

WZÓR 5309



REVVOTM 3.3

instrukcja obsługi

TRAXXAS[®]

Wstęp

- 3 Przed Tobą Kontynuować
- 4 Bezpieczeństwo Środki ostrożności
- 5 Narzędzia, materiały i wymagane Sprzęt
- 6 Anatomia Twój Revo
- 7 Szybki start: Wstawianie do Prędkość
- 8 Klejenie opon i dekorowanie Twój Revo
- 9 Traxxas TQ-3 Radio System
- 18 TRX 3.3 Silnik wyścigowy
- 33 Napędowy Twój Revo
- 34 Strojenie podstawowe Korekty
- 40 Utrzymywanie i przechowywanie Twój Revo
- 42 Zaawansowane strojenie Korekty
- 46 Indeks

Dziękujemy za wybranie Traxxas Revo. Wierzymy, że kupiłeś najlepszy, najbardziej zaawansowany technologicznie monster truck zdalnie sterowany. Revo z dumą demonstruje pełne pasji zaangażowanie firmy Traxxas w innowacje, najwyższą wydajność i nierówną inżynierię. Radykalnie zaawansowana konstrukcja zawieszenia, podwozia i przekładni Revo przenosi osiągi na wyższy poziom. Teraz, z większym silnikiem TRX 3.3 Racing Engine, Revo przesuwa granice osiągnięć jeszcze dalej dzięki nieustępliwej, ponadprzeciętnej mocy. Zaprojektowaliśmy Revo, aby umożliwić Ci doświadczenie mocy, kontroli i szybkości reakcji, które przewyższają wszystko, czym jeździłeś.

Nowy silnik wyścigowy TRX 3.3 to najmocniejszy silnik tej wielkości, jaki kiedykolwiek był dostępny w ciężarówce gotowej do jazdy. Zaawansowana inżynieria i projekt, wraz z tysiącami godzin testów, stawia TRX 3.3 w klasie sam w sobie. Każda część TRX 3.3 - od filtra powietrza na gaźniku suwakowym, po końcówkę dostrojonego układu wydechowego hamowni - została starannie zaprojektowana, aby zapewnić maksymalną moc w najszerszym zakresie obrotów.

Revo jest wyposażony w zgłoszoną do opatentowania kontrolę przekładni OptiDrive. Zaawansowana elektronika zmniejsza liczbę ruchomych części wewnątrz przekładni, zapewniając mniejszą wagę, płynne włączanie i wydajną pracę.

Traxxas był pierwszym ze standardowym elektrycznym rozruchem na pokładzie. EZ-Start przekształcił się w niezwykle zaawansowane i niezawodne rozwiązanie rozruchowe, wyposażone w ochronę termiczną silnika i wbudowaną diagnostykę do monitorowania stanu świecy żarowej.

Wiemy, że jesteś podekscytowany wprowadzeniem swojego nowego Revo na drogę, ale bardzo ważne jest, abyś poświęcił trochę czasu na przeczytanie Podręcznika właściciela. Ta instrukcja zawiera wszystkie niezbędne procedury konfiguracji, docierania, dostrajania i obsługi, które pozwalają odblokować niesamowitą wydajność i potencjał regulacji, które inżynierowie Traxxas zaprojektowali w Revo. **Nawet jeśli jesteś doświadczonym entuzjastą zdalnego sterowania, ważne jest, aby przeczytać i postępować zgodnie z procedurami zawartymi w tej instrukcji. Revo zawiera nowe technologie w działaniu silnika, zawieszenia i skrzyni biegów, których możesz nie znać. Zwróć szczególną uwagę na wymagania dotyczące paliwa i docierania silnika. Zaawansowana konstrukcja silnika wyścigowego TRX 3.3 ma specjalną procedurę docierania, która została opracowana i sprawdzona**

Wsparcie Traxxas

Wsparcie Traxxas jest z Tobą na każdym kroku. Zapoznaj się z następną stroną, aby dowiedzieć się, jak się z nami skontaktować i jakie masz opcje pomocy.



Szybki start

Niniejsza instrukcja została zaprojektowana ze ścieżką szybkiego startu



która obejmuje tylko procedury niezbędne do uruchomienia modelu w możliwie najkrótszym czasie. Jeśli jesteś doświadczonym entuzjastą R/C, okaże się, że jest pomocny i szybki. Koniecznie przeczytaj resztę instrukcji, aby dowiedzieć się o ważnych procedurach bezpieczeństwa, konserwacji i regulacji. Przejdź do strony 7, aby rozpocząć.

stworzyć silnik o najlepszych osiągnięciach. Stosowanie tradycyjnych lub staromodnych procedur może zmniejszyć wydajność i żywotność silnika.

Revo ma być kompletnym pakietem, który zaczyna się od najwyższego poziomu inżynierii; profesjonalnie wyprodukowane DVD, aby zapoznać Cię z procedurami startu, wyścigów i konserwacji; i jest wyposażony w najmocniejszy dostępny silnik Ready-To-Race®. Chcemy, abyś miał pewność, że posiadasz najlepiej działający samochód ciężarowy na rynku i że jest on wspierany przez zespół profesjonalistów, których celem jest zapewnienie najwyższego możliwego poziomu wsparcia fabrycznego. Revo to doświadczenie pełnej wydajności i satysfakcji, nie tylko z wózka, ale także z firmy, która za nim stoi.

Jeszcze raz dziękuję za wyjazd z Traxxas. Każdego dnia ciężko pracujemy, aby zapewnić jak najwyższy poziom zadowolenia klienta. Naprawdę chcemy, abyś cieszył się nowym Revo!

Zanim przejdziesz dalej

Oważnie przeczytaj i postępuj zgodnie ze wszystkimi instrukcjami zawartymi w tej i wszelkich towarzyszących materiałach, aby zapobiec poważnym uszkodzeniom Revo. Nieprzestrzeganie tych instrukcji będzie uważane za nadużycie i/lub zaniedbanie.

Przed uruchomieniem Revo przejrzyj całą instrukcję i dokładnie obejrzyj wózek. Jeśli z jakiegoś powodu uznasz, że Revo nie jest tym, czego chciałeś, nie kontynuuj dalej. Twój dealer hobby absolutnie nie może przyjąć Revo do zwrotu lub wymiany po jego uruchomieniu.

Ostrzeżenia, pomocne wskazówki i odsyłacze

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



Ważne ostrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa osobistego lub uniknięcia uszkodzenia Revo i powiązanych komponentów.



Specjalne porady Traxxas, aby wszystko było łatwiejsze i przyjemniejsze.



Odsyła do strony z powiązaniem tematem.

Wsparcie

Jeśli masz jakiegokolwiek pytania dotyczące Revo lub jego działania, zadzwoń na bezpłatną linię pomocy technicznej Traxxas pod adresem: **1-888-TRAXXAS (1-888-872-9927)** *

Pomoc techniczna jest dostępna od poniedziałku do piątku od 8:30 do 21:00 czasu centralnego. Pomoc techniczna jest również dostępna na www.Traxxas.com. Możesz również wysłać e-mail do działu obsługi klienta ze swoim pytaniem na wsparcie@Traxxas.com. Dołącz do setek entuzjastów Traxxas R/C w naszej społeczności online na Traxxas.com.

Traxxas oferuje kompleksową usługę naprawy na miejscu, aby obsłużyć wszelkie potrzeby serwisowe Traxxas. Konserwację i części zamienne można kupić bezpośrednio od Traxxas telefonicznie lub online na www.BuyTraxxas.com. Możesz zaoszczędzić czas, a także koszty wysyłki i obsługi, kupując części zamienne od lokalnego dealera.

* Bezpłatna pomoc jest dostępna tylko dla mieszkańców USA.

Traxxas
1100 Klein Road
Plano, Teksas 75074
Telefon: 972-265-8000
Bezpłatny numer 1-888-TRAXXAS

Traxxas Wielka Brytania

skrytka pocztowa 1128

Winterbourne, Bristol BS36-2SH
Anglia
Telefon: 44-117-956-1002

Internet

www.Traxxas.com

E-mail: support@Traxxas.com

Cała zawartość ©2005 Traxxas.
Traxxas, Revo, TRX 3.3 Silnik
wyścigowy, TQ-3, Top Fuel,
EZ-Start, Ready-To-Race, Ready-To-Win
i ProGraphix są znakami towarowymi
lub zarejestrowanymi
znaki towarowe Traxxas. Inne nazwy
marek i znaki są własnością ich
odpowiednich właścicieli i są
używane wyłącznie w celu
identyfikacji. Żadna część tej
instrukcji nie może być powielana
ani rozpowszechniana w mediach
drukowanych lub elektronicznych
bez wyraźnej pisemnej zgody
Traxxas.

Środki ostrożności



Wszystkie instrukcje i środki ostrożności opisane w tej instrukcji powinny być ściśle przestrzegane, aby zapewnić bezpieczną obsługę Revo.



Revo nie jest przeznaczony do użytku przez dzieci poniżej 16 roku życia bez nadzór odpowiedzialnej i kompetentnej osoby dorosłej.

Wszyscy w Traxxas chcemy, abyś bezpiecznie cieszył się swoim nowym Revo. Używaj swojego Revo rozważnie i ostrożnie, a będzie to ekscytujące, bezpieczne i przyjemne dla Ciebie i osób wokół Ciebie. Nieobsługiwanie Revo w sposób bezpieczny i odpowiedzialny może spowodować uszkodzenie mienia i poważne obrażenia. Należy ściśle przestrzegać środków ostrożności opisanych w niniejszej instrukcji, aby zapewnić bezpieczną pracę. Sam musisz dopilnować, aby przestrzegano instrukcji i środków ostrożności.




