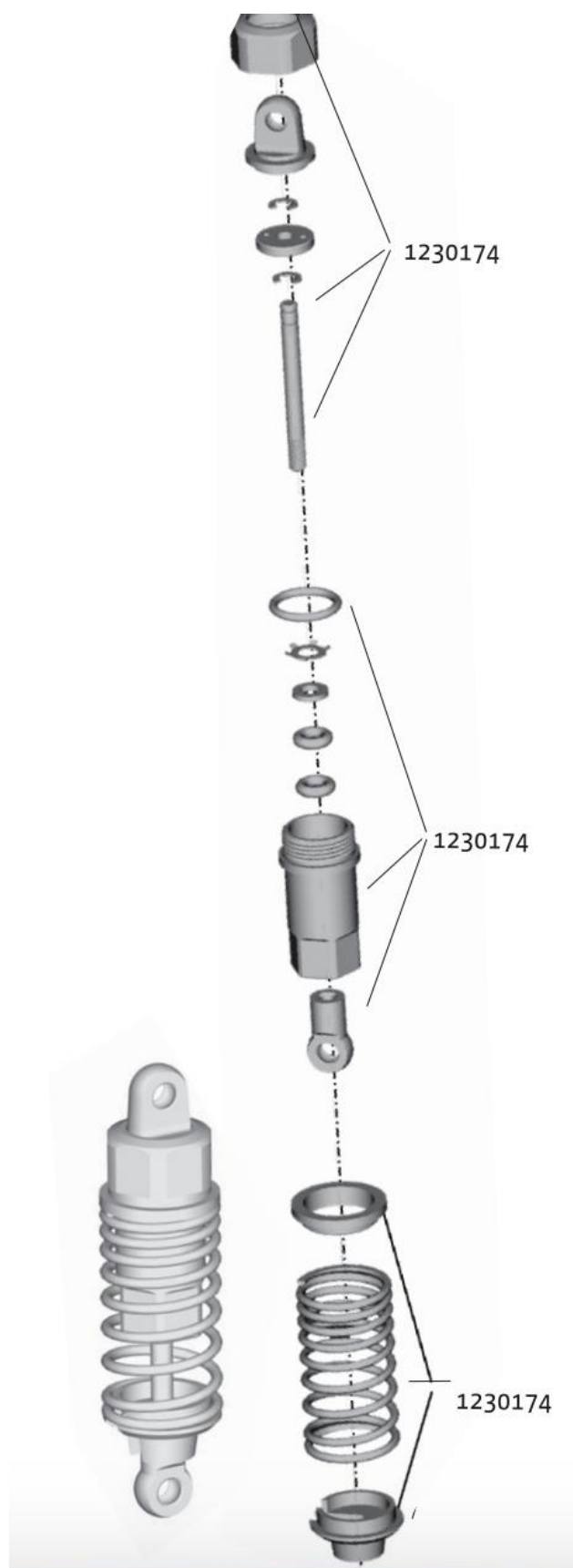
Fax: +49 911 650841 40

D-90443 Nürnberg E-Mail: info@absima.com

Widok zespołu skrzyni biegów



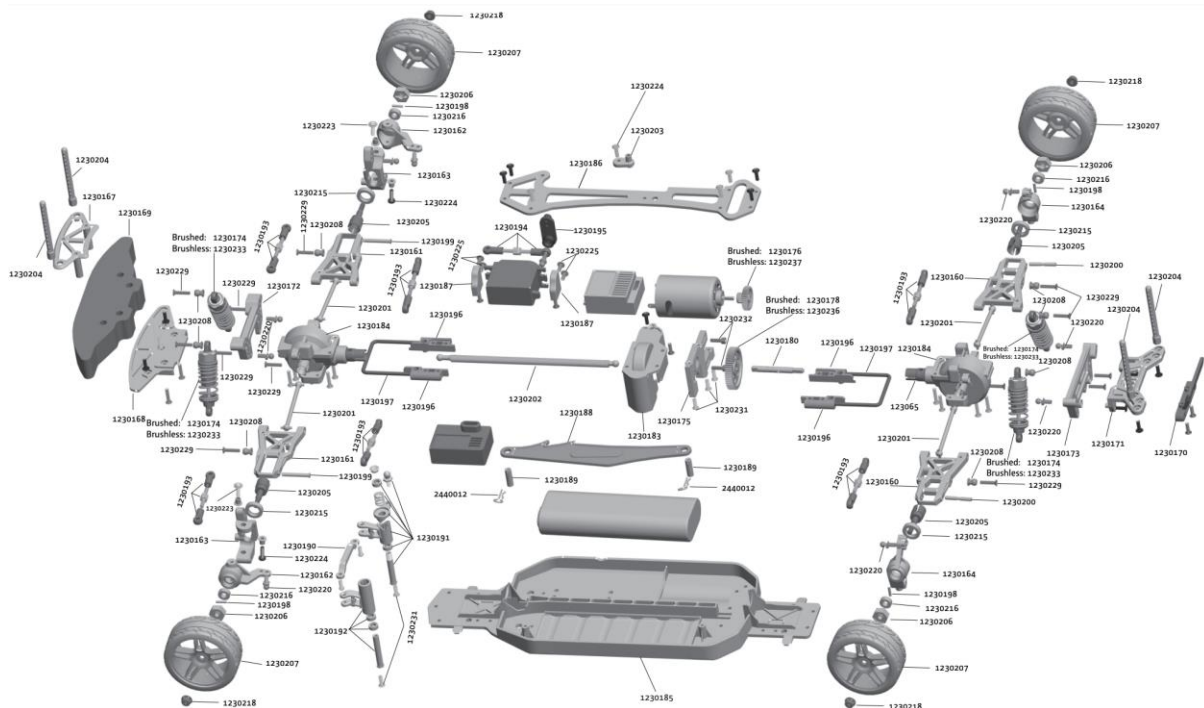
Widok zespołu amortyzującego Szczotkowy:



Bezsztukowy:



Widok pełnego montażu samochodu























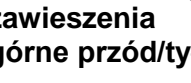

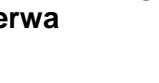


12204 i 12213 Części zamienne

1230160 ramię zawieszenia tył	1230161 ramię zawieszenia przód	1230162 Blok skręcający L/P	1230163 przenośnik piasty przód L/P	1230164 przenośnik piasty tył L/P
--------------------------------------	--	------------------------------------	--	--



1230165 Wał napędowy sterownika	1230166 Osie dyferencjału	1230167 Zderzak przedni	1230168 Uchwyt piankowy na zderzak	1230169 Pianka zderzaka
--	----------------------------------	--------------------------------	---	--------------------------------



1230170 Tylny zderzak	1230171 Wspornik korpusu tylnego	1230172 Przednia wieża amortyzatorów	1230173 Tylna wieża amortyzatora	1230175 Mocowanie silnika
				
1230177 Koło pierścieniowe dyferencjału 38 zębów	1230179 napęd dyferencjału	1230180 wał napędowy dyferencjału	1230181 Koła zębate dyferencjału	1230182 Osłona dyferencjału
				
1230183 Główna osłona przekładni	1230184 obudowa dyferencjału	1230185 Płyta chassis	1230186 Górna płyta podwozia	1230187 Mocowanie serwomechanizmu
				
1230188 Pokrywa baterii	1230189 Słupek pokrywy baterii	1230190 Płytką Ackermana	Wygaszacz serwa 1230191	1230192 Słup wygaszacza serwa
				
1230193 Ramię zawieszenia górne przód/tył	1230194 Połączenie serwa układu kierowniczego	1230195 Róg serwa	1230196 Mocowanie ramienia zawieszenia	1230255 Tylny błotnik czarny
				

			przód/tył	
1230197 Wałek wahacza, przód/tył	1230198 Pin 2x10	1230199 Wał nośny piasty przód 3x24,5mm	1230200 Tylne wał nośny piasty 3x23mm	1230201 Środkowy wał napędowy przód/tył 61mm

12204 i 12213 Części zamienne

1230202 Środkowy wał napędowy 157mm	1230203 Mocowanie anteny	1230204 Słupki nadwozia przód /tył	1230205 Oś koła przód/tył	1230206 Sześciokątne piasty koła 12 mm
1230207 zestaw kół	1230208 Głowica kulowa (8)	2440012 Zaciski korpusu (10)	1230209 Wkładki kierownicze	1230210 Opaska zaciskowa Zip Tie
1230211 Podkładka 8x5,2x0,5	1230212 E-ring 2,5	1230213 Łożysko kulkowe	1230214 Łożysko kulkowe	1230215 Łożysko ślizgowe

		10x15x4	15x10x4	15x10x4
1230216 Łożysko ślizgowe 5x10x4	1230217 O-ring	1230220 Śruba z łbem okrągłym	1230221 Śruba dociskowa M4x4	1230222 Wkręt dociskowy M4x14
1230223 Śruba z łbem krzyżakowym M3x10	1230224 Śruba z łbem krzyżakowym M3x10	1230225 śruby Phillips M3x8	1230226 śruby Phillips M3x10	1230227 Śruba Phillips M2x10
1230228 Płaska śruba z łbem krzyżakowym M3x10	1230229 Płaska śruba z łbem krzyżakowym M3x14	1230230 Płaska śruba z łbem krzyżakowym M3x15	1230231 Śruba z łbem stożkowym Phillips M3x10	1230232 Okrągła śruba z łbem krzyżakowym M3x10











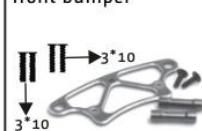




12204 Części zapasowe do modelu ATC 2.4 Szczotkowego

1230174 Kompletny amortyzator	1230176 Zębnik silnika miedziany 26T	1230178 Przekładnia główna plastikowa 58T	1230218 nakrętka nylonowa M4	1230219 nakrętka nylonowa M3
				
1230252 Korpus zielony/czarny/szary RTR	2310060 Silnik szczotkowy 15T	210002 Szczotkowy ESC 40A		
				

12213 Części zapasowe do modelu ATC 2.4 BL Bezsztotkowego

1230233 Aluminiowy amortyzator zestaw	1230234 nakrętka alu nylonowa M3	1230235 nakrętka alu nylonowa M4	1230236 Przekładnia główna metalowa 64T	1230237 Przekładnia silnika metalowa 29T
				
1230251 Karoseria czerwony/czarny/szary RTR/BL	213005 Silnik bezszczotkowy 3421KV	2110007 Bezsztotkowy ESC Thrust A10 ECO 50A	2120002 Zestaw bezszczotkowy Combo	
				

Części tuningowe

1230238 alumiowa piasta przednia L/P	1230239 Alumiowa piasta kierownicy L/P	1230240 alumiowa piasta tylna L/P	1230241 Alumiowa piasta koła 12mm	1230242 Alumiowy drążek kierowniczy
				
1230243 Aluminiowe wahacze przednie	1230244 Aluminiowe wahacze tylne	1230245 Aluminiowa przednia wieża amortyzatorów	1230246 Aluminiowa wieża amortyzatorów tylna	1230247 Aluminiowa płyta Ackermana
				
1230248 Aluminiowy zderzak przedni	1230249 Aluminiowy słupek korpusu	1230250 Wał napędowy przedni/tylny CVD	1230253 Korpus przezroczysty	1230254 Korpus przezroczysty
				

<http://www.conrad.pl>