Przetłumaczone: angielski - polski - www.onlinedoctranslator.com

MODEL 55077-3

JATO® 3.3

TRAXXAS

właściciel instrukcja obsługi

3 PRZED TOBĄ
PRZYSTĘPOWAĆ

4 ŚRODKI OSTROŻNOŚCI

5 NARZĘDZIA, MATERIAŁY, I WYMAGANE SPRZĘT

6 ANATOMIA TWÓJ JATO

7 SZYBKI START: WSTAWANIE
DO PRĘDKOŚCI

8 TRAXXAS TQi
SYSTEM RADIO

14 TRX 3.3
SILNIK WYŚCIGOWY

28 NAPĘDOWY
TWÓJ JATO

29 PODSTAWOWE STROJENIE
REGULACJE

34 UTRZYMYWANIE
I PRZECHOWYWANIE
TWÓJ JATO

36 ZAAWANSOWANE STROJENIE
REGULACJE

39 TQiZAAWANSOWANY
PRZEWODNIK PO STROJENIU

Dziękujemy za zakup Traxxas Jato ®3.3 2WD nitro racing

Ciężarówka. Jato 3.3 został zaprojektowany z myślą o dostarczaniu ekstremalnej mocy doświadczonym kierowcom. To najmocniejszy samochód gotowy do wyścigu.® Niesamowity TRX, samochód z napędem na 2 koła, jaki kiedykolwiek wymyślono.®Silnik wyścigowy 3.3 jest większy, szybszy i generuje aż o 60% większą moc maksymalną w porównaniu do legendarnego, nagradzanego silnika TRX 2.5.

Niesamowita moc i lekka platforma Jato zapewniają niepowtarzalne wrażenia z jazdy. Ekspresowe przyspieszenie i ekstremalna prędkość maksymalna mają na celu sprawdzenie refleksu tylko najbardziej doświadczonych kierowców. Dołączony pałąk do wheelie jest obowiązkowym wyposażeniem. Szeroka, liniowa moc silnika wyścigowego TRX 3.3 zapewnia responsywną reakcję i moc przy podniesionych kołach niemal przy każdej prędkości.

Superlepka Anaconda Jato 3.3®Opony, zamontowane stabilizatory i prędkość maksymalna ponad 105 km/h zapewniają mu osiągi na ulicy, przewyższające sedany przeznaczone wyłącznie do jazdy po asfalcie. Co więcej, Jato nie ogranicza się tylko do asfaltu. Prześwit typowy dla samochodów typu stadion truck i wiodący w swojej klasie skok zawieszenia pozwalają na pokonywanie krawężników i pokonywanie ich, zapewniając imponujące osiągi w terenie – na trawie, ziemi, żwirze – i wszędzie tam, gdzie zaprowadzą Cię Twoje przygody. Od w pełni regulowanego zawieszenia po konstrukcję podwozia o superniskim środku ciężkości, bezprecedensowe innowacje i zaawansowane funkcje wyścigowe są widoczne w każdym calu. Niezależnie od tego, czy ścigasz się, aby wygrać, czy po prostu dobrze się bawisz, znakomite osiągi Jato zapewnią Ci ekscytujące wrażenia.

Jato to kompletny pakiet, który zaczyna się od najwyższego poziomu inżynierii i jest standardowo wyposażony w najpotężniejszy system Ready-To-Race®Dostępny silnik smallblock. Chcemy, abyś miał pewność, że posiadasz najwydajniejszy samochód ciężarowy na rynku, a wsparcie zapewnia zespół profesjonalistów, którzy dążą do zapewnienia najwyższego poziomu wsparcia fabrycznego. W Jato liczy się pełna satysfakcja z osiągów i wydajności, nie tylko z Twojego samochodu ciężarowego, ale także z firmy, która za nim stoi.

Jeszcze raz dziękujemy za wybór Traxxas. Codziennie ciężko pracujemy, aby zapewnić Państwu najwyższy poziom satysfakcji klienta. Naprawdę zależy nam na tym, aby cieszyli się Państwo swoim nowym Jato 3.3!

Wsparcie Traxxas
Wsparcie Traxxas towarzyszy Ci na każdym kroku. Na następnej stronie dowiesz się, jak się z nami skontaktować i jakie masz możliwości wsparcia.

Szybki start
W niniejszym podręczniku zawarto ścieżkę szybkiego startu, w której opisano procedury niezbędne do uruchomienia modelu w możliwie najkrótszym czasie.

Jeśli jesteś doświadczonym entuzjastą zdalnie sterowanych modeli, ta instrukcja okaże się pomocna i szybka. Koniecznie przeczytaj resztę instrukcji, aby poznać ważne procedury bezpieczeństwa, konserwacji i regulacji. Przejdź na stronę 7, aby rozpocząć.

Wiemy, że nie możesz się doczekać, aż wyjedziesz na drogę swoim nowym Jato, ale bardzo ważne jest, abyś poświęcił chwilę na przeczytanie instrukcji obsługi. Zawiera ona wszystkie niezbędne procedury dotyczące konfiguracji, docierania, strojenia i obsługi, które pozwolą Ci wykorzystać niesamowity potencjał osiągów i regulacji, jaki inżynierowie Traxxas zaprojektowali w Jato.**Ważne jest, aby przeczytać i przestrzegać procedur zawartych w niniejszej instrukcji. Jato wykorzystuje nowe technologie w silniku, zawieszeniu i skrzyni biegów, z którymi możesz nie być zaznajomiony. Zwróć szczególną uwagę na wymagania dotyczące paliwa i docierania silnika. Zaawansowana konstrukcja silnika wyścigowego TRX 3.3 opiera się na specjalnej procedurze docierania, która została opracowana i sprawdzona w celu zapewnienia najlepszej możliwej wydajności silnika. Stosowanie tradycyjnych lub przestarzałych procedur może obniżyć osiągi i żywotność silnika.**

Uważnie przeczytaj i postępuj zgodnie ze wszystkimi instrukcjami zawartymi w tym i wszelkich dołączonych materiałach, aby zapobiec poważnemu uszkodzeniu modelu. Nieprzestrzeganie tych instrukcji będzie traktowane jako nadużycie i/lub zaniedbanie.

Przed uruchomieniem modelu zapoznaj się z całą instrukcją i dokładnie go obejrzyj. Jeśli z jakiegoś powodu uznasz, że nie spełnia Twoich oczekiwań, nie kontynuuj.**Sprzedawca sprzętu hobbystycznego nie ma prawa przyjąć zwrotu ani wymiany zakupionego modelu po jego wypróbowaniu.**

Ostrzeżenia, pomocne wskazówki i odnośniki

W tym podręczniku znajdziesz ostrzeżenia i pomocne wskazówki oznaczone poniższymi ikonami. Koniecznie je przeczytaj!

Ważne ostrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa osobistego i uniknięcia uszkodzenia modelu i powiązanych podzespołów.

Specjalne porady od firmy Traxxas, dzięki którym wszystko stanie się łatwiejsze i przyjemniejsze.

Odsyła do strony o podobnym temacie.

WSPARCIE

Jeśli masz jakiekolwiek pytania dotyczące swojego modelu lub jego działania, zadzwoń bezpłatnie na infolinię pomocy technicznej Traxxas: **1-888-TRAXXAS (1-888-872-9927)***

Wsparcie techniczne jest dostępne 7 dni w tygodniu w godzinach 8:30-21:00 czasu centralnego. Pomoc techniczna jest również dostępna na stronie Traxxas.com. Możesz również wysłać pytanie do działu obsługi klienta e-mailem na adres support@Traxxas.com. Dołącz do tysięcy zarejestrowanych użytkowników naszej społeczności online na Traxxas.com.

Traxxas oferuje kompleksowy serwis naprawczy na miejscu, który zaspokoi wszelkie potrzeby serwisowe Traxxas. Części zamienne i konserwacyjne można kupić bezpośrednio w Traxxas, telefonicznie lub online na stronie BuyTraxxas.com. Kupując części zamienne u lokalnego dealera, zaoszczędzisz czas oraz koszty wysyłki i obsługi.

Nie wahaj się skontaktować z nami w sprawie wszelkich potrzeb związanych ze wsparciem produktu. Zależy nam, abyś był w pełni zadowolony ze swojego nowego modelu!

REJESTRACJA MODELU

Abyśmy mogli lepiej służyć Państwu jako naszym klientom, prosimy o zarejestrowanie produktu w ciągu 10 dni od zakupu. online na Traxxas.com/register.

T raxxas .com / register

Traxxas
6250 Traxxas Way
McKinney, TX 75070
Telefon: 972-549-3000
Bezpłatny numer 1-888-TRAXXAS

Internet
Traxxas.com
Adres e-mail: support@Traxxas.com

Cała treść ©2025 Traxxas. Traxxas, Ready-To-Race, Ready-To-Win, Jato 3.3 i ProGraphix są znakami towarowymi lub zastrzeżonymi znakami towarowymi firmy Traxxas. Pozostałe nazwy marek i znaki towarowe stanowią własność ich odpowiednich właścicieli i są używane wyłącznie w celach identyfikacyjnych. Żadna część niniejszej instrukcji nie może być powielana ani rozpowszechniana w formie drukowanej lub elektronicznej bez wyraźnej pisemnej zgody firmy Traxxas. Dane techniczne mogą ulec zmianie bez powiadomienia.

Zgodność z FCC

To urządzenie zawiera moduł zgodny z ograniczeniami dla urządzeń cyfrowych klasy B, zgodnie z opisem w części 15 przepisów FCC. Jego działanie podlega dwóm następującym warunkom: (1) urządzenie nie może powodować szkodliwych zakłóceń oraz (2) urządzenie musi akceptować wszelkie odbierane zakłócenia, w tym zakłócenia, które mogą powodować niepożądane działanie.

Limity dla urządzeń cyfrowych klasy B mają na celu zapewnienie odpowiedniej ochrony przed szkodliwymi zakłóceniami w środowisku mieszkalnym. Ten produkt generuje, wykorzystuje i może emitować energię o częstotliwości radiowej i, jeśli nie jest używany zgodnie z instrukcją, może powodować szkodliwe zakłócenia w komunikacji radiowej. Użytkownika ostrzega się, że zmiany lub modyfikacje, które nie zostały wyraźnie zatwierdzone przez stronę odpowiedzialną za zgodność, mogą unieważnić jego prawo do korzystania z urządzenia.

Kanada, Przemysł Kanada (IC)

To urządzenie cyfrowe klasy B jest zgodne z kanadyjskimi normami ICES-003 i RSS-102. Urządzenie jest zgodne z normami RSS Industry Canada, zwolnionymi z obowiązku uzyskania licencji. Jego działanie podlega dwóm następującym warunkom: Urządzenie nie może powodować zakłóceń oraz Urządzenie musi akceptować wszelkie zakłócenia, w tym zakłócenia, które mogą powodować niepożądane działanie urządzenia.

Oświadczenie dotyczące narażenia na częstotliwości radiowe (RF)

To urządzenie jest zgodne z limitami narażenia na promieniowanie o częstotliwości radiowej określonymi przez FCC i Industry Canada dla środowiska niekontrolowanego. Urządzenie należy zainstalować i obsługiwać w odległości co najmniej 20 centymetrów między urządzeniem emitującym promieniowanie a ciałem użytkownika lub osobami postronnymi. Nie wolno go umieszczać ani obsługiwać w połączeniu z żadną inną anteną lub nadajnikiem.

Częstotliwość operacji:2414~2453 MHz
Maksymalna moc częstotliwości radiowej: Maksymalna moc szczytowa 9,7 dBm

* Bezpłatna pomoc techniczna jest dostępna wyłącznie dla mieszkańców USA.

Wszystkie instrukcje i
Aby zapewnić bezpieczną eksploatację modelu, należy ściśle przestrzegać środków ostrożności opisanych w niniejszej instrukcji.

Model ten nie jest przeznaczony do użytku przez dzieci (osoby niepełnoletnie) poniżej 16 roku życia.uszy wiek bez sty postrzeganie odpowiedzialnego i dorosły, posiadający wiedzę.

5 Skill Level
Dla kierowców ekspertów

To nie jest zabawka! Dla doświadczonych kierowców! Ten produkt potrafi osiągać ekstremalne prędkości i przyspieszenia! Posiada nasz poziom trudności (5) i jest przeznaczony wyłącznie dla bardzo doświadczonych kierowców. Doświadczenie z modelami zdalnie sterowanymi napędzanymi nitro jest... Wymagane. Kierowca musi zachować szczególną ostrożność i przyjąć pełną odpowiedzialność za własne bezpieczeństwo oraz bezpieczeństwo innych osób w pobliżu. Jazda z pełną prędkością wymaga dużego, płynnego pasa ruchu, wolnego od przeszkód i zamknięte dla ruchu pieszego i samochodowego.

Wszyscy w Traxxas chcemy, abyś bezpiecznie korzystał z nowego Jato. Używaj Jato rozsądnie i ostrożnie, a będzie to ekscytujące, bezpieczne i przyjemne doświadczenie dla Ciebie i osób w Twoim otoczeniu. Niezastosowanie się do zasad bezpiecznej i odpowiedzialnej obsługi Jato może skutkować uszkodzeniem mienia i poważnymi obrażeniami. Aby zapewnić bezpieczną eksploatację, należy ściśle przestrzegać środków ostrożności opisanych w niniejszej instrukcji. Tylko Ty jesteś odpowiedzialny za bezpieczeństwo. upewnij się, że instrukcje są przestrzegane i środki ostrożności są zachowywane.

OSTRZEŻENIE: TRUCIZNA / JODŁA RYZYKO!

Do tego modelu potrzebne jest paliwo do silnika modelowego, które jest łatwopalne, niebezpieczne i silnie trujące. ludzi i zwierząt. Zawsze czytaj i postępuj zgodnie ze wszystkimi instrukcjami i Środki ostrożności wydrukowane na kanistrze z paliwem. Obchodź się z nim ostrożnie i z szacunkiem. Zawsze przechowuj paliwo poza zasięgiem nieletnich. Nie stawiaj kanistrów z paliwem na ziemi, gdzie dzieci mogą do nich dotrzeć. Podczas jazdy. Paliwo do silników modelowych, zwłaszcza w butelce z dystrybutorem, może wydawać się dziecku chłodnym napojem. Picie paliwa może spowodować ślepotę i śmierć. Nigdy nie pozwalaj na palenie. iskry, ciepło lub płomień w obecności paliwa lub oparów paliwa.

WAŻNE PUNKTY DO ZAPAMIĘTANIA

- Jato jest bardzo szybki! Jato jest przeznaczony dla doświadczonych użytkowników o wysokim poziomie umiejętności. Silnik wyścigowy TRX 3.3 jest niezwykle mocny i może wymagać umiejętności. Jazda w celu utrzymania kontroli nad pojazdem. Dzieci poniżej 16 roku życia i niedoświadczeni kierowcy nie powinni obsługiwać Jato bez nadzoru odpowiedzialnego i kompetentnego (doświadczonego) dorosłego.
- Silnik, hamulce i układ wydechowy mogą się bardzo nagrzewać podczas użytkowania. Należy zachować ostrożność, aby nie dotykać tych części, zwłaszcza podczas tankowania lub zatrzymywania silnika.
- Długotrwałe narażenie na spaliny silnika może być szkodliwe. Unikaj wdychania spalin silnika. Zawsze używaj Jato na zewnątrz.
  w dobrze wentylowanym pomieszczeniu. Nigdy nie uruchamiaj silnika w pomieszczeniu zamkniętym.
- Nie należy obsługiwać modelu Jato w nocy ani w żadnym innym czasie, w którym widoczność modelu może być w jakikolwiek sposób ograniczona lub osłabiona.
- Nigdy nie używaj Jato w tłumie ludzi ani w zatłoczonych miejscach dla pieszych. Jato jest bardzo szybkie i może spowodować obrażenia u osób nieświadomych jego obecności. Trzymaj małe dzieci w bezpiecznej odległości od miejsca pracy.
- Nie zaginaj przewodu antenowego. Zagięcia przewodu antenowego zmniejszają zasięg.
- Silnik może być głośny. Jeśli hałas jest dla Ciebie niekomfortowy, załóż ochronniki słuchu. Miej na uwadze sąsiadów i nie uruchamiaj modelu wcześnie rano ani późnym wieczorem.
- Nie przecinaj „żądła" anteny ani żadnej innej części przewodu antenowego. Przecięcie anteny zmniejszy zasięg.
- Aby uzyskać maksymalny zasięg, należy rozciągnąć antenę tak daleko, jak to możliwe. Należy unikać owijania lub zwijania przewodu antenowego.
- Nie należy pozwalać, aby przewód antenowy wystawał poza obrys urządzenia bez zabezpieczenia w postaci rurki antenowej, gdyż może to spowodować uszkodzenie przewodu antenowego w razie wypadku, co może zmniejszyć zasięg.
- Ponieważ Jato jest sterowany radiowo, jest podatny na zakłócenia radiowe z wielu źródeł pozostających poza Twoją kontrolą. Ponieważ zakłócenia radiowe mogą powodować chwilowe utraty kontroli, zawsze zapewnij margines bezpieczeństwa wokół modelu, aby zapobiec kolizjom.
- **Co najważniejsze, zawsze kieruj się zdrowym rozsądkiem.**

BATERIE I ŁADOWANIE BATERII

W tym modelu zastosowano akumulatory, z którymi należy obchodzić się ostrożnie. Bezpieczeństwo i długi czas pracy baterii. Należy przeczytać i przestrzegać wszystkich instrukcji i środków ostrożności dołączonych do akumulatorów i ładowarki. To Twój Odpowiedzialność za prawidłowe ładowanie i dbanie o akumulatory. Oprócz instrukcji dotyczących akumulatora i ładowarki, oto kilka dodatkowych wskazówek, o których warto pamiętać.

- Do ładowania dołączonego akumulatora należy używać dołączonej ładowarki. Zobacz *„Ładowanie akumulatora EZ-Start* na stronie 21.
- Nie ładować akumulatorów wewnątrz samochodu. Nie ładować akumulatorów podczas jazdy samochodem. Ładowarka jest wyposażona w długi przewód, który umożliwia ładowanie akumulatora poza samochodem, podczas korzystania z pomocniczego gniazda zasilania. Jeśli przewód nie sięga poza samochód, znajdź inne źródło zasilania.
- Nigdy nie pozostawiaj baterii do ładowania bez nadzoru.
- Przed ładowaniem należy odczekać, aż akumulator ostygnie.
- Nie używaj akumulatorów, które zostały w jakikolwiek sposób uszkodzone. Nie używaj akumulatorów z uszkodzonym okablowaniem, odsłoniętym okablowaniem lub uszkodzonym złączem, gdyż może to stwarzać ryzyko pożaru.
- Dzieci powinny być pod opieką osoby dorosłej podczas ładowania i obsługi akumulatorów.
- Nigdy nie ładuj akumulatorów na drewnie, tkaninie, dywanie ani żadnym innym materiale łatwopalnym.
- Nie należy używać ładowarki w zagraconym miejscu ani kłaść żadnych przedmiotów na ładowarce lub akumulatorze.
- Jeżeli podczas ładowania akumulator stanie się gorący w dotyku (temperatura przekroczy 60°C / 140°F), należy natychmiast odłączyć akumulator od ładowarki i przerwać ładowanie.
- Zawsze przechowuj akumulatory w bezpiecznym miejscu, poza zasięgiem dzieci i zwierząt domowych.
- Nie wystawiaj ładowarki na działanie wody i wilgoci.
- Nie rozbieraj ładowarki.
- Używaj wyłącznie zatwierdzonych ładowarek do akumulatorów niklowo-wodorkowych (NiMH). Nie przekraczaj maksymalnego natężenia ładowania 1 ampera.
- Nie zwieraj akumulatora. Może to spowodować oparzenia i poważne uszkodzenie akumulatora.
- Nie spalać ani nie przekłuwać baterii. Może dojść do uwolnienia substancji toksycznych. W przypadku kontaktu z oczami lub skórą, przemyć wodą.
- Przechowuj akumulator w suchym miejscu, z dala od źródeł ciepła i bezpośredniego światła słonecznego.
- Akumulatory NiMH należy poddać recyklingowi lub zutylizować w odpowiedni sposób.

Recykling akumulatora NiMH Traxxas Power Cell

Firma Traxxas zdecydowanie zaleca recykling akumulatorów NiMH Power Cell po osiągnięciu końca ich żywotności.**Nie wyrzucaj baterii do śmieci**Wszystkie akumulatory NiMH Power Cell są oznaczone ikoną RBRC (Rechargeable Battery Recycling Corporation), co oznacza, że nadają się do recyklingu. Aby znaleźć najbliższy punkt recyklingu, zapytaj lokalnego sprzedawcę sprzętu hobbystycznego lub odwiedź stronę www.call2recycle.org.

Do Twojego modelu Jato dołączony jest zestaw specjalistycznych narzędzi metrycznych. Do obsługi i konserwacji modelu będziesz potrzebować innych akcesoriów, dostępnych u dealera.

DOSTARCZONE NARZĘDZIA I SPRZĘT

Zaszokować **klucz**

Przegub krzyżakowy **klucz**

Śruba napinająca **klucz**

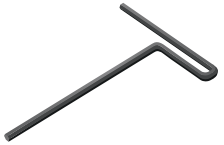
Zawieszenie
narzędzie wielofunkcyjne

Klucz 4-kierunkowy

Świeca żarowa **klucz**

Klucz płaski 1,5 mm

2,0 mm



klucz płaski „T”

Olej do filtra powietrza z pianki i dodatkowy naoliwiony element filtra powietrza

Dodatkowy **świeca żarowa**

Butelka do odmierzania paliwa

NiMH
ładowarka baterii*

NiMH 7,2 V
akumulator*

WYMAGANE NARZĘDZIA I SPRZĘT (sprzedawane oddzielnie)

20% kwarty - #5020
33% kwarty - #5030
20% galonu - #5070
33% galonu - #5080

Traxxas Top Fuel™
zobacz stronę 18

8 baterii alkalicznych AA

Olej do pracy ciągłej chroniący silnik przed korozją

Mały śrubokręt płaski
do strojenia (ostrze 1/8 cala)

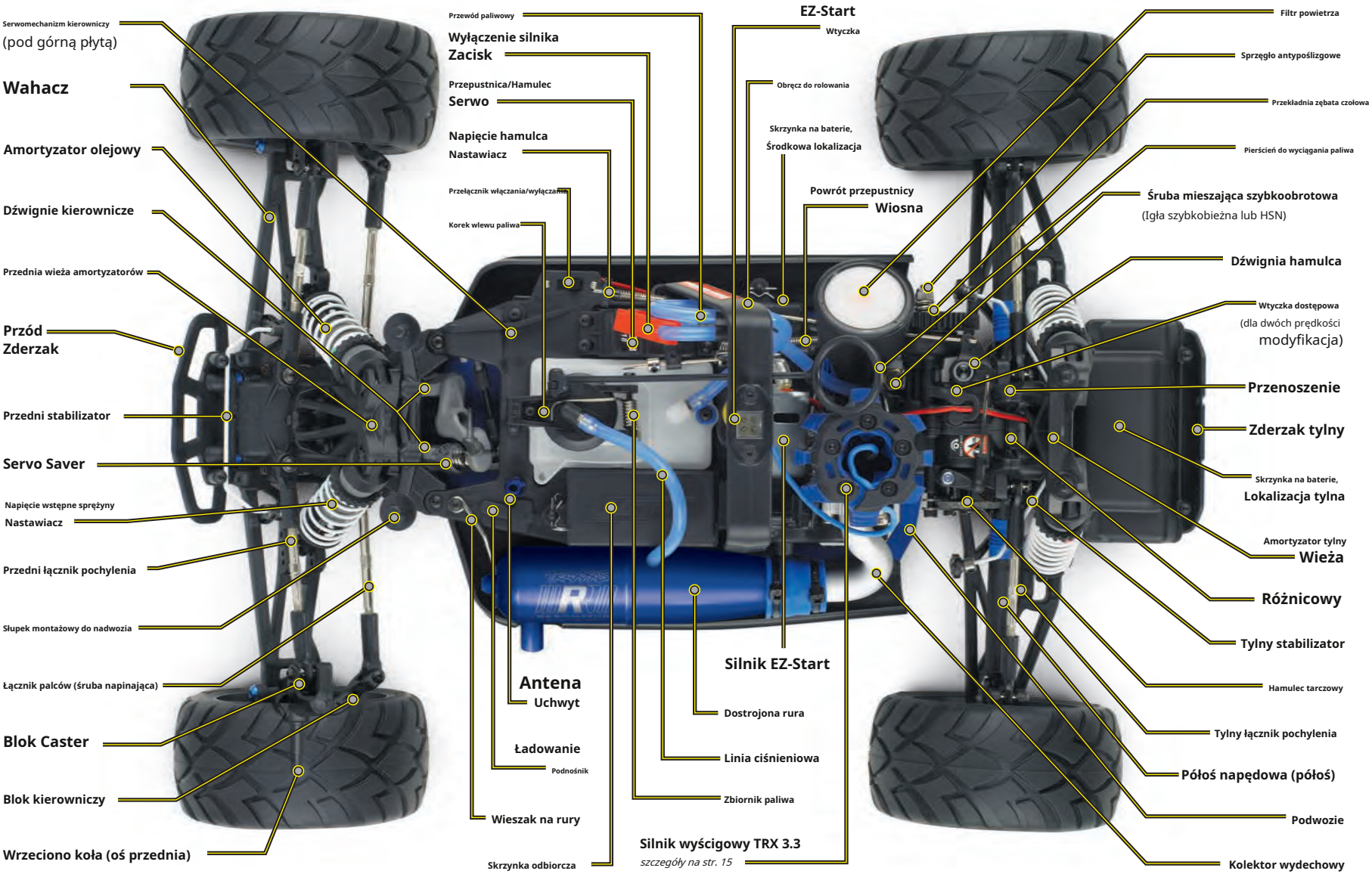
* Wygląd baterii i ładowarki może ulec zmianie i różnić się od tego przedstawionego na zdjęciach.

Więcej informacji na temat akumulatorów do systemów radiowych można znaleźć w *Używaj odpowiednich baterii* na stronie 10.

Zalecany sprzęt

Poniższe elementy nie są niezbędne do działania modelu, ale warto je umieścić w zestawie narzędzi R/C:

- Okulary ochronne
- Klej do opon Traxxas Ultra Premium, część nr 6468 (klej CA)
- Nóż hobbystyczny
- Obcinaczki boczne i/lub szczypce igłowe
- Śrubokręt krzyżakowy
- Lutownica


Serwomechanizm kierowniczy
(pod górną płytą)
Wahacz
Amortyzator olejowy
Dźwignie kierownicze
Przednia wieża amortyzatorów
Przód
Zderzak
Przedni stabilizator
Servo Saver
Napięcie wstępne sprężyny
Nastawiacz
Przedni łącznik pochylenia
Słupek montażowy do nadwozia
Łącznik palców (śruba napinająca)
Blok Caster
Blok kierowniczy
Wrzeciono koła (oś przednia)
Przewód paliwowy
Wyłączenie silnika
Zacisk
Przepustnica/Hamulec
Serwo
Napięcie hamulca
Nastawiacz
Przełącznik włączania/wyłączania
Korek wlewu paliwa
EZ-Start
Wtyczka
Obręcz do rolowania
Skrzynka na baterie,
Środkowa lokalizacja
Powrót przepustnicy
Wiosna
Filtr powietrza
Sprzęgło antypoślizgowe
Przekładnia zębata czołowa
Pierścień do wyciągania paliwa
Śruba mieszająca szybkoobrotowa
(Igła szybkobieżna lub HSN)
Dźwignia hamulca
Wtyczka dostępowa
(dla dwóch prędkości
modyfikacja)
Przenoszenie
Zderzak tylny
Skrzynka na baterie,
Lokalizacja tylna
Amortyzator tylny
Wieża
Różnicowy
Tylny stabilizator
Hamulec tarczowy
Tylny łącznik pochylenia
Półoś napędowa (półoś)
Podwozie
Kolektor wydechowy
Antena
Uchwyt
Ładowanie
Podnośnik
Wieszak na rury
Skrzynka odbiorcza
Silnik EZ-Start
Dostrojona rura
Linia ciśnieniowa
Zbiornik paliwa
Silnik wyścigowy TRX 3.3
szczegóły na str. 15

Poniższy przewodnik to przegląd procedur uruchamiania Jato, od otwarcia pudełka, przez docieranie, po regulację silnika. Szczegółowe informacje na temat każdego kroku znajdziesz na wskazanych stronach. Szukaj logo „Szybki start” w dolnych rogach stron „Szybki start”.

- [ ] **1. Przeczytaj środki ostrożności na stronie 4**

Dla własnego bezpieczeństwa pamiętaj, że nieostrożność i niewłaściwe użytkowanie mogą skutkować obrażeniami ciała lub uszkodzeniem Twojego Jato.

- [ ] **2. Naładuj akumulator EZ-Start • Zobacz stronę 21**

EZ-Start wymaga w pełni naładowanego akumulatora (w zestawie).

- [ ] **3. Zainstaluj baterie w modelu • Zobacz stronę 10**

Do działania Jato potrzebne są 4 baterie alkaliczne AA lub w pełni naładowany 5-ogniwowy akumulator odbiornika (brak w zestawie).

- [ ] **4. Zamontuj pałąk do wheelie • Zobacz stronę 29**

Pałąk do wheelie jest wymagany i należy go zamontować przed uruchomieniem modelu. Postępuj zgodnie z instrukcjami dołączonymi do opakowania pałąka lub przejdź na stronę 34.

- [ ] **5. Zainstaluj baterie w nadajniku • Zobacz stronę 11**

Do działania nadajnika Jato potrzebne są 4 baterie alkaliczne AA (sprzedawane oddzielnie).

- [ ] **6. Zainstaluj akumulator EZ-Start • Zobacz stronę 22**

Zainstaluj i podłącz naładowany akumulator do kontrolera EZ-Start.

- [ ] **7. Włącz system radiowy • Zobacz stronę 11**

Wyrób sobie nawyk włączania nadajnika jako pierwszego i wyłączania jako ostatniego.

- [ ] **8. Sprawdź działanie serwa • Zobacz stronę 12**

Upewnij się, że przepustnica i serwomechanizmy sterujące działają prawidłowo.

- [ ] **9. Test zasięgu systemu radiowego • Zobacz stronę 12**

Wykonaj tę procedurę, aby mieć pewność, że Twój system radiowy działa prawidłowo na odległość i nie występują żadne zakłócenia ze źródeł zewnętrznych.

- [ ] **10. Napełnij zbiornik paliwa • Zobacz stronę 19**

Napełnij zbiornik za pomocą butelki do tankowania.

- [ ] **11. Podłącz EZ-Start do modelu • Zobacz stronę 22**

Dowiedz się, jak prawidłowo korzystać z elektrycznego układu rozruchowego EZ-Start.

- [ ] **12. Uruchom silnik • Zobacz stronę 23**

Naucz się prawidłowej procedury uruchamiania TRX 3.3.

- [ ] **13. Docieranie silnika • Zobacz stronę 23**

Dokładnie postępuj zgodnie z instrukcją docierania, aby zapewnić sobie najlepszą wydajność i najdłuższą żywotność silnika.

- [ ] **14. Wyreguluj silnik • Zobacz stronę 25**

Dowiedz się, jak ustawić igły mieszanki paliwowej, aby uzyskać optymalną pracę silnika.

- [ ] **15. Jedź swoim Jato • Zobacz stronę 28**

Naucz się korzystać z funkcji dwubiegowej skrzyni biegów w swoim samochodzie ciężarowym i poznaj ważne środki ostrożności podczas jazdy.

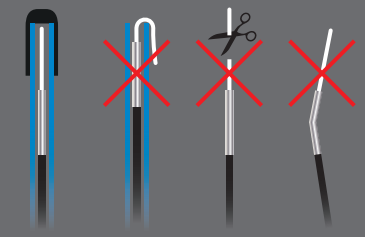
- [ ] **16. Konserwacja samochodu ciężarowego • Zobacz strony 34-35**

Aby zachować wydajność swojego Jato i utrzymać go w doskonałym stanie technicznym, postępuj zgodnie z poniższymi kluczowymi krokami.

Skrócona instrukcja obsługi nie zastępuje pełnej instrukcji obsługi dostępnej w niniejszym podręczniku. Prosimy o zapoznanie się z całością. instrukcja kompletna instrukcje dotyczące prawidłowego użytkowania i konserwacji Jato.

Szukaj logo Szybkiego Startu na dole stron Szybkiego Startu.

Aby zapobiec utracie zasięgu radiowego, nie należy zaginać ani przecinać czarnego przewodu, nie należy zginać ani przecinać metalowej końcówki, ani nie należy zginać ani przecinać białego przewodu na końcu metalowej końcówki.



Zapoznaj się z terminami związanymi z silnikiem wyścigowym TRX 3.3, zaczynając od strony 16.

WSTĘP

Twój model jest wyposażony w najnowszy nadajnik Traxxas TQi 2,4 GHz. Łatwa w obsłudze konstrukcja nadajnika zapewnia natychmiastową przyjemność z jazdy początkującym entuzjastom zdalnie sterowanych modeli, a także oferuje pełen zestaw funkcji strojenia dla zaawansowanych użytkowników – lub każdego, kto chce poeksperymentować z osiągami swojego modelu. Kanały sterowania i przepustnicy oferują regulowane trymery wykładnicze, punkty końcowe i subtrymery. Dostępne są również kanały Dual Rate dla sterowania i hamowania. Wiele funkcji wyższego poziomu jest kontrolowanych za pomocą pokrętła wielofunkcyjnego, które można zaprogramować do sterowania różnymi funkcjami. Szczegółowe instrukcje (strona 39) i drzewo menu (strona 42) zawarte w niniejszej instrukcji pomogą Ci zrozumieć i obsługiwać zaawansowane funkcje nowego systemu radiowego TQi. Aby uzyskać dodatkowe informacje i obejrzeć filmy instruktażowe, odwiedź stronę Traxxas.com.

TERMINOLOGIA SYSTEMÓW RADIOWYCH

Prosimy o zapoznanie się z terminologią radiową i systemami zasilania. Będą one używane w niniejszej instrukcji. Szczegółowe wyjaśnienie zaawansowanej terminologii i funkcji nowego systemu radiowego znajduje się na stronie 39.

2,4 GHz rozproszone widmo–Ten model jest wyposażony w najnowszą technologię R/C. W przeciwieństwie do systemów AM i FM, które wymagają kryształów częstotliwości i są podatne na konflikty częstotliwości, system TQi automatycznie wybiera i blokuje dostępną częstotliwość, oferując doskonałą odporność na zakłócenia i zakłócenia.

Aktualny-Prąd jest miarą przepływu mocy przez Elektronika, zwykle mierzona w amperach. Jeśli wyobrazisz sobie przewód jako wąż ogrodowy, natężenie prądu jest miarą ilości wody przepływającej przez wąż.

Pasmo częstotliwości-Częstotliwość radiowa używana przez nadajnik do Wysyłaj sygnały do swojego modelu. Ten model działa w paśmie rozproszonym 2,4 GHz z sekwencją bezpośrednią.

mAh–Skrót od miliamperogodziny. Miara pojemności akumulator. Im wyższa liczba, tym dłużej wytrzyma akumulator między ładowaniami.

Pozycja neutralna-Pozycja stojąca, którą serwa starają się przyjąć, gdy elementy sterujące nadajnika znajdują się w położeniu neutralnym.

NiCd-Skrót od niklowo-kadmowego. Oryginalny akumulator Akumulatory NiCd w zestawie hobby charakteryzują się bardzo wysokim prądem ładowania, dużą pojemnością i mogą wytrzymać do 1000 cykli ładowania. Dobre ładowanie konieczne jest wprowadzenie procedur mających na celu ograniczenie możliwości wystąpienia efektu „pamięci" i skrócenie czasu realizacji.

NiMH-Skrót od niklowo-metalowo-wodorkowego. Akumulator NiMH Akumulatory NiMH charakteryzują się wysokim natężeniem prądu i znacznie większą odpornością na efekt „pamięci". Akumulatory NiMH zazwyczaj oferują większą pojemność niż akumulatory NiCd. Mogą wytrzymać do 500 cykli ładowania. Aby uzyskać optymalną wydajność, wymagana jest ładowarka szczytowa przeznaczona do akumulatorów NiMH.

Odbiornik-Jednostka radiowa wewnątrz modelu, która odbiera sygnały z nadajnika i przekazuje je do serwomechanizmów.

Serwa-Małe jednostki silnikowe w Twoim modelu, które obsługują układ kierowniczy, przepustnicy i mechanizmów zmiany biegów.

Nadajnik-Przenośny radioodbiornik, który wysyła sygnały przepustnicy i instrukcje sterowania do Twojego modelu.

Przycinać-Dokładna regulacja położenia neutralnego Serwa, regulowane za pomocą pokręteł przepustnicy i trymu układu kierowniczego na przedniej ściance nadajnika. Uwaga: Pokrętło wielofunkcyjne musi być zaprogramowane tak, aby służyło do regulacji trymu przepustnicy.

2-kanałowy system radiowy-System radiowy TQi składający się z odbiornika, Nadajnik i serwomechanizmy. System wykorzystuje dwa kanały: jeden do sterowania przepustnicą, a drugi do sterowania układem kierowniczym.

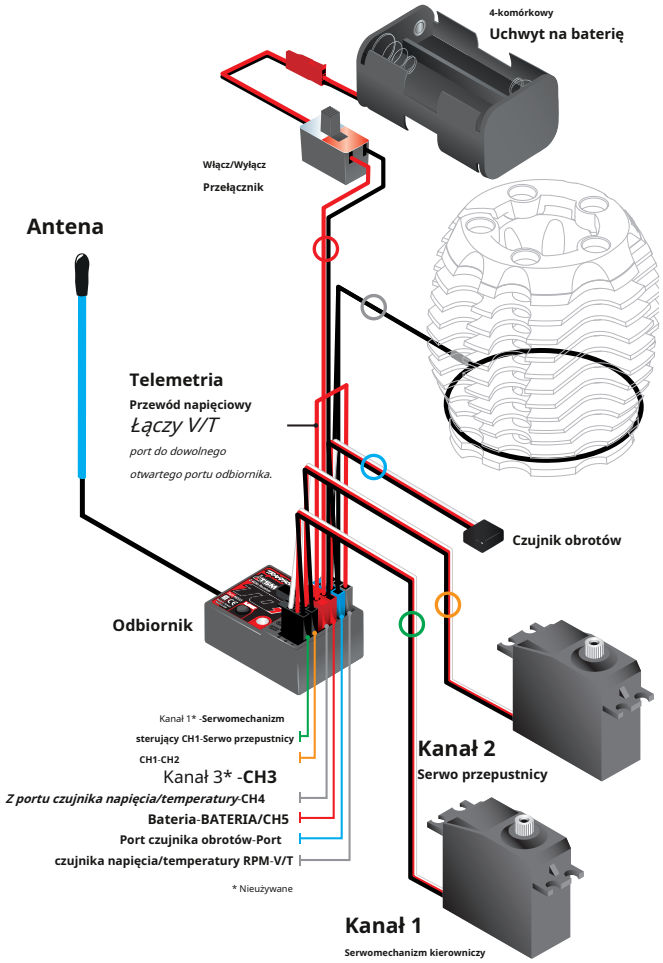
ŚRODKI OSTROŻNOŚCI DOTYCZĄCE SYSTEMU RADIOWEGO

- Nie zaginaj przewodu antenowego odbiornika. Zagięcia przewodu antenowego zmniejszają zasięg.
- NIE PRZECINAJ żadnego fragmentu przewodu antenowego odbiornika. Przecięcie anteny zmniejszy zasięg.
- Aby zmaksymalizować zasięg, należy maksymalnie wydłużyć przewód antenowy w modelu. Nie ma potrzeby wysuwania przewodu antenowego z korpusu, ale należy unikać jego owijania lub zwijania.
- Przewód antenowy należy umieścić w rurze antenowej, aby chronić go przed przecięciem lub uszkodzeniem, co mogłoby zmniejszyć zasięg. Podczas umieszczania przewodu antenowego w rurze antenowej należy uważać, aby nie zagiąć przewodu, dociskając go do nasadki. Przewód antenowy powinien sięgać tuż poniżej lub do pół cala poniżej nasadki.

Twój model jest wyposażony w nadajnik TQi 2,4 GHz z modułem bezprzewodowym Traxxas Link. Nadajnik posiada dwa kanały do sterowania przepustnicą i układem kierowniczym. Odbiornik wewnątrz modelu ma 5 kanałów wyjściowych. Twój model jest wyposażony w dwa serwomechanizmy i odbiornik.

NADAJNIK I ODBIORNIK

SCHEMAT OKABLOWANIA JATO 3.3



Jato posiada wbudowane gniazdo ładowania, dzięki czemu nie trzeba wyjmować akumulatora z modelu. Przewód

Gniazdo ładowania jest dostarczane wraz z fabryczną wiązką przewodów i przechowywane w obudowie odbiornika.

Nie jest instalowany w gnieździe ładowania, aby zapobiec przypadkowemu ładowaniu **baterie alkaliczne.**

Nigdy nie używaj gniazda ładowania z uchwytem na 4 baterie. Gniazdo ładowania służy do opcjonalnego ładowania. Tylko 5-ogniwowe akumulatory niklowo-wodorkowe (NiMH). Więcej szczegółów na stronie 10.

Jeśli dioda LED stanu nadajnika nie świeci na zielono, sprawdź polaryzację baterii. Jeśli zauważysz inne migające sygnały diody LED, zapoznaj się z instrukcją.

Aby zidentyfikować kod, skorzystaj z tabeli na stronie 40.

Używaj odpowiednich baterii

Nadajnik jest zasilany bateriami AA. Użyj nowych baterii alkalicznych. Nie używaj akumulatory AA do zasilania nadajnika TQi, ponieważ nie zapewniają one wystarczającego napięcia dla optymalnej pracy nadajnika wydajność.

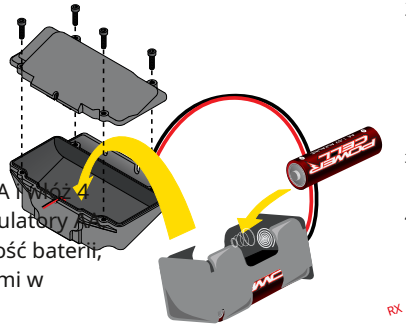
Uwaga: Jeśli zauważysz pierwsze oznaki słabej baterii (migająca czerwona dioda na nadajniku), przerwij używanie modelu, aby uniknąć utraty kontroli nad urządzeniem.

INSTALACJA BATERII ODBIORNIKA

Odbiornik radiowy w Twoim Jato jest zasilany 4 bateriami AA (lub akumulatorami NiMH, patrz poniżej). Uchwyt na baterie odbiornika znajduje się w komorze baterii na tylnej płycie podwozia pojazdu.

Montaż tylny(Magazyn)

1. Odkręć cztery śruby imbusowe 2,5 x 10 mm z tyłu pokrywę pojemnika na baterie za pomocą dołączonego klucza 2 mm i zdejmij tylną pokrywę.
2. Wyjmij uchwyt na baterie AA i włóż 4 baterie alkaliczne lub akumulatory. Zwróć uwagę na biegunowość baterii, porównując ją ze schematami w uchwycie.



3. Umieść uchwyt baterii w tylnej komorze baterii.
4. Załóż pokrywę komory baterii i przykręć cztery śruby.

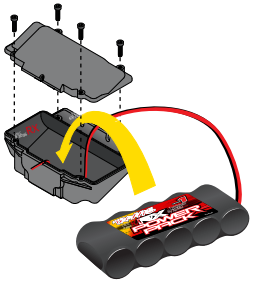
Instalowanie modułu zasilania RX (opcjonalnie)

Jato oferuje możliwość zamontowania 5-ogniwowego akumulatora NiMH RX Power Pack w pozycji tylnej lub środkowej.

Montaż tylny(Tylko opcjonalny 5-ogniwowy moduł zasilania RX) 1. Odkręć cztery śruby imbusowe 2,5 x 10 mm

Odkręć tylną pokrywę komory akumulatora za pomocą dołączonego klucza 2 mm i zdejmij tylną pokrywę. Zdejmij zacisk mocujący środkową pokrywę komory akumulatora i zdejmij pokrywę.

2. Wyjmij uchwyt baterii AA i podążaj za jego przewodem do środkowej komory baterii. Odłącz uchwyt baterii AA od złącza w środkowej komorze baterii.

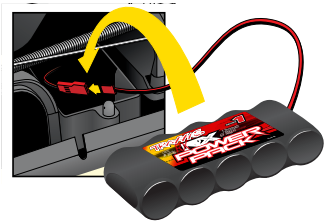


3. Poprowadź przewód z modułu RX do środkowej komory baterii. Podłącz 5-ogniwowy moduł zasilania RX do złącza.
4. Zainstaluj 5-ogniwowy moduł zasilający RX w tylnej obudowie akumulatora, ostrożnie umieszczając przewody w gniazdach, aby nie zostały przycięte podczas ponownego zakładania obu pokryw akumulatora.
5. Załóż tylną pokrywę komory baterii i ponownie przykręć cztery śruby. Załóż środkową pokrywę komory baterii i zabezpiecz ją klipsem.

Montaż środkowy(Tylko opcjonalny 5-ogniwowy pakiet zasilający RX)

1. Zdejmij zacisk mocujący pokrywę środkowej komory baterii i zdejmij pokrywę.
2. Wyciągnij złącze akumulatora, odłącz przewód od

Uchwyt na baterie AA znajduje się w tylnym przedziale, a do gniazda podłącza się 5-ogniwowy RX Power Pack.



3. Zainstaluj 5-ogniwowy moduł RX Power Pack w środkowej obudowie akumulatora.
4. Załóż z powrotem środkową pokrywę komory akumulatora. Uważaj, aby przewody nie zostały przytrzaśnięte przez pokrywę. Zabezpiecz pokrywę za pomocą klipsa.

Twój model można rozbudować o odbiornik akumulatorowy RX PowerPack NiMH bateria (część nr 3036). Ta bateria eliminuje uchwyt na 4 ogniwa i konieczność

Wymień baterie alkaliczne. Do ładowania użyj dołączonej ładowarki z wtyczką Molex #3028.

adapter (sprzedawany oddzielnie).

Zintegrowany system zasilania TRX firmy Traxxas to najprostszy sposób na zwiększenie mocy i oszczędności akumulatorów w Twoim Jato 3.3. Aby uzyskać informacje o zakupie, skontaktuj się ze swoim dealerem.

INSTALACJA BATERII NADAJNIKA

Nadajnik TQi jest zasilany 4 bateriami AA. Komora baterii znajduje się w podstawie nadajnika.

1. Zdejmij pokrywę komory baterii, naciskając zaczep i przesuwając pokrywę.
2. Włóż baterie w prawidłowym położeniu, zgodnie ze wskazówkami w komorze baterii.
3. Załóż ponownie pokrywę komory baterii i zatrzaśnij ją.
4. Włącz nadajnik i sprawdź, czy dioda LED stanu świeci ciągłym zielonym światłem.

Jeśli dioda LED stanu miga na czerwono, baterie nadajnika mogą być słabe, rozładowane lub nieprawidłowo zainstalowane. Wymień baterie na nowe. Kontrolka zasilania nie wskazuje poziomu naładowania akumulatora zainstalowanego w modelu.

STEROWANIE SYSTEMEM RADIOWYM

ZASADY SYSTEMU RADIO

- Zawsze włączaj nadajnik TQi jako pierwszy i wyłączaj go jako ostatni. Ta procedura pomoże zapobiec odbieraniu przez model sygnałów z innego nadajnika lub innego źródła i utracie kontroli nad nim. Model posiada elektroniczne zabezpieczenia przed tego typu awariami, ale najlepszą obroną przed niekontrolowanym działaniem nadajnika jest zawsze włączanie nadajnika jako pierwszego i wyłączanie go jako ostatniego.
- Aby nadajnik i odbiornik mogły się ze sobą połączyć, odbiornik w modelu musi zostać włączony w ciągu 20 sekund od włączenia nadajnika. Dioda LED nadajnika będzie szybko migać na czerwono, sygnalizując brak połączenia. Jeśli przegapisz ten moment, po prostu wyłącz nadajnik i zacznij od nowa.

Korzystanie ze środkowej komory baterii zapewnia
Ulepszony środek ciężkości dla lepszych osiągów na drodze. Przy użyciu akumulatora umieszczonego w środku W przypadku komory akumulatora, możesz chcieć wymienić tylną komorę akumulatora na lżejszy tylny zderzak (w zestawie). Zapoznaj się ze schematami części w widoku rozstrzelonym Jato 3.3, aby dowiedzieć się, jak zdemontować tylną komorę akumulatora.

Uwaga: Lekki tylny zderzak nie jest kompatybilny z pałąkiem do wheelie.

W zestawie zamontowany tylny zderzak.

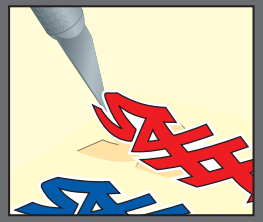
Pamiętaj, aby zawsze włączać nadajnik TQi jako pierwszy i wyłączać go jako ostatni, aby uniknąć uszkodzenia modelu.

Gdy akumulatory zaczną tracić ładunek, będą się rozładowywać znacznie szybciej niż suche ogniwa alkaliczne. Natychmiast przerwij używanie przy pierwszym znaku. Słabych baterii. Nigdy nie wyłączaj nadajnika, gdy akumulator jest podłączony. Model może stracić kontrolę.

Gdy silnik pracuje, nie należy używać przepustnicy na nadajniku do regulacji obrotów biegu jałowego silnika.
Zawsze używaj biegu jałowego śruba regulacyjna (patrz strona 15) na gaźniku.

Nakładanie naklejek

Główne naklejki na Twój model zostały nałożone fabrycznie. Naklejki są drukowane na samoprzylepnych Naklejki są wykonane z przezroczystego mylaru i posiadają wykrojniki ułatwiające usuwanie. Użyj nożyka do majsterkowania, aby unieść róg naklejki i odkleić ją od podkładu. Aby nakleić naklejkę, umieść jeden koniec na dole, przytrzymaj drugi koniec w górze i stopniowo wygładzaj naklejkę palcem. Zapobiegnie to powstawaniu pęcherzyków powietrza. Ułożenie obu końców naklejki w dole i próba jej wygładzenia spowoduje powstanie pęcherzyków powietrza.



- Zawsze włączaj nadajnik i odbiornik przed uruchomieniem silnika. Nigdy nie wyłączaj radia, gdy silnik pracuje. Przełącznik wł./wył. w modelu służy jedynie do włączania i wyłączania odbiornika. Nie wyłącza silnika.
- Do systemu radiowego należy zawsze używać nowych lub świeżo naładowanych baterii. Słabe baterie ograniczają sygnał radiowy pomiędzy odbiornikiem i nadajnikiem.Utrata sygnału radiowego może spowodować utratę kontroli nad modelem.

PODSTAWOWE REGULACJE SYSTEMU RADIOWEGO

Trymowanie układu kierowniczego

Elektroniczny trymer układu kierowniczego umieszczony na przedniej ściance nadajnika reguluje punkt neutralny (środkowy) kanału sterującego.

Notatka: Podczas regulacji trymu układu kierowniczego należy całkowicie wyłączyć system Traxxas Stability Management (TSM). Informacje na temat regulacji TSM znajdują się na stronie 13.

Pokrętło wielofunkcyjne

Pokrętło wielofunkcyjne można zaprogramować do sterowania różnymi funkcjami. Fabrycznie pokrętło wielofunkcyjne steruje pojazdami Traxxas.

Zarządzanie Stabilnością (TSM). Więcej informacji na temat TSM znajduje się na stronie 13.

KORZYSTANIE Z SYSTEMU RADIOWEGO

System radiowy TQi został wstępnie wyregulowany w fabryce. Należy sprawdzić regulację przed uruchomieniem modelu, na wypadek gdyby podczas transportu model się poruszał. Oto jak to zrobić:

1. Włącz nadajnik. Dioda LED stanu na nadajniku powinna świecić ciągłym zielonym światłem (nie migać).
2. Włącz przełącznik odbiornika w modelu. Przełącznik znajduje się na tylnej kolumnie amortyzatora.
3. Ustaw Jato 3.3 tak, aby jego przednie koła nie dotykały podłoża.
4. Obróć kierownicę nadajnika w przód i w tył i sprawdź, czy serwo kierownicy działa szybko. Sprawdź również, czy mechanizm kierowniczy nie jest luźny lub zacięty. Jeśli układ kierowniczy działa wolno, sprawdź, czy baterie odbiornika nie są rozładowane.
5. Patrząc na model z góry, przednie koła powinny być skierowane prosto do przodu. Jeśli koła są lekko skręcone w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy, lewo lub prawo, wyłącz TSM (patrz strona 13) i powoli dostosuj sterowanie trymem układu kierowniczego nadajnik, aż będą skierowane prosto przed siebie; następnie przekręć pokrętło wielofunkcyjne do żądanego ustawienia TSM.

6. Naciśnij spust przepustnicy na nadajniku i sprawdź, czy serwo przepustnicy działa szybko. Po odciągnięciu spustu przepustnicy gaźnik powinien się otworzyć. Po wciśnięciu spustu przepustnicy do końca do przodu hamulec powinien się zablokować.
7. Po dokonaniu zmian wyłącz odbiornik w swoim modelu, a następnie nadajnik ręczny.

Testowanie zasięgu systemu radiowego

Przed każdą sesją uruchomieniową Twojego modelu powinieneś wykonać test zasięgu systemu radiowego, aby upewnić się, że działa prawidłowo.

1. Włącz system radiowy i sprawdź jego działanie, tak jak opisano w poprzedniej sekcji.
2. Poproś kolegę, aby przytrzymał model z wyłączonym silnikiem.
3. Odejdź od modelu z nadajnikiem, aż dotrzesz na najdalszą odległość, na jaką planujesz obsługiwać model.
4. Ponownie użyj przycisków na nadajniku, aby upewnić się, że model reaguje prawidłowo.
5. Nie próbuj używać modelu, jeśli występuje jakikolwiek problem z systemem radiowym lub jeśli w Twojej lokalizacji występują jakiekolwiek zewnętrzne zakłócenia sygnału radiowego.

Wyższe prędkości wymagają większej odległości

Im szybciej jedziesz modelem, tym szybciej zbliży się on do granicy zasięgu radiowego. Przy prędkości 60 mil na godzinę (96 km/h) model może pokonać 88 stóp (27,5 m) na sekundę! To ekscytujące, ale zachowaj ostrożność, aby utrzymać model w zasięgu. Jeśli chcesz zobaczyć, jak model osiąga maksymalną prędkość, najlepiej ustawić się na środku obszaru roboczego ciężarówki, a nie na jego końcu, aby móc kierować ciężarówką w kierunku swojej pozycji i ją wyprzedzić. Ta technika nie tylko maksymalizuje zasięg radia, ale także sprawia, że model jest bliżej Ciebie, ułatwiając Ci obserwację i sterowanie.

Niezależnie od tego, jak szybko i daleko jedziesz swoim modelem, zawsze zachowaj odpowiednią odległość między sobą, modelem i innymi kierowcami. Nigdy nie jedź bezpośrednio w kierunku siebie ani innych.

Instrukcje wiązania TQi

Aby działać prawidłowo, nadajnik i odbiornik muszą być ze sobą „połączone” elektronicznie.**Zostało to zrobione w fabryce.** Jeśli kiedykolwiek zajdzie potrzeba ponownego sparowania systemu lub sparowania go z dodatkowym nadajnikiem lub odbiornikiem, należy postępować zgodnie z poniższymi instrukcjami. Uwaga: odbiornik musi być podłączony do źródła zasilania o napięciu 4,8–6,0 V (nominalnym), aby sparować system, a nadajnik i odbiornik muszą znajdować się w odległości do 1,5 m od siebie.

1. Naciśnij i przytrzymaj przycisk SET na nadajniku podczas włączania. Dioda LED nadajnika zacznie powoli migać na czerwono. Puść przycisk SET.
2. Naciśnij i przytrzymaj przycisk LINK odbiornika podczas włączania modelu. Puść przycisk LINK.
3. Gdy diody LED nadajnika i odbiornika zaświecą się na zielono, system jest skonfigurowany i gotowy do użycia. Przed rozpoczęciem jazdy upewnij się, że układ kierowniczy i przepustnica działają prawidłowo.

SYSTEM ZARZĄDZANIA STABILNOŚCIĄ TRAXXAS (TSM)

System Traxxas Stability Management, czyli TSM, pozwala Ci doświadczyć całej prędkości i przyspieszenia, które zostały zaprojektowane w Twoim modelu Traxxas, pomagając Pozwala zachować kontrolę nad pojazdem w sytuacjach słabej przyczepności. TSM pomaga zapewnić przyspieszenie na wprost z pełną mocą na śliskich nawierzchniach, bez efektu „rybiego ogona", poślizgów i utraty kontroli. TSM znacząco poprawia również kontrolę hamowania. Pokonywanie zakrętów z dużą prędkością i kontrola są możliwe dzięki TSM, który dokonuje korekt za Ciebie, nie zakłócając zabawy ani nie powodując nieoczekiwanych efektów ubocznych.

Pokrętło wielofunkcyjne w nadajniku TQi zostało zaprogramowane do sterowania TSM. Zalecanym (domyślnym) ustawieniem TSM jest obrócenie pokrętła do pozycji 12:00 (znak zerowy na pokrętle).

Obróć pokrętło zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby zwiększyć wspomaganie; obróć pokrętło przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, aby zmniejszyć wspomaganie. Obróć pokrętło przeciwnie do ruchu wskazówek zegara do oporu, aby całkowicie wyłączyć TSM. **Notatka:**System TSM wyłącza się automatycznie podczas jazdy lub hamowania wstecz.

Podczas jazdy po nawierzchniach o pewnej przyczepności, zmniejsz ustawienie TSM, aby pojazd czuł się bardziej „luźno" podczas dynamicznego poślizgu, driftu itp. Na nawierzchniach o bardzo słabej przyczepności (luźny grunt, gładki beton, lód/śnieg), zwiększ ustawienie TSM, aby zmaksymalizować przyspieszenie i kontrolę.

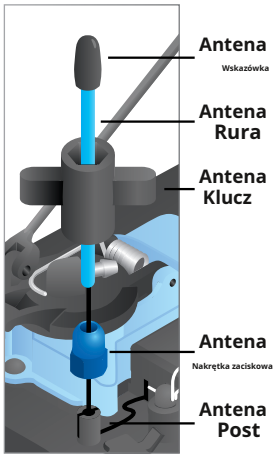
Przejedź się z włączonym i wyłączonym systemem TSM, aby sprawdzić, jak ułatwia on i zwiększa precyzję sterowania pojazdem. Więcej informacji znajdziesz na stronie Traxxas.com/tsm.

Notatka: Podczas regulacji trymu układu kierowniczego należy całkowicie wyłączyć TSM.

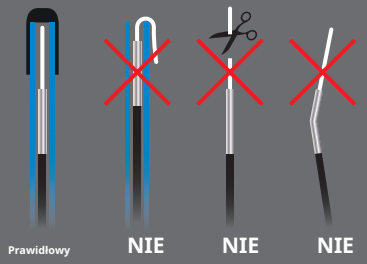
USTAWIANIE ANTENY

Antena odbiorcza została ustawiona i zainstalowana w fabryce.

Podczas montażu anteny, najpierw wsuń przewód antenowy w dolną część rurki antenowej, aż biała końcówka anteny znajdzie się na górze rurki pod czarną zaślepką. Włóż podstawę rurki do trzpienia anteny. Uważaj, aby nie zacisnąć przewodu antenowego. Nasuń nakrętkę zaciskową na rurkę antenową i przykręć ją do trzpienia anteny. Za pomocą dołączonego narzędzia dokręć nakrętkę zaciskową na trzpieniu, aż rurka antenowa będzie pewnie zamocowana. Nie dokręcaj przewodu antenowego zbyt mocno ani nie przygniataj go do podwozia.**Nie zginaj ani nie załamuj przewodu antenowego! Więcej informacji znajdziesz na pasku bocznym. Nie skracaj rurki antenowej.**



Aby zapobiec utracie zasięgu radiowego, nie należy zaginać ani przecinać czarnego przewodu, zginać ani przecinać metalowej końcówki oraz zginać ani przecinać białego przewodu na końcu metalowej końcówki.



Automatyczne zabezpieczenie przed awarią

Nadajnik i odbiornik TQi są wyposażone w automatyczny system zabezpieczający przed awariami, który nie wymaga ingerencji użytkownika. Programowanie. W przypadku utraty sygnału lub zakłóceń, przepustnica powróci do pozycji neutralnej, a układ kierowniczy utrzyma ostatnią zadaną pozycję. Jeśli podczas użytkowania modelu włączy się funkcja Fail-Safe, należy ustalić przyczynę utraty sygnału i rozwiązać problem przed ponownym uruchomieniem modelu.

Traxxas stanowczo odradza zmianę lub modyfikację jakiejkolwiek części silnika wyścigowego TRX 3.3. Stare wskazówki techniczne i

sztuczki, które mogą zwiększyć moc innych silników, mogą poważnie zmniejszyć wydajność

Silnik wyścigowy TRX 3.3.

Jest bardziej zaawansowany myślenie, rozwój i testowanie w standardowych częściach silnika wyścigowego TRX 3.3 niż w wielu innych

Części zamienne producenta. Silnik wyścigowy TRX 3.3 jest już najmocniejszym silnikiem w swojej klasie i może nie skorzystać z przeciętnych, nisko zaawansowanym technologicznie, montowanych na rynku części zamiennych.

WSTĘP

TRX ®3.3 Racing Engine to następna generacja TRX nitro Moc. Większa pojemność skokowa i zaawansowane porty generują wiodącą w swojej klasie moc, zachowując jednocześnie charakterystykę silnika wyścigowego TRX, czyli szerokie, liniowe oddawanie mocy i łatwość strojenia. Skoncentrowana inżynieria i rygorystyczne testy zaowocowały niespotykaną mocą i bezkompromisową wydajnością, która zmienia gotowość do jazdy w gotowość do wyścigu.®

Silnik wyścigowy TRX 3.3 opiera się na kompleksowym podejściu. Każda część silnika, od filtra powietrza po końcówkę wydechu, została starannie zaprojektowana tak, aby harmonijnie współdziałać z pozostałymi elementami silnika. Każda część uzupełnia poprzednią, aby wydobyć maksymalną moc. Silnik wyścigowy TRX 3.3 został zaprojektowany tak, aby tolerować zmiany w ustawieniach i działać skutecznie w szerokim zakresie zmiennych warunków atmosferycznych, takich jak zmiany temperatury, wilgotności i wysokości.

Aby wydłużyć żywotność silnika i utrzymać silnik wyścigowy TRX 3.3 w doskonałym stanie technicznym, bardzo ważne jest regularne przeprowadzanie rutynowej konserwacji.**Najczęstszą przyczyną przedwczesnego zużycia i awarii silnika jest brak opieki i konserwacji!**

WŁAMANIE

Silnik wyścigowy TRX 3.3 jest produkowany z zachowaniem rygorystycznych tolerancji i wymaga specjalnie opracowanej procedury docierania, aby uzyskać ostateczne, precyzyjne dopasowanie wewnętrznych komponentów silnika. Bardzo ważne jest, aby jak najściślej przestrzegać nowej procedury docierania, aby uzyskać najlepsze osiągi i najdłuższą żywotność silnika wyścigowego TRX 3.3. Dotarcie silnika zajmuje od jednej do dwóch godzin. Tradycyjne procedury docierania, takie jak pozostawienie silnika na biegu jałowym na stole warsztatowym przez kilka zbiorników paliwa lub po prostu praca silnika na bardzo bogatej mieszance paliwowej przez pierwsze 4 zbiorniki paliwa, nie przyniosą najlepszych rezultatów. Postępuj zgodnie z prostymi krokami opisanymi w niniejszej instrukcji.

KONSERWACJA FILTRA POWIETRZA

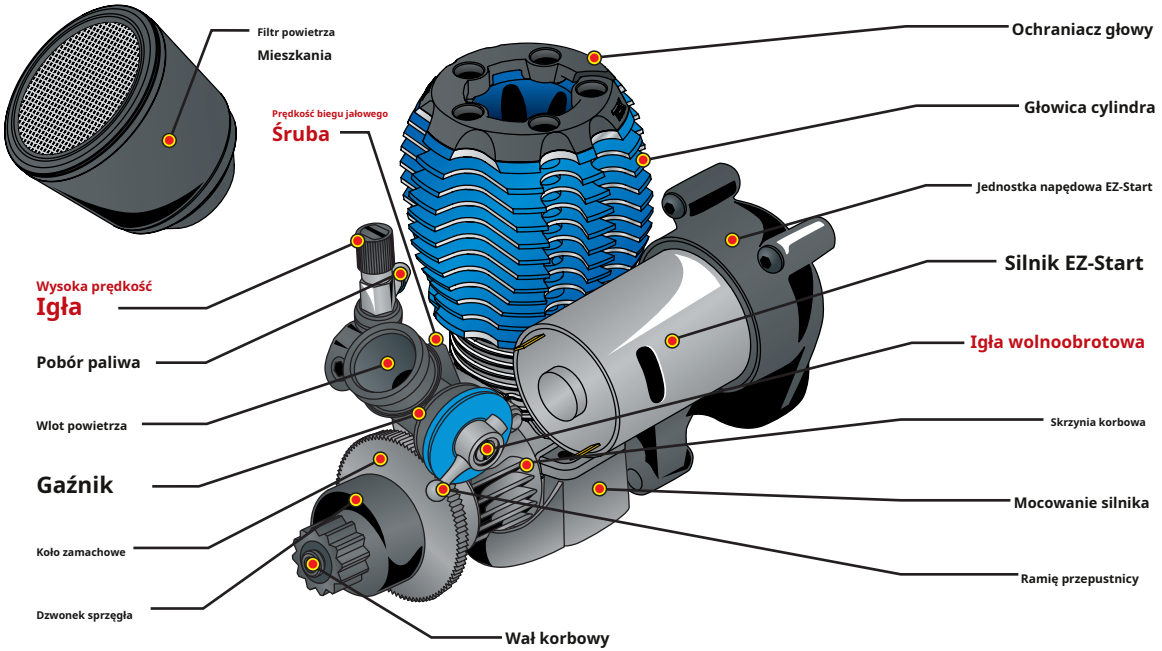
Czysty filtr powietrza jest absolutnie niezbędny dla długiej żywotności silnika. Ze względu na wysoką wydajność silnika wyścigowego TRX 3.3, wytwarzana jest ogromna ilość podciśnienia, która tłoczy dużą ilość powietrza o dużej prędkości przez gaźnik. Brud to najgorszy wróg silnika. Czyść filtr powietrza po każdej godzinie pracy, aby zapobiec zasysaniu brudu do silnika. Ten model został wyposażony w dodatkowy, nasmarowany wkład filtra powietrza, aby ułatwić konserwację filtra powietrza silnika.

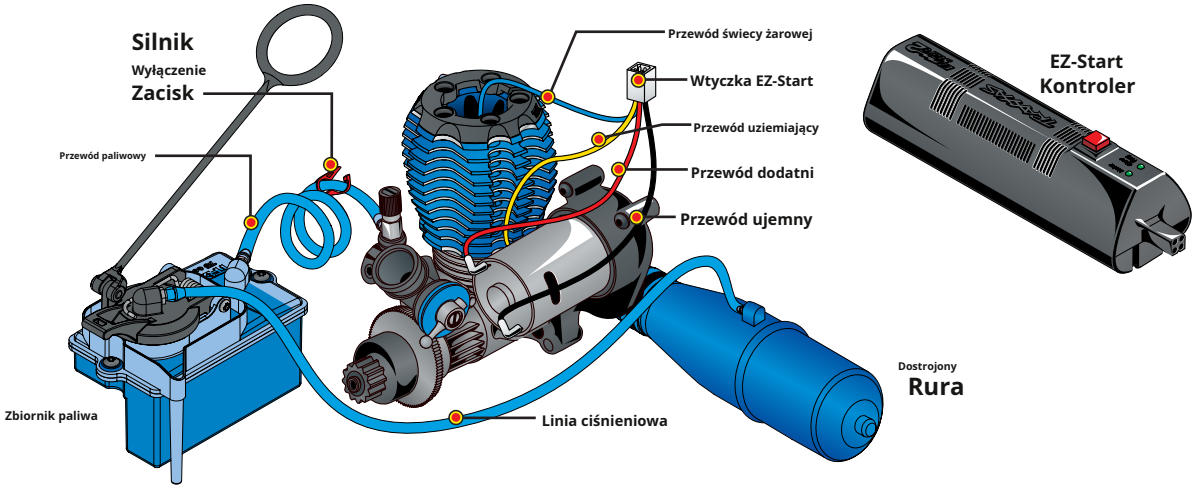
KONSERWACJA PO URUCHOMIENIU

Przeprowadzaj konserwację silnika po uruchomieniu, aby zapobiec korozji wewnętrznych elementów silnika. Paliwo naturalnie przyciąga wilgoć, a korozja może bardzo szybko rozwijać się wewnątrz silnika, jeśli się jej nie zapobiegnie.

Kilka minut spędzonych przed i po każdym uruchomieniu modelu pozwoli Ci cieszyć się nim przez długi czas. Czytaj dalej, aby poznać więcej ekscytujących szczegółów na temat Twojego nowego silnika.

ILUSTRACJA SILNIKA WYŚCIGOWEGO TRX 3.3





Zbiornik paliwa Jato jest wyposażony we wbudowany filtr paliwa wykonany ze spiekanego brązu.

TERMINY, KTÓRE WARTO ZNAĆ

Terminy dotyczące silników Nitro R/C znajdziesz w tej sekcji podręcznika.

. 15- .15 lub „15” odnosi się do pojemności skokowej silnika. Silnik wyścigowy TRX 2.5 ma pojemność 0,15 cala sześciennego, czyli 2,5 centymetra sześciennego (cm^3). Nazwa „TRX 2.5” pochodzi od jednostki cm^3.

. 20 -.20 lub „20” odnosi się do pojemności silnika. Pojemność TRX 3.3 wynosi 0,20 cala sześciennego, czyli 3,3 centymetra sześciennego (cm^3). Nazwa „TRX 3.3” pochodzi od jednostki cm^3.

ABC-Skrót od aluminium, mosiądzu i chromu. Odnosi się do Konstrukcja silnika składa się z aluminiowego tłoka, który przesuwa się w chromowanej mosiężnej tulei. W silniku TRX 3.3 zastosowano konstrukcję ABC. **Filtr powietrza**-Filtr powietrza znajduje się na górze gaźnika i zapobiega szkodliwym skutkom Zapobiega przedostawaniu się kurzu i brudu do silnika. Zanieczyszczenie jest główną przyczyną przedwczesnej awarii silnika, dlatego nigdy nie należy uruchamiać silnika bez zamontowanego filtra powietrza.

BDC-Dolny martwy punkt. Najniższe położenie silnika. skok tłoka.

Włamanie-Docieranie to procedura uruchamiania nowego silnika Zgodnie ze szczegółowymi instrukcjami. To prawidłowo przygotowuje silnik do normalnej pracy. Procedura docierania może się różnić w zależności od marki silnika. Postępuj ściśle zgodnie z instrukcjami Traxxas dotyczącymi docierania.

Węglowodany-Skrót od gaźnika.

Gaźnik-Gaźnik rozpyla (miesza) paliwo z powietrzem aby silnik mógł go spalić. Istnieją dwa rodzaje gaźników: gaźniki suwakowe i gaźniki baryłkowe. TRX 3.3 wykorzystuje ulepszoną konstrukcję gaźnika suwakowego.

Czyszczenie-Czyszczenie to stan, który występuje, gdy silnik Przyspiesza, a mieszanka paliwowa staje się wystarczająco uboga, aby umożliwić silnikowi kontynuowanie pracy w górnym zakresie obrotów. Zazwyczaj charakteryzuje się zauważalnym zmniejszeniem ilości niebieskiego dymu z wydechu i gwałtownym wzrostem prędkości obrotowej silnika.

Komora spalania-Komora spalania jest obrabiana mechanicznie Dolna część głowicy cylindra. To tutaj świeca żarowa zapala paliwo. Kształt komory spalania ma na celu zapewnienie bardziej wydajnego spalania paliwa.

Korbowód-Korbowód przenosi ruch tłoka do wału korbowego. Silnik wyścigowy TRX 3.3 wykorzystuje korbowód o „ostrzu noża”. Aerodynamiczne, zaostrzone krawędzie pozwalają mu „przecinać” sprężoną mieszankę paliwowo-powietrzną w skrzyni korbowej. **Skrzynia korbowa**-„Korpus” silnika, w którym znajdują się wszystkie elementy robocze elementy mechaniczne.

Wał korbowy-Główny wał silnika, który utrzymuje zespół posuwisto-zwrotny.

Żebra chłodzące-Żebra chłodzące są frezowane w głowicy cylindra i skrzyni korbowej i odprowadzają ciepło z silnika. Ciepło jest odprowadzane, gdy rozprasza się w powietrzu przepływającym przez żebra chłodzące. Aby uzyskać maksymalną wydajność chłodzenia, ważne jest, aby żebra były czyste i pozbawione brudu i zanieczyszczeń.

Głowica cylindra (głowica)-Żebrowana aluminiowa część na górze Silnik, który odpowiada za odprowadzanie większości ciepła silnika. Komora spalania jest wyfrezowana w dolnej części głowicy.

Hamownia-Skrót od dynamometru. Precyzyjny przyrząd pomiarowy. Sprzęt, który dokładnie mierzy moc silnika i moment obrotowy w całym zakresie obrotów silnika.

EZ-Start-Elektryczny układ rozruchowy Traxxas. System składa się z ręcznego urządzenia sterującego rozrusznikiem i pokładowej skrzyni biegów z silnikiem elektrycznym wprawiającym silnik w ruch obrotowy.

Pasować-Zwykle odnosi się do dopasowania tłoka i tulei. Jeśli dopasowanie jest ciasne, Tłok będzie bardzo ciasny w górnej części tulei (w górnym martwym punkcie), a silnik będzie miał dobre uszczelnienie i kompresję. Jeśli pasowanie będzie luźne, kompresja będzie niska i należy wymienić zarówno tłok, jak i tuleję.

Wygaśnięcie płomienia-Występuje, gdy silnik przestaje pracować przy wysokich obrotach. Zwykle jest to spowodowane zbyt ubogą mieszanką paliwową lub awarią świecy żarowej.

Paliwo- (20%, 33%) Aby uruchomić TRX 3.3, konieczne jest zasilanie paliwem silnika modelowego. Traxxas Top Fuel™Zaleca się. Paliwo jest sprzedawane w kwartach i galonach u dealerów hobbystycznych. Oznaczenia 20% i 33% odnoszą się do zawartości nitrometanu w paliwie.

Mieszanka paliwowa-Stosunek paliwa do powietrza określony przez igłę ustawienia gaźnika.

Przewód paliwowy (linia paliwowa)-Gruba silikonowa rurka transportująca paliwo ze zbiornika paliwa do gaźnika.

Świeca żarowa-Świeca żarowa znajduje się w głowicy cylindra na górze Komory spalania. Zawiera element, który po przyłożeniu napięcia rozgrzewa się do czerwoności. Podczas uruchamiania silnika ciepło ze świecy żarowej zapala mieszankę paliwową i rozpoczyna proces spalania.

Sterownik świec żarowych-To narzędzie zaciska się na świecy żarowej i dostarcza Napięcie wymagane do zapalenia świecy żarowej. Nazywa się ją również zapłonnikiem. Silniki wyposażone w system EZ-Start nie wymagają tego oddzielnego narzędzia.

Chodnikowiec-Rura aluminiowa łącząca układ wydechowy z Otwór wydechowy silnika. Długość i średnica kolektora wydechowego muszą być starannie dobrane, aby uzyskać maksymalną moc z silnika.

Igła szybkoobrotowa (HSN)-Reguluje mieszankę paliwa i powietrza w gaźniku duże otwarcie przepustnicy.

Prędkość biegu jałowego-Prędkość (obr./min), z jaką pracuje silnik, gdy dźwignia przepustnicy nadajnika jest w położeniu neutralnym.

Śruba biegu jałowego (ISS)-Znajduje się na korpusie gaźnika. Ta śruba reguluje obroty biegu jałowego silnika.

Pochylać się-Stan pracy, w którym silnik nie otrzymuje wystarczającej ilości paliwa Paliwo (w stosunku do dostępnego powietrza). Objawy obejmują przegrzanie silnika lub pracę silnika przez krótki czas, a następnie jego gaśnięcie, szczególnie przy dużych prędkościach. Jest to niebezpieczny stan, który należy natychmiast naprawić, w przeciwnym razie może uszkodzić silnik.

Zubożenie mieszanki-Obrót zarówno z dużą, jak i małą prędkością Przesuń igłę(y) zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby zmniejszyć ilość paliwa dostarczanego do silnika.

Igła wolnoobrotowa (LSN)-Zawór iglicowy kontrolujący mieszankę paliwową przy niskim otwarciu przepustnicy.

Zawór iglicowy-Zawór składający się ze stożkowej igły, która się zamyka do odpowiedniego gniazda, aby regulować przepływ paliwa.

Nitro-Skrót od nitrometanu, składnika silnika modelowego Paliwo, które poprawia spalanie i moc. Nitro odnosi się również do klasy zdalnie sterowanych modeli zdalnie sterowanych (R/C) napędzanych silnikami modelarskimi zamiast elektrycznymi. **Zawartość nitro**-Ilość nitrometanu użytego w paliwie. Zwykle Mierzone jako procent całkowitej objętości paliwa. Silniki Traxxas są zoptymalizowane pod kątem stosowania 10-20% nitro. Do wyścigów można stosować 33% nitro.

Nitrometan-Nitrometan jest składnikiem paliwa, który Zwiększa moc w procesie spalania do pewnego punktu. Silniki są zazwyczaj optymalizowane pod kątem wykorzystania różnych zawartości nitro w celu uzyskania maksymalnej mocy.

Pierścień uszczelniający-Gumowy pierścień w kształcie litery „O" stosowany jako uszczelka. **Rura**-Skrót od zmodyfikowanej rury wydechowej w silniku nitro. Zobacz „Dostrojona rura".

Tłok-Tłok to wewnętrzna część silnika, do której jest przymocowany Górny koniec korbowodu porusza się w górę i w dół w tulei cylindra. Precyzyjne dopasowanie tłoka do tulei tworzy uszczelnienie, które pozwala silnikowi uzyskać wymagany stopień sprężania do spalania.

Port-Otwory to otwory w tulei, które umożliwiają rozpylenie paliwa Wchodzą do komory spalania i odprowadzają spalone spaliny. Kształt i położenie kanałów spalinowych mają duży wpływ na sterowanie czasem pracy silnika i mocą wyjściową.

Filtr wstępny-Zewnętrzny element filtra powietrza w dwustopniowym filtrze powietrza. To zapewnia pierwszy poziom filtracji powietrza dla silnika. Większość Ten filtr zatrzyma wszystkie zanieczyszczenia i zanieczyszczenia. Czyść, smaruj i wymieniaj filtr po każdej godzinie pracy. Zawsze używaj zarówno filtra wstępnego, jak i filtra głównego.

Filtr podstawowy-Wewnętrzny element filtra powietrza w dwustopniowym filtrze powietrza. To Zapewnia drugi poziom filtracji powietrza po usunięciu przez filtr wstępny większości zanieczyszczeń i zanieczyszczeń. Czyść, ponownie nasmaruj i wymień filtr co 3-4 godziny pracy. Zawsze używaj zarówno filtra wstępnego, jak i filtra głównego.

Podkładowy-Ręczne spowodowanie przepływu paliwa ze zbiornika do Gaźnik. Jest to czasami konieczne po długim postoju silnika i spuszczeniu całego paliwa z powrotem do zbiornika. W modelu Traxxas wykonuje się to poprzez przytrzymanie palca na końcówce rury wydechowej przez jedną lub dwie sekundy podczas uruchamiania silnika.

Dziurkacz-Termin odnoszący się do tego, jak szybko model reaguje na wciśnięcie pedału gazu lub szybkość przyspieszania.

Bogaty-Stan pracy, w którym silnik pobiera zbyt dużo mocy Paliwo do dostępnego powietrza. Lepiej jest używać silnika z lekko bogatą mieszanką, aby wydłużyć jego żywotność. Zbyt bogata mieszanka powoduje, że silnik pracuje ospale, wydziela się przesadnie niebieski dym i niespalone paliwo z wydechu.

obr./min-Skrót od Jatolutions na minutę (ile razy (ile obrotów wału korbowego silnika zajmuje minutę?)

Rękaw-Wewnętrzna część silnika zawierająca tłok. Precyzyjne dopasowanie. Między tuleją a tłokiem tworzy się uszczelnienie, które pozwala silnikowi uzyskać wymagany stopień sprężania do spalania. Tuleja w silniku TRX jest wykonana z mosiądzu, a następnie pokryta twardym chromem.

Gaźnik suwakowy-Przepustnica w gaźniku suwakowym zamyka się i Otwiera się poprzez wsunięcie i wysunięcie lufy z korpusu gaźnika. Ten typ gaźnika jest preferowany do zastosowań wyczynowych, ponieważ zapewnia mniej restrykcyjną, „prostą" ścieżkę przepływu powietrza niż gaźnik lufowy.

Stoisko-Gdy silnik przestaje działać, zwykle z powodu nieprawidłowego działania ustawienia mieszanki paliwowej lub wyczerpanie się paliwa.

TDC-Górny martwy punkt. Najwyższe położenie silnika. skok tłoka.

Dostrojona rura-Dostrojona rura wydechowa zazwyczaj składa się ze specjalnie- komora metalowa lub kompozytowa o odpowiednim kształcie, wyposażona w przegrody, której celem jest zwiększenie mocy wyjściowej silnika.

Docieranie-Proces montażu mający miejsce podczas docierania silnika, gdzie wewnętrzne części silnika są jeszcze dokładniej dopasowane dzięki rzeczywistemu użytkowaniu w kontrolowanych warunkach.

WOT-Skrót od słowa „szeroko otwarta przepustnica".

NIEBEZPIECZEŃSTWO! Paliwo do silników modelowych jest trujące dla ludzi i zwierząt. Picie Paliwo może spowodować ślepotę i śmierć. Zachowaj ostrożność i szacunek. Trzymaj paliwo zawsze poza zasięgiem małych dzieci! Podczas jazdy nie zostawiaj butli z paliwem na ziemi, gdzie dziecko mogłoby mieć do niej dostęp. Przestrzegaj ostrzeżeń na etykiecie paliwa.

PALIWO

Użyj odpowiedniego paliwa

Aby zapewnić maksymalną wydajność i żywotność silnika TRX 3.3 Racing, konieczne jest stosowanie odpowiedniego paliwa. Traxxas Top Fuel®Należy go stosować, aby zapewnić prawidłowe smarowanie silnika, jego wydajność i łatwość regulacji. Traxxas Top Fuel sprawdził się w tysiącach silników, więc możesz na niego liczyć każdego dnia, zapewniając mu doskonałą wydajność.

- Top Fuel to jedyne paliwo w 100% certyfikowane do stosowania w silnikach Traxxas.
- Paliwo Traxxas Top Fuel zostało wyprodukowane z idealnie dobranych, najwyższej jakości naturalnych i syntetycznych środków smarnych, co pozwala na doskonałą reakcję przepustnicy i najlepsze osiągi przy dużych prędkościach, bez uszczerbku dla długoterminowej trwałości.
- Wszystkie składniki paliwa są starannie dobierane spośród najlepszych dostępnych materiałów, a następnie mieszane na zamówienie, tak aby odpowiadały metalurgii i charakterystyce temperaturowej silników Traxxas.

Możesz używać paliwa o zawartości nitro 20% lub 33%. Staraj się zawsze stosować ten sam procent, unikając częstego przełączania między paliwami. Zalecamy, aby w przypadku docierania silnika na paliwie o zawartości 20%, stosować ten procent. Jeśli zdecydujesz się na wyższy procent, koniecznie dostosuj mieszankę paliwową, aby to zrównoważyć (patrz poniżej).

Wybór procentu nitro

Często zadawane pytanie brzmi: „Jaka jest różnica między paliwami o zawartości 20% a 33%?”. Zwiększenie zawartości nitro w paliwie jest niemal jak dodanie dodatkowego tlenu do procesu spalania. Spalanie jest wydajniejsze, poprawia spalanie i zapewnia większą moc. Zwiększenie zawartości nitro powoduje, że w komorze spalania musi znajdować się więcej innych składników paliwa, aby utrzymać idealny stosunek powietrza do paliwa. Dlatego też, ogólna mieszanka paliwowa musi być nieznacznie wzbogacona (na iglicy wysokich obrotów, około 3/4 obrotu w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara przy zmianie z 20% na 33%). Umożliwia to większy przepływ paliwa przez silnik i sprzyja niższej temperaturze pracy, nawet przy maksymalnych ustawieniach mieszanki ubogiej.

Skoro 33% zwiększa moc, to wydaje się, że w silniku zawsze należy stosować najwyższą dostępną zawartość nitro (powyżej 33%). W rzeczywistości istnieją pewne ograniczenia praktyczne. Silniki są projektowane tak, aby działały najlepiej w zakresie zawartości nitro. Sposób prowadzenia silnika, rozmiar komory spalania i inne czynniki decydują o tym, ile nitro można efektywnie wykorzystać w silniku. Silnik wyścigowy TRX 3.3 reaguje wyjątkowo dobrze na maksymalnie 33% nitro, zapewniając niższe temperatury.

Większa moc i płynniejsza reakcja przepustnicy. Dla tych, którzy chcą używać wyższego stężenia nitro, 33% Top Fuel to optymalny procent nitro dla silnika wyścigowego TRX 3.3. Zwiększenie stężenia nitro powyżej 33% może wymagać modyfikacji silnika (korki, podkładki pod głowicę itp.), aby uniknąć problemów z rozruchem i tuningiem. Istnieją ograniczenia co do ilości nitro, jaką silnik może efektywnie wykorzystać, aby uzyskać większą moc. Należy pamiętać, że nitro jest drogim składnikiem paliwa, dlatego mieszanka 20% nitro jest bardziej ekonomiczna dla użytkowników sportowych.

W przypadku stosowania paliwa Traxxas Top Fuel, wyższe stężenie nitro nie powoduje szybszego zużycia silnika. Paliwo 33% Top Fuel zawiera ten sam wysokiej jakości pakiet smarny co paliwo 20% Top Fuel. Niektóre paliwa wyścigowe o wysokiej zawartości nitro, inne niż Traxxas, wymagają częściowego obniżenia smarowania w celu zwiększenia osiągów. Zachęcamy do inwestowania w silnik bez ryzyka i stosowania paliwa Top Fuel, aby zapewnić sobie stałą wydajność i długą żywotność silnika.

A co z innymi paliwami?

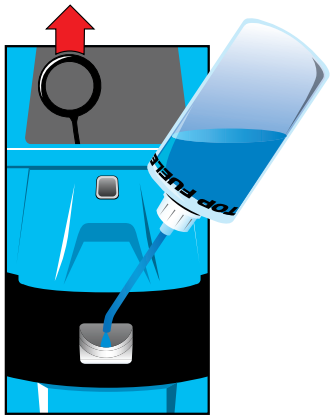
Czy można stosować inne marki paliwa oprócz Top Fuel? Istnieją inne paliwa, które mogą zapewnić zadowalającą wydajność, jednak w dłuższej perspektywie mogą wiązać się z kosztami w postaci pogorszenia osiągów silnika, utraty łatwości regulacji i krótszej żywotności silnika. Należy stosować wyłącznie paliwa zawierające zarówno olej rycynowy, jak i syntetyczny.

Każdy ma swoją opinię lub argument na temat paliwa. Zespół inżynierów Traxxas poświęcił lata na rozwój silników wyścigowych TRX. Nikt nie wie więcej o specyficznych wymaganiach paliwowych silników Traxxas niż sami inżynierowie. Zdecydowanie zalecamy, aby nie ryzykować przy inwestycji w silnik i stosować paliwo Traxxas przeznaczone do silnika wyścigowego TRX 3.3.

Obsługa paliwa

- **Należy przestrzegać wszystkich instrukcji i ostrzeżeń umieszczonych na kanistrze z paliwem.**
- Zawsze trzymaj zbiornik paliwa szczelnie zamknięty. Niektóre składniki paliwa mogą bardzo szybko odparować i zaburzyć jego równowagę.
- Nie przechowuj niewykorzystanego paliwa w dystrybutorze. Świeże, niewykorzystane paliwo natychmiast wlej z powrotem do kanistra.
- Nie mieszaj starego paliwa z nowym. Nigdy nie mieszaj różnych marek paliwa.
- Przechowuj paliwo w chłodnym i suchym miejscu, z dala od źródeł ciepła, zapłonu i spalania.
- Przeczytaj i zastosuj środki ostrożności podane na stronie 4 niniejszej instrukcji.

Napełnianie zbiornika paliwa Użyj butli z dozownikiem paliwa (Traxxas Top Fueler w zestawie), aby wlać paliwo do zbiornika Jato. Aby napełnić butlę, wyciśnij powietrze, włóż końcówkę dozownika do kanistra i zwolnij uchwyt butli. W miarę rozszerzania się butli paliwo będzie do niej wsysane.



Aby napełnić zbiornik paliwa, pociągnij za uchwyt korka wlewu paliwa, włóż końcówkę butli z paliwem przez przednią szybę do wlewu paliwa. Ściśnij, aby nalać paliwo. Nie tankuj modelu w pomieszczeniach.

FILTR POWIETRZA

Filtr powietrza do silnika wyścigowego TRX 3.3 został specjalnie zaprojektowany, aby zapewnić maksymalną wydajność, chroniąc jednocześnie silnik przed kurzem i brudem. Używaj wyłącznie filtra dołączonego do zestawu.**Nie poprawisz osiągów silnika, stosując filtr zamienny**i istnieje ryzyko uszkodzenia silnika z powodu słabej filtracji.

Zespół filtra powietrza silnika wyścigowego TRX 3.3 składa się z 3 części: 1. Gumowej podstawy filtra.

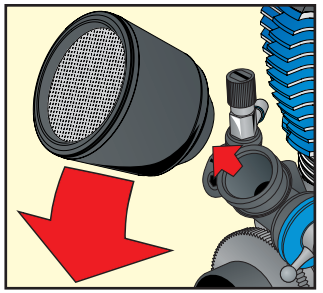
2. Obudowa z tworzywa sztucznego składająca się z na stałe zmontowanej pokrywy siatkowej i korpusu.

3. Element piankowy nasączony olejem.

Filtr należy czyścić po każdej godzinie pracy, nawet jeśli wygląda na czysty. Obejmuje to czas docierania. Wyczyść filtr powietrza po dotarciu. Kurz (który często jest zbyt drobny, by go dostrzec) i brud stale przedostają się przez filtr podczas pracy silnika. Nawet jeśli nie widać brudu na filtrze, jest on obecny wewnątrz pianki po każdym czasie pracy. Przekroczenie zalecanych częstotliwości czyszczenia może spowodować uszkodzenie silnika. Uszkodzenia lub zużycie silnika spowodowane wnikaniem brudu są łatwe do wykrycia i stanowią jedną z najczęstszych przyczyn przedwczesnej awarii silnika.

Instrukcja czyszczenia filtra powietrza

1. Wyjmij filtr powietrza z otworu gaźnika, mocno pociągając cały zespół filtra na bok, aby go uwolnić.**Nie ciągnij prosto do góry.**



2. Zdemontuj filtr. Wyciągnij gumową szyjkę filtra powietrza z korpusu filtra. Po zdjęciu podstawy, element piankowy będzie widoczny w dolnej części korpusu filtra. Wyciągnij element piankowy.

3. Wyczyść części filtra, dokładnie myjąc wszystkie trzy części zespołu filtra w gorącej wodzie z mydłem (płyn do mycia naczyń sprawdzi się doskonale). Powtórz czynność dwukrotnie.

4. Dokładnie osusz części czystym ręcznikiem lub sprężonym powietrzem. Pamiętaj o założeniu okularów ochronnych podczas pracy ze sprężonym powietrzem.

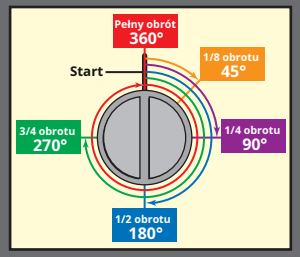
5. Nasmaruj element piankowy olejem do filtrów piankowych. Użyj dołączonego oleju filtracyjnego Traxxas (nr części 5263) lub wysokiej jakości, specjalistycznego oleju do filtrów piankowych, takiego jak ten stosowany w silnikach motocykli terenowych i quadów. Ten rodzaj oleju filtracyjnego jest dostępny w profesjonalnych sklepach motocyklowych. Nanieś 30 kropli oleju filtracyjnego Traxxas równomiernie na górną, dolną i boczną część wkładu filtra (w sumie 30 kropli podzielonych na 3 powierzchnie). Ugniataj wkład filtra kilkakrotnie, aby rozprowadzić olej. Wkład filtra powinien być równomiernie zabarwiony olejem. Równomierny kolor oznacza równomierne rozprowadzenie oleju.**Nie** wycisnąć nadmiar oleju.

Uwaga: Nie używaj oleju do filtra powietrza do niczego innego niż filtr powietrza. Nie jest on przeznaczony do smarowania.

6. Złóż filtr ponownie i zamontuj go na silniku, upewniając się, że gumowa szyjka filtra jest ściśle dopasowana do gaźnika, bez żadnych szczelin ani nieszczelności.

Więcej informacji na temat wpływu gęstości powietrza na regulację silnika można znaleźć na stronie 26.

„Obrót" odnosi się do dokręcania („wkręcania") lub luźniejszego („wykręcania") igieł mieszanki. „Pełny obrót" odnosi się do obracania **igła 360°, więc „1/2 obrotu" to 180°, „1/4 obrotu" to 90° i tak dalej.**

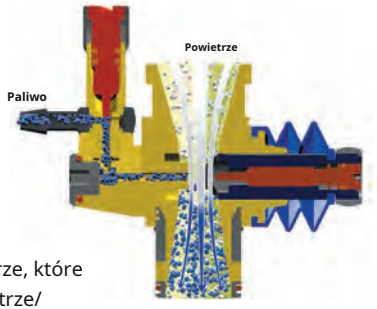


Widzieć *Strojenie silnika wyścigowego TRX 3.3* na stronie 25 znajdziesz pełne informacje na temat regulacji mieszanki paliwowo-powietrznej i biegu jałowego.

GAŹNIK

Zrozumienie regulacji gaźnika

Gaźnik pełni kilka funkcji. Kontroluje prędkość obrotową silnika poprzez ograniczenie dopływu powietrza i paliwa do silnika. Rozpyla paliwo (unosi krople paliwa w powietrzu), a także kontroluje stosunek powietrza do paliwa w mieszance trafiającej do silnika (ilość powietrza przypadająca na daną ilość paliwa).



Aby pomóc lepiej zrozumieć dostrajanie silnika i jego znaczenie

W razie potrzeby poniżej znajduje się krótkie wyjaśnienie procesu spalania powietrza i paliwa, który ma miejsce wewnątrz silnika.

Aby wytworzyć ciśnienie w cylindrze, które skutkuje mocą, silnik spala powietrze/

Mieszanka paliwowa. Zarówno powietrze, jak i paliwo, w odpowiednich ilościach, są niezbędne do prawidłowego spalania. Zadaniem gaźnika jest mieszanie powietrza i paliwa (rozpylanie paliwa) w odpowiednich proporcjach, aby uzyskać najlepsze rezultaty.

Zimne powietrze (gęstsze)

(Ciepłe powietrze) Mniej gęste

Możliwe spalanie. To idealny stosunek powietrza do paliwa. Idealny stosunek powietrza do paliwa wymagany dla silnika pozostaje mniej więcej stały. Ze względu na zmienne warunki atmosferyczne (temperatura, wilgotność, wysokość itp.) Zawory regulacji przepływu paliwa (zwane igłami mieszanki paliwowej) są niezbędne do dozowania paliwa i utrzymywania idealnego stosunku powietrza do paliwa w tych ciągle zmieniających się warunkach. Na przykład, zimniejsze powietrze ma większą gęstość (więcej cząsteczek powietrza) przy danej objętości powietrza i dlatego wymaga więcej paliwa (więcej cząsteczek paliwa) do utrzymania prawidłowego stosunku powietrza do paliwa. Cieplejsze powietrze ma mniejszą gęstość (mniej cząsteczek powietrza) i dlatego wymaga mniej paliwa do utrzymania prawidłowego stosunku powietrza do paliwa. Igły regulacyjne służą do regulacji ilości paliwa dostarczanego do gaźnika w celu zmieszania go z dostępnym powietrzem (atomizacja).

IGŁY MIESZANKI PALIWOWEJ

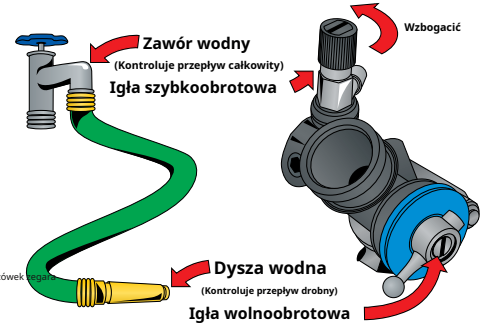
Ilość paliwa dozowanego i rozpylanego przez gaźnik jest kontrolowana przez dwie iglice składu mieszanki: iglicę szybkoobrotową i iglicę wolnoobrotową. Iglica wolnoobrotowa dozuje paliwo zużywane przez silnik na biegu jałowym i przy niskich obrotach (przy częściowo otwartej przepustnicy). Iglica szybkoobrotowa dozuje paliwo, gdy przepustnica jest otwarta od pozycji częściowo otwartej do całkowicie otwartej (WOT). Dwie iglice w silniku wyścigowym TRX 3.3 zapewniają precyzyjną kontrolę stosunku powietrza do paliwa w całym zakresie obrotów silnika.

Maksymalna

możliwy przepływ paliwa jest zawsze kontrolowany przez dużą prędkość

igła. Działa jak główny

zawór wodny w wężu ogrodowym. Przekręć zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby zamknąć zawór, przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby otworzyć. Gdy przepustnica jest

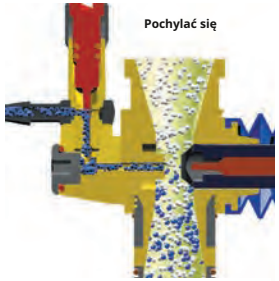


Na biegu jałowym lub częściowo otwartym, iglica niskich obrotów mierzy przepływ paliwa na wylocie (gnieździe iglicy), gdzie paliwo wpływa do zwężki Venturiego gaźnika. Ten drugi zawór działa jak dysza rozpylająca na końcu węża ogrodowego w naszym przykładzie. Podczas przyspieszania z biegu jałowego przepustnica otwiera się, a iglica niskich obrotów jest odsuwana od gniazda iglicy. Dzięki temu wraz ze wzrostem przepływu powietrza przepływa więcej paliwa. Wraz ze zwiększaniem przepustnicy iglica niskich obrotów jest całkowicie odsuwana od gniazda iglicy, pozostawiając ją całkowicie otwartą. W tym momencie dozowanie paliwa jest całkowicie kontrolowane przez igłę wysokich obrotów. Ponownie, używając naszego przykładu z wężem ogrodowym, gdy dysza rozpylająca na końcu węża ogrodowego jest całkowicie otwarta, główny zawór wodny może być użyty do regulacji szybkości przepływu wody.

Wydajność silnika jest bezpośrednio związana z mieszanką paliwową. Wzbogacenie mieszanki paliwowej zwiększa jej ilość w mieszance paliwowo-powietrznej, a zubożenie jej zmniejsza jej ilość.

- Nieco ubogie mieszanki paliwowe zapewniają mocniejsze, bardziej wydajne spalanie i większą moc, ale przy mniejszym smarowaniu.
- Nieco bogatsza mieszanka paliwowa zapewnia niższą temperaturę pracy i lepsze smarowanie, ale przy nieco mniejszej mocy.

Strojenie silnika oznacza znalezienie idealnej równowagi między tymi dwoma elementami: doskonałą mocą odpowiadającą Twoim potrzebom, przy jednoczesnym zachowaniu dobrego smarowania, zapewniającego długą żywotność silnika.**Optymalne ustawienie mieszanki paliwowej to bogate**aby zapewnić margines bezpieczeństwa na wypadek ubogości, jeśli niektóre zmienne ulegną zmianie (np. temperatura z dnia na dzień).



Ogólne ustawienia mieszanki paliwowej mierzy się liczbą obrotów iglicy od pozycji całkowicie zamkniętej. Ustawienia mieszanki paliwowej zostały fabrycznie ustawione na typowe ustawienia dla okresu docierania. Nie należy regulować gaźnika z ustawień fabrycznych, dopóki silnik nie zostanie uruchomiony i nie będzie pracował, a Ty nie będziesz mógł obserwować pracy silnika, aby ocenić, jakie drobne regulacje mogą być konieczne.

Aby skompensować zużycie paliwa, temperaturę i wysokość. Regulacji dokonuje się zazwyczaj w krokach co 1/8 lub 1/16 obrotu. Jeśli silnik blokuje się w górnym martwym punkcie (GMP), patrz strona 35, aby uzyskać instrukcje dotyczące odblokowania silnika.

Regulacja prędkości biegu jałowego

Śruba regulacji obrotów biegu jałowego steruje położeniem zamkniętym przepustnicy. Gdy serwo przepustnicy znajduje się w pozycji neutralnej, przepustnica powinna być zablokowana śrubą regulacji obrotów biegu jałowego. Do regulacji obrotów biegu jałowego silnika należy zawsze używać śruby regulacji obrotów biegu jałowego. Nie należy używać trymera przepustnicy na nadajniku do regulacji obrotów biegu jałowego. Prędkość biegu jałowego powinna być ustawiona na jak najniższym poziomie, zapewniając jednocześnie niezawodną pracę silnika.

EZ-START ELEKTRYCZNY SYSTEM ROZRUCHU

Traxxas EZ-Start zapewnia wygodę uruchamiania silnika elektrycznego za pomocą przycisku w Twoim modelu Jato. EZ-Start składa się z ręcznego sterownika i wbudowanego rozrusznika silnikowego.

- System EZ-Start jest zasilany z akumulatora 7,2 V, zamontowanego w podręcznym urządzeniu sterującym.
- System EZ-Start automatycznie podgrzewa świecę żarową silnika, eliminując potrzebę stosowania oddzielnego zapłonnika świecy żarowej.
- Napięcie świecy żarowej jest utrzymywane na stałym poziomie, niezależnie od obciążenia rozrusznika przez silnik rozrusznika.

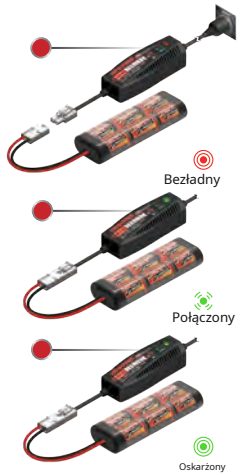
Dioda LED „Glow Plug" (dioda elektroluminescencyjna) na jednostce sterującej informuje o stanie świecy żarowej.

Dioda LED „Motor" wskazuje stan rozrusznika elektrycznego EZ-Start. Mechanizm napędowy z tłumikiem drgań skrętnych w jednostce napędowej zapobiega uszkodzeniu przekładni spowodowanemu odrzutem silnika.

Inteligentny start-Układ zabezpieczający zapobiega uszkodzeniu silnika poprzez odcięcie zasilania w przypadku, gdy obciążenie silnika lub innych urządzeń elektronicznych przekracza bezpieczne granice.

ładowanie akumulatora EZ-Start

Dołączona ładowarka może być używana do ładowania dołączonego akumulatora EZ-Start.***Nie przechowuj baterii wewnątrz samochodu. Postępuj zgodnie z sekcją „Środki ostrożności" w tym przewodniku.***



Podłącz ładowarkę do 12-woltowego gniazda zasilania samochodowego. Ładowarka jest kompatybilna wyłącznie z 12-woltowymi gniazdami zasilania samochodowego. Dioda LED na ładowarce zaświeci się na czerwono, sygnalizując gotowość do ładowania akumulatora.

2. **Podłącz akumulator, aby rozpocząć ładowanie.** Podłącz akumulator do ładowarki. Dioda LED ładowarki zacznie migać na zielono, sygnalizując rozpoczęcie ładowania. Migająca zielona dioda LED na ładowarce wskazuje postęp ładowania.

3. **Odłącz akumulator podczas ładowania. kompletny.**Kiedy Akumulator jest w pełni naładowany, a dioda LED zaświeci się ciągłym zielonym światłem. Akumulator będzie ciepły w dłoni. Odłącz akumulator.

POSTĘP ŁADOWANIA		
x1	1 zielony błysk	0 - 25% opłaty
x2	2 zielone błyski	25% - 50% naładowania
x3	3 zielone błyski	Naładowano w 50% - 75%
x4	4 zielone błyski	Naładowano w 75% lub więcej
	Stała zielona dioda LED	Naładowany w 100%

WSKAŹNIK LED ŁADOWARKI	OZNACZAJĄCY
Stała czerwona dioda LED	Gotowy do ładowania
Powoli migająca zielona dioda LED	Ładowanie (patrz tabela postępu ładowania)
Stała zielona dioda LED	Akumulator w pełni naładowany
Migająca czerwona dioda LED	Błąd ładowarki

Notatka:*W przypadku problemu z akumulatorem, takiego jak zwarcie, dioda LED ładowarki będzie migać na czerwono. Odłącz akumulator i ładowarkę od źródła zasilania, aby usunąć błąd. Przed kontynuacją należy ustalić przyczynę błędu.*

Ustawienia fabryczne igły Jeżeli dokonano zmian w ustawieniach gaźnika ustawionych fabrycznie, należy użyć

następujące ustawienia:

- **Ustawić igłę szybkoobrotową na 4 obroty od pozycji zamkniętej.**
- **Ustaw igłę wolnoobrotową tak, aby głowica śruby (*czerwony na rys. A*) jest równo z końcem slajdu (*żółty na rys. A*).**

Zawsze używaj ustawień fabrycznych przy pierwszym uruchomieniu. Używaj tych ustawień tylko w przypadku ich utraty.

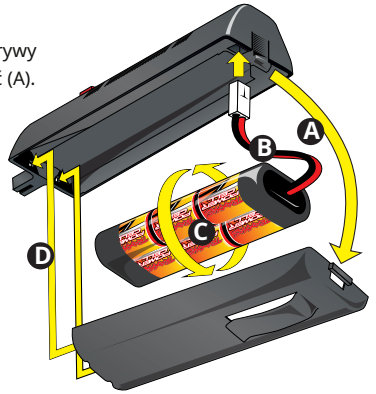
Wyższy poziom nitro wymaga bogatszej mieszanki paliwowej. Przy mieszance z 33% paliwa, należy zwiększyć wzbogacenie iglicy o 3/4 obrotu, jeśli wcześniej mieszano z 20% nitro, a następnie ponownie wyregulować silnik, aby uzyskać maksymalną wydajność.

Jeśli sterownik EZ-Start znajduje się w trybie ochrony, należy odczekać co najmniej trzy minuty przed próbą uruchomienia. silnika, aby dać rozrusznikowi czas na ostygnięcie.

To, że kontroler EZ-Start nagrzewa się po wielokrotnym użyciu, jest normalne.

Montaż akumulatora EZ-Start

1. Naciśnij zakładkę na końcu pokrywy komory baterii, aby ją otworzyć (A).
2. Podłącz w pełni naładowany Podłącz akumulator 7,2 V do złącza wewnątrz (B).
3. Obróć akumulator dwa lub trzy razy, aby skręcić przewody wtyczki akumulatora. Pomoże to utrzymać przewód i akumulator na miejscu po zainstalowaniu akumulatora w komorze (C).

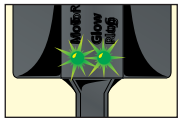


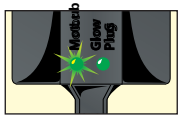
4. Zainstaluj baterię w komory i mocno dociśnij przewody na miejscu.
5. Zatrzaśnij z powrotem pokrywę komory baterii i zablokuj zaczep końcowy (D).

Korzystanie z EZ-Start

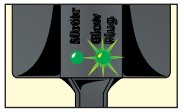
Sterownik EZ-Start podłącza się do 4-bolcowego gniazda w skrzyni środek wypełniacza biegów w modelu Jato 3.3. Gdy czerwony przycisk na sterowniku EZ-jest wciśnięty, Start zacznie się obracać, silnik i zasilanie z niego nagrzeją świecę jednostka sterująca żarową. Zakładając, że wszystkie ustawienia i przygotowania są ns są poprawne, prawidłowe, powinien zacząć prawie jestem pośrednio.

Każdy o w przypadku jednostki wskaźnik Diody LED na dłoni - odbył się c sterującej o dwóch stanach, silnik PROWADZONY Glow Pl ug Dioda LED, s M powinien być jasnozielony podczas gdy starting. Jeśli którykolwiek z D nie udaje się światło podczas startu ng, tam LE jest uszkodzony, wskaż D z tym na funkcji.





Jeśli G awaria diody LED wtyczki s do światła , świeca żarowa móc być uszkodzony lub przewód świecy żarowej może być uszkodzony lub odłączony.



Jeżeli dioda LED silnika nie zaświeci się i rozrusznik nie zadziała, EZ-Start przejdzie w tryb ochrony.

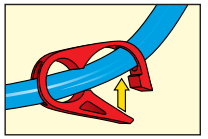
Tryb ochrony

EZ-Start wykorzystuje funkcję Smart Start ™technologia monitorowania stanu systemu i wykrywa awarie. Sterownik monitoruje obciążenie silnika EZ-Start. Jeśli obciążenie stanie się nadmierne, system odłączy zasilanie silnika, aby zapobiec kosztownym uszkodzeniom silnika i sterownika. Może się to zdarzyć na przykład, gdy silnik zostanie zalany paliwem podczas rozruchu. Rozrusznik początkowo się obraca, ale gdy nadmiar paliwa w komorze spalania zacznie blokować silnik, rozrusznik zwalnia pod wpływem większego obciążenia. Powoduje to, że obwód zabezpieczający wyłącza zasilanie silnika. Odczekaj co najmniej 3 minuty, aby rozrusznik ostygł i obwód automatycznie się zresetował przed kontynuowaniem. Wykorzystaj ten czas na znalezienie i wyeliminowanie przyczyny nadmiernego obciążenia rozrusznika.

Użyj mocnego akumulatora rozruchowego

Słaby akumulator rozruchowy lub taki, który nie został w pełni naładowany, może nie dostarczać wystarczającej mocy, aby rozrusznik obracał się z odpowiednią prędkością obrotową, zapobiegając zakleszczeniu się tłoka w górnym martwym punkcie (GMP). Nowy silnik zazwyczaj ma ciasne dopasowanie między tłokiem a górną częścią cylindra. rękaw. To jest apered pasuje i jest ciasno, tuleja iston pasuje do początkowo gwiazda pożądane, aby upewnić lub to a osoba, która chce najlepiej działającego silnika. pakiet Mak się, że jesteś proszony śpiewać ag kij dobrej jakości tery, który jest w pełni ral cykli cha nowy fartuch) to zwykle sojusznik wymaga siedmiu ładowania, aby osiągnąć szczególnie groch napięcie k i pełna I pojemność ity). To jest espe ważne z nowym wirnikiem przy GMP, ang unia, która wymaga bądź bracie ken in. Jeśli en patrz ne. strona te 35 dr instrukcji ons on uwalnia ęgi

Zamykanie o ośilnik



Tu odkręcając suwak Jeśli radio nie wyłączy się, ale silnik wyłączy się silnik. Aby wyłączyć zgaśnie, użyj przewodu ci zacisk na t mp paliwowego. Wyciśnij zatyczkę, klasa zamknięty do sh aby zamknąć dopływ paliwa do pl gine. Nie zapomnij i zwolnij go po ponownym uruchomieniu silnika.

Śr wyłączanie oidu silnik, umieszczając palec na wydechu, po ty tlet, zwłaszcza jeśli zakończeniu jazdy na dany dzień. To pozostawić w silniku więcej niespalonego paliwa, co może prowadzić do szkodliwej korozji.

Zawsze należy uważać, aby nie dotknąć rury wydechowej po zakończeniu pracy, gdyż może się ona bardzo nagrzać.

DOCIERANIE SILNIKA WYŚCIGOWEGO TRX 3.3

Silnik wyścigowy TRX 3.3 wykorzystuje bezpierścieniową konstrukcję tłoka i tulei z aluminium, mosiądzu i chromu (ABC). Ten typ konstrukcji silnika opiera się na bardzo precyzyjnym dopasowaniu tłoka do tulei, co zapewnia uszczelnienie cylindra.**Dotarcie silnika jest niezbędne, aby tłok i tuleja mogły osiągnąć niezwykle precyzyjne dopasowanie i optymalne uszczelnienie cylindra. Dlatego prawidłowe dotarcie silnika ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia jak najszybszej i najbardziej niezawodnej pracy silnika.**

Pozwól sobie na około 1 do 1½Dotarcie silnika zajmuje około 20 godzin. Dotarcie silnika zajmie 5 zbiorników paliwa w Jato. Czas docierania to nie czas na imponowanie znajomym nowym Jato.**Przed podjęciem próby dłuższej jazdy z dużą prędkością należy odczekać, aż silnik będzie całkowicie docierany.**Cierpliwość i koncentracja podczas docierania zostaną nagrodzone najlepszą możliwą wydajnością silnika wyścigowego TRX 3.3.

Podczas docierania silnik może sprawiać wrażenie niesprawnego, objawiając się gaśnięciem silnika, nierówną pracą i zabrudzonymi świecami żarowymi. To po prostu typowe „problemy" występujące podczas docierania silnika. Znikają one po całkowitym dotarciu silnika. Wielu właścicieli silników TRX Racing zgłasza brak tych objawów.**Zalecamy wymianę świecy żarowej na nową (w zestawie) po zakończeniu docierania silnika.**Za pomocą dołączonego klucza do świec żarowych wyjmij świecę żarową z głowicy cylindra silnika (*zobacz stronę 15*).

Procedura docierania silnika

Podczas docierania silnika nacisk kładzie się na zmianę i ograniczenie prędkości obrotowej. Osiąga się to poprzez przyspieszanie i zatrzymywanie silnika z różną częstotliwością przez pierwsze 5 tankowań. W miarę jak silnik zaczyna się docierać, czas trwania i intensywność przyspieszania będą stopniowo wzrastać.**Dalsza jazda z dużą prędkością jest niedozwolona do momentu zatankowania szóstego zbiornika paliwa.**Pierwsze docieranie należy przeprowadzić na dużej, płaskiej, utwardzonej powierzchni.**Jato jest bardzo szybki, a na 4 i 5 poziomie będziesz potrzebować dużo miejsca, aby ciężarówka mogła się rozpędzić. Delikatnie naciskaj na gaz i hamuj. Gwałtowne przyspieszanie lub hamowanie może spowodować niepotrzebne zgaśnięcie silnika.**

- Nie zaleca się stosowania specjalnych paliw do docierania. Używaj tego samego paliwa, którego planujesz używać codziennie.
- Jeśli to możliwe, należy unikać docierania silnika w dni wyjątkowo gorące lub zimne (patrz strona 25).
- Zwróć szczególną uwagę na poziom paliwa. Nie dopuść do całkowitego opróżnienia zbiornika. Bardzo niski poziom paliwa powoduje, że mieszanka staje się zbyt uboga. Może to doprowadzić do przepalenia świecy żarowej lub bardzo wysokiej temperatury silnika.
- **Nie próbuj docierać silnika wyścigowego TRX 3.3, ustawiając go na biegu jałowym na stojaku. Da to słabe rezultaty.**
- Miej pod ręką zapasowe świece żarowe Traxxas. Proces docierania może spowodować gromadzenie się osadów na świecy, co może prowadzić do jej uszkodzenia.
- Po dotarciu pojazdu wymień lub wyczyść filtr powietrza.
- Postępuj ściśle według instrukcji przy każdym z pierwszych 5 tankowań paliwa.

Pierwsze uruchomienie silnika wyścigowego TRX 3.3

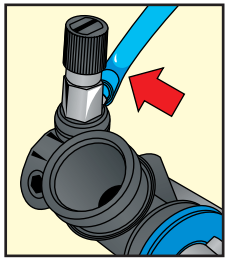
Przed pierwszym uruchomieniem silnika wyścigowego TRX 3.3 należy zapoznać się ze wszystkimi instrukcjami i środkami ostrożności zawartymi w niniejszej instrukcji.**Zwróć szczególną uwagę na instrukcje dotyczące docierania poszczególnych zbiorników podane w następnej sekcji i upewnij się, że je przeczytałeś i zrozumiałeś przed uruchomieniem silnika.**

Silnik musi mieć temperaturę pokojową (70°F lub 21°C) lub wyższą podczas pierwszego uruchomienia. Jeśli na zewnątrz jest chłodniej niż temperatura pokojowa, usuń całe paliwo i trzymaj Jato w pomieszczeniu, aż będziesz gotowy go uruchomić, a następnie wynieś go na zewnątrz. Jeśli temperatura jest niższa niż 7°C, należy podjąć specjalne środki ostrożności. Patrz „Docieranie w niskich temperaturach" na stronie 25. Nie zalecamy uruchamiania modelu w temperaturach poniżej 1°C.

1.**Włącz system radiowy**(zobacz stronę 11).

2. Upewnij się, że dźwignia przepustnicy na nadajniku jest w położeniu biegu jałowego (neutralnym).

3. Podłącz sterownik EZ-Start zgodnie z instrukcjami na stronie 22.



4. Naciskaj przycisk rozrusznika krótkimi, dwusekundowymi seriami i obserwuj, czy paliwo przepływa przez przewód paliwowy do gaźnika. Uważaj! Paliwo przepływa bardzo szybko. Jeśli paliwo nie przepłynie przez przewód w ciągu 5 sekund, sekund, zagotuj silnik, na krótko (jedną lub dwie sekundy) zakrywając wylot rury wydechowej palcem i naciskając przycisk EZ-Start, aż paliwo będzie widoczne w przewodzie paliwowym gaźnika.**Uważaj! Jeśli silnik będzie zalewany paliwem zbyt długo, zostanie zalany paliwem i przestanie się obracać.**

5. Gdy paliwo dotrze do gaźnika, silnik powinien szybko się uruchomić i pracować na biegu jałowym.

6. Odłącz kontroler EZ-Start od modelu.

7. Przystąp do docierania silnika.

8. Nie zwiększaj obrotów silnika bez obciążenia (koła oderwane od podłoża).

Jeśli silnik nie uruchamia się, wejdź na stronę Traxxas.com/support. Jeśli fabryczne ustawienia mieszanki paliwowej zostały zmienione, zapoznaj się ze stroną 21. Jeśli nadal występują problemy, skontaktuj się z działem obsługi klienta Traxxas pod numerem 1-888-TRAXXAS lub adresem e- mail support@traxxas.com .

Zobacz Ważne punkty, o których należy pamiętać na stronie 4, aby zapoznać się z innymi środkami ostrożności.

Nigdy nie używaj Jato w pomieszczeniach. Ponieważ spaliny silnika wyścigowego TRX 3.3 są szkodliwe, zawsze używaj go modelować na zewnątrz, w dobrze wentylowanym pomieszczeniu.

Silnik wyścigowy TRX 3.3 zazwyczaj nie wymaga zalewania. Jeśli jednak musisz to zrobić, uważnie obserwuj przewód paliwowy, aby uniknąć zalania. Twój silnik. Informacje na temat czyszczenia zalanego silnika znajdziesz na stronie 35.

Ustawienia fabryczne igły: Gaźnik jest fabrycznie ustawiony tak, aby zapewnić prawidłowy stosunek powietrza do paliwa i prędkość biegu jałowego do docierania silnika. Nie reguluj gaźnika, chyba że zauważysz zły stan pracy, który wymaga regulacji. korekta (patrz strona 21, aby zapoznać się z ustawieniami magazynowymi).

Wyższy poziom nitro wymaga bogatszej mieszanki paliwowej. Przy paliwie o zawartości 33%, należy wzbogacić iglicę o 3/4 obrotu, jeśli... Wcześniej używałem 20% nitro, a następnie ponownie wyregulowałem silnik, aby uzyskać maksymalną wydajność. Więcej informacji na stronie 18.

Praca na dużej wysokości: Jeśli mieszkasz na dużej wysokości, region o dużej wysokości (5000 stóp lub więcej nad poziomem morza) może wymagać mniejszej gęstości powietrza Należy nieznacznie zubożyć mieszankę paliwową przy wysokich obrotach w stosunku do ustawień fabrycznych. Wypróbuj to, jeśli masz trudności z uruchomieniem silnika lub jego praca jest wyjątkowo powolna na dużych wysokościach.

W miarę zdobywania doświadczenia w tym hobby możesz odkryć, że wiele osób ma różne opinie na temat tego, co jest właściwą procedurą docierania silnika modelowego. *Stosuj wyłącznie procedurę docierania Traxxas. Inne procedury docierania mogą skutkować osłabieniem, uszkodzeniem lub innymi problemami z pracą silnika.*

Przedstawiona procedura Metoda ta została gruntownie przetestowana i udowodniona, że zapewnia lepszą wydajność silników niż inne „popularne" metody docierania. Nawet jeśli masz wieloletnie doświadczenie w użytkowaniu silników modelowych, nie ignoruj tego ostrzeżenia!

☐ Zbiornik 1

1.Kieruj modelem za pomocą**ciało bez ciała.**

2.Procedura jazdy:**Delikatnie pociągnij za spust przepustnicy do 1/4 otwarcia w ciągu 2 sekund. Następnie delikatnie naciśnij hamulec, aby się zatrzymać.**. Odliczaj dwie sekundy podczas przyspieszania: tysiąc jeden, tysiąc dwa, a potem zatrzymaj się. Używaj przepustnicy tak płynnie, jak potrafisz.**Powtarzaj procedurę uruchamiania i zatrzymywania, aż pierwszy zbiornik paliwa będzie niemal pusty.**

3.Sprawdź, czy z rury wydechowej wydobywa się gęsty, niebieski dym. Jeśli nie ma dymu, zwiększ objętość iglicy szybkoobrotowej o 1/4 obrotu, obracając ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.

4.Gdy zbiornik paliwa jest prawie pusty, wyłącz silnik, ściskając przewód paliwowy podłączony do gaźnika (użyj zamontowanego zacisku).

5.Pozostawić silnik do ostygnięcia na 15 minut.

Uwaga: Jeżeli w dowolnym momencie silnik zgaśnie lub zgaśnie podczas delikatnego przyspieszania, należy zwiększyć obroty iglicy wysokich obrotów o 1/4 obrotu, obracając ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.

☐ Zbiornik 2

1.Od czołgu 2 w górę należy prowadzić Jato**z ciałem na sobie.**

2.Procedura jazdy:**Delikatnie pociągnij dźwignię przepustnicy do połowy w ciągu 2 sekund. Następnie delikatnie naciśnij hamulec, aby się zatrzymać.**Odlicz dwie sekundy podczas przyspieszania: tysiąc jeden, tysiąc dwa, a następnie zatrzymaj się.**Powtarzaj procedurę uruchamiania i zatrzymywania, aż drugi zbiornik paliwa będzie niemal pusty.**

3.Gdy zbiornik paliwa będzie prawie pusty, wyłącz silnik i odczekaj 15 minut, aż ostygnie.

☐ Zbiornik 3

1.Procedura jazdy:**Delikatnie pociągnij spust przepustnicy do połowy w ciągu 3 sekund. Następnie delikatnie naciśnij hamulec, aby się zatrzymać.**Odlicz trzy sekundy podczas przyspieszania: tysiąc jeden, tysiąc dwa, tysiąc trzy, a następnie zatrzymaj się.**Powtarzaj procedurę uruchamiania i zatrzymywania, aż trzeci zbiornik paliwa będzie niemal pusty.**

2.Wraz ze wzrostem luzu silnika, obroty biegu jałowego mogą wzrosnąć, co może spowodować, że model będzie próbował powoli jechać do przodu po zatrzymaniu. Zmniejsz obroty biegu jałowego, obracając regulator obrotów biegu jałowego (patrz strona 15) na gaźniku w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.

3.Gdy zbiornik paliwa jest prawie pusty, wyłącz silnik i zatankuj. Od tego momentu nie musisz czekać, aż silnik ostygnie między tankowaniami.

☐ Zbiornik 4

1.Procedura jazdy:**Delikatnie naciśnij spust przepustnicy do pełnego otwarcia przepustnicy w ciągu 3 sekund. Następnie delikatnie naciśnij hamulec, aby się zatrzymać.**Odlicz trzy sekundy podczas przyspieszania: tysiąc jeden, tysiąc dwa, tysiąc trzy, a następnie zatrzymaj się.**Powtarzaj procedurę uruchamiania i zatrzymywania, aż czwarty zbiornik paliwa będzie niemal pusty.**

2.Stopniowo dodawaj gazu! Twój palec nie powinien osiągnąć pełnego gazu przed upływem trzech sekund. Jato może próbować włączyć drugi bieg. Jeśli tak się stanie, zmniejsz docisk gazu. Nie pozwól, aby Jato zmienił bieg na inny niż pierwszy.

3.Utrzymuj płynną i spójną jazdę.

4.Gdy zbiornik paliwa będzie prawie pusty, wyłącz silnik i zatankuj.

☐ Zbiornik 5

1.Procedura jazdy:**Delikatnie naciśnij spust przepustnicy do pełnego otwarcia na 3 sekundy, przytrzymaj przez kolejne 2 sekundy, a następnie delikatnie naciśnij hamulec, aby się zatrzymać.**Odlicz pięć sekund podczas przyspieszania.**Powtarzaj procedurę uruchamiania i zatrzymywania, aż piąty zbiornik paliwa będzie niemal pusty.**

2.Model powinien teraz przełączać na drugi bieg. Jeśli tak się nie dzieje, spróbuj obrócić iglicę skrzyni biegów o 1/8 obrotu w prawo, aby lekko zubożyć mieszankę paliwową i sprawdzić, czy się przełącza.

3.Gdy zbiornik paliwa będzie prawie pusty, wyłącz silnik i zatankuj.

☐ Zbiornik 6

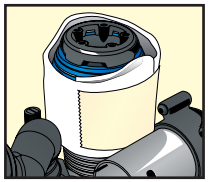
ZATRZYMYWAĆ SIĘ!Przed kontynuacją wyczyść filtr powietrza. Zapoznaj się z instrukcjami na stronie 19. Podczas szóstego tankowania można wyregulować silnik do ogólnych osiągów. Przejdź do następnej sekcji niniejszej instrukcji.

ZBIORNIK	PRZEPUSTNICA	CZAS	FAJNY	CIAŁO	UWAGI
1	1/4	2 sekundy	15 minut	Wyłączony	Stopniowo zwiększaj prędkość przepustnicy.
2	1/2	2 sekundy	15 minut	NA	Stopniowo zwiększaj prędkość przepustnicy.
3	1/2	3 sekundy	-	NA	W razie konieczności zmniejsz obroty biegu jałowego.
4	Pełny	3 sekundy	-	NA	Nie należy włączać wyższego biegu.
5	Pełny	5 sekund	-	NA	Przyspiesz przez ponad 3 sekundy, przytrzymaj przez 2 sekundy.

Wskazówki dotyczące włamania zimą

Podczas procesu docierania tłok i tuleja zazębiają się, tworząc precyzyjne dopasowanie. Silnik musi rozgrzać się do temperatury około 93-100°C (200-215°F), aby tłok i tuleja mogły prawidłowo przylegać. Precyzyjne dopasowanie tych dwóch elementów jest kluczowe dla prawidłowego sprężania i optymalnej wydajności. Jeśli silnik pracuje zbyt zimno podczas docierania, tłok i tuleja nie rozszerzą się do odpowiednich rozmiarów, co może prowadzić do przedwczesnego zużycia tych elementów. Zużycie to może ujawnić się dopiero po zimie, gdy silnik pracuje w cieplejszych warunkach.

- Rozgrzej silnik do temperatury zbliżonej do pokojowej, usuwając całe paliwo i przechowując pojazd w pomieszczeniu w temperaturze pokojowej aż do momentu uruchomienia silnika. Bardzo zimny silnik może być trudny do uruchomienia.
- Po uruchomieniu silnika, ważne jest utrzymanie jego temperatury na poziomie około 93-100°C (200-215°F) podczas docierania. Przy temperaturze poniżej 7°C (45°F), silnik wyścigowy TRX 3.3 będzie pracował w niższych temperaturach, między 71-82°C (160-180°F) (przy prawidłowych ustawieniach mieszanki na czas docierania). To zbyt niska temperatura na docieranie.**Nie ubożaj mieszanki paliwowej w celu zwiększenia temperatury silnika!**Spowoduje to również zmniejszenie smarowania i przedwczesne zużycie tłoka/tulei.
- Owiń głowicę chłodzącą ręcznikiem papierowym, czystą szmatką lub skarpetą, aby utrzymać silnik w temperaturze około 200–215°F (200–215°F) zalecanej dla okresu docierania. Jeśli temperatura jest zbyt wysoka, silnik może się przegrzać. Upewnij się, że uważnie monitorujesz temperaturę silnika przez pierwsze kilka tankowań.



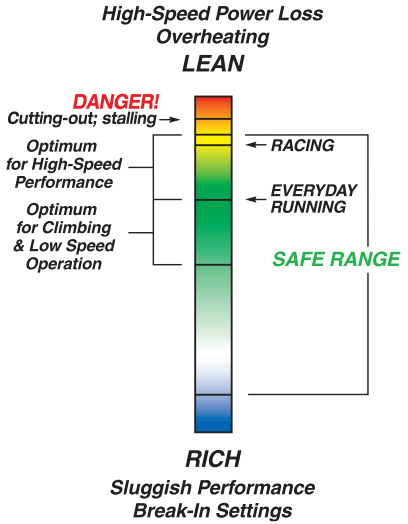
aż do uzyskania odpowiedniego stopnia osłony głowicy chłodzącej. To oczywiście zależy od aktualnych warunków pogodowych. Regulacja położenia osłony w górę i w dół, odsłaniając więcej lub mniej żeberek chłodzących, to wygodny sposób na regulację temperatury silnika.

- Właściciele, którzy nie mają dostępu do sondy temperatury, mogą oszacować temperaturę silnika na podstawie kropli wody na głowicy chłodzącej (w okolicy świecy żarowej). Kropla wody powinna powoli skwierczeć przez około 6 do 8 sekund, jeśli temperatura silnika wynosi około 93-100°C. Jeśli woda skwierczy tylko przez kilka sekund, prawdopodobnie temperatura silnika przekracza 100°C i wymaga ostygnięcia. Jeśli woda skwierczy przez długi czas lub w ogóle nie paruje, oznacza to, że silnik jest zbyt zimny.
- Nie zalecamy eksploatacji silnika w temperaturach poniżej 35°F (35°F). Jeśli upierasz się przy eksploatacji pojazdu w temperaturach poniżej 35°F (35°F), pamiętaj, że silniki nitro mogą być bardzo trudne do uruchomienia i wyregulowania w ekstremalnie niskich temperaturach. Ponadto, w temperaturach poniżej zera, paliwo nitro może zacząć żelować, co może być szkodliwe dla silnika.

Postępuj zgodnie z pozostałymi procedurami docierania opisanymi w niniejszej Instrukcji Obsługi. To, wraz z krokami wymienionymi powyżej, zapewni dobre dotarcie Twojego nowego silnika nitro i zapewni wiele godzin przyjemności z jazdy.

Strojenie silnika wyścigowego TRX 3.3

Wydajność silnika zależy od paliwa



mieszankę. Obróć igły mieszania zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby Zuboż mieszankę paliwową i obróć ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aby ją wzbogacić. Zubożanie mieszanki paliwowej zwiększy moc silnika do granic jego możliwości mechanicznych.**Nigdy nie używaj zbyt ubogiej mieszanki (zbyt małej ilości paliwa). Nigdy nie stosuj zbyt ubogiej mieszanki, aby silnik zaczął się wyłączać lub gasnąć.** **Przekroczenie bezpiecznych, dopuszczalnych granic spowoduje słabą wydajność silnika, a nawet pewne uszkodzenia silnika.**

Oznakami zbyt ubogiej mieszanki są:

- **Zanik lub nagła utrata mocy podczas przyspieszania.**
- Przegrzanie (temperatura powyżej 270° F przy świecy żarowej).
- Z rury wydechowej nie wydobywa się zbyt dużo niebieskiego dymu lub jest go niewiele.

W przypadku wystąpienia któregokolwiek z tych warunków, należy natychmiast zatrzymać silnik i wzbogacić mieszankę o 1/4 obrotu przy wysokich obrotach. Silnik prawdopodobnie będzie miał nieco bogatą mieszankę przy tym ustawieniu, co umożliwi ponowne dostrojenie pod kątem osiągów. Zawsze dostrajaj silnik pod kątem osiągów, rozpoczynając od mieszanki bogatej i stopniowo ubożejąc, aż do idealnego ustawienia. Nigdy nie próbuj dostrajać silnika od strony ubogiej. Z wydechu powinien wydobywać się lekki, niebieski strumień dymu.

Podczas strojenia wydajność, obserwuj uważnie, aby zauważyć, kiedy nie będzie już wzrostu prędkości
lub mocy, gdy mieszanka przy wysokich obrotach jest uboga. Jeśli zubożysz mieszankę przy wysokich obrotach do tego stopnia, że silnik zgaśnie, będzie się dławił lub zgaśnie, znajdujesz się w strefie zagrożenia i istnieje ryzyko uszkodzenia silnika. Zwiększ objętość mieszanki o 1/4 obrotu i dostrój ponownie.

Dla Twojej wygody igła wolnoobrotowa ma pewny ogranicznik, który zapobiega jej nadmiernemu dokręceniu i uszkodzeniu igły
i siedzisko. To również zapewnia łatwy sposób na ocenę, ile obrotów wychodzi z zamkniętej igły wolnoobrotowej
regulacja jest ustawiona na .

Podczas regulacji mieszanki paliwa przy niskich obrotach bardzo ważne jest wykonanie kilku przejazdów przy wysokich obrotach za pomocą Jato
między korektami
Usuń nadmiar paliwa. Natychmiast wykonaj test zaciskania. Jeśli silnik pozostanie na biegu jałowym przez długi czas, może się „załadować" paliwem i podać niedokładny pomiar.
test szczypania.

Wyższy poziom nitro wymaga bogatszej mieszanki paliwowej. Przy paliwie o zawartości 33%, należy wzbogacić iglicę o 3/4 obrotu, jeśli...
wcześniej działało 20%
nitro, a następnie ponownie dostroić silnik, aby uzyskać maksymalną moc
wydajność. Więcej informacji znajdziesz na stronie 18.

Przed rozpoczęciem strojenia silnik powinien być rozgrzany do normalnej temperatury roboczej i pracować z lekko bogatą mieszanką. Wszystkie ostateczne regulacje należy przeprowadzać w silniku w jego normalnej temperaturze roboczej. Można stwierdzić, że silnik pracuje z bogatą mieszanką, zwracając uwagę na którykolwiek z poniższych czynników:

- Powolne przyspieszanie i niebieski dym wydobywający się z rury wydechowej.
- Jato nie może włączyć drugiego biegu.
- Z końcówki rury wydechowej wydobywa się strumień niespalonego paliwa.
- Zubożenie mieszanki paliwowo-powietrznej przy dużych prędkościach zwiększa wydajność.

Regulacja mieszanki paliwowej przy dużej prędkości

Przy rozgrzanym silniku i bogatej mieszance, stopniowo uboż mieszankę paliwową przy wysokich obrotach, w krokach co 1/16 obrotu. Po każdej regulacji wykonaj kilka przejazdów na wysokich obrotach, aby oczyścić silnik i zanotować wszelkie zmiany w osiągach. TRX 3.3 jest niezwykle mocny. Pamiętaj, aby stopniowo dodawać gazu, aby uniknąć wheelie'a lub utraty kontroli nad pojazdem. Kontynuuj tę procedurę, aż do momentu, gdy osiągi przestaną się poprawiać.**Jeżeli wystąpi którykolwiek z poniższych warunków, oznacza to, że mieszanka paliwowa przekroczyła już maksymalny bezpieczny poziom ubogiej mieszanki:**

1. Nie ma już żadnej poprawy wydajności.
2. Silnik zaczyna się wyłączać przy dużej prędkości**(Niebezpieczeństwo!)**.
3. Podczas przyspieszania następuje nagła utrata mocy**(Niebezpieczeństwo!)**.
4. Silnik zaczyna się przegrzewać. Objawy przegrzania to:
   - Z silnika wydobywa się para lub dym (nie spaliny).
   - Wahanie lub gaśnięcie silnika podczas przyspieszania.
   - Odgłos trzasków lub stukotu podczas zwalniania (detonacja).
   - Wahania prędkości biegu jałowego.
   - Pomiar temperatury powyżej 270°F na świecy żarowej (sam odczyt temperatury powyżej 270°F nie oznacza koniecznie przegrzania. Aby uzyskać dokładniejsze ostrzeżenie, należy sprawdzić inne objawy przegrzania w połączeniu z temperaturą).

Wzbogać mieszankę paliwową do optymalnego poziomu, obracając iglicę szybkoobrotową o co najmniej 1/8 obrotu w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara i ponownie sprawdź. To ustawienie wydłuży żywotność podzespołów silnika.

Regulacja mieszanki paliwa przy niskich prędkościach

Mieszankę wolnoobrotową ustawia się zawsze po prawidłowym ustawieniu igły szybkoobrotowej. Mieszankę wolnoobrotową ustawia się za pomocą „testu szczypania":

1. Gdy silnik się rozgrzeje, wykonaj kilka przebiegów na wysokich obrotach, aby upewnić się, że igła wysokich obrotów jest ustawiona prawidłowo.
2. Wjedź pojazdem i zaciśnij przewód paliwowy prowadzący do gaźnika (za pomocą zacisku odcinającego silnik). Silnik powinien pracować przez 2-3 sekundy, nabrać obrotów, a następnie zgasnąć.
3. Jeżeli silnik pracuje dłużej niż 3 sekundy, należy zmniejszyć obroty iglicy niskich obrotów o 1/16 obrotu, wykonać kilka kolejnych przejazdów przy wysokich obrotach i powtórzyć test.
4. Jeśli silnik gaśnie natychmiast, bez przyspieszania, należy zwiększyć obroty iglicy niskich obrotów o 1/8 obrotu, wykonać kilka kolejnych przejazdów przy wysokich obrotach i powtórzyć test.

Gdy igła niskich obrotów jest ustawiona prawidłowo, reakcja przepustnicy silnika powinna być bardzo szybka, nawet do tego stopnia, że trudno będzie powstrzymać Jato przed zrobieniem wheelie podczas przyspieszania!

Tabela regulacji mieszanki paliwowej

Jeśli...	Jest..	potem powietrze gęstość wynosi...	dostosować (poprawić) mieszanka paliwowa do...
Wilgotność	Niżej	Nieznacznie bardziej gęsty	Nieco bogatszy
	Wyższy	Nieznacznie mniej gęsty	Nieco szczuplejszy
Ciśnienie (barometr)	Niżej	Mniej gęsty	Chudziejszy
	Wyższy	Bardziej gęsty	Bogatszy
Temperatura	Niżej	Bardziej gęsty	Bogatszy
	Wyższy	Mniej gęsty	Chudziejszy
Wysokość	Niżej	Bardziej gęsty	Bogatszy
	Wyższy	Mniej gęsty	Chudziejszy
Nitro %	Niżej	-	Chudziejszy
	Wyższy	-	Bogatszy

Regulacja prędkości biegu jałowego

Po ustawieniu mieszanki wysokich i niskich obrotów, należy zmniejszyć obroty biegu jałowego do minimalnej, niezawodnej prędkości obrotowej biegu jałowego. Należy pamiętać, że regulację należy przeprowadzać przy silniku pracującym w normalnej temperaturze roboczej.

1. Obróć trymer przepustnicy na nadajniku, aby włączyć hamulce (zapamiętaj jego pierwotne położenie). Zapewni to, że suwak przepustnicy będzie przylegał do śruby regulacji biegu jałowego.
2. Obróć śrubę przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, aby zmniejszyć prędkość biegu jałowego, lub zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby ją zwiększyć. Prędkość biegu jałowego powinna być ustawiona na najniższym możliwym poziomie, zachowując jednocześnie niezawodne parametry pracy.
3. Przywróć położenie przepustnicy na nadajniku do pierwotnej pozycji.

Dokładna regulacja gaźnika

Po dostrojeniu silnika TRX 3.3 Racing na koniec procesu docierania, zazwyczaj nie ma potrzeby dokonywania większych zmian w mieszance paliwowej. Zanotuj temperaturę, wilgotność i ciśnienie atmosferyczne w momencie dostrojenia gaźnika. Aktualne warunki pogodowe można znaleźć w internecie na stronach internetowych o zasięgu krajowym, lokalnych serwisach informacyjnych oraz w telewizji. Informacje te będą stanowić ustawienia bazowe.

Może być konieczna regulacja iglic gaźnika, aby skompensować zmiany temperatury i ciśnienia barometrycznego (gęstości powietrza) z dnia na dzień. Zazwyczaj należy wzbogacić mieszankę paliwową, gdy temperatura jest niższa od temperatury bazowej, a gęstość powietrza jest wyższa. Ubożej mieszankę paliwową, gdy temperatura jest wyższa od temperatury bazowej, a gęstość powietrza jest niższa. Poniższa tabela zawiera ogólne wskazówki dotyczące wpływu warunków atmosferycznych na gęstość powietrza, gdy zmienia się ona powyżej lub poniżej ustawienia bazowego (szczegółowe informacje na temat wpływu gęstości powietrza na ustawienia mieszanki znajdują się na stronie 20).

Strojenie silnika za pomocą temperatury Twój model jest wyposażony w czujnik temperatury wskazujący temperaturę silnika na desce rozdzielczej aplikacji Traxxas Link (*dostępne osobno, patrz strona 39*). Temperaturę silnika można wykorzystać jako skuteczną pomoc przy strojeniu, gdy
Zrozumieć związek między temperaturą silnika a temperaturą otoczenia. Temperatura robocza silnika, dostrojona do maksymalnej wydajności, będzie się zmieniać w zależności od warunków atmosferycznych, obciążenia silnika, dokładności wskaźników i wielu innych czynników.

Czynnikiem, który ma największy wpływ na temperaturę silnika, jest temperatura powietrza. Należy się spodziewać, że temperatura silnika będzie się zmieniać niemal wprost proporcjonalnie do temperatury powietrza. Zakładając, że dostroiłeś silnik pod kątem tej samej maksymalnej wydajności każdego dnia, silnik będzie pracował o około dwadzieścia stopni cieplej przy temperaturze 90 stopni na zewnątrz niż przy temperaturze 70 stopni. Z tego powodu nie możemy podać dokładnego zakresu temperatur, który wskazywałby na najlepszą możliwą regulację silnika.

NIE MA optymalnej temperatury, której można by użyć jako celu, aby zapewnić najlepszą regulację silnika. Nie polegaj wyłącznie na wskaźniku temperatury, aby wyregulować silnik. Wyreguluj silnik, zwracając szczególną uwagę na to, jak reaguje na zmiany mieszanki paliwowej (więcej/mniej dymu, szybciej/słabiej, niezawodnie/gaśnie, płynny/stłumiony dźwięk itp.).
Po wyregulowaniu silnika należy obserwować temperaturę.

Wskaźnik temperatury na desce rozdzielczej aplikacji Traxxas Link może pomóc w dostrojeniu silnika, dając względny obraz wpływu wprowadzonych zmian na jego pracę i zapobiegając jego nadmiernej temperaturze. Na przykład, wraz ze wzrostem temperatury mieszanki paliwowej, osiągi silnika będą rosły wraz z temperaturą. Jeśli nadal będziesz ubożyć mieszankę, a temperatura wzrośnie, a osiągi silnika się nie zmienią, oznacza to, że przekroczono maksymalne bezpieczne ustawienie mieszanki ubogiej. Zwróć uwagę na temperaturę silnika. Zasadniczo staraj się nie przekraczać temperatury 132°C (270°F) mierzonej przy świecy żarowej. W razie potrzeby zwiększ przepływ powietrza do silnika, odcinając tylną część przedniej szyby. W niektórych sytuacjach silnik może pracować bardzo dobrze, bez gaśnięcia, opóźnień ani szarpnięć w temperaturach powyżej 132°C (270°F), szczególnie w bardzo gorącym klimacie.

Jeśli wzbogacenie mieszanki paliwowej w celu obniżenia temperatury do 132°C (270°F) powoduje słabą, ospałą pracę silnika (silnik nigdy się nie oczyszcza), należy przywrócić silnik do zadowalającego stanu, bazując na jego brzmieniu i osiągach (zawsze z widocznym strumieniem niebieskiego dymu wydobywającym się z wydechu). Jeśli temperatura silnika przekracza 132°C (270°F) przy prawidłowym chłodzeniu i bez oznak nieprawidłowej pracy, należy unikać pracy silnika na ubogo ustawionej mieszance. Uważnie obserwuj**każdy**Oznaki przegrzania. Nieznacznie wzbogacić mieszankę paliwową, aby zapewnić margines bezpieczeństwa w postaci dodatkowego chłodzenia i smarowania. Objawy przegrzania obejmują:

- Z silnika wydobywa się para lub dym (nie spaliny).
- Wahanie lub gaśnięcie silnika podczas przyspieszania.
- Odgłos trzasków lub stukotu podczas zwalniania (detonacja).
- Wahania prędkości biegu jałowego.

WSTĘP

Silnik Twojego TRX 3.3 Racing jest już dotarty, mieszanka paliwowa jest zrównoważona, a bieg jałowy ustawiony... czas na zabawę! Ta sekcja zawiera instrukcje dotyczące regulacji Twojego Jato. Zanim przejdziesz dalej, oto kilka ważnych środków ostrożności, o których warto pamiętać.

- **Nie używaj Jato w wodzie, błocie, śniegu ani mokrej trawie.** To kuszące, ale woda i błoto łatwo przedostają się przez filtr powietrza i mogą poważnie uszkodzić silnik. Niewielka ilość wilgoci może spowodować awarię elektroniki i utratę kontroli nad Jato. Śnieg to zamarznięta woda. Nie jeździj Jato po śniegu, ponieważ woda może uszkodzić elektronikę.

- Silnik wyścigowy TRX 3.3 jest niezwykle mocny. Pamiętaj o stopniowym dodawaniu gazu, aby uniknąć wheelie'a i utraty kontroli nad pojazdem.

- Nie unoś Jato nad ziemią i nie zwiększaj obrotów silnika nadmiernie bez obciążenia. Takie postępowanie może spowodować wewnętrzne uszkodzenie silnika. Unikaj nadmiernego zwiększania obrotów silnika, gdy Jato jest w powietrzu po skoku.

- Unikaj nadmiernej jazdy z dużą prędkością przez dłuższy czas lub na długich dystansach. Może to spowodować, że silnik osiągnie prędkość przekraczającą maksymalne bezpieczne obroty.

- Nie jeźdź Jato z uszkodzonym układem napędowym. Silnik może ulec uszkodzeniu w wyniku przeciążeń spowodowanych tarciem układu napędowego lub zbyt wysokimi obrotami spowodowanymi luźnymi lub brakującymi częściami.

- Nie holuj niczego swoim Jato. Silnik jest chłodzony przepływem powietrza generowanym przez prędkość. Holowanie powoduje duże obciążenie silnika, a jednocześnie ogranicza jego chłodzenie ze względu na niską prędkość pojazdu.

- Jeśli Twój Jato utknie, natychmiast zatrzymaj pojazd. Przesuń pojazd i kontynuuj jazdę.

- Nigdy nie wyłączaj radia, gdy silnik pracuje. Ciężarówka może stracić kontrolę.

Wskazówki dotyczące jazdy

- Jato jest bardzo szybki. Wybierz duży teren do jazdy, z niewielką liczbą możliwości kolizji, aż przyzwyczaisz się do prędkości i sterowności Jato.

- Podczas skoków, dodaj trochę gazu, gdy Jato jest w powietrzu, aby utrzymać przód ciężarówki w górze i wylądować równo na wszystkich czterech kołach. Uważaj, aby nie przesadzić z obrotami silnika ani nie lądować na pełnym gazie. Każde z tych działań może poważnie uszkodzić Jato. Jeśli przód ciężarówki jest zbyt wysoko, szybko naciśnij hamulec, aby wyrównać w powietrzu.

- Duże przeszkody (takie jak krawężniki i skały) należy pokonywać powoli i pod kątem, a nie czołowo. Pozwoli to zawieszeniu na łatwiejsze dopasowanie się i amortyzację uderzenia.

- Wymieniaj lub czyść wkład filtra powietrza po każdej godzinie pracy. Ma to kluczowe znaczenie dla żywotności silnika. Czas pracy silnika obejmuje okres docierania.

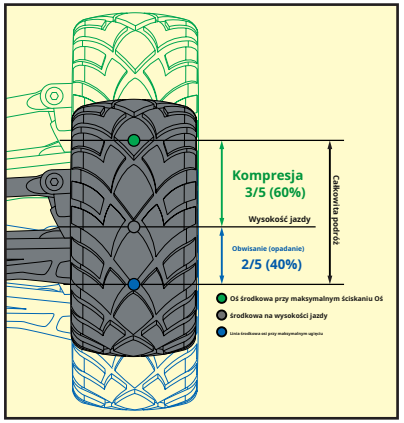
Jato jest fabrycznie skonfigurowane tak, aby zapewnić dobrą wydajność bazową w różnych warunkach. Jato oferuje wiele opcji tuningu, aby w pełni wykorzystać jego potencjał i umożliwić dostosowanie do konkretnych warunków. Strojenie i konfiguracja Jato są podzielone na dwie sekcje: Podstawową i Zaawansowaną. Jato ułatwia wykonywanie typowych, codziennych ustawień i regulacji toru. Procedury regulacji zbieżności, sztywności sprężyn, tłumienia, układu kierowniczego i wysokości zawieszenia są omówione w sekcji dotyczącej podstawowego strojenia. Omówiono również regulację przełożenia, punktu zmiany biegów w skrzyni dwubiegowej, sprzęgła antyhoppingowego i hamulca. W większości przypadków podstawowe informacje wystarczają do dostrojenia Jato, aby zapewnić dobrą wydajność na różnych nawierzchniach. Jato zostało zaprojektowane z myślą o zapewnieniu zaawansowanych, dodatkowych opcji tuningu, wykraczających poza podstawowe, które pozwalają doświadczonym użytkownikom uzyskać maksymalną wydajność pojazdu. Sekcja dotycząca zaawansowanego strojenia (rozpoczynająca się na stronie 36) obejmuje takie tematy, jak regulacja środka przechyłu, regulacja pochylenia sworznia zwrotnicy i antysquat, regulacja bump steer, konfiguracja mechanizmu różnicowego i regulacja obciążenia. Upewnij się, że w pełni rozumiesz podstawowe regulacje, zanim zaczniesz eksperymentować z zaawansowanymi. Niewłaściwe połączenie regulacji może negatywnie wpłynąć na osiągi pojazdu, skutkując gorszym prowadzeniem. Jeśli nie wiesz, dlaczego zmieniasz daną regulację, pozostaw ustawienia fabryczne.

Strojenie zawieszenia

Źródła

Przednie i tylne sprężyny w Jato mają różną sztywność. Tylne sprężyny są o około 25% sztywniejsze niż przednie.

Sprężyny. Napięcie wstępne sprężyny można regulować, obracając regulator napięcia wstępnego sprężyny. Regulacja napięcia wstępnego zmienia wysokość jazdy. Wyreguluj napięcie wstępne tak, aby zawieszenie ściskało się o około 40% pełnego zakresu ruchu (patrz ilustracja).



Zastosuj sztywniejsze sprężyny, aby zmniejszyć dobijanie do podłoża, zmniejszyć przechył nadwozia, kontrolować nurkowanie hamulców i zapewnić twardsze, bardziej responsywne wrażenia. Jeśli Jato jest znacznie lżejsze do zastosowań wyścigowych, zastosuj miększe sprężyny.

Może być konieczne, aby zapobiec zbytniemu usztywnieniu zawieszenia. Cięższe konfiguracje mogą wymagać sztywniejszych sprężyn. Podczas wymiany sprężyn w modelu Jato nie powinno być konieczne ponowne ustawienie napięcia wstępnego sprężyn. Sprężyny dodatkowe zostały zaprojektowane tak, aby wysokość jazdy była taka sama przed i po wymianie sprężyn.

Opcjonalne sprężyny dostępne w Traxxas są wymienione poniżej. Pełną listę numerów części znajdziesz w liście części. Sprężyny o wyższej wytrzymałości są sztywniejsze. Sprężyny można rozpoznać po kolorowych kropkach na jednym końcu.

Kolor kropki	Szybkość sprężyny
Żółty	4,0 funta na cal (0,7 N/mm)
Pomarańczowy	5,1 funta na cal (0,9 N/mm)
Dębnik	5,7 funta na cal (1,0 N/mm)
Zielony (Standardowy przód)	6,3 funta na cal (1,1 N/mm)

Kolor kropki	Szybkość sprężyny
Srebrny	6,8 funta na cal (1,2 N/mm)
Złoto	7,4 funta na cal (1,3 N/mm)
Różowy (Standardowy tył)	8,0 funtów/cal (1,4 N/mm)
Niebieski	9,1 funta na cal (1,6 N/mm)

Wysokość jazdy

Wysokość zawieszenia Jato można regulować, obracając regulatory napięcia wstępnego sprężyny na korpusach amortyzatorów. Obróć regulatory w lewo, aby zwiększyć wysokość zawieszenia. Obróć je w prawo, aby ją zmniejszyć. Podczas regulacji napięcia wstępnego sprężyny należy zmieniać ustawienia równomiernie po lewej i prawej stronie, aby zapewnić równowagę zawieszenia. Zmiana położenia górnego lub dolnego mocowania amortyzatora nie wpływa znacząco na wysokość zawieszenia. Użyj niższego ustawienia zawieszenia do szybkiego pokonywania zakrętów i jazdy po płaskim terenie oraz na stosunkowo gładkich torach. Zwiększ ustawienie zawieszenia w trudniejszym terenie i na torach.

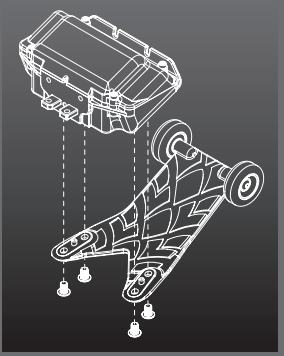
Pozycje mocowania dolnego amortyzatora

W konfiguracji fabrycznej amortyzatory są montowane w pozycji (B) na wieży amortyzatora i pozycji (2) na dolnym wahaczu. Takie ustawienie zapewnia połączenie dużego skoku zawieszenia z dobrym prowadzeniem. Bardziej pionowe położenie amortyzatorów zapewnia bardziej liniową progresję i miękkie, pluszowe zawieszenie.

Sztywność sprężyny (przy kole) wzrasta, gdy dolne mocowanie amortyzatora jest przesuwane z pozycji (1) do pozycji (4). Jest to podobne do stosowania sztywniejszych sprężyn. Całkowity skok zawieszenia zmniejsza się, gdy dolne mocowanie amortyzatora jest przesuwane z pozycji (1) do pozycji (4). Zewnętrzna para otworów na dolnym ramieniu zawieszenia powinna być wykorzystana do zmniejszenia skoku zawieszenia Jato i zwiększenia siły sprężyny (przy kole). To ustawienie poprawi pokonywanie zakrętów z dużą prędkością na gładszym terenie, zapewniając twardsze odczucie zawieszenia (większa sztywność sprężyny). Przechyły nadwozia, nurkowanie hamulca i przysiady tylne zostaną zmniejszone. Aby zmaksymalizować skok zawieszenia, zamontuj amortyzator w pozycji (A) na wieży amortyzatora i pozycji (1) na dolnym ramieniu zawieszenia.

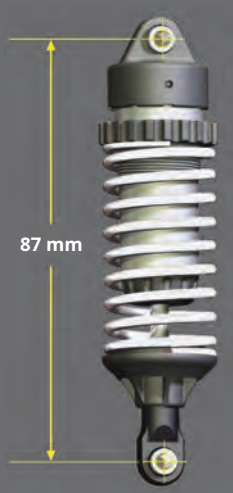
Jato 3.3 jest wyposażony w pałąk do wheelie. Pałąk jest przeznaczony do użytku na twardych nawierzchniach o wysokiej przyczepności, takich jak chodnik, gdzie

Kontrolowanie wheelie może być trudne. Aby zamontować pałąk do wheelie, przymocuj go do spodu tylnej komory akumulatora za pomocą czterech dołączonych śrub.

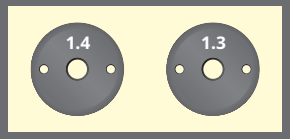


Ważny:Amortyzatory są montowane w fabryce z zachowaniem odległości między środkami (pomiędzy (kulki na końcach drążków) o średnicy 87 mm. Za każdym razem, gdy amortyzatory są demontowane i rozbierane, należy sprawdzić tę odległość, aby upewnić się,

prawidłowe działanie zawieszenie.

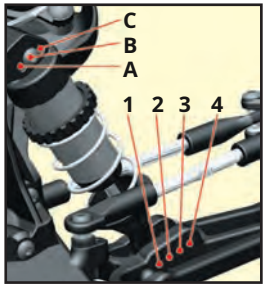


Rozmiary tłoków amortyzatorów Jato

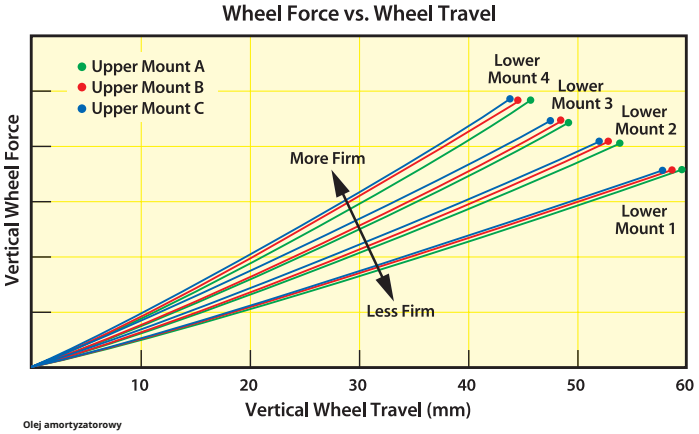


1,4 mm przód 1,3 mm tył

Pozycje mocowania górnego amortyzatora Górne pozycje mocowania amortyzatora będą miały odwrotny wpływ na zawieszenie niż dolne pozycje mocowania amortyzatora. Sztywność sprężyny (przy kole) wzrasta wraz ze zmianą położenia górnego mocowania amortyzatora z pozycji (A) na pozycję (C). Wysokość jazdy nie jest zmieniana przez zmiany położenia górnego mocowania amortyzatora. Skorzystaj z poniższego wykresu, aby zobaczyć wpływ różnych pozycji mocowania amortyzatora. Długość pozioma



Linie wskazują na zakres ruchu zawieszenia. Kąt lub nachylenie linii wskazuje sztywność sprężyny (przy kole).



Olej amortyzatorowy

Cztery wypełnione olejem kompozytowe amortyzatory (tłumiki) skutecznie kontrolują ruch zawieszenia, zapobiegając dalszemu „odbijaniu się" kół i opon po odbiciu od nierówności. Zmiana oleju w amortyzatorach może zmienić efekt tłumienia zawieszenia. Zmiana oleju na olej o wyższej lepkości zwiększy tłumienie. Obniżenie lepkości oleju spowoduje zmniejszenie tłumienia zawieszenia. Tłumienie należy zwiększyć (za pomocą oleju o wyższej lepkości), jeśli model łatwo opada na dno na wybojach. Tłumienie należy zmniejszyć (za pomocą oleju o niższej lepkości), jeśli model podskakuje na małych nierównościach i jest niestabilny. Lepkość oleju w amortyzatorach zależy od ekstremalnych temperatur pracy; olej o określonej lepkości będzie mniej lepki w wyższych temperaturach, a bardziej lepki w niższych. Eksploatacja w regionach o niskich temperaturach może wymagać oleju o niższej lepkości. Fabrycznie amortyzatory są wypełnione olejem silikonowym SAE-30W. W amortyzatorach należy stosować wyłącznie olej silikonowy w 100%.

Wymiana oleju amortyzatora

Aby ułatwić serwis, amortyzatory należy wyjąć z pojazdu i zdemontować w celu wymiany

1. Zdejmij dolny element mocujący sprężynę i sprężynę amortyzatora
2. Zdejmij górną osłonę amortyzatora za pomocą klucza do amortyzatorów i wielofunkcyjnego narzędzia do zawieszenia.
3. Opróżnij korpus amortyzatora ze zużytego oleju.
4. Napełnij amortyzator nowym olejem silikonowym do amortyzatorów aż do górnej krawędzi korpusu amortyzatora.
5. Powoli poruszaj tłokiem w górę i w dół (zawsze zanurzając go w oleju), aby uwolnić pęcherzyki powietrza. Pozostaw amortyzator na kilka minut, aby umożliwić wydostanie się pozostałych pęcherzyków powietrza.
6. Powoli wkręć górną nakrętkę z zamontowanym amortyzatorem na korpus amortyzatora za pomocą wielofunkcyjnego narzędzia do zawieszeń. Nadmiar oleju wypłynie przez mały otwór w nakrętce amortyzatora.
7. Dokręć osłonę amortyzatora do oporu. Użyj dołączonego stalowego klucza do amortyzatorów, aby przytrzymać korpus amortyzatora podczas dokręcania.

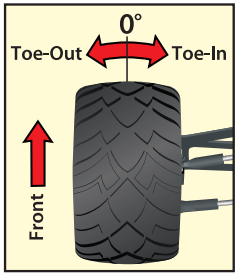
USTAWIENIA WYRÓWNANIA

Ustawienia wyrównania są kluczowe dla optymalizacji działania Jato. Dostosuj wyrównanie tak ostrożnie i precyzyjnie, jak to możliwe.

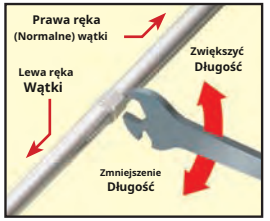
Regulacja palców u stóp

Koła można ustawić tak, aby były skierowane prosto do przodu lub na zewnątrz. Aby łatwiej zapamiętać ustawienie, spójrz na swoje stopy. Ustawienie na zewnątrz oznacza, że stopy są skierowane w stronę

palce na zewnątrz, stopy skierowane w bok



Kąt zbieżności kół przednich można regulować poprzez zmianę długości łączącej bloki układu kierowniczego z przewodem. Przód można regulować za pomocą napinaczy. Długość można regulować obracając dołączony klucz do napinaczy, a tył za pomocą aluminiowego drążka kierowniczego. Współczynnik zbieżności kół przednich o 4 stopnie można zmienić na 3 lub zainstalować opcjonalne drążki kierownicze (s).



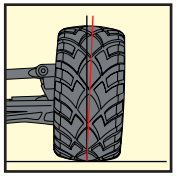
Palec u nogi: Ustawienie fabryczne

podstawy Przód:0 stopni

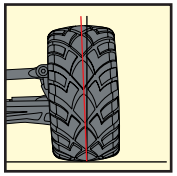
Tył:4-stopniowe zbieżności w każdym przypadku

Statyczna regulacja pochylenia kół

Koła mogą mieć dodatni lub ujemny kąt pochylenia (patrz ilustracje po prawej). Kąt pochylenia zmienia się wraz z ruchem koła w górę i w dół w całym zakresie ruchu. Pochylenie statyczne to kąt pochylenia koła przy kierownicy, gdy pojazd jest ustawić na normalnej, stacjonarnej wysokości jazdy.



Pozytywny kąt pochylenia



Ujemny camber

Statyczny kąt pochylenia kół jest regulowany za pomocą łączników kątowych wyposażonych w śruby rzymskie, z przodu i z tyłu. Wydłuż łączniki kątowe za pomocą dołączonego klucza rzymskiego, aby zwiększyć kąt pochylenia (dodatni kąt pochylenia). Skróć Łączniki camber zmniejszają pochylenie kół (ujemne pochylenie kół).

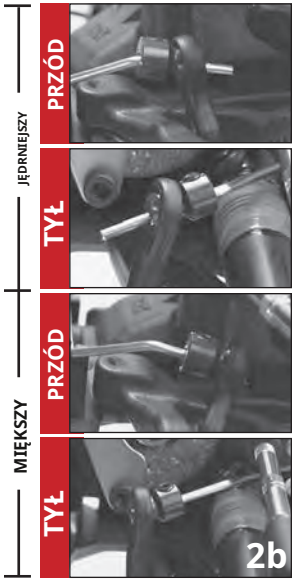
Statyczny camber: Ustawienia fabryczne przód:1-stopniowy ujemny kąt pochylenia po każdej stronie **Tył:**1-stopniowy ujemny kąt pochylenia po każdej stronie

Regulacja drążków stabilizatora

Jeżeli warunki wymagają większego oporu toczenia, skróć długość mocowania, aby zwiększyć sztywność drążka stabilizatora.

Jeśli pojazd cierpi na nadsterowność lub podsterowność, można oddzielnie wyregulować przednie i tylne stabilizatory, aby wyeliminować problem z prowadzeniem. Usztywnij przedni stabilizator lub zmiękcz tylny, aby wyeliminować nadsterowność. Zmiękcz przedni stabilizator lub usztywnij tylny, aby wyeliminować podsterowność.

Zabezpieczenie łączników drążka stabilizatora bliżej punktu podparcia (punktu obrotu) drążka zapewni sztywniejsze ustawienie (w przypadku gładkich nawierzchni). (1a i 1b) Zabezpieczenie łączników dalej od punktu podparcia złagodzi działanie drążka stabilizatora (w przypadku nierównych nawierzchni). (2a i 2b)



Kiedy używać grubego (czarnego) a kiedy cienkiego (srebrnego) paska

Standardowe białe stabilizatory powinny być wystarczające w większości sytuacji. Podczas jazdy po bardzo gładkich nawierzchniach (takich jak świeży asfalt lub gładkie, „niebieskie" trasy terenowe) zaleca się czarne (najtwardsze) stabilizatory. Podczas jazdy po luźnych nawierzchniach o niskiej przyczepności zaleca się srebrne (najmiększe) stabilizatory. Srebrne stabilizatory będą mniej obciążać podwozie podczas pokonywania nierówności.

W przypadku bardzo nierównych i/lub uszkodzonych nawierzchni, gdzie występują nierówności po lewej i prawej stronie pojazdu, można w ogóle zrezygnować z używania stabilizatorów. Użycie stabilizatorów w takich warunkach może spowodować nadmierne kołysanie pojazdu, utrudniając kontrolę.

UKŁAD KIEROWNICZY

Jato posiada bardzo zaawansowany układ kierowniczy z dźwignią kątową i geometrią zaprojektowaną tak, aby całkowicie wyeliminować efekt bump steer. Efekt bump steer występuje, gdy kąt skrętu przednich kół zmienia się podczas ruchu zawieszenia w górę i w dół w całym zakresie pracy. Zawieszenia z systemem bump steer utrudniają jazdę po linii prostej w nierównym terenie. Jato zachowuje się stabilnie, niezależnie od tego, jak trudna jest trasa. Regulowany, zintegrowany system serwo-separatora chroni przekładnie serwa, zapewniając jednocześnie precyzyjne czucie i precyzyjną reakcję układu kierowniczego.

regulacja Servo Saver

Oszczędność serwa można regulować poprzez dokręcanie lub luzowanie nakrętki nad sprężyną serwa. Dokręcenie sprężyny zmniejszy działanie serwa i zapewni bardziej stabilne sterowanie, szczególnie w ekstremalnie trudnych warunkach. Jednak wraz ze wzrostem dokręcania sprężyny serwa,

Ochrona przekładni serwa jest zmniejszona. Należy rozważyć dokręcenie sprężyny serwa w przypadku stosowania mocniejszych serwomechanizmów skrętu dostępnych na rynku wtórnym lub serwomechanizmów z metalowymi przekładniami.

Połączenie układu kierowniczego

Precyzyjny montaż i regulacja układu kierowniczego są niezbędne do zachowania prawidłowej geometrii układu kierowniczego. W przypadku wymiany serwa lub demontażu układu kierowniczego należy ściśle przestrzegać poniższych instrukcji.

Prawidłowe ustawienie serwa na wałku serwa i ostrożne ustawienie długości połączenia jest niezbędne do utrzymania prawidłowego skoku kierownicy. Postępuj zgodnie z poniższą procedurą.

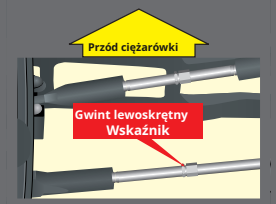
1. Po zainstalowaniu nowych lub świeżo naładowanych baterii należy włączyć przełącznik zasilania nadajnika, a następnie przełącznik zasilania odbiornika.

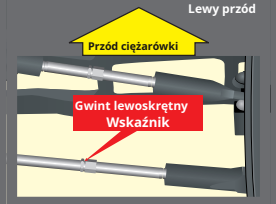
Aby uzyskać informacje na temat regulacji pochylenia i środka przechyłu, zobacz *Zaawansowane regulacje strojenia*na stronie 36.

Przyrząd do pomiaru zbieżności kół (dostępny w lokalnym sklepie z artykułami hobbystycznymi) może okazać się przydatnym narzędziem do ustawiania zbieżności.

Wszystkie łączniki palców są zamontowane w ciężarówce tak, aby lewe wskaźniki gwintu wskazywały ten sam kierunek. Ułatwia to

Zapamiętaj, w którą stronę należy obracać klucz, aby zwiększyć lub zmniejszyć długość łącznika noskowego (kierunek jest taki sam we wszystkich czterech rogach). Zwróć uwagę, że rowek w łbie sześciokątnym wskazuje stronę łącznika noskowego z lewym gwintem.





Opcjonalne serwomechanizmy są dostępne osobno i można ich używać z serwomechanizmami innych producentów niż Traxxas.

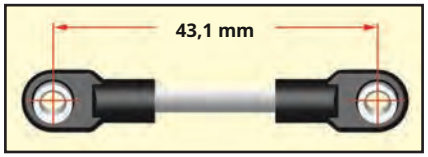
2. Ustaw trymer steru na nadajniku

3. Ustaw Jato w poziomie, tak aby można było zobaczyć zamontowany serwo kierownicze z przodu.

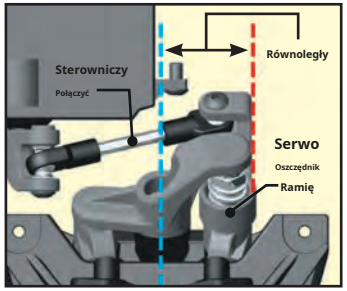
4. Sprawdź, czy serwoster jest tak ustawione, aby strzałka napisana na jego powierzchni była skierowana prosto w górę (

5. Jeśli nie, obróć go ponownie do pozycji t

Układ kierowniczy musi być zmontowany pokazano w i po prawej. Brak końcówki drążka na układ kierowniczy 45 stopni Celsjusza inny pręt en centrum-centrum puste b



Kiedy św. w Jato, t dzwonek (se być równoległym do pojazd (patrz równoległy, przym. łącznik kierowniczy



HAMULEC

Jato jest wyposażony fabryka i s przyszłe dostosowanie

Ramię hamulcowe

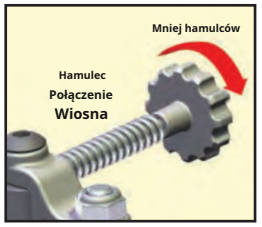
Te dwa buty hamulec może być konieczne materiał hamulcowy

dokręcić tak, aby między tarczą a klockiem hamulcowym (po stronie przekładni) pozostała szczelina wynosząca około 0,5 mm (0,020 cala). Wyreguluj hamulec,

Dociśnij mocno zewnętrzny klocek hamulcowy do wewnętrznego klocka, trzymając tarczę hamulcową między zaciskami hamulcowymi. Dokręć śruby barkowe, aż będą ledwo dotykać klocków hamulcowych. Nie dokręcaj tych śrub, aby nie uszkodzić tarczy hamulcowej lub nie odkręcić każdej ze śrub barkowych o 1 obrót.

Regulacja obciążenia

prawidłowo wyregulowany, Powinien ledwo dotykać serwa (w pozycji neutralnej, z zamkniętą przepustnicą). Opór hamulca podczas pracy. Regulacja hamulca jest przekręcona przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, aby zmniejszyć siłę hamowania. Upewnij się, że sprężyna nie wywołuje oporu hamulca i...



i zastąp

Tarcza hamulcowa zużywa się powoli. Jeśli grubość tarczy spadnie poniżej mm, należy ją wymienić. Większa grubość tarczy może spowodować uszkodzenie części hamulcowych i nieprawidłowe działanie układu hamulcowego.

SION TUNI

na sprzęgło

ped z Kontrola-poślizg sprzęgło jest główny ząb zębaty n (patrz strona 6). jest dostosowywany przez rozpoczynając wiosnę pantofel sha - klucz nastawny. T orzech do zgryzienia, aby temu zapobiec

Odkręć nakrętkę regulacyjną. Obróć nakrętkę regulacyjną w prawo (mniej poślizgu) i w lewo, aby poluzować. Sprzęgło poślizgowe ma dwie funkcje:

moment obrotowy silnika przekazywany na koła, aby zapobiec na nawierzchniach o niskiej przyczepności i niekontrolowanych wheelie'ów na nawierzchniach.

2. Ochrona układu napędowego przed nagłymi uderzeniami lub obciążeniami udarowymi (np. podczas lądowania po skoku z silnikiem na pełnym gazie).

Fabrycznie sprzęgło antyhoppingowe jest ustawione na minimalny poślizg, aby chronić układ napędowy przed obciążeniami udarowymi. Na śliskich nawierzchniach o niskiej przyczepności, takich jak utwardzony, suchy tor wyścigowy, korzystne może być poluzowanie nakrętki regulacji antyhoppingu, aby umożliwić większy poślizg sprzęgła. Dzięki temu pojazd będzie łatwiejszy w prowadzeniu i bardziej tolerancyjny, pomagając zmniejszyć poślizg kół. Poluzowanie regulacji antyhoppingu może również poprawić osiągi na nawierzchniach o ekstremalnie wysokiej przyczepności, zapobiegając unoszeniu się przodu pojazdu nad podłoże podczas przyspieszania. Regulację antyhoppingu należy przeprowadzać w niewielkich odstępach.
Przyrosty co 1/8 obrotu.

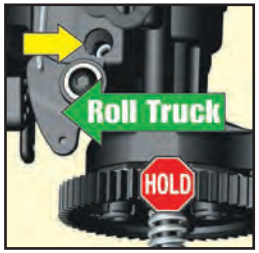
Maksymalne dokręcenie nakrętki poślizgowej to moment, w którym poślizg opon na nawierzchni o wysokiej przyczepności, takiej jak dywan lub przygotowany tor wyścigowy, jest minimalny lub zerowy. Poślizgu poślizgowego nie należy dokręcać do momentu całkowitego wyeliminowania poślizgu sprzęgła. Nie należy dokręcać nakrętki poślizgowej zbyt mocno, ponieważ może to spowodować uszkodzenie łożysk poślizgowych, tarcz dociskowych lub innych elementów.

Regulacja skrzyni biegów dwubiegowej

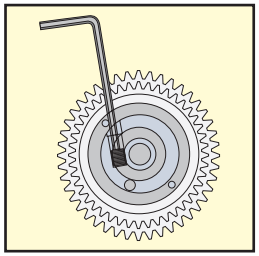
Jato jest wyposażone w regulowaną dwubiegową skrzynię biegów. Prawidłowe ustawienie punktu zmiany biegów w skrzyni biegów maksymalizuje przyspieszenie i poprawia właściwości jezdne. Do regulacji punktu zmiany biegów należy użyć klucza imbusowego 2 mm. Aby dokonać regulacji, silnik

1. Zdejmij gumową zatyczkę dostępową z górnej części obudowy skrzyni biegów.

2. Patrząc przez otwór, obróć koło zębate, aby wyrównać wycięcie (wycięcie) na wewnętrznym 2-biegowym bębnie sprzęgła z otworem.



3. Przytrzymaj koło zębate i powoli przesuwaj ciężarówkę do przodu, aż sześciokątny klucz na czarnej śrubie regulacyjnej stanie się widoczny w otworze.**Notatka:**Dwie prędkości będą się obracać wewnątrz bębna tylko wtedy, gdy wózek jest toczony do przodu. Wózek można toczyć do przodu i do tyłu, aż śruba regulacyjna stanie się widoczna.



4. Przełóż klucz imbusowy 2,0 mm przez bęben sprzęgła i wkręć go w śrubę regulacyjną.

5. Obróć śrubę regulacyjną o 1/8 obrotu zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby podnieść punkt zmiany biegów (późniejsza zmiana biegów). Obróć śrubę regulacyjną w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aby przyspieszyć zmianę biegów Jato. Uważaj, aby nie poluzować śruby regulacyjnej zbyt mocno, ponieważ może to spowodować wypadnięcie śruby i sprężyny (co będzie wymagało gruntownego demontażu i naprawy).

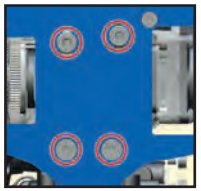
6. Zamontuj ponownie gumową zatyczkę dostępową, aby zapobiec

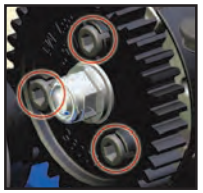
Zanieczyszczenia nie przedostają się do skrzyni biegów. Nie wlewaj oleju ani innych środków smarnych do skrzyni biegów przez otwór regulacji dwubiegowej.

7. Sprawdź osiągi, wykonując okrążenie testowe po każdej regulacji. Na małym torze wyścigowym z wieloma ciasnymi zakrętami spróbuj ustawić punkt zmiany biegów później, tak aby ciężarówka włączała tylko drugi bieg.
Zapobiegnie to nieoczekiwanemu przesunięciu torów, może być konieczne wcześniejsze umożliwienie

Regulacja koła zębatego/kółka sprzęgła Idealny współczynnik zazębienia koła zębatego czołowego/kółka sprzęgła wynosi 0,1 mm. Aby ustawić współczynnik zazębienia, umieść pasek standardowego papieru do ksero formatu Letter/A4 lub papieru do drukarki o grubości 0,1 mm między zębami. Odkręć cztery śruby mocujące silnik od dołu.

e podwozia (patrz zdjęcie) i przesuń unt do góry, aby ponownie docisnąć koło zębate sprzęgła, tak aby papier nie był zbyt mocno dociągnięty, ani zbyt luźny, aby wypadł. Dokręć śruby mocujące wału napędowego. Podczas przesuwania papieru powinieneś wyczuć jedynie minimalny luz między kołami zębatymi (prawie żaden) i tam





Śruby sprzęgła poślizgowego kluczem imbusowym 2,5 mm. Przesuń wałek sprzęgła poślizgowego. Jeśli wałek koła zębatego jest w pozycji pionowej, delikatnie podważ tylny płaski śrubokręt, aby go poluzować. W odwrotnej kolejności zamontuj nowe koło zębate, jeśli ma inny rozmiar.

poluzować, aby ponownie wyregulować

Jeżeli silnik jest zużyty lub uszkodzony na tyle, że konieczna jest wymiana tłoka,
tuleja lub korbowód,
Rozważ wymianę starego silnika na nowy w ramach dożywotniego planu wymiany silnika Traxxas (ERP). Może to zaoszczędzić czas i wysiłek. Szczegóły znajdziesz w dokumentacji Twojego modelu.
pakiet.

Silnik wyścigowy TRX 3.3 został zaprojektowany tak, aby można go było łatwo odbudować. Kluczowe elementy silnika, takie jak skrzynia korbowa, wał korbowy i łożyska silnika są wykonane zgodnie z niezwykle wysokimi standardami jakości i w normalnych warunkach powinny przetrwają więcej niż wiele zestawów tłoków, tulei, korbowodów i sworzni nadgarstkowych (zespoły posuwisto-zwrotne). Bardziej ekonomiczne może być dalsze używanie sprawnych łożysk i wałów korbowych, a w razie potrzeby po prostu wymiana zespołu posuwisto-zwrotnego. Montaż silnika nie jest trudny, a wymiana zespołu posuwisto-zwrotnego nie wymaga żadnych specjalistycznych narzędzi ani umiejętności.

Twój Jato wymaga regularnej konserwacji, aby utrzymać go w doskonałym stanie technicznym.**Zaniedbanie konserwacji może spowodować gromadzenie się brudu, osadów i wilgoci wewnątrz silnika, co może doprowadzić do jego wewnętrznej awarii.**Należy traktować poniższe procedury bardzo poważnie.

Po każdej godzinie biegu:

- Wyczyść i ponownie naoliw filtr powietrza. Instrukcje dotyczące tej procedury znajdują się na stronie 19.**Nie sposób wystarczająco podkreślić, jak ważne jest czyszczenie filtra powietrza w regularnych odstępach czasu.**Czystość i stan filtra powietrza mają bezpośredni wpływ na żywotność silnika.**Nie zaniedbuj konserwacji filtra powietrza!**

- Oczyść zewnętrzną część silnika z nagromadzonego brudu, oleju i zanieczyszczeń. Nagromadzony brud zmniejsza zdolność silnika do samoczynnego chłodzenia.
- Aby utrzymać optymalną wydajność systemu radiowego, należy ładować RX Power Pack (akumulator odbiornika) po każdej godzinie pracy.
- Dokręć nakrętki kół (szczególnie po lewej stronie). Użyj dołączonego klucza do nakrętek kół.

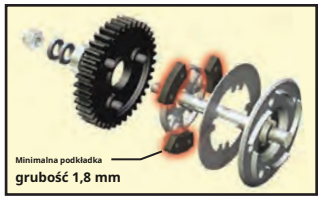
Po każdej sesji biegowej:

- Wykonaj konserwację silnika po uruchomieniu. Oczyszcza to silnik z szkodliwej wilgoci i innych osadów korozyjnych. Jest to niezwykle ważne dla żywotności silnika. Przeczytaj dalej, aby zapoznać się z procedurami konserwacji po uruchomieniu.
- Sprawdź koła zębate pod kątem zużycia, złamanych zębów lub zanieczyszczeń zgromadzonych między zębami.
- Sprawdź pojazd pod kątem widocznych uszkodzeń lub zużycia. Zwróć uwagę na:
  1. Luźne lub brakujące śruby
  2. Pęknięte, wygięte lub uszkodzone części
  3. Przecięcie lub poluzowanie okablowania
  4. Przecięte lub zagięte przewody paliwowe
  5. Oznaki wycieku paliwa

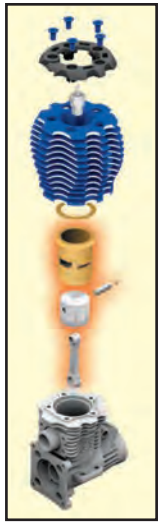
Inne okresowe prace konserwacyjne:

- Korbowód: Korbowód należy wymienić przy wymianie tłoka i tulei. Należy również wymienić sworzeń tłoka i pierścień uszczelniający typu G przy każdej wymianie korbowodu. Podobnie jak w przypadku innych wewnętrznych elementów silnika, żywotność korbowodu zależy od intensywności użytkowania silnika oraz jakości i częstotliwości jego konserwacji. Sprawdź korbowód po zużyciu 3 galonów paliwa.
- Okładziny sprzęgła poślizgowego (materiał cierny): Przy normalnym użytkowaniu materiał cierny w sprzęgle poślizgowym powinien zużywać się bardzo powoli. Jeśli grubość

Jeśli grubość którejkolwiek z okładzin sprzęgła antyhoppingowego wynosi 1,8 mm lub mniej, należy wymienić tarczę cierną. Zmierz grubość okładziny suwmiarką lub średnicą kluczy imbusowych 1,5 i 2,0 mm dołączonych do modelu.



- Tłok/tuleja: Żywotność tłoka i będzie się znacznie różnić w zależności od sposobu użytkowania i konserwacji silnika. Tłok i tuleja powinny zostać wymienione, gdy przestaną skutecznie uszczelniać (utrata kompresji). Objawy obejmują trudności z uruchomieniem rozgrzanego silnika, gaśnięcie silnika po rozgrzaniu oraz gaśnięcie silnika po nagłym zamknięciu przepustnicy do biegu jałowego. Przy każdej wymianie tłoka i tulei należy wymienić sworzeń nadgarstka i obejmę G.



Procedura po uruchomieniu

Należy wykonać konserwację silnika Traxxas po każdym postoju modelu, jeśli będzie on przechowywany dłużej niż kilka godzin. Poświęcenie czasu na przygotowanie silnika do postoju przełoży się na dłuższą żywotność silnika, łatwiejszy rozruch i lepsze osiągi.

Po wyłączeniu silnika nitro w silniku pozostaje nadmiar niespalonego paliwa. Metanol zawarty w paliwie do silników modelowych jest higroskopijny, co oznacza, że łatwo ulega Przyciąga i pochłania wilgoć. Wilgoć ta może powodować rdzewienie i korozję stalowych części silnika (wału korbowego, łożysk, sworznia korbowego i wałka rozrusznika), jeśli paliwo nie zostanie usunięte z silnika. W autoryzowanym serwisie motocyklowym można kupić oleje do jazdy po przejeździe lub użyć smaru w sprayu wypierającego wodę. Aby zapewnić ochronę silnika wyścigowego TRX 3.3 przed korozją wewnętrzną, należy zastosować następującą procedurę:

1. W miarę możliwości wyłączaj silnik, zaciskając przewód paliwowy. Pozwoli to silnikowi na zużycie większości nadmiaru paliwa. Upewnij się, że przepustnica jest w pozycji biegu jałowego. Może być konieczne zaciśnięcie przewodu paliwowego na kilka sekund, zanim silnik się zatrzyma.
2. Całkowicie opróżnij zbiornik paliwa. Użyj butli z paliwem do odsysania zużytego paliwa. Nie mieszaj starego paliwa ze świeżym. Jeśli pozostawisz paliwo w zbiorniku, transportujesz lub przeładowujesz pojazd, Jato może spowodować przedostanie się paliwa do silnika.

3. Przy pustym zbiorniku paliwa i przepustnicy ustawionej na bieg jałowy, spróbuj uruchomić silnik. Silnik najprawdopodobniej uruchomi się i popracuje przez kilka sekund, ponieważ zużywa paliwo pozostałe w silniku i przewodach paliwowych.

4. Po zatrzymaniu silnika wyczyść jego zewnętrzną powierzchnię sprężonym powietrzem lub środkiem do czyszczenia silników w sprayu. Po wyczyszczeniu i osuszeniu silnika odłącz przewód zasilający świecę żarową, świecę żarową i filtr powietrza.

5. Otwórz przepustnicę do oporu i wstrzyknij WD-40 przez sekundę do gaźnika i otworu świecy żarowej (Uwaga! Załóż okulary ochronne, aby zapobiec dostaniu się preparatu do oczu). Jeśli używasz oleju do pracy silnika, postępuj zgodnie z instrukcjami producenta.

6. Przykryj silnik szmatką lub ręcznikiem papierowym, aby zebrać WD-40 lub olej silnikowy, który może wydostać się z gaźnika lub otworu świecy żarowej.

7. Podłącz kontroler EZ-Start do modelu i uruchom silnik na 10 sekund.

8. Wyjmij szmatkę lub ręcznik papierowy i powtórz kroki 5–7 jeszcze dwa razy.

9. Wyczyść i ponownie nasmaruj filtr powietrza, aby był gotowy do użycia następnym razem. Instrukcje dotyczące konserwacji filtra powietrza znajdują się na stronie 19.

10. Wymień świecę żarową, podłącz przewód zasilający świecę żarową i zamontuj ponownie filtr powietrza.

Czyszczenie zalanego silnika

Jeśli silnik jest zbyt długo zalewany paliwem podczas rozruchu, może zostać zalany paliwem. Po zalaniu silnika nie będzie się on obracał z powodu nadmiaru paliwa w komorze spalania, który uniemożliwia ruch tłoka w górę. Aby oczyścić zalany silnik, należy zastosować następującą procedurę:

1. Odłącz niebieski przewód świecy żarowej.

2. Wyjmij świecę żarową i uszczelkę za pomocą klucza do świec żarowych dołączonego do modelu. Klucz nasadowy 5/16 lub 8 mm również się nada.

3. Odwróć model do góry nogami i podłącz kontroler EZ-Start.

4. Naciśnij przycisk EZ-Start na kilka sekund, aby oczyścić silnik z nadmiaru paliwa.**Nie zaglądaj do otworu świecy żarowej, gdy silnik się kręci, gdyż możesz prysnąć sobie paliwem w twarz!**

5. Odwróć model i zamontuj ponownie świecę żarową i uszczelkę.

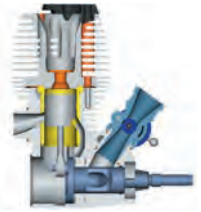
6. Podłącz ponownie niebieski przewód świecy żarowej do świecy żarowej.

7. Podłącz ponownie kontroler EZ-Start.

8. Nie zalewaj silnika. Otwórz przepustnicę do połowy i naciśnij przycisk EZ-Start. Silnik powinien uruchomić się natychmiast.

Tłok zablokowany w „górnym martwym punkcie" (GMP)

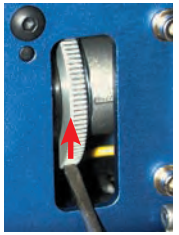
„Górny martwy punkt" to położenie, w którym tłok znajduje się na samym szczycie tulei stożkowej. Czasami silnik może się „zablokować" w tym położeniu. Najczęściej zdarza się to w nowych silnikach podczas docierania, ale może się również zdarzyć w innych sytuacjach. Jeśli silnik zablokuje się w GMP, należy wykonać poniższą procedurę, aby uwolnić tłok z tulei:



Górny Martwy Punkt

1. Wyjmij świecę żarową za pomocą dołączonego klucza nasadowego 8 mm (5/16") i sprawdź, czy znajduje się ona w górnym położeniu.

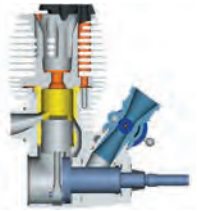
2. Obróć Jato i znajdź koło zamachowe w wycięciu w podwoziu. Włóż śrubokręt płaski, jak pokazano, pomiędzy koło zamachowe a koło zamachowe. Używając podwozia do podnoszenia, obróć koło zamachowe w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



Nacisnąć śrubokręt. Koło zamachowe obróci się, odłączając tłok od tulei.

3. Wlej dwie lub trzy krople lekkiego oleju maszynowego do otworu świecy żarowej, aby nasmarować tłok i tuleję. Nie używaj zbyt dużej ilości oleju. Nadmiar oleju spowoduje blokadę hydrostatyczną silnika. Sprawdź, czy rozrusznik obraca silnikiem z wyjętą świecą żarową.

4. Obróć koło zamachowe tak, aby tłok znalazł się w dolnym martwym punkcie i wymień świecę żarową wraz z uszczelką. Podłącz ponownie niebieski przewód świecy żarowej.



Dolny Martwy Punkt

5. Teraz powinieneś móc uruchomić silnik za pomocą EZ-Start.

1 Jeśli -888 jony lub -nie Tchnica pomagam Xzadzwoń axas aT ed te R ance, AXAS
(1-888-872-9927) (tylko dla mieszkańców USA)

Denaturat (dostępny w sklepach z artykułami gospodarstwa domowego i farbami) w butelce ze spryskiwaczem to niezwykle skuteczny środek czyszczący. Upewnij się,
Podczas pracy z denaturatem należy nosić okulary ochronne i rękawice.

Należy przestrzegać właściwych procedur konserwacji i przechowywania, aby uniknąć uszkodzenia silnika i innych elementów.
komponenty Twojego Jato.

Nie wlewaj paliwa z baku z powrotem do kanistra. Utylizuj je zgodnie z przepisami miasta lub powiatu.
regulamin.

Podczas stosowania kompresora należy zawsze nosić okulary ochronne.
środki czyszczące powietrze lub spray oraz środki smarujące.

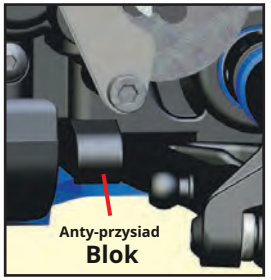
Ten zaawansowany poradnik dostrajania pozwoli Ci poznać innowacyjne możliwości regulacji, które zaprojektowano w Jato. Postępuj zgodnie z podanymi instrukcjami, aby w pełni wykorzystać potencjał Jato.

USTAWIENIA ZAWIESZENIA I ZBIEŻNOŚCI

Regulacja pochylenia osi przedniej (zawieszenie przednie)

Kąt pochylenia sworznia zwrotnicy przedniego zawieszenia może być użyty do regulacji podsterowności (pchania)/nadsterowności prowadzenia Jato. Ogólnie rzecz biorąc, zwiększenie kąta pochylenia sworznia zwrotnicy przesunie pojazd w kierunku nadsterowności (większa przyczepność na przednich oponach, mniejsza na tylnych). Zmniejszenie kąta pochylenia sworznia zwrotnicy stworzy tendencję do podsterowności (pchania na zakrętach). Fabrycznie przednie zawieszenie jest ustawione na kąt pochylenia sworznia zwrotnicy wynoszący 30 stopni. Kąt pochylenia sworznia zwrotnicy przedniego zawieszenia można zmniejszyć do 25 stopni, instalując opcjonalne 25-stopniowe klocki pochylenia sworznia zwrotnicy i klocki układu kierowniczego (patrz lista części). Używając 25-stopniowych klocków pochylenia sworznia zwrotnicy, należy zamontować odpowiednie klocki układu kierowniczego, aby zachować oryginalną geometrię zerowego skrętu.

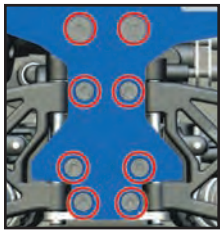
Tylny amortyzator anty-przysiadowy



Na charakterystykę prowadzenia Jato można wpływać poprzez regulację tylnego anty-squatu. Anti-squat to precyzyjne narzędzie do regulacji, które kontroluje reakcję tylnego zawieszenia podczas przyspieszania. Zwiększenie anty-squatu spowoduje, że tylne zawieszenie będzie mniej kompresować podczas przyspieszania i zapewni lepszą przyczepność. Zbyt duży anty-squat spowoduje, że pojazd stanie się Trudno kontrolować podczas hamowania lub jazdy po nierównych nawierzchniach. System Anti-Squat w modelu Jato można regulować, wymieniając sworznie mocujące tylne zawieszenie (bloki anty-squat). Fabryczne bloki zapewniają 2,25 stopnia odchylenia tylnego zawieszenia. Bloki Anti-Squat są dostępne oddzielnie w wersjach o kącie 1,5, 3,0 lub 3,75 stopnia. Stopnie są oznaczone na blokach, co ułatwia ich identyfikację. Aby wymienić blok Anti-Squat, należy zdemontować skrzynię biegów:

1. Odłączyć końcówkę drążka hamulcowego od krzywki hamulca. Odkręcić śrubę 3x10 mm i odłączyć korbę hamulca od obudowy skrzyni biegów.
2. Odkręć śrubę z łbem kulistym 3x12 mm od formowanej listwy wzmacniającej podwozie za tacką radia.

3. Odłączyć sprężynę powrotną przepustnicy od
4. Odkręć dwie śruby stożkowe 4 x 18 mm, dwie śruby stożkowe 3 x 15 mm i cztery śruby stożkowe 3 x 8 mm od spodu obudowy (patrz rysunek).



5. Oddziel skrzynię biegów od płyty podwozia
6. Odkręć dwie śruby maszynowe z łbem stożkowym 3x15 mm, które mocują blok anty-przysiadowy do dolnej części skrzyni biegów.

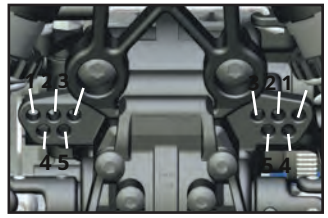
Środek rolki

Jato oferuje możliwość regulacji geometrii środka przechyłu przedniego i tylnego zawieszenia. Środek przechyłu pojazdu można podnieść, montując wewnętrzne końce łączników pochylenia kół w niższej pozycji. Podniesienie środka przechyłu skutecznie zwiększy sztywność pojazdu (podobnie jak montaż stabilizatorów). Zwiększenie oporu przechyłu na jednym końcu pojazdu zwiększy przyczepność na drugim końcu. Na przykład, zwiększenie oporu przechyłu z tyłu zapewni lepszą przyczepność przednich kół i potencjalnie lepsze kierowanie. Równomierne podniesienie środka przechyłu z przodu i z tyłu zwiększy ogólny opór przechyłu bez utraty równowagi prowadzenia. Domyślne, fabryczne położenia mają na celu ułatwienie prowadzenia pojazdu i zwiększenie jego tolerancji na błędy, a także zmniejszenie

klucz do trakcji podczas pokonywania zakrętów.

Aby wyregulować środek obrotu w przednim zawieszeniu, należy wyjąć lub wymienić podkładki dystansowe (podkładki) pod wewnętrznymi łącznikami kąta pochylenia koła. Podkładki dystansowe są dostępne w różnych grubościach.

Aby podnieść środek przechyłu tylnego zawieszenia, należy przełożyć wewnętrzne łączniki regulacji pochylenia koła do jednego z dwóch otworów (pozycja 4 lub 5 na ilustracji) w dolnym rzędzie mocowania tylnego łącznika regulacji pochylenia koła, znajdującego się w pobliżu podstawy tylnej wieży amortyzatora.



Po dokonaniu zmian w roli dostosuj statyczny camber do swoich potrzeb.

Zysk pochylenia

Jato oferuje możliwość regulacji geometrii pochylenia kół przedniego i tylnego zawieszenia. Pochylenie kół pojazdu można zmienić, przesuwając mocowanie łącznika pochylenia kół w inne poziome położenie montażowe. Regulacja pochylenia kół zmienia powierzchnię styku opon podczas ściskania zawieszenia. Skrócenie łącznika pochylenia kół zwiększy pochylenie kół. Dzięki temu pojazd jest bardziej stabilny na nierównościach, ale traci przyczepność na gładkich nawierzchniach. Wydłużenie łączników pochylenia kół ma odwrotny skutek.

- Aby zmienić kąt pochylenia kół w przednim zawieszeniu, należy przesunąć wewnętrzny lub zewnętrzny koniec łącznika kąta pochylenia kół do innego otworu mocującego.
- Aby zmienić wzmocnienie pochylenia koła w tylnym zawieszeniu, należy przesunąć wewnętrzny koniec łącznika pochylenia koła do innego otworu mocującego (pozycja 1 lub 3 na rysunku, pozycja 2 to ustawienie fabryczne).

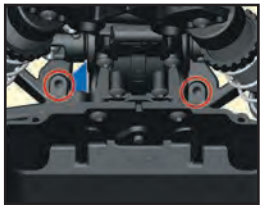
Po dokonaniu regulacji wzmocnienia pochylenia koła może zajść konieczność ponownego wyregulowania statycznego pochylenia koła, aby dostosować je do potrzeb tuningu.

Regulacja rozstawu osi

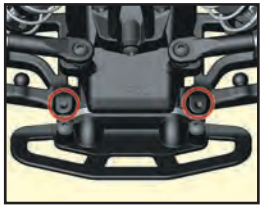
W niektórych przypadkach skrócenie lub wydłużenie rozstawu osi Jato może przynieść korzyści. Na przykład na małym torze z wieloma ciasnymi zakrętami Jato może skorzystać z krótszego rozstawu osi. Skrócenie rozstawu osi zwiększy ogólną responsywność. Na większych, szybszych torach Jato skorzysta z dodatkowej stabilności, jaką zapewnia dłuższy rozstaw osi. Dostosuj rozstaw osi poprzez zmianę położenia podkładek dystansowych w obudowie zwrotnicy tylnej osi, w miejscu jej połączenia z dolnym wahaczem. Należy pamiętać, że jest to regulacja precyzyjna. O ile nie jesteś bardzo doświadczonym kierowcą szukającym dodatkowej przewagi, fabryczne ustawienie rozstawu osi powinno okazać się wystarczające w większości zastosowań.

Ograniczniki ruchu w dół(fakultatywny)

Opcjonalny zestaw jest dostępny oddzielnie do montażu ograniczników skoku zawieszenia z przodu i z tyłu Jato. Jato ma większy skok zawieszenia niż inne ciężarówki w swojej klasie. W większości przypadków jest to zaleta, która zapewni ciężarówce bardziej stabilne prowadzenie, utrzymując koła w kontakcie z nawierzchnią wyścigową tak długo, jak to możliwe. Ograniczniki skoku zawieszenia można stosować w celu ograniczenia maksymalnej wysokości zawieszenia podczas jazdy po bardzo gładkich, szybkich torach. W niektórych sytuacjach zawodnicy poszukujący najszybszych tras na nierównych odcinkach toru wyścigowego ograniczą skok zawieszenia, aby zapobiec dotykaniu przez wysunięte koła szczytów skoczni. Jeśli wiesz, że najszybsza linia to pozostanie nisko nad szczytami skoczni, rozważ ich montaż. Ograniczniki skoku zawieszenia są również stosowane w innych modelach, aby zapobiec oderwaniu się półosi napędowych.



Ogranicznik ruchu tylnego w dół
Punkty instalacji



Ogranicznik ruchu w dół z przodu
Punkty instalacji

Ekstremalne skoki zawieszenia. Nie są one wymagane w tym celu w modelu Jato dzięki doskonałej konstrukcji zarówno standardowych półosi napędowych typu slider, jak i dodatkowych metalowych półosi napędowych. Numery części i ceny znajdziesz na liście części Jato.

Użyj wyższej lepkości (gęstszy) olej do:

- Więcej mocy przekazywanej na koła o największej przyczepności.
- Wyścigi na gładkich nawierzchniach o niskiej przyczepności.
- Lepsza wydajność podczas wspinaczki po nierównym terenie.

Używanie niższej lepkości (rzadszy) olej do:

- Większa moc przekazywana na koła o najmniejszej przyczepności.
- Wyścigi na szorstkich nawierzchniach o niskiej przyczepności.

Strojenie skrzyni biegów i mechanizmu różnicowego

Regulacja przełożenia

Przełożenie w modelu Jato można dostosować do różnych warunków, które mogą wymagać szybszego przyspieszenia. Regulacja przełożenia odbywa się poprzez wymianę dzwonu sprzęgła w silniku i/lub koła zębatego walcowego (sprzęgła poślizgowego) w skrzyni biegów. Fabrycznie Jato jest wyposażone w 24-zębowy dzwon sprzęgła i 54-zębowe koło zębate walcowe. Takie połączenie zapewnia dobrą równowagę między przyspieszeniem a prędkością maksymalną. Opcjonalne koła zębate walcowe i koła zębate walcowe są wymienione na liście części. Zapoznaj się z tabelą, aby poznać możliwe kombinacje przełożeń.

Poniższa tabela przełożeń przedstawia dostępne kombinacje z opcjonalnymi kołami zębatymi czołowymi, dzwonami sprzęgła i zestawami dwubiegowymi.

		Liczba zębów koła zębatego walcowego		
Dzwonek sprzęgła	Bieg	54	56	58
16	1.	-	15.20	15.74
	2.	-	11,34	11,75
18	1.	13,03	13,51	13,99
	2.	9,72	10,08	10.44
20	1.	11,73	12,16	12,59
	2.	8,75	9,08	9,40
22	1.	10,66	11,05	11.45
	2.	7,96	8,25	8,54
24	1.	9,77*	10.13	-
	2.	7,29*	7,56	-

* konfiguracja standardowa od razu po wyjęciu z pudełka

Strojenie mechanizmu różnicowego z przekładnią uszczelnioną

Tylny mechanizm różnicowy Jato pozwala na obracanie się lewego i prawego koła z różną prędkością podczas skręcania, dzięki czemu opony nie ocierają się ani nie ślizgają. Zmniejsza to promień skrętu i zwiększa wydajność układu kierowniczego.

Działanie mechanizmu różnicowego można dostosować do różnych warunków jazdy i wymagań dotyczących osiągów. Mechanizm różnicowy jest wypełniony silikonowym olejem do mechanizmów różnicowych i uszczelniony, aby zapewnić stałą, długotrwałą pracę. Wymiana oleju w mechanizmie różnicowym na olej o niższej lub wyższej lepkości zmieni jego charakterystykę pracy. W mechanizmie różnicowym stosowane są standardowe silikonowe oleje do mechanizmów różnicowych.

Zmiana oleju na olej o wyższej lepkości w mechanizmie różnicowym zmniejszy tendencję do przenoszenia mocy silnika na koło o mniejszej przyczepności. Można to zauważyć podczas pokonywania ostrych zakrętów na śliskiej nawierzchni. Nieobciążone koła po wewnętrznej stronie zakrętu mają najmniejszą przyczepność i mają tendencję do osiągania bardzo wysokich obrotów na minutę. Olej o wyższej lepkości (gęstszy) sprawia, że mechanizm różnicowy działa jak mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu, równomiernie rozdzielając moc na lewe i prawe koło. Jato zazwyczaj korzysta z oleju o wyższej lepkości podczas wyścigów na nawierzchniach o niskiej przyczepności.

Fabrycznie mechanizm różnicowy jest wypełniony olejem do dyferencjałów o masie 10K. W mechanizmie różnicowym należy stosować wyłącznie olej silikonowy. W celu wymiany oleju mechanizm różnicowy należy wymontować z pojazdu i rozmontować.

Demontaż tylnego mechanizmu różnicowego

1. Odkręć cztery śruby imbusowe 2,5x10 z tylnej komory baterii i zdejmij pokrywę baterii.
2. Odkręć dwie śruby z łbem stożkowym 3x15 i dolną tylną część podwozia. Odkręć dwie śruby z łbem kulistym 3x10 mocujące obudowę akumulatora do obudowy skrzyni biegów. Wyciągnij obudowę akumulatora wraz z pokrywą mechanizmu różnicowego z obudowy skrzyni biegów.
3. Wyjmij sworzeń śrubowy 2,5x12 z każdego jarzma wyjściowego i zsuń jarzma wyjściowe z wałków wyjściowych.
4. Wyjmij mechanizm różnicowy z tylnej części obudowy skrzyni biegów. Więcej szczegółów znajdziesz na schemacie części Jato w widoku rozstrzelonym.

jony lub nie Tchnica pomagam zadzwoń axas a
Jeśli Posiadają szukiwanie ed te ance,
(1-888-872-9927) (tylko dla mieszkańców USA)

Nadajnik TQi tego modelu jest wyposażony w łącze Traxxas™Moduł bezprzewodowy. To innowacyjne akcesorium odmieni Twój Apple® iPhone®, iPad® lub Android™urządzenie* w potężne narzędzie dostrajające, które wyposaża Twój TQi w intuicyjny, kolorowy i wysokiej rozdzielczości graficzny interfejs użytkownika.

Łącze Traxxas

Potężna aplikacja Traxxas Link (dostępna w sklepie Apple App Store℠lub w Google Play™) zapewnia pełną kontrolę nad działaniem i dostrajaniem modelu Traxxas, oferując oszałamiające efekty wizualne i absolutną precyzję. Dzięki zainstalowanym w modelu czujnikom telemetrycznym Traxxas Link, Traxxas Link wyświetla dane w czasie rzeczywistym, takie jak prędkość, obroty na minutę, temperatura i napięcie akumulatora.

Intuicyjny interfejs dla iPhone'a, iPada i Androida Traxxas Link ułatwia naukę, zro
dostęp do zaawansowanych opcji tuningu
Kontroluj ustawienia efektów jazdy, takie
procent wspomagania TSM, czułość układu
kierowniczego i przepustnicy, procent skr
hamowania i trym przepustnicy, po prost
dotykając i przeciągając.

Dotknij i przesuń, aby dostosować TSM, czułość układu kierowniczego, Trym przepustnicy, procent hamowania i wiele więcej!

suwaki na ekranie.

Telemetria w czasie rzeczywistym

Dzięki zainstalowanym czujnikom telemetrycznym, deska rozdzielcza Traxxas Link ożywa, pokazując prędkość, napięcie akumulatora, obroty i temperaturę. Ustaw ostrzeżenia o progach i rejestruj wartości maksymalne, minimalne i średnie. Skorzystaj z funkcji nagrywania, aby udokumentować widok deski rozdzielczej z dźwiękiem, dzięki czemu możesz skupić się na jeździe i nie przegapić żadnego szczytu.

Konfigurowalny panel Traxxas Link dostarcza w czasie rzeczywistym dane dotyczące obrotów na minutę, prędkości, temperatury i napięcia.

Zarządzaj maksymalnie 30 modelami za pomocą Traxxas Link

System radiowy TQi automatycznie śledzi, do których pojazdów został przypisany i jakie ustawienia zostały użyte dla każdego z nich – łącznie do 30 modeli! Traxxas Link oferuje wizualny interfejs do nadawania nazw modelom, dostosowywania ich ustawień, dołączania profili i blokowania ich w pamięci. Wystarczy wybrać model i dowolny wcześniej przypisany nadajnik, włączyć go i zacząć zabawę.

Pierwsze sparowanie nadajnika TQi z modułem bezprzewodowym Traxxas Link i aplikacją Traxxas Link:

1. Włącz nadajnik.
2. Otwórz aplikację Traxxas Link na urządzeniu mobilnym. Dotknij przycisku Garaż, a następnie przycisku Moduł bezprzewodowy (A).

3. Naciśnij przycisk na module bezprzewodowym Traxxas Link. Niebieska dioda LED na module zacznie migać (B).

4. W ciągu 10 sekund dotknij przycisku „Szukaj” dla Traxxas Link Moduł bezprzewodowy” przycisk na twoim urządzenie mobilne (C).

5. Na pasku stanu pojawi się ikona Bluetooth®

zaświeci się na niebiesko, a niebieska dioda LED na module zacznie świecić ciągłym niebieskim światłem (D).

6. Moduł bezprzewodowy Traxxas Link i aplikacja Traxxas Link są teraz sparowane i połączą się automatycznie po włączeniu nadajnika i uruchomieniu aplikacji.

KODY LED MODUŁU TRAXXAS LINK

Kolor / wzór diody LED		Nazwa	Notatki
	Niebieska dioda LED wyłączona	Tryb łączenia	Aplikacja Traxxas Link nie działa na sparowanym urządzeniu.
	Powolny niebieski (0,5 sek. wł. / 0,5 sek. wył.)	Tryb parowania	Informacje dotyczące parowania modułu z aplikacją Traxxas Link znajdują się powyżej.
	Jednolity niebieski	Połączony	Informacje dotyczące korzystania z elementów sterujących nadajnika znajdują się na stronie 12.

Download on the App Store

GET IT ON Google Play

*** Aby sprawdzić zgodność urządzenia, odwiedź sklep Apple App Store lub Google Play.**

Apple, logo Apple, iPhone i iPad są znakami towarowymi firmy Apple Inc., zarejestrowanymi w Stanach Zjednoczonych i innych krajach. App Store jest znakiem usługowym firmy Apple Inc. Android i Google Play są znakami towarowymi firmy Google Inc.

Znak słowny i logo Bluetooth są zastrzeżonymi znakami towarowymi należącymi do Bluetooth SIG, Inc., a każde użycie tych znaków przez firmę Traxxas odbywa się na podstawie licencji. Pozostałe znaki towarowe i nazwy handlowe należą do ich odpowiednich właścicieli.

Tryb wyszukiwania trymu przepustnicy

Gdy pokrętło wielofunkcyjne jest ustawione na trymowanie przepustnicy, nadajnik zapamiętuje ustawienie trymu przepustnicy. Jeśli pokrętło trymu przepustnicy zostanie przesunięte z pierwotnego położenia, Ustawienie, gdy nadajnik jest wyłączony lub gdy nadajnik był używany do sterowania innym modelem, ignoruje on rzeczywiste położenie pokrętła trymera. Zapobiega to przypadkowemu odpłynięciu modelu. Dioda LED na panelu przednim nadajnika będzie szybko migać na zielono, a pokrętło trymera przepustnicy (pokrętło wielofunkcyjne) nie będzie regulować trymu, dopóki nie zostanie przesunięte do pierwotnej pozycji zapisanej w pamięci. Aby przywrócić kontrolę trymu przepustnicy, wystarczy obrócić pokrętło wielofunkcyjne w dowolnym kierunku, aż dioda LED przestanie migać.

Bezpieczny w razie awarii

System radiowy Traxxas jest wyposażony we wbudowaną funkcję bezpieczeństwa, która w przypadku utraty sygnału przywraca przepustnicę do ostatniej zapisanej pozycji neutralnej. Diody LED na nadajniku i odbiorniku będą szybko migać na czerwono.

Zaczynając od nowa:

Przywracanie ustawień fabrycznych

Podczas programowania nadajnika TQi możesz odczuwać potrzebę rozpoczęcia wszystkiego od nowa, od zera. Wykonaj poniższe proste kroki, aby przywrócić ustawienia fabryczne:

1. Wyłącz nadajnik.

2. Naciśnij i przytrzymaj jednocześnie przyciski MENU i SET.

3. Włącz nadajnik.

4. Puść przyciski MENU i SET. Dioda LED nadajnika zacznie migać na czerwono.

5. Naciśnij przycisk MENU dwa razy. Dioda LED będzie migać na czerwono 3 razy.

6. Naciśnij przycisk SET, aby wyczyścić ustawienia. Dioda LED zaświeci się na zielono, a nadajnik zostanie przywrócony do ustawień domyślnych.

Dostępne regulacje strojenia

Poniższe ustawienia można najłatwiej dostosować za pomocą urządzenia mobilnego i aplikacji Traxxas Link. Dostęp do wszystkich opisanych poniżej funkcji można również uzyskać za pomocą menu i przycisków ustawień na nadajniku oraz obserwując sygnały z diody LED. Wyjaśnienie struktury menu znajduje się na stronie 42.

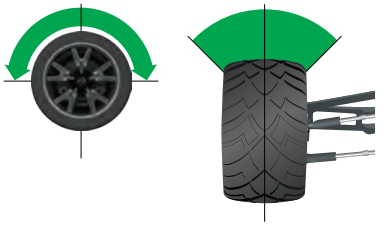
Nadajnik Traxxas posiada programowalne pokrętło wielofunkcyjne, które można ustawić do sterowania różnymi zaawansowanymi funkcjami nadajnika (domyślnie ustawione na Traxxas Stability Management (TSM), patrz strona 13). Poeksperymentuj z ustawieniami i funkcjami, aby sprawdzić, czy mogą one poprawić komfort jazdy.

Czułość układu kierowniczego (wykładnicza)

Pokrętło wielofunkcyjne w nadajniku TQi można ustawić tak, aby kontrolowało czułość kierowania (znaną również jako wykładnicza). Standardowe ustawienie czułości kierowania to „normalna (zero wykładnicze)", z pokrętłem całkowicie przesuniętym w lewo w zakresie ruchu. To ustawienie zapewnia liniową reakcję serwa: ruch serwa kierowniczego będzie dokładnie odpowiadał sygnałowi wejściowemu z kierownicy nadajnika. Obrót pokrętła zgodnie z ruchem wskazówek zegara od środka spowoduje „ujemny wykładniczy" i zmniejszy czułość kierowania, powodując, że serwo będzie mniej czułe w pobliżu położenia neutralnego, ze wzrostem czułości, gdy serwo zbliża się do granic zakresu ruchu. Im dalej przekręcisz pokrętło, tym wyraźniejsza będzie zmiana ruchu serwa kierowniczego. Termin „wykładniczy" pochodzi od tego efektu; ruch serwa zmienia się wykładniczo w stosunku do sygnału wejściowego z kierownicy. Efekt wykładniczy jest podawany w procentach — im większy procent, tym tym większy efekt. Poniższe ilustracje pokazują, jak to działa.

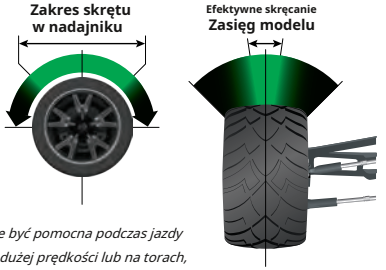
Normalna czułość układu kierowniczego (0% wykładniczy):

Na tej ilustracji zakres ruchu serwa kierowniczego (a wraz z nim ruch skrętu przednich kół modelu) odpowiada dokładnie obrotowi kierownicy. Zakresy są przesadzone w celach ilustracyjnych.



Zmniejszona czułość układu kierowniczego (ujemna wykładniczo):

Obrót pokrętła wielofunkcyjnego zgodnie z ruchem wskazówek zegara spowoduje zmniejszenie czułości układu kierowniczego modelu. Należy pamiętać, że stosunkowo duży zakres ruchu kierownicy powoduje mniejszy zakres ruchu serwa. Im dalej przekręcisz pokrętło, tym efekt będzie wyraźniejszy. Zmniejszona czułość układu kierowniczego może być pomocna podczas jazdy po nawierzchniach o niskiej przyczepności, przy dużej prędkości lub na torach, które sprzyjają pokonywaniu szerokich zakrętów, wymagających delikatnego sterowania. Podane zakresy są przesadzone w celach ilustracyjnych.



KODY LED NADAJNIKA

Kolor / wzór diody LED		Nazwa	Notatki
	Jednolity zielony	Normalny tryb jazdy	Informacje dotyczące korzystania z elementów sterujących nadajnika znajdują się na stronie 12.
	Powolne czerwone światło (0,5 sek. włączone / 0,5 sek. wyłączone)	Wiążący	Więcej informacji na temat wiązania znajdziesz na stronie 13.
	Miga szybko na zielono (0,1 sek. wł. / 0,15 sek. wył.)	Tryb wyszukiwania trymu przepustnicy	Obróć pokrętło wielofunkcyjne w prawo lub w lewo, aż dioda LED przestanie migać. Więcej informacji znajdziesz na pasku bocznym.
	Migające średnio czerwone światło (0,25 sek. włączone / 0,25 sek. wyłączone)	Alarm niskiego poziomu baterii	Włóż nowe baterie do nadajnika. Więcej informacji znajdziesz na stronie 11.
	Miga szybko na czerwono (0,125 sek. wł. / 0,125 sek. wył.)	Awaria łącza / błąd	Nadajnik i odbiornik nie są już połączone. Wyłącz system, a następnie włącz go ponownie, aby wznowić normalną pracę. Znajdź przyczynę awarii łącza (np. brak zasięgu, rozładowane baterie, uszkodzona antena).
Wzorce programowania			
Lub	Odlicza liczbę (zieloną lub czerwoną), a następnie zatrzymuje się	Aktualna pozycja menu	Więcej informacji znajdziesz w drzewie menu.
x8	Szybki zielony 8 razy	Ustawienia menu zaakceptowane (w SET)	
x8	Szybki czerwony 8 razy	Menu SET nieprawidłowe	Błąd użytkownika, np. próba usunięcia zablokowanego modelu.

KODY LED ODBIORNIKA

Kolor / wzór diody LED		Nazwa	Notatki
	Jednolity zielony	Normalny tryb jazdy	Informacje dotyczące korzystania z elementów sterujących nadajnika znajdują się na stronie 12.
	Powolne czerwone światło (0,5 sek. włączone / 0,5 sek. wyłączone)	Wiążący	Więcej informacji na temat wiązania znajdziesz na stronie 13.
	Miga szybko na czerwono (0,125 sek. wł. / 0,125 sek. wył.)	Zabezpieczenie przed awarią / wykrywanie niskiego napięcia	Stałe niskie napięcie w odbiorniku uruchamia funkcję Fail-Safe, dzięki czemu jest wystarczająco dużo energii do wyśrodkowania serwomechanizmu przepustnicy, zanim całkowicie utraci on zasilanie.

Procent sterowania (podwójna stawka)

Pokrętło wielofunkcyjne można ustawić tak, aby kontrolowało ilość (procent) ruchu serwa zastosowanego do kierowania. Obrót pokrętła wielofunkcyjnego całkowicie zgodnie z ruchem wskazówek zegara zapewni maksymalny skok kierownicy; obrócenie pokrętła przeciwnie do ruchu wskazówek zegara zmniejszy skok kierownicy (uwaga: obrócenie pokrętła przeciwnie do ruchu wskazówek zegara do oporu wyeliminuje cały ruch serwa). Należy pamiętać, że ustawienia punktu końcowego sterowania definiują maksymalny skok kierownicy serwa. Jeśli ustawisz procent sterowania na 100% (obracając pokrętło wielofunkcyjne całkowicie zgodnie z ruchem wskazówek zegara), serwo przesunie się do wybranego punktu końcowego, ale nie poza niego. Wielu kierowców ustawia Dual Rate tak, aby mieli tylko tyle skoku kierownicy, ile potrzebują na najciaśniejszym zakręcie toru, dzięki czemu model jest łatwiejszy w prowadzeniu na pozostałej części trasy. Zmniejszenie skoku kierownicy może być również przydatne w ułatwieniu sterowania modelem na nawierzchniach o dużej przyczepności i ograniczeniu mocy sterowania w wyścigach owalnych, gdzie duże skoki kierownicy nie są wymagane.

Czułość przepustnicy (wykładnicza przepustnica)

Pokrętło wielofunkcyjne można ustawić tak, aby sterowało czułością przepustnicy. Czułość przepustnicy działa tak samo jak czułość układu kierowniczego, ale dotyczy kanału przepustnicy. Dotyczy to tylko przepustnicy do przodu; ruch hamulca/wstecz pozostaje liniowy, niezależnie od ustawienia czułości przepustnicy.

Punkty końcowe układu kierowniczego i przepustnicy

Nadajnik TQi umożliwia niezależny wybór limitu zakresu ruchu serwa (lub jego „punktu końcowego") dla ruchu w lewo i w prawo (na kanale sterowania) oraz dla ruchu przepustnicy/hamulca (na kanale przepustnicy). Pozwala to na precyzyjne dostrojenie ustawień serwa, aby zapobiec blokowaniu się serwa spowodowanemu przez ruch cięgien układu kierowniczego lub przepustnicy (w przypadku modelu nitro) poza ich położenie mechaniczne. Limity. Wybrane ustawienia regulacji punktu końcowego będą reprezentować maksymalny zakres ruchu serwa; funkcje Procentu skrętu lub Procentu hamowania nie będą miały pierwszeństwa przed ustawieniami punktu końcowego.

Sub-trym układu kierowniczego i przepustnicy

Funkcja Sub-Trim służy do precyzyjnego ustawienia punktu neutralnego serwa układu kierowniczego lub przepustnicy w przypadku, gdy samo ustawienie pokrętła trymowania na „zero" nie zapewnia całkowitego wycentrowania serwa. Po włączeniu tej funkcji, Sub-Trim umożliwia dokładniejszą regulację położenia wałka wyjściowego serwa, co pozwala na precyzyjne ustawienie punktu neutralnego. Przed dokonaniem ostatecznej regulacji (jeśli jest wymagana) za pomocą Sub-Trim, należy zawsze ustawić pokrętło trymowania układu kierowniczego na zero. Jeśli trym przepustnicy był wcześniej regulowany, przed dokonaniem ostatecznej regulacji za pomocą Sub-Trim konieczne będzie ponowne zaprogramowanie trymu przepustnicy na „zero".

Procent hamowania

Pokrętło wielofunkcyjne można również ustawić tak, aby kontrolowało siłę hamowania serwomechanizmu w modelu z napędem nitro. Modele elektryczne nie posiadają hamulca sterowanego serwomechanizmem, ale funkcja procentowego hamowania działa w nich w ten sam sposób. Obrót pokrętła wielofunkcyjnego do oporu w prawo zapewnia maksymalny skok hamulca; obrót w lewo zmniejsza skok hamulca (**Notatka**:Obrót pokrętła w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara do oporu spowoduje całkowite wyłączenie hamulca).

Trym przepustnicy

Ustawienie pokrętła wielofunkcyjnego na trymer przepustnicy umożliwi Ci dostosowanie neutralnego położenia przepustnicy, aby zapobiec niepożądanemu oporowi hamulca lub użyciu przepustnicy, gdy spust nadajnika znajduje się w położeniu neutralnym.**Notatka**: Twój nadajnik jest wyposażony w tryb Throttle Trim Seek, który zapobiega przypadkowym ucieczkom. Więcej informacji znajdziesz na pasku bocznym.

Blokada ustawień

Po dostosowaniu wszystkich tych ustawień do swoich potrzeb, możesz wyłączyć pokrętło wielofunkcyjne, aby nie można było zmienić żadnego z nich. Jest to szczególnie przydatne, jeśli obsługujesz wiele pojazdów za pomocą jednego nadajnika.

Wiele ustawień i pokrętło wielofunkcyjne

Należy pamiętać, że ustawienia wprowadzone za pomocą pokrętła wielofunkcyjnego nakładają się na siebie. Na przykład, jeśli przypiszesz pokrętłu wielofunkcyjnemu regulację procentowej wartości skrętu i ustawisz ją na 50%, a następnie ponownie przypiszesz pokrętło do regulacji czułości skrętu, nadajnik „zapamięta" ustawienie procentowej wartości skrętu. Zmiany czułości skrętu zostaną zastosowane do wcześniej wybranego ustawienia 50% skoku kierownicy. Analogicznie, ustawienie pokrętła wielofunkcyjnego w pozycji „wyłączone" uniemożliwi dalsze regulacje, ale ostatnie ustawienie pokrętła wielofunkcyjnego nadal będzie obowiązywać.

DRZEWO MENU

Poniższe drzewo menu pokazuje, jak poruszać się po różnych ustawieniach i funkcjach nadajnika TQi. Naciśnij i przytrzymaj przycisk MENU, aby przejść do drzewa menu, a następnie użyj poniższych poleceń, aby poruszać się po menu i wybierać opcje.

MENU: Wchodząc do menu zawsze zaczynasz od góra. Naciśnij MENU, aby przejść w dół drzewa menu. Po dotarciu do dołu drzewa, ponowne naciśnięcie MENU spowoduje powrót na górę.

USTAWIĆ: Naciśnij przycisk SET, aby poruszać się po drzewie menu i wybierać opcje. Po zapisaniu opcji w pamięci nadajnika dioda LED stanu zacznie szybko migać na zielono.

Z POWROTEM: Naciśnij jednocześnie przyciski MENU i SET, aby cofnąć się o jeden poziom w drzewie menu.

WYJŚCIE: Naciśnij i przytrzymaj MENU, aby wyjść z programowania. Wybrane opcje zostaną zapisane.

ECHO: Naciśnij i przytrzymaj przycisk SET, aby aktywować funkcję „echa". Echo „odtworzy" Twoją aktualną pozycję w drzewie menu, jeśli ją zgubisz. Na przykład: jeśli Twoja aktualna pozycja to Steering Channel End Points, przytrzymanie przycisku SET spowoduje, że dioda LED zamruga dwa razy na zielono, raz na zielono, a następnie trzy razy na czerwono. Echo nie zmieni Twoich ustawień ani Twojej pozycji w sekwencji programowania.

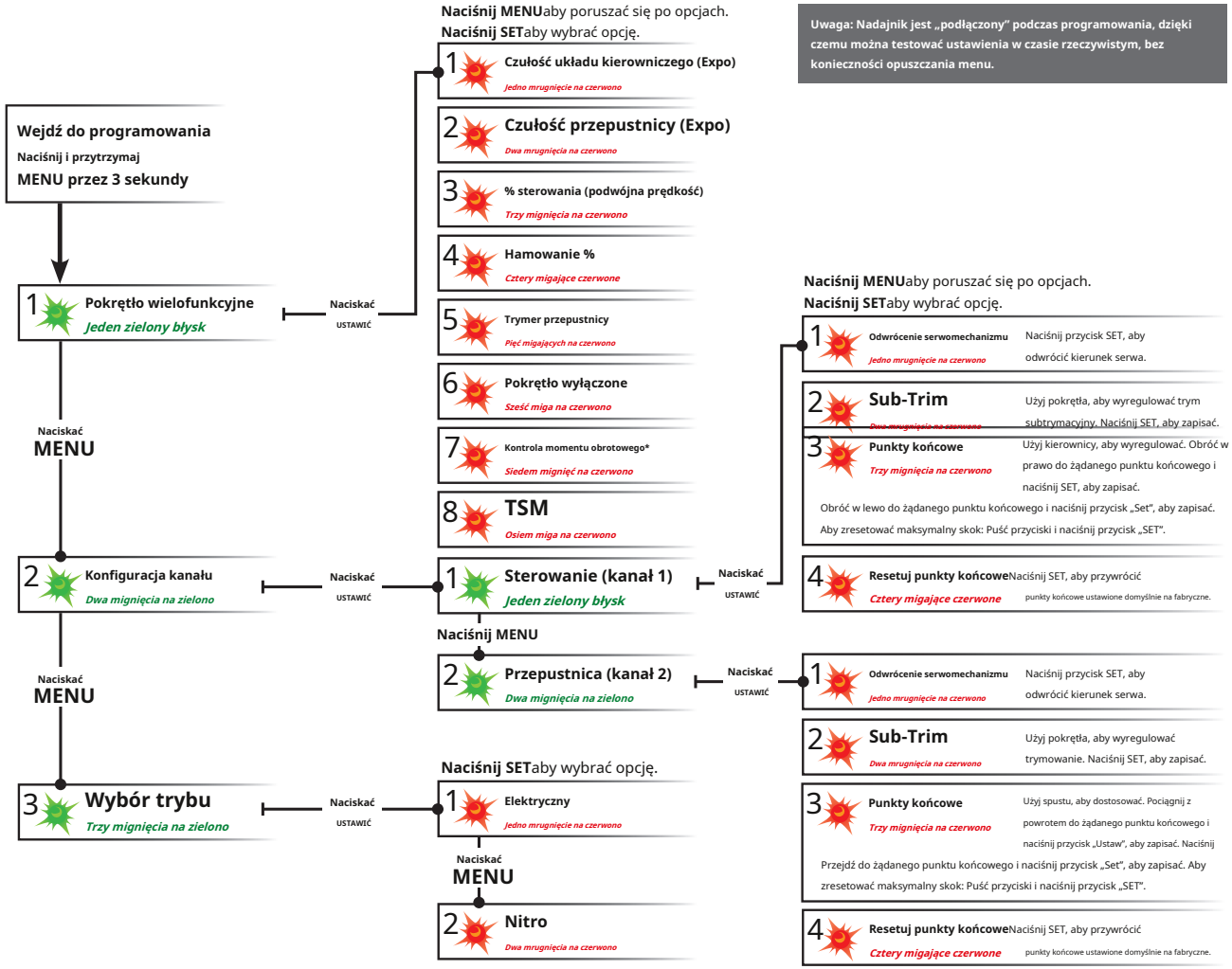
Poniżej znajduje się przykład dostępu do funkcji w drzewie menu. W tym przykładzie użytkownik ustawia pokrętło wielofunkcyjne na funkcję Steering % (Dual Rate).

Aby ustawić pokrętło wielofunkcyjne do sterowania % KIEROWNICY (PODWÓJNA PRĘDKOŚĆ:

1. Włącz nadajnik
2. Naciśnij i przytrzymaj przycisk MENU, aż zaświeci się zielona dioda LED. Będzie ona migać w pojedynczych odstępach czasu.
3. Naciśnij przycisk SET. Czerwona dioda LED będzie migać w pojedynczych odstępach czasu, wskazując, że wybrano czułość sterowania (Expo).
4. Naciśnij przycisk MENU dwa razy. Czerwona dioda LED zamruga trzy razy, wskazując, że wybrano opcję Steering % (Dual Rate).
5. Naciśnij przycisk SET, aby wybrać. Zielona dioda LED zamiga 8 razy szybko, sygnalizując pomyślny wybór.
6. Naciśnij i przytrzymaj przycisk MENU, aby powrócić do trybu jazdy.

Przywracanie ustawień fabrycznych:

Nadajnik WYŁĄCZONY	Trzymaj oba MENU i SET	Nadajnik NA	Zwolnij MENU i USTAW. Rdioda LED miga	Naciśnij MENU dwa razy. Czerwona dioda LED miga 3 razy	**Naciśnij SET** Aby wyczyścić ustawienia. Dioda LED zaświeci się na zielono. Nadajnik zostanie przywrócony do ustawień domyślnych.



Uwaga: Nadajnik jest „podłączony" podczas programowania, dzięki czemu można testować ustawienia w czasie rzeczywistym, bez konieczności opuszczania menu.

** Kontrola momentu obrotowego to funkcja przeznaczona wyłącznie do użytku z układem napędowym w replice samochodu wyścigowego Traxxas Funny Car Race Replica (model nr 6907).*

Zestaw wielofunkcyjny gałka do KIEROWNICY WRAŻLIWOŚĆ (Expo)	Naciśnij/przytrzymaj MENU zielona dioda LED miga	Naciśnij SET czerwona dioda LED miga	Naciśnij SET, aby potwierdzić zielona dioda LED miga (x8)	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy					
Zestaw wielofunkcyjny pokrętło przepustnicy WRAŻLIWOŚĆ (Expo)	Naciśnij/przytrzymaj MENU zielona dioda LED miga	Naciśnij SET czerwona dioda LED miga	Naciśnij MENU, aby potwierdzić czerwona dioda LED miga (x2)	Naciśnij SET, aby wybrać zielona dioda LED miga (x8)	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy				
Zestaw wielofunkcyjny gałka do KIEROWNICY PODWÓJNA STAWKA (%)	Naciśnij/przytrzymaj MENU zielona dioda LED miga	Naciśnij SET czerwona dioda LED miga	Naciśnij MENU dwa razy czerwona dioda LED miga (x3)	Naciśnij SET, aby wybrać zielona dioda LED miga (x8)	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy				
Zestaw wielofunkcyjny pokrętło do HAMOWANIA PROCENT (%)	Naciśnij/przytrzymaj MENU zielona dioda LED miga	Naciśnij SET czerwona dioda LED miga	Naciśnij MENU 3 razy czerwona dioda LED miga (x4)	Naciśnij SET, aby wybrać zielona dioda LED miga (x8)	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy				
Zestaw wielofunkcyjny pokrętło do TRYM PRZEPUSTNICY	Naciśnij/przytrzymaj MENU zielona dioda LED miga	Naciśnij SET czerwona dioda LED miga	Naciśnij MENU 4 razy czerwona dioda LED miga (x5)	Naciśnij SET, aby wybrać zielona dioda LED miga (x8)	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy	Dostosuj Multi- Pokrętło funkcji do momentu Dioda LED świeci ciągłym zielonym światłem.			
Aby ZABLOKOWAĆ Pokrętło wielofunkcyjne	Naciśnij/przytrzymaj MENU zielona dioda LED miga	Naciśnij SET czerwona dioda LED miga	Naciśnij MENU 5 razy czerwona dioda LED miga (x6)	Naciśnij SET, aby zablokować zielona dioda LED miga (x8)	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy				
Odwrócić kierunek Serwo KIEROWNICY	Naciśnij/przytrzymaj MENU zielona dioda LED miga	Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij SET zielona dioda LED miga	Naciśnij SET czerwona dioda LED miga	Naciśnij SETodwrócić kierunek serwa	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy			
Aby ustawić SUB-TRIM układu kierowniczego serwo	Naciśnij/przytrzymaj MENU zielona dioda LED miga	Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij SET zielona dioda LED miga	Naciśnij SET czerwona dioda LED miga	Naciśnij MENU czerwona dioda LED miga (x2)	Użyj funkcji wielofunkcyjnej pokrętłoustawić neutralny	Naciśnij SET zapisać pozycję	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy	
Aby ustawić KONIEC PUNKTY Serwo KIEROWNICY	Naciśnij/przytrzymaj MENU zielona dioda LED miga	Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij SET zielona dioda LED miga	Naciśnij SET czerwona dioda LED miga	Naciśnij MENU dwa razy czerwona dioda LED miga (x3)	Skręć w kierownicę kołodo pożądanego maksimum podróż w lewo i w prawo	Naciśnij SET aby zapisać każdą pozycję	Obróć kierownicę do testowania ustawień	JEŻELI PUNKTY KOŃCOWE CZY JEST OK: Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy	JEŻELI PUNKTY KOŃCOWE TRZEBA BYĆ ZMIENIONO: Naciśnij SET i powtórz kroki 6-8
Aby zresetować PUNKTY KOŃCOWE STEROWANIA serwo do ustawień domyślnych	Naciśnij/przytrzymaj MENU zielona dioda LED miga	Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij SET zielona dioda LED miga	Naciśnij SET czerwona dioda LED miga	Naciśnij MENU 3 razy czerwona dioda LED miga (x4)	Naciśnij SET aby zresetować punkty końcowe	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy		
Odwrócić kierunek Serwo przepustnicy	Naciśnij/przytrzymaj MENU zielona dioda LED miga	Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij SET zielona dioda LED miga	Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij SET czerwona dioda LED miga	Naciśnij SETodwrócić kierunek serwa	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy		
Aby ustawić SUB-TRIM przepustnicy serwo	Naciśnij/przytrzymaj MENU zielona dioda LED miga	Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij SET zielona dioda LED miga	Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij SET czerwona dioda LED miga	Naciśnij MENU czerwona dioda LED miga (x2)	Użyj funkcji wielofunkcyjnej pokrętłoustawić neutralny	Naciśnij SET zapisać pozycję	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy	
Aby ustawić KONIEC PUNKTY Serwo przepustnicy	Naciśnij/przytrzymaj MENU zielona dioda LED miga	Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij SET zielona dioda LED miga	Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij SET czerwona dioda LED miga	Naciśnij MENU dwa razy czerwona dioda LED miga (x3)	Użyj przepustnicy spustaby ustawić żądaną maksymalną przepustnicę lub hamulec	Naciśnij SETaby zapisać Użyj wyzwalacza do przetestowania	JEŻELI PUNKTY KOŃCOWE CZY JEST OK: Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy	JEŻELI PUNKTY KOŃCOWE TRZEBA BYĆ ZMIENIONO: Naciśnij SET i powtórz kroki 7-9
Aby zresetować PUNKTY KOŃCOWE przepustnicy serwo do ustawień domyślnych	Naciśnij/przytrzymaj MENU zielona dioda LED miga	Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij SET zielona dioda LED miga	Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij SET czerwona dioda LED miga	Naciśnij MENU 3 razy czerwona dioda LED miga (x4)	Naciśnij SET zielona dioda LED miga (x8)	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy	

FORMUŁY DRZEWA MENU

Aby wybrać funkcje i dokonać zmian w nadajniku TQi bez odwoływania się do drzewa menu, włącz nadajnik, znajdź w lewej kolumnie funkcję, którą chcesz zmienić, i po prostu wykonaj odpowiednie kroki.

Zawsze odwracaj
nadajnik włączony pierwszy.

JATO® 3.3

właściciel·instrukcja obsługi

MODEL 55077-3

TRAXXAS

6250 Traxxas Way, McKinney, TX 75070
1-888-TRAXXAS

250826 KC25009-R02