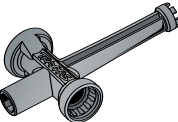













Ważne punkty do zapamiętania

- ☉ Revo jest bardzo szybkie! Revo jest przeznaczony dla doświadczonych użytkowników o wysokim poziomie umiejętności. Silnik wyścigowy TRX 3.3 jest niezwykle mocny i może wymagać wykwalifikowanej jazdy, aby utrzymać kontrolę. Dzieci poniżej 16 roku życia i nieoświadczeni kierowcy nie powinni obsługiwać Revo bez nadzoru odpowiedzialnej i kompetentnej (doświadczonej) osoby dorosłej.
- ☉ **Paliwo do modeli silników jest niebezpieczne i bardzo trujące.**Zawsze przestrzegaj wszystkich wskazówek i środków ostrożności wydrukowanych na zbiorniku paliwa. Paliwo do silników modeli jest trujące dla ludzi i zwierząt. Picie paliwa może spowodować ślepotę i śmierć. Postępuj ostrożnie i z szacunkiem.
- ☉ Modelowe paliwo silnikowe, zwłaszcza znajdujące się w butelce z paliwem, może wyglądać dziecku jak chłodny napój.**Paliwo należy zawsze przechowywać poza zasięgiem dzieci. Nie umieszczaj pojemników z paliwem na ziemi, gdzie dzieci mogą do nich dotrzeć podczas jazdy.**
- ☉ Paliwo do modeli silników jest łatwopalne. Nigdy nie dopuszczaj do palenia, iskier, ciepła lub płomieni w obecności paliwa lub oparów paliwa.
- ☉ Silnik, hamulce i układ wydechowy mogą być bardzo gorące podczas użytkowania. Uważaj, aby nie dotknąć części, zwłaszcza podczas tankowania lub zatrzymywania silnika.
- ☉ Długotrwałe narażenie na spalinę silnika może być szkodliwe. Unikaj wdychania spalin z silnika. Zawsze uruchamiaj Revo na zewnątrz, w dobrze wentylowanym miejscu. Nigdy nie uruchamiaj silnika w pomieszczeniach.
- ☉ Nie używaj Revo w nocy lub w dowolnym momencie, gdy Twoja linia widzenia do modelu może być w jakikolwiek sposób zasłonięta lub pogorszona.
- ☉ Nigdy nie używaj Revo w tłumie ludzi lub ruchliwych obszarach dla pieszych. Revo jest bardzo szybki i może spowodować obrażenia u osób nieświadomych jego obecności. Trzymaj małe dzieci w bezpiecznej odległości od obszaru operacyjnego.
- ☉ Ponieważ Revo jest sterowane drogą radiową, podlega zakłóceniom radiowym z wielu źródeł, na które nie masz wpływu. Ponieważ zakłócenia radiowe mogą powodować chwilową utratę kontroli, zawsze należy pozostawić margines bezpieczeństwa we wszystkich kierunkach wokół modelu, aby zapobiec kolizjom.
- ☉ Silnik może być głośny. Jeśli hałas sprawia, że czujesz się niekomfortowo, noś nauszniki. Uważaj na sąsiadów, nie uruchamiając modelu wczesnym rankiem lub późnym wieczorem.
- ☉ **Co najważniejsze, zawsze kieruj się zdrowym rozsądkiem.**






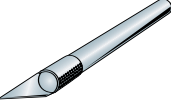


Narzędzia, materiały i wymagany sprzęt

Twój Revo jest dostarczany z zestawem specjalistycznych narzędzi metrycznych. Aby móc obsługiwać i konserwować swój model, musisz kupić inne elementy, dostępne u dealera hobbyistycznego.

Dostarczone narzędzia i sprzęt

					
Klucz udarowy	Klucz do sprzęgła antypoślizgowego 8mm	Klucz napinający 5 mm	Narzędzie wielofunkcyjne do zawieszania	Klucz 4-kierunkowy	Świeca żarowa i klucz do nakrętek kół
					
Klucz „L” 1,5 mm	Klucz „T” 2,0 mm	Klucz „L” 2,5 mm	Klucz „T” 2,5 mm	Zestaw kołyskowy i sprężynowy Long Travel	
					
Ładowarka TRX	Wtyczka zasilania TRX (transformator)	Akumulator 7,2 V <small>przejęciówka do opakowania</small>	Akumulator zasilający RX <small>(zainstalowany w modelu)</small>	Piankowy olej do filtra powietrza i dodatkowy naoliwiony wkład filtra powietrza <small>(patrz strona 23)</small>	Strojenie zawieszania podkładki i puste kulki

Wymagane narzędzia i sprzęt

	10% kwarty - #5010 20% kwarty - #5020 33% kwarty - #5030 10% galonów - #5060 20% galonów - #5070 33% galonów - #5080			
Traxxas Top Paliwo™ <small>patrz strona 22</small>		8 baterii alkalicznych AA	NiCad lub NiMH Akumulator 7,2 V	Butelka dozująca paliwo (Traxxas część #5001)
				
Olej pobiegowy chroniący silnik przed korozją	Hobby nóż	Mały śrubokręt płaski do tuningu (ostrze 1/8 cala)	Śrubokręt krzyżakowy	



Więcej informacji na temat baterie systemu radiowego, patrz *Używaj odpowiednich bateri* na stronie 11.



Ładowarka TRX Power dołączona do Twojego Revo ma możliwość ładowania RX Power Pack (zestaw odbiornika, w zestawie) i akumulator 7,2 V wymagany do EZ-Start (sprzedawany osobno). **Więcej Informacja o** ładowarki, patrz *Użyj odpowiedniej ładowarki* na stronie 26.

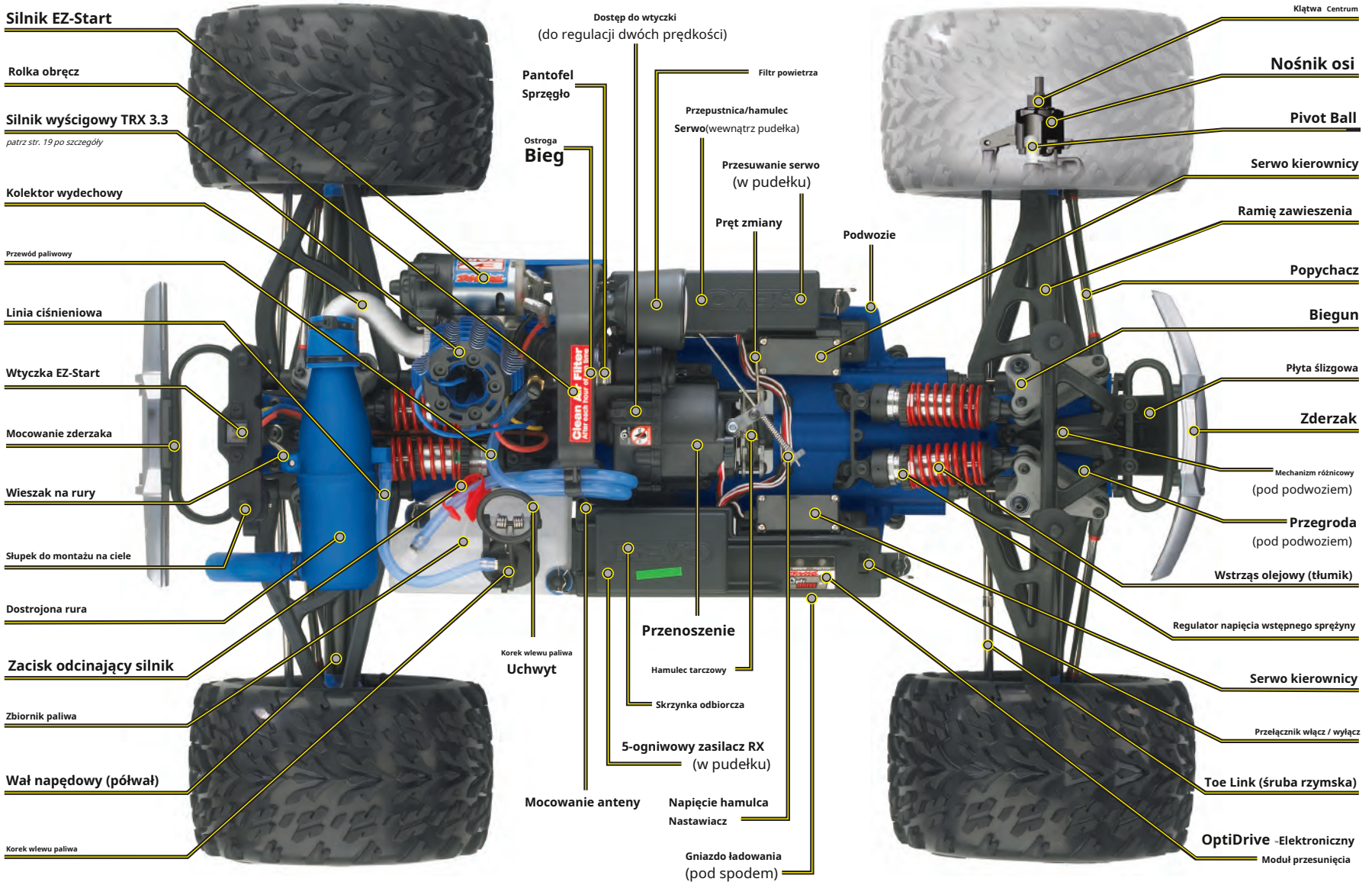


Zalecany sprzęt

Te elementy nie są wymagane do działania Twojego modelu, ale warto je umieścić w dowolnym zestawie narzędzi R/C:

- Okulary ochronne
- Cienka, hobbyistyczna błyskawiczny klej cyjanoakrylowy do opon (klej CA)
- Obcinaki boczne lub szczytce igłowe

Anatomia Twojego Revo



Szybki start: nabieranie szybkości

Poniższy przewodnik zawiera przegląd procedur uruchamiania Revo, od otwarcia skrzyni po docieranie i tuning silnika. Szczegółowe informacje dotyczące każdego kroku można znaleźć na wskazanych stronach. Poszukaj logo szybkiego startu w dolnych rogach stron szybkiego startu.

- | | |
|--|---|
| <p><input type="checkbox"/> 1. Przeczytaj środki ostrożności na stronie 4
Dla swoich własnych, myśli i sytuacji, w których jesteś z nimi związane, przejdź do sekcji 1.1.</p> | <p><input type="checkbox"/> 10. Test zasięgu systemu radiowego • Patrz strona 17
Follow the procedure in the radio station manual to test the range of the radio system.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 2. Naładuj akumulator EZ-Start • Patrz strona 26
EZ-Start requires a 7.2V battery for the battery pack.</p> | <p><input type="checkbox"/> 11. Napełnij zbiornik paliwa • Patrz strona 23
Use the recommended fuel.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 3. Naładuj RX Power Pack • Patrz strona 12
5-ohm load resistor is required for the RX Power Pack.</p> | <p><input type="checkbox"/> 12. Podłącz EZ-Start do modelu • Patrz strona 27
Connect EZ-Start to the model.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 4. Zainstaluj antenę • Patrz strona 13.
Install the antenna on the Rev.</p> | <p><input type="checkbox"/> 13. Uruchom silnik • Patrz strona 28
Start the engine.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 5. Naklejka i zamontuj korpus • Patrz strona 8
You will need to use your own body in the case of the optional body kit.</p> | <p><input type="checkbox"/> 14. Docieranie silnika • Patrz strona 28
Follow the break-in instructions in the manual.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 6. Włóż baterie do nadajnika • Patrz strona 11
Rev requires 8 AA batteries for the transmitter.</p> | <p><input type="checkbox"/> 15. Dostrój silnik • Patrz strona 30
Learn how to set the engine mixture for optimal performance.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 7. Zainstaluj akumulator EZ-Start • Patrz strona 26
Install and connect the 7.2V EZ-Start battery pack.</p> | <p><input type="checkbox"/> 16. Jedź swoim Revo • Patrz strona 33
Learn how to use the two-speed and reverse function on the Rev.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 8. Włącz system radiowy • Patrz strona 16
Turn on the radio system.</p> | <p><input type="checkbox"/> 17. Konserwacja wózka • Patrz strony 40-41
Follow the maintenance steps to maintain the Rev in good condition.</p> |
| <p><input type="checkbox"/> 9. Sprawdź działanie serwa • Patrz strona 17
Check the servo operation.</p> | |

! Skrócona instrukcja obsługi nie ma na celu zastąpienia pełnego działania instrukcji dostępne w niniejszej instrukcji. Przeczytaj całą instrukcję, aby uzyskać pełne instrukcje w sprawie prawidłowego użytkowania i konserwacji Twojego Revo.

i Dołączona ładowarka TRX Power może ładować zarówno RX Power Pack (akumulator odbiornika) i akumulator 7,2 V do EZ-Start.

Poszukaj logo szybkiego startu na dole stron szybkiego startu.



Klejenie opon i dekorowanie Revo



Zawsze noś okulary ochronne, aby zapobiec klejeniu rozpryskuje się w twoich oczach.



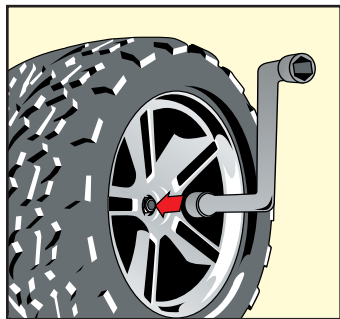
Aceton w zmywaczu do paznokci będzie usuł nadmiar kleju z palców.



Aby uzyskać najlepsze rezultaty podczas klejenia, oczyść stopkę opony i rowki kół za pomocą denaturat przed nałożeniem kleju. Ten usuwa wszelkie pozostałości środka antyadhezyjnego z opon i felg, zapewnienie lepszej więzi.

Klejenie opon

Fabryczne opony w Twoim Revo są już przyklejone do felg. Opony muszą być przyklejone do felg, aby zapobiec obracaniu się felg wewnątrz opony. Poniższe instrukcje pokazują, jak w przyszłości przykleić opony zamienne do felg. Użyj kleju CA do opon dostępnego u lokalnego dealera hobbystów. Opony można przykleić bez zdejmowania kół z ciężarówki. Dla jasności niniejsze instrukcje pokazują proces z usuniętymi kołami.



1. Zdejmij koło z Revo za pomocą większego (8 mm) końca klucza do świec żarowych (uniwersalnego).



2. Kciukiem odepchnij bok opony od felgi.

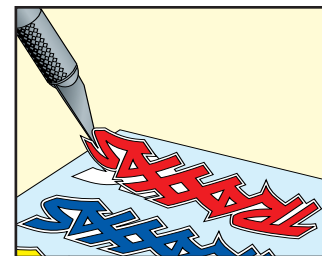
Umieść jedną lub dwie krople kleju CA w otworze i zwolnij oponę. Działanie kapilarne spowoduje naciągnięcie kleju wokół stopki opony.

3. Powtórz krok drugi w czterech lub pięciu punktach wokół obręczy, aż opona zostanie całkowicie przymocowana do obręczy. Odwróć felgę i powtórz procedurę dla wnętrza felgi/opony. Powtórz dla pozostałych 3 kół.

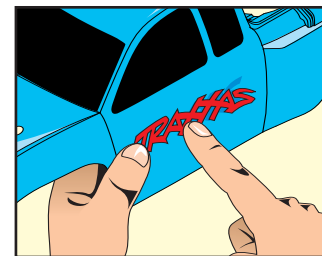
4. Ponownie zamontuj koła, upewnij się, że żaden ze sworzni osi nie wypadł z za piast sześciokątnych.

Stosowanie naklejek

Główne kalkomanie zostały już zastosowane na twoim Revo. Dodatkowe naklejki są wycinane w celu łatwego usunięcia. Użyj noża hobbystycznego, aby podnieść róg kalkomanii i usunąć ją z wsparcia.



Ostrożnie umieść naklejkę w żądanym miejscu i naciśnij jedną stronę na korpusie. Mocno dociągnij kalkomanie i użyj palca, aby stopniowo wygładzić wszelkie pęcherzyki powietrza podczas nakładania kalkomanii.

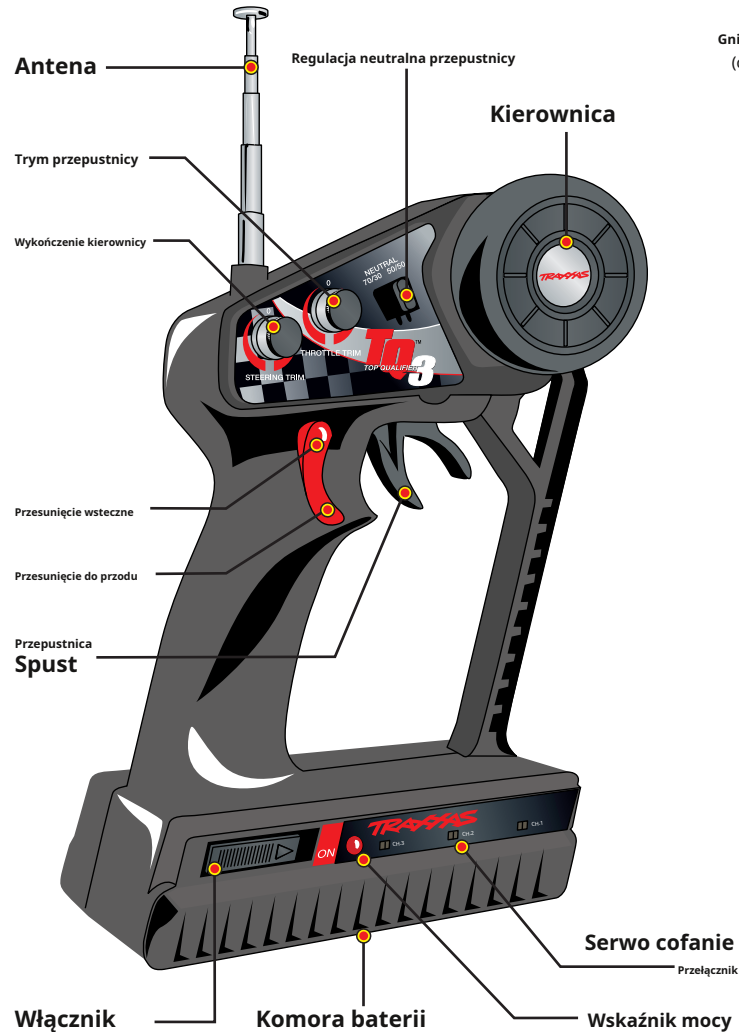


Spójrz na zdjęcie na pudełku dla typowego rozmieszczenia kalkomanii.

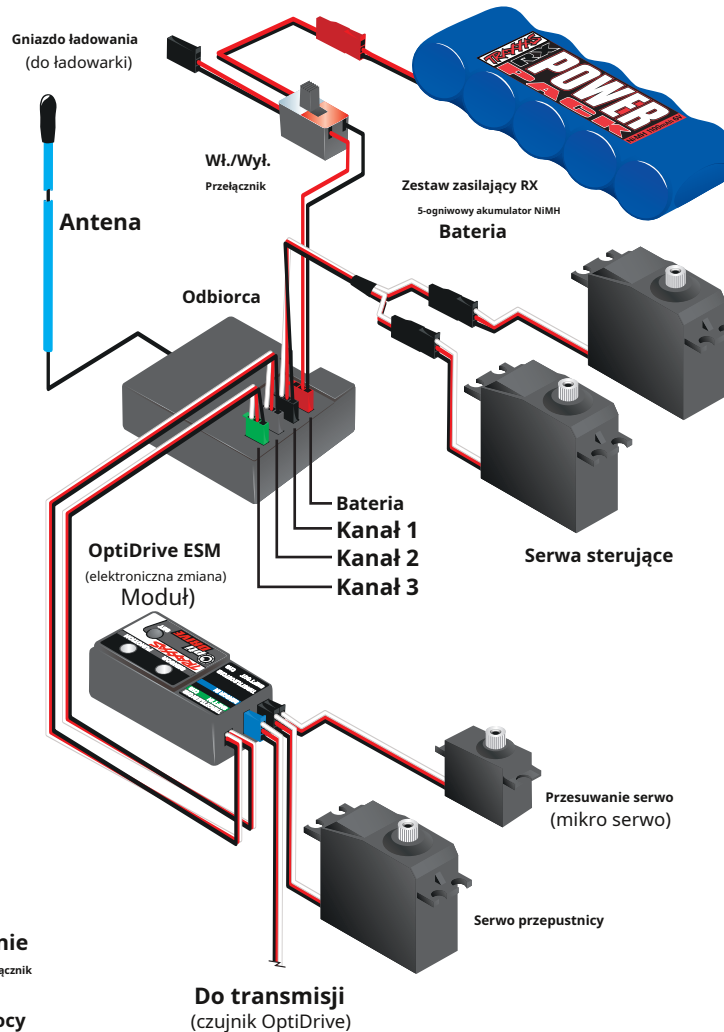
System radiowy Traxxas TQ-3

Twoje Revo jest wyposażone w system radiowy TQ-3. TQ-3 to 3-kanalowy system, który zapewnia zasięg do ćwierć mili i sterowanie maksymalnie trzema wyjściami serwo. Revo jest wyposażony w dwa serwa sterujące o wysokim momencie obrotowym, połączone za pomocą adaptera wtyku „Y” (jedno wejście, dwa równe wyjścia). TQ-3 działa w połączeniu z OptiDrive-Elektroniczny moduł zmiany biegów do monitorowania i sterowania sygnałami wejściowymi i wyjściowymi przepustnicy i serw zmiany biegów (kanałów). OptiDrive monitoruje napięcie wbudowanego RX Power Pack. Dioda „Function” będzie migać na czerwono, jeśli napięcie baterii jest zbyt niskie.

Nadajnik TQ-3



Schemat połączeń Revo



i OptiDrive ESM został zaprojektowany z myślą o adaptacji i współpracy z rynkiem wtórnym trzykanałowe radio systemy (patrz strona 15).









Poznaj terminy związane z silnikiem wyścigowym TRX 3.3, zaczynając od strony 20.

Terminologia systemów radiowych

Prosimy o poświęcenie chwili na zapoznanie się z tymi terminami dotyczącymi systemu radiowego. Będą one używane w całym podręczniku.

Pakiet 5-ogniowy–Inny termin na RX Pack lub ładowalny pakiet odbiorczy. Pakiet RX składa się z pięciu akumulatorów NiMH i jest używany zamiast 4 baterii AA w modelu.

Kanał–Pasma częstotliwości 27 MHz jest podzielone na 6 kanałów, dzięki czemu do sześciu modeli może być obsługiwanych jednocześnie. Każdy kanał jest oznaczony kolorem flagi i numerem kanału, jak pokazano poniżej.

Kanał	Częstotliwość Zespół muzyczny	Flaga Kolor	Traxxas Nr części
 1	26,995	brązowy	2031
 2	27.045	czerwony	2032
 3	27,095	Pomarańczowy	2033
 4	27.145	Żółty	2034
 5	27.195	Zielony	2035
 6	27.255	Niebieski	2036

Czyszczenie częstotliwości–Rutynowa, słowna kontrola, aby się upewnić nikt inny w Twojej okolicy nie działa na tym samym kanale. Zawsze usuwaj częstotliwość, wywołując numer kanału przed uruchomieniem modelu. Poczekaj lub przejdź do innego obszaru, jeśli Twój kanał jest już używany.

Kryształ (X-tal)–Urządzenie typu plug-in, które określa, który kanał system radiowy będzie działał. Dla każdego kanału są dwa kryształy, jeden dla odbiornika i jeden dla nadajnika. Spośród tych dwóch kryształów, ten oznaczony jako „RX” z mniejszą liczbą (0,455 MHz niższą) musi być włożony do odbiornika.

Pasma częstotliwości–Częstotliwość radiowa używana przez nadajnik do wysyłania sygnału do Twojego Revo. Wszystkie modele Traxxas RTR działają w paśmie częstotliwości 27 MHz.

mAh–Skrót oznaczający miliamperogodzinę. Miara pojemności Paczka baterii. Im wyższa liczba, tym dłużej bateria będzie działać między ładowaniami.

Neutralna pozycja–Pozycja stojąca, której szukają serwa, gdy elementy sterujące nadajnika znajdują się w położeniu neutralnym.

NiCad–Skrót oznaczający nikiel-kadm. Oryginalny akumulator Akumulatory nikielowo-kadmowe charakteryzują się bardzo wysokim natężeniem prądu, dużą pojemnością i mogą wytrzymać do 1000 cykli ładowania. Wymagane są dobre procedury ładowania, aby zmniejszyć możliwość wystąpienia efektu „pamięci” i skrócenia czasu pracy.

NiMH–Skrót dla niklu i wodoru metalu. Akumulator NiMH akumulatory oferują wysokie natężenie prądu i znacznie większą odporność na efekt „pamięci”. Akumulatory NiMH generalnie zapewniają większą pojemność niż akumulatory NiCad. Mogą wytrzymać do 500 cykli ładowania. W celu uzyskania optymalnej wydajności wymagana jest ładowarka szczytowa przeznaczona do akumulatorów NiMH.

OptiDrive ESM–Elektroniczny moduł zmiany biegów. Elektronika pokładowa sterownik monitorujący prędkość pojazdu i położenie przepustnicy w celu sterowania działaniem serwa zmiany biegów. Zawiera również wskaźnik niskiego poziomu baterii dla wbudowanego zestawu odbiornika (RX Power Pack).

Odbiorca–Jednostka radiowa wewnątrz Twojego Revo, która odbiera sygnały z nadajnika i przekazuje je do serwomechanizmów.

Pakiet RX–RX to wspólny skrót dla odbiornika radiowego i przedmiotów powiązany z tym. RX Pack oznacza opcjonalny akumulator używany do zasilania systemu radiowego w modelu. Jest dostępny pod numerem części Traxxas 3037.

Serwa–Małe jednostki silnikowe w Twoim Revo, które obsługują przepustnicę i mechanizmy sterujące.

Trzykanałowy system radiowy–System radiowy TQ-3, składający się z odbiornik, nadajnik i serwa. System wykorzystuje trzy kanały: jeden do obsługi przepustnicy, jeden do zmiany biegów i jeden do obsługi układu kierowniczego.

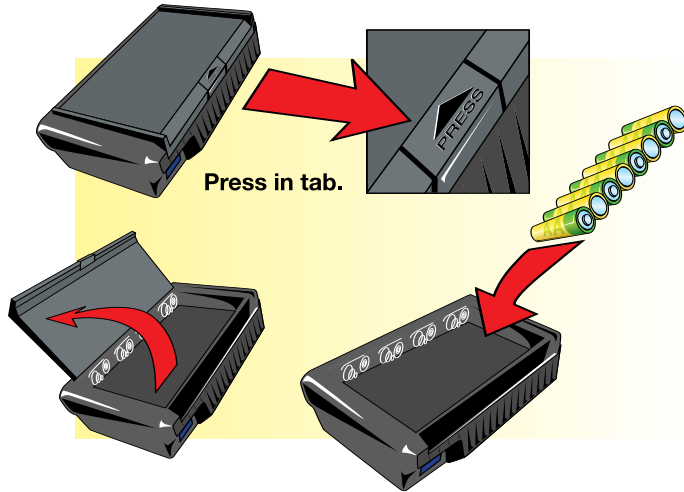
Nadajnik–Ręczny radioodtworacz, który wysyła przepustnicę i układ kierowniczy instrukcje do Twojego Revo.

Przycinać–Precyzyjna regulacja pozycji neutralnej serw, dokonuje się poprzez przekręcenie pokręteł przepustnicy i trymera kierownicy na przodzie nadajnika.

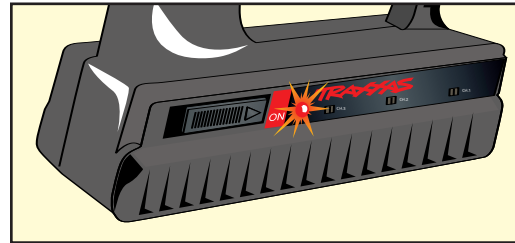
Adapter Y–Adapter kabla serwo, który pobiera jeden sygnał wejściowy i kieruje to do dwóch równych sygnałów wyjściowych. Służy do podłączenia podwójnych serw sterujących do wyjścia odbiornika kanału pierwszego.

Instalowanie baterii nadajnika

Twój nadajnik TQ-3 wykorzystuje 8 baterii AA. Komora baterii znajduje się w podstawie nadajnika.



1. Zdejmij drzwiczki komory baterii, naciskając zaczep i podnosząc drzwiczki do góry.
2. Zainstaluj baterie we właściwej orientacji wskazanej w komorze baterii.
3. Załóż ponownie komorę baterii i zatrzasknij ją.



4. Włącz nadajnik i sprawdź, czy wskaźnik zasilania świeci ciągłym czerwonym światłem.

Jeśli kontrolka zasilania miga, oznacza to, że baterie nadajnika są słabe, rozładowane lub prawdopodobnie nieprawidłowo zainstalowane. Wymień na nowe lub świeżo naładowane baterie. Kontrolka zasilania nie wskazuje poziomu naładowania RX Power Pack zainstalowanego w modelu.

i Używaj odpowiednich baterii. Twój nadajnik korzysta z baterii AA. Używaj nowych baterii alkalicznych lub akumulatorów, takich jak NiCad lub NiMH (niklowo-metalowo-wodorkowe), nadajnik. Upewnij się, że akumulatorki są w pełni naładowane zgodnie z zaleceniami producenta instrukcje.

Jeśli używasz akumulatorów w swoim nadajniku, bądź świadomy, że kiedy zaczynają tracić ładunek, tracą moc znacznie szybciej niż zwykle baterie alkaliczne.

Uwaga: przerwać uruchamianie Revo przy pierwszych oznakach słabych baterii (migające czerwone światło), aby uniknąć utraty kontroli.

i Jeśli wskaźnik zasilania nie świeci na czerwono, sprawdź biegunowość baterii. Sprawdź akumulator akumulatory do pełnego naładowania.



Aby zapobiec utracie kontroli nad modelem, ważne jest, aby zatrzymać się przy pierwszych oznakach słabej baterii odbiornika. Widoczne sygnały ostrzegawcze obejmują spowolnioną reakcję układu kierowniczego i skrócony zasięg radiowy.



Ponadto OptiDrive jest wyposażony we wskaźnik niskiego napięcia i obwód bezpieczny w razie awarii. Gdy napięcie akumulatora odbiornika spadnie poniżej 4,3 V, dioda „Function” na OptiDrive zacznie migać na czerwono. Jeśli napięcie spadnie poniżej 4,3 V na dłużej niż 2 sekundy, OptiDrive zignoruje sygnały przepustnicy i zmiany biegów i zastosuje 25% hamulców (tryb awaryjny). Sterowanie nadal będzie operacyjne i

Dioda „Function” na OptiDrive będzie migać na czerwono. OptiDrive pozostanie w trybie awaryjnym, dopóki zasilanie nie zostanie wyłączone lub napięcie akumulatora odbiornika wzrośnie powyżej 4,3 V przez ponad 2 sekundy. W każdej chwili Dioda „Function” miga na czerwono, czas zatrzymać się i naładować akumulator. Nie próbuj kontynuować pracy modelu ze słabymi bateriami odbiornika na pokładzie.



Ładowanie baterii odbiornika



Aby zasilać system radiowy w ciężarówce, Twój Revo jest wyposażony w RX Power Pack, 5-ogniowy zestaw akumulatorów niklo-wodorkowych (NiMH). RX Power Pack musi być w pełni naładowany przed uruchomieniem wózka. Dostarczona ładowarka TRX Power to jednostka wykrywająca szczyty, która naładuje dostarczony RX Power Pack w ciągu około jednej godziny. Wykrzywanie szczytów

obwody automatycznie wyłączają ładowarkę po osiągnięciu maksymalnego naładowania. Revo posiada wbudowane gniazdo ładowania, dzięki czemu nie musisz wyjmować akumulatora z modelu. Długi przewód ładowarki umożliwia łatwą obsługę wózka podczas ładowania akumulatora.

1. Ładowarka TRX Power może działać na zasilaniu AC lub DC*. Zasilacz AC jest dostarczany z ładowarką. Podłącz koniec zasilacza sieciowego z tyłu ładowarki.

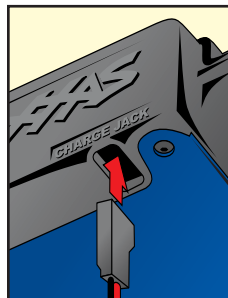
2. Podłącz zasilacz prądu przemiennego do dowolnego gniazdka ściennego 110 V (modele amerykańskie). Kontrolka ładowarki powinna świecić ciąglem zielonym światłem (brak podłączonego akumulatora).

3. Podłącz kabel wyjściowy ładowarki do gniazda ładowania znajdującego się z przodu po prawej stronie ciężarówki. Gniazdo ładowania jest zabezpieczone gumową zatyczką.

4. Zielona lampka na ładowarce powinna zacząć szybko migać, wskazując, że trwa szybkie ładowanie.

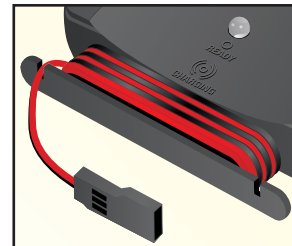
5. Gdy kontrolka zaświeci się na zielono (nie miga), akumulator jest w pełni naładowany i gotowy do użycia.

6. Załóż gumową wtyczkę z powrotem na gniazdo ładowania w ciężarówce.



Po zakończeniu szybkiego ładowania ładowarka TRX Power Charger kontynuuje ładowanie w trybie ładowania podtrzymującego (powolnego). Będzie trwać do momentu odłączenia akumulatora. Ładowarka TRX Power wyłączy się automatycznie po 90

minuty szybkiego ładowania. Gdy ładowarka nie jest używana, owiń przewód ładujący wokół uchwytu przewodu. Aby zabezpieczyć przewód, wóź jego koniec do szczeliny zabezpieczającej na obu końcach uchwytu przewodu. Ładowarka TRX Power została zaprojektowana do wygodnego montażu na ścianie lub innej pionowej powierzchni za pomocą dostarczonej # 8 x 1" wkręty do drewna.



Ładowarka TRX Power może być zasilana przez nasz opcjonalny zasilacz samochodowy DC (sprzedawany oddzielnie). Posiada nieplączący się, bardzo długi przewód i wbudowany bezpiecznik. Długi przewód ładujący pozwala modelowi pozostać poza autem podczas ładowania.

Ostrożność! Nigdy nie ładuj akumulatorów w zamkniętym wnętrzu samochodu lub podczas jazdy. Nigdy nie pozostawiaj ładujących się akumulatorów bez nadzoru. Monitoruj je uważnie.



Pielęgnacja baterii

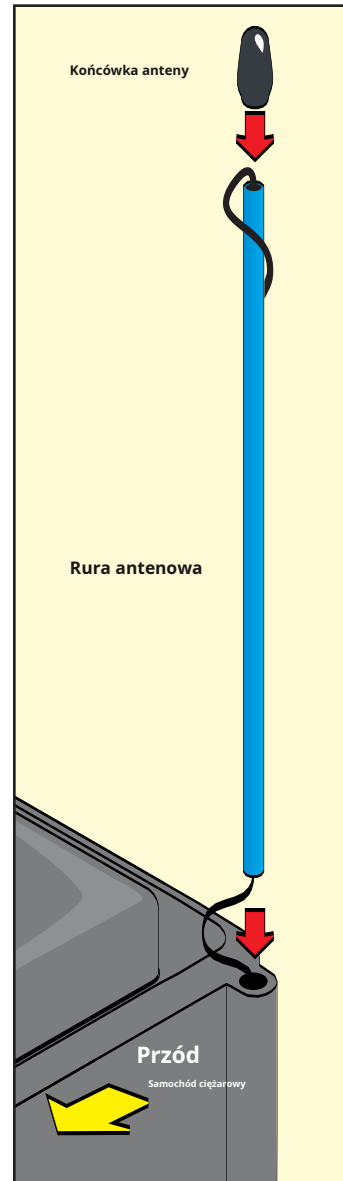
Należy podjąć pewne środki ostrożności, aby utrzymać wydajność zestawu odbiornika NiMH z możliwością ładowania w Twoim modelu. Niewłaściwe użycie akumulatora może spowodować obrażenia ciała lub uszkodzenie wózka.

- Używaj tylko zatwierdzonych ładowarek do akumulatorów NiMH (takich jak ładowarka Traxxas TRX). Nie przekraczaj maksymalnej szybkości ładowania 1
- ampera. Nie zwieraj akumulatora. Może to spowodować oparzenia i poważne uszkodzenie akumulatora
- Nie spalaj ani nie przebijaj baterii. Mogą zostać uwolnione materiały toksyczne. W przypadku kontaktu z oczami lub skórą spłukać wodą.
- Akumulator należy przechowywać w suchym miejscu, z dala od źródeł ciepła i bezpośredniego światła słonecznego.
- Akumulatory niklo-metalowo-wodorkowe należy poddać recyklingowi lub
- odpowiednio zutylizować. Nie rozładuj całkowicie RX Power Pack, ponieważ możesz go uszkodzić. Nie używaj wyładowań na opakowaniu. Przechowuj baterię naładowaną w co najmniej 25%. Zatrzymaj bieg i naładuj ponownie przy pierwszym wskazaniu obniżonego napięcia.
- Po podłączeniu całkowicie rozładowanego akumulatora do ładowarki może upłynąć do 15 sekund, zanim ładowarka wykryje akumulator i zacznie ładować. Aby natychmiast rozpocząć ładowanie, podłącz akumulator do ładowarki, a następnie podłącz ładowarkę do gniazdka ściennego.

* Z opcjonalnym zasilaczem samochodowym DC

Konfiguracja anteny

1. Znajdź czarny przewód antenowy wychodzący z obudowy odbiornika. Osłona odbiornika zamontowana jest na górze obudowy, blisko przodu. Przewód antenowy wychodzi z pokrywy tuż przed zbiornikiem paliwa.
2. Pociągnij drut prosto palcami, a następnie włóż koniec drutu do jednego końca rurki anteny. Przepchnij przewód do końca przez rurkę anteny.
3. Włóż podstawę rurki do uformowanego słupka z boku skrzynki radiowej.
4. Umieść końcówkę anteny na górze rury, aby zabezpieczyć przewód anteny.
5. Na nadajniku zawsze w pełni wysuń antenę teleskopową podczas uruchamiania Revo. Wyrób sobie nawyk trzymania nadajnika tak, aby antena była skierowana prosto do góry.



i Dane techniczne ładowarki TRX:

Napięcie wejściowe:
10,6/16v (min./maks.)

Szybki prąd ładowania:
750/1000mA (min/maks)

Powolny (strumieniowy) prąd
ładowania: 22/55mA (min/maks)

Szczyt delta:
10mv

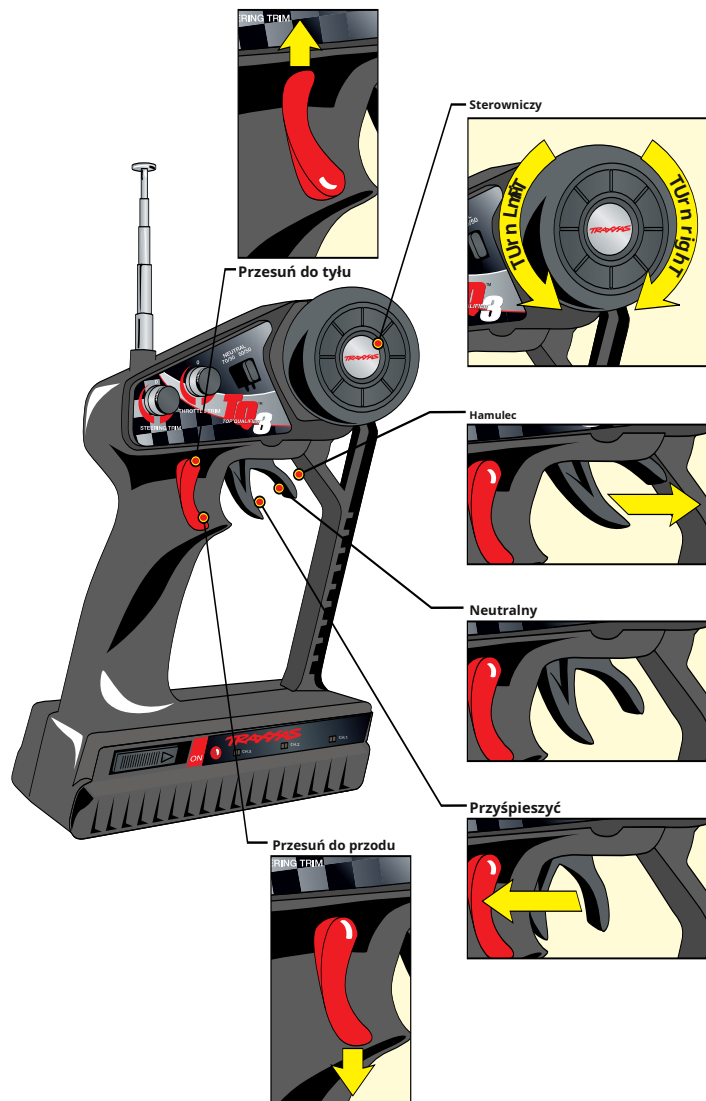
Maksymalny czas ładowania:
90 minut

i Spryskaj przewód anteny niewielką ilością płynu do mycia okien, aby ułatwić przepchnięcie przez rurkę anteny.

! Nie skracaj długości przewodu antenowego. Jego długość jest dostosowana do pasma częstotliwości; jego przecięcie mogłoby poważnie skrócić zasięg systemu radiowego.

! Nie naciskaj antena nadajnika w dół od góry. Pociągnij go od dołu, po jednym segmencie na raz, aby zapobiec zakleszczeniu i załamanie masztu antenowego.

Sterowanie systemem radiowym TQ-3



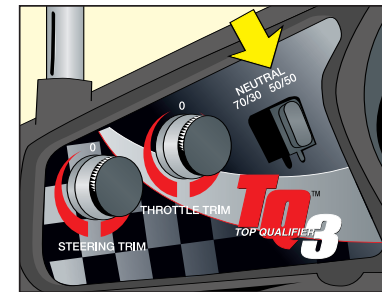
Regulacje systemu radiowego TQ-3

Oprócz elektronicznych elementów sterujących przepustnicą i trymem kierownicy, Twój system radiowy oferuje regulację położenia neutralnego przepustnicy i przełącznika cofania serwa.

Regulacja neutralna przepustnicy

Regulacja położenia neutralnego przepustnicy znajduje się na powierzchni nadajnika i steruje ruchem spustu przepustnicy do przodu/do tyłu. Zmień ustawienie, naciskając przycisk i przesuwając go do żądanej pozycji. Dostępne są dwa ustawienia:

- ⊙ 50/50: Umożliwia równy skok zarówno podczas przyspieszania, jak i hamowania.
- ⊙ 70/30: Pozwala na większy skok przepustnicy (70%) i mniej skok hamulca (30%).



50/50 to wymagane ustawienie dla Revo z silnikiem wyścigowym TRX 3.3.

Elektroniczny trym przepustnicy

Elektroniczny trym przepustnicy umieszczony na przodzie nadajnika reguluje punkt neutralny (środkowy) serwa przepustnicy, gdy serwo jest w spoczynku. To sterowanie zostało ustawione fabrycznie dla Ciebie. W razie potrzeby wyreguluj sterowanie tak, aby gaźnik był na biegu jałowym, a hamulce nie były włączone (model będzie się swobodnie toczył). Nie używaj trymu przepustnicy do podnoszenia lub obniżania prędkości obrotowej silnika na biegu jałowym. Dokonaj regulacji prędkości biegu jałowego na gaźniku.

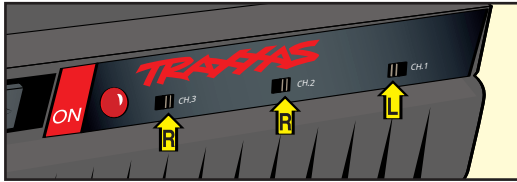
Elektroniczny trymer układu kierowniczego

Elektroniczny trymer kierownicy umieszczony na przodzie nadajnika reguluje punkt neutralny (środek) serwomechanizmów sterujących, gdy serwa są w spoczynku. Wyreguluj to ustawienie, aby model jechał prosto bez sterowania kierownicą.

Przełączniki cofania serwomechanizmu

Przełączniki cofania serwomechanizmu znajdują się z przodu nadajnika, obok włącznika/wyłącznika. Przesunięcie przełącznika odwraca kierunek odpowiedniego serwomechanizmu. Każdy przełącznik odpowiada kanałowi, jak pokazano poniżej. Na przykład, jeśli skrócisz kierownicą w prawo, a przednie koła skręca w lewo, przesuniesz przełącznik kanału 1, aby skorygować kierunek serwomechanizmu. Może być konieczne dostosowanie odpowiedniego sterowania trymowaniem po

przesunięciu przełącznika. Domyślne stanowisko dla cofania serwa przełączniki są pokazane.



TQ-3 Kanał do wykresu serwo

Kanał	Serwo
1	Sterowniczy
2	Przeputnica i hamowanie
3	Przesunięcie

Programowanie OptiDrive™ ESM

OptiDrive ESM elektronicznie monitoruje prędkość pojazdu i steruje zmianą biegów do przodu i do tyłu. Sterowanie zmianą biegów elektronicznie, a nie za pomocą systemów mechanicznych, zmniejsza liczbę elementów w skrzyni biegów. Skrzynia biegów waży mniej, jest mniej masa obrotowa dla szybszego przyspieszenia i stała załączanie napędu dla płynnego dostarczania mocy.

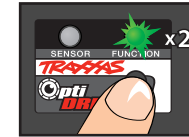


Moduł OptiDrive zapobiega zmianie kierunku przekładni podczas jazdy wózka. Aby zmienić kierunek, wózek musi być całkowicie zatrzymany, niezależnie od położenia przełącznika zmiany biegów na nadajniku. Moduł OptiDrive jest wstępnie ustawiony fabrycznie. Jeśli regulacja trymu przeputnicy nadajnika zostanie zmieniona, moduł OptiDrive będzie musiał zostać ponownie zaprogramowany.

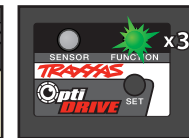
1. Silnik musi być wyłączony. System radiowy musi być włączony (odbiornik i nadajnik).

- Ustaw nadajnik TQ-3 na fabryczne, domyślne ustawienia zmiany biegów: Ustaw przełącznik THROTTLE NEUTRAL w pozycji 50/50.
 - Ustaw REGULACJĘ PRZEPUTNICZY na środkowe ustawienie „0”, a następnie wyreguluj REGULACJA PRZEPUTNICZY, aż gażnik się zamknie.
 - Ustaw PRZEŁĄCZNIK REWERSACJI SERWA KANAŁU 2 we właściwej pozycji.
 - Ustaw PRZEŁĄCZNIK REWERSACJI SERWA KANAŁU 3 we właściwej pozycji.
 - NIE zmieniaj pozycji żadnego z przełączników rewesu serwomechanizmu po zaprogramowaniu OptiDrive. Jeśli ustawienia zostały zmienione po zaprogramowaniu OptiDrive, należy go przeprogramować.

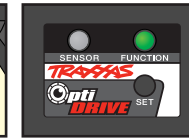
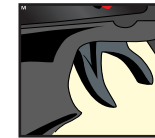
- Gdy przeputnica znajduje się w położeniu neutralnym, naciśnij i przytrzymaj przycisk SET, aż dioda LED funkcji zamiga dwa razy na zielono, a następnie natychmiast zwolnij przycisk. Jesteś teraz w trybie programowania.



- Pociągnij spust przeputnicy nadajnika do położenia pełnego otwarcia przeputnicy. Przytrzymaj go, aż dioda LED funkcji zamiga trzy razy na zielono. **Notatka:** przeputnica serwo nie porusza się podczas programowania, mimo że jest podłączone do sterownika.



- Zwolnij spust przeputnicy nadajnika, pozwalając mu powrócić do pozycji neutralnej. Dioda LED funkcji zaświeci się na zielono, wskazując, że serwo zmiany biegów jest gotowe do zmiany i programowanie zostało zakończone. Sterownik jest teraz zaprogramowany i gotowy do pracy!



- Jeśli ustawienia przeputnicy nadajnika zostaną zmienione, konieczne będzie ponowne dokończenie sekwencji programowania.
- Jeśli przycisk SET zostanie zwolniony zanim dioda LED funkcji mignie dwa razy na zielono w kroku 3, OptiDrive powróci do normalnego trybu pracy.
- Jeśli podczas programowania wystąpią jakiegokolwiek problemy, wyłącz odbiornik, a następnie włącz go ponownie i powtórz kroki programowania.

Aby uzyskać instrukcje dotyczące korzystania z OptiDrive z systemami radiowymi na rynku wtórnym lub dostępu do zaawansowanych opcji programowania, odwiedź naszą witrynę internetową www.Traxxas.com.



Duże regulacje trymu przeputnicy i/lub połączenia przeputnicy mogą wymagać ponownego ustawienia OptiDrive w celu utrzymania prawidłowego działania zmiany przełożeń.



Aby zapewnić trwałość przekładni, OptiDrive ESM ogranicza prędkość wsteczną modelu do około 70% pełnego otwarcia przeputnicy. Jeśli ustawienia zostaną zmienione i zauważysz spadek prędkości maksymalnej do przodu, możesz odwrócić działanie systemu OptiDrive. Przywróć przełączniki nawrotu serwomechanizmu TQ-3 dla kanałów drugiego i trzeciego do powrotu do ustawień domyślnych i ponownie zaprogramuj moduł OptiDrive. Informacje na temat programowania z systemami radiowymi dostępnymi na rynku wtórnym można znaleźć na naszej stronie internetowej.

Działanie OptiDrive

- Zielony „Funkcja”**
Dozwolona zmiana
- Migający na czerwono „Funkcja”**
Niski poziom naładowania baterii, patrz str. 12
- Czerwony „Czujnik”**
a) Uszkodzony obwód czujnika, przeputnicy lub zmiany biegów. Możliwy odłączony lub uszkodzony czujnik, przewody przeputnicy lub zmiany biegów. Możliwe uszkodzenie czujnika.

b) Odbiornik utracił sygnał z nadajnika, OptiDrive wszedł w tryb awaryjny (serwa przeputnicy i zmiany biegów przestają odpowiadać).

- Migający na niebiesko „Czujnik”**
Normalna praca jako pojazd się porusza. Wskazuje impuls sygnału z czujnika. W zależności od położenia wirtualnego światła na niebiesko lub nie świeci, gdy pojazd jest w stanie spoczynku.



Pamiętaj, zawsze włączaj nadajnik TQ-3 *po pierwszej* oraz *od ostatniego* aby uniknąć uszkodzenia Revo. Nigdy nie wyłączaj radia, gdy silnik pracuje.

Zasady systemu radiowego TQ-3

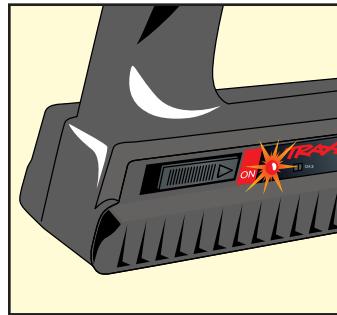
- ☉ Za każdym razem, gdy przygotowujesz się do uruchomienia Revo, musisz wyczyścić swoją częstotliwość, aby mieć pewność, że nikt inny w okolicy nie używa tego samego kanału co Ty.

Istnieje sześć możliwych kanałów, ponumerowanych od 1 do 6. Każdy jest reprezentowany przez kolor. Spójrz na kryształ podłączony z tyłu nadajnika, aby określić, do którego kanału jest przypisana ciężarówka.



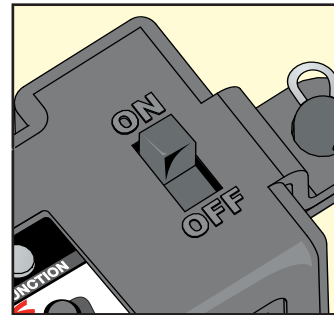
- ☉ Zawsze najpierw włączaj nadajnik TQ-3 i ostatni. Ta procedura pomoże zapobiec odbieraniu przez Revo niepotrzebnych sygnałów z innego nadajnika lub innego źródła i wymykaniu się spod kontroli.

- ☉ Zawsze miej włączony nadajnik i odbiornik przed uruchomieniem silnika. Nigdy nie wyłączaj systemu radiowego podczas pracy silnika. Przełącznik on/off w modelu tylko włącza i wyłącza odbiornik. Nie wyłącza silnika.
- ☉ Zawsze używaj nowych lub świeżo naładowanych akumulatorów do nadajnika i upewnij się, że wbudowany 5-ogniowy zestaw akumulatorów NiMH jest w pełni naładowany. Kontrolka funkcji na OptiDrive będzie migać na czerwono, jeśli 5-ogniowy akumulator wymaga ładowania. Słabe baterie ograniczą zasięg sygnału radiowego między odbiornikiem a nadajnikiem. Utrata sygnału radiowego może spowodować utratę kontroli nad Revo.



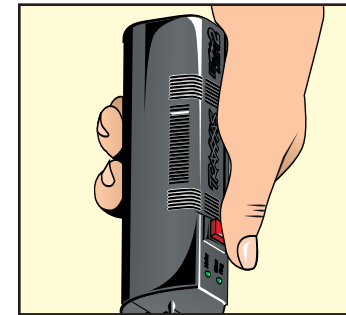
1

Zawsze najpierw włączaj nadajnik.



2

Zawsze włączaj odbiornik jako drugi.



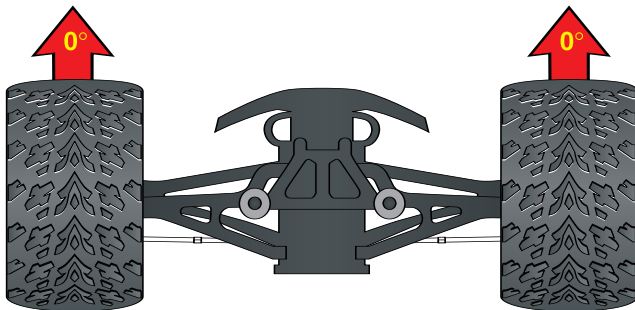
3

Następnie uruchom silnik.

Korzystanie z systemu radiowego TQ-3

System radiowy TQ-3 został wstępnie wyregulowany w fabryce. Regulacja powinna być sprawdzona przed uruchomieniem modelu, w przypadku ruchu podczas transportu. Oto jak:

1. Całkowicie wysuń chromowany maszt antenowy na nadajniku i włącz włącznik. Czerwona kontrolka na nadajniku powinna świecić na czerwono (nie migać).
2. Włącz przełącznik odbiornika w modelu. Przełącznik znajduje się w górnej części komory radia. Lampka funkcyjna na OptiDrive ESM powinien być zielony. Czerwona migająca dioda LED wskazuje niskie napięcie w RX Power Pack. Dioda LED czujnika jest przerywana w zależności od pozycji wirnika.
3. Ustaw Revo tak, aby jego przednie koła nie dotykały podłoża.
4. Obracaj kierownicą na nadajniku w przód i w tył i sprawdź, czy serwo kierownicy działa szybko. Sprawdź również, czy mechanizm kierowniczy nie jest poluzowany lub zakleszczony. Jeśli układ kierowniczy działa powoli, sprawdź pakiet odbiornika, aby upewnić się, że jest w pełni naładowany.
5. Patrząc w dół na model, przednie koła powinny być skierowane na wprost. Jeśli koła są lekko skręcone w lewo lub w prawo, powoli wyreguluj trymer na nadajniku, aż będą skierowane na wprost.



6. Uruchom spust przepustnicy na nadajniku i sprawdź szybkie działanie serwa przepustnicy. Gdy spust przepustnicy zostanie pociągnięty do tyłu, gaźnik powinien się otworzyć (suwak wysunie się). Gdy spust przepustnicy zostanie wciśnięty do końca, hamulec powinien się zablokować.
7. Wciśnij przycisk zmiany biegów na nadajniku i sprawdź, czy serwo zmiany biegów działa szybko. Naciśnij przycisk zmiany biegów w dół, aby przejść do przodu. Serwo będzie obsługiwać sprężynowy mechanizm zmiany biegów i usłyszysz kliknięcie skrzyni biegów do przodu. Naciśnij przycisk zmiany biegów w górę, aby włączyć bieg wsteczny, a ponownie usłyszysz kliknięcie skrzyni biegów i wrzucisz bieg.
8. Po dokonaniu regulacji wyłącz odbiornik w Revo, a następnie nadajnik ręczny.

Testowanie zasięgu systemu radiowego TQ-3

Przed każdą sesją biegania z Revo należy przetestować zasięg systemu radiowego, aby upewnić się, że działa prawidłowo.

1. Włącz system radiowy i sprawdź jego działanie zgodnie z opisem w poprzednim rozdziale (Korzystanie z systemu radiowego TQ-3).
2. Niech znajomy przytrzyma model z wyłączonym silnikiem.
3. Upewnij się, że antena nadajnika jest całkowicie wysunięta, a następnie odejdź od modelu z nadajnikiem, aż osiągniesz najdalszą odległość, na jaką planujesz obsługiwać model.
4. Ponownie użyj przycisków na nadajniku, aby upewnić się, że model reaguje prawidłowo.
5. Nie próbuj obsługiwać modelu, jeśli występują jakiegokolwiek problemy z systemem radiowym lub jakiegokolwiek zewnętrzne zakłócenia sygnału radiowego w Twojej lokalizacji.



Gdy silnik pracuje, nie używaj trymera przepustnicy na nadajniku do regulacji prędkości biegu jałowego silnika. Zamiast tego użyj regulacji prędkości biegu jałowego na gaźniku.



Nie próbuj obsługiwać Revo, jeśli występują problemy z systemem radiowym lub zakłóceniami radiowymi w Twojej lokalizacji.



Traxxas mocno zniechęca do zmiany lub modyfikacji jakiegokolwiek części silnika wyścigowego TRX 3.3. Stare wskazówki techniczne i sztuczki, które mogły zwiększyć moc innych silników, mogą poważnie obniżyć wydajność silnika wyścigowego TRX 3.3.

Jest bardziej zaawansowany myślenie, rozwój i testowanie części zamiennych Twojego silnika wyścigowego TRX 3.3 niż w wielu innych producentach na rynku wtórnym części wydajności. **ten** Silnik wyścigowy TRX 3.3 jest już najpotężniejszym silnikiem w swojej klasie i może nie korzystać z przeciętnych, skromnych technologicznie elementów zamiennych z rynku wtórnego.

Wstęp

Silnik wyścigowy TRX 3.3 to następna generacja mocy TRX nitro. Większa pojemność skokowa i zaawansowane porty generują wiodącą w swojej klasie moc, zachowując jednocześnie charakterystykę TRX Racing Engine, czyli szerokie, liniowe dostarczanie mocy i łatwość strojenia. Skoncentrowana inżynieria i rygorystyczne testy przyniosły bezprecedensową moc i bezkompromisową wydajność, która zamienia produkt gotowy do jazdy w gotowy do wyścigu.®

Silnik wyścigowy TRX 3.3 to podejście całościowe. Każda część silnika, od filtra powietrza po końcówkę wydechu, została starannie zaprojektowana, aby harmonijnie współpracować z innymi elementami silnika. Każda część uzupełnia następną, aby wydobyć maksymalną moc. Silnik wyścigowy TRX 3.3 został zaprojektowany tak, aby był odporny na zmiany w tuningu i z powodzeniem działał w szerokim zakresie zmiennych warunków atmosferycznych, takich jak zmiany temperatury, wilgotności i wysokości.

Aby uzyskać jak najdłuższą żywotność silnika i utrzymać silnik wyścigowy TRX 3.3 w doskonałym stanie technicznym, bardzo ważne jest przeprowadzanie regularnej rutynowej konserwacji. **Główną przyczyną przedwczesnego zużycia i awarii silnika jest brak opieki i konserwacji!**

Włamać się

Silnik wyścigowy TRX 3.3 jest produkowany z zachowaniem ścisłych tolerancji i wymaga specjalnie zaprojektowanej procedury docierania w celu ostatecznego precyzyjnego dopasowania wewnętrznych elementów silnika. Bardzo ważne jest, aby jak najdokładniej przestrzegać nowej procedury docierania, aby osiągnąć najlepsze osiągnięcia i najdłuższą żywotność silnika wyścigowego TRX 3.3. Docieranie silnika zajmie od jednej do dwóch godzin. Staromodne procedury docierania, takie jak praca silnika na biegu jałowym na ławce przez kilka zbiorników paliwa lub po prostu eksploatacja silnika z bardzo bogatą mieszanką paliwową na pierwsze 4 zbiorniki paliwa, nie przyniosą najlepszych rezultatów. Wykonaj proste czynności opisane w tej instrukcji.

Konserwacja filtra powietrza

Czysty filtr powietrza ma kluczowe znaczenie dla długiej żywotności silnika. Ze względu na wysokowydajny charakter silnika wyścigowego TRX 3.3 wytwarzana jest ogromna ilość podciśnienia, aby przemieścić dużą ilość powietrza o dużej prędkości przez gaźnik. Brud to najgorszy wróg twojego silnika. Filtr powietrza należy czyścić po każdej godzinie pracy, aby zapobiec zasysaniu brudu do silnika. Dostarczono dodatkowy, wstępnie nasmarowany wkład filtra powietrza, aby zachęcić Cię do konserwacji filtra powietrza.

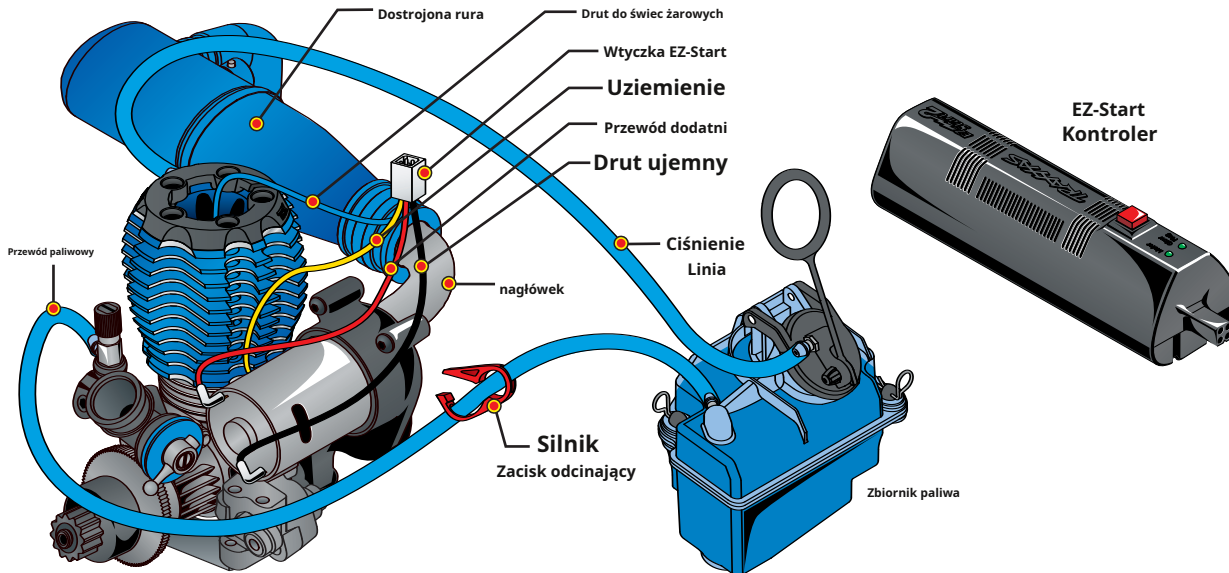
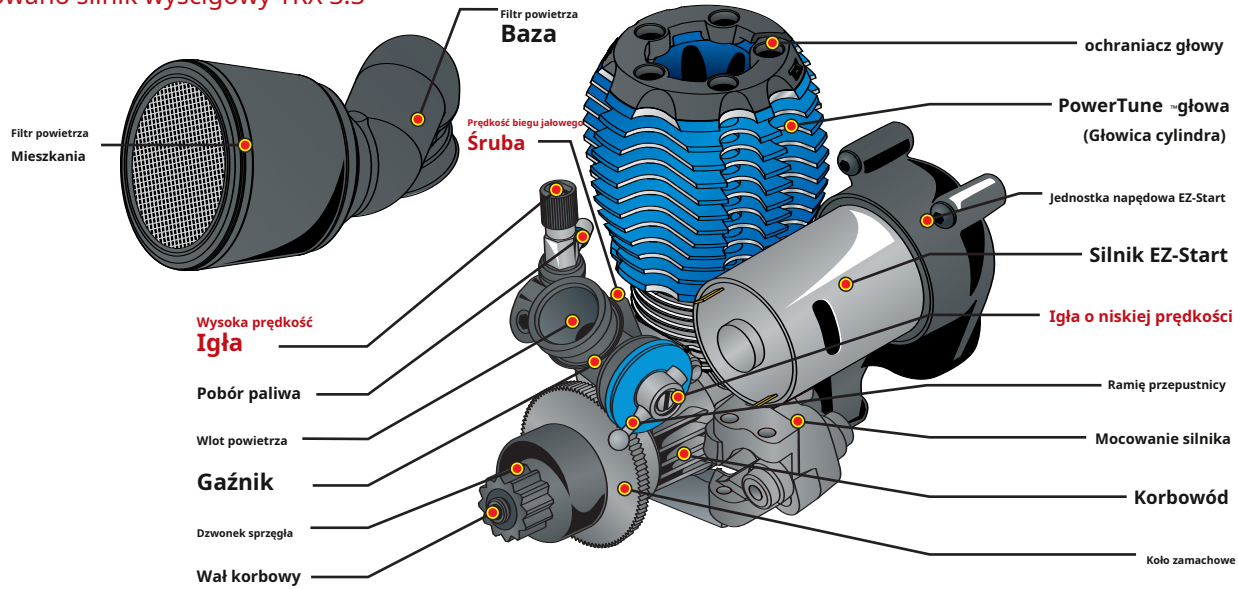


Konserwacja po uruchomieniu

Przeprowadź konserwację po uruchomieniu silnika, aby zapobiec gromadzeniu się korozji na wewnętrznych elementach silnika. Paliwo w naturalny sposób przyciąga wilgoć, a korozja może bardzo szybko nagromadzić się w silniku, jeśli nie zostanie to powstrzymane.

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

Zilustrowano silnik wyścigowy TRX 3.3



i Zbiornik paliwa Revo jest wyposażony we wbudowany filtr paliwa ze spiekanej brzozy.

Warunki do poznania

W tej części instrukcji znajdziesz te terminy dotyczące silników Nitro R/C.

• **15** - 15 lub „15” odnosi się do pojemności silnika. Silnik wyścigowy TRX 2.5 ma pojemność 0,15 cala sześciennego lub 2,5 centymetra sześciennego (cm³). Nazwa „TRX 2.5” wywodzi się z pomiaru cm³.

• **20** - 20 lub „20” odnosi się do wielkości silnika. TRX 3.3 to 0,20 cala sześciennego lub 3,3 centymetra sześciennego (cc). Nazwa „TRX 3.3” wywodzi się z pomiaru cm³.

ABC-Skrót dla aluminium, mosiądzu i chromu. Odnosi się do silnika konstrukcja składająca się z aluminiowego tłoka przesuwającego się w chromowanej mosiężnej tulei. TRX 3.3 wykorzystuje konstrukcję ABC.

Filtr powietrza-Filtr powietrza znajduje się na gaźniku i zapobiega szkodliwemu pyłowi i brud przed dostaniem się do silnika. Połknięcie brudu jest główną przyczyną przedwczesnej awarii silnika, więc silnik nie powinien nigdy pracować bez filtra powietrza.

BDC-Dolny martwy punkt. Najniższa pozycja silnika skok tłoka.

Włamać się-Docieranie to procedura uruchamiania zupełnie nowego silnika zgodnie z określonymi instrukcjami. To prawidłowo przygotowuje silnik do normalnej pracy. Procedura docierania może być różna dla różnych marek silników. Postępuj zgodnie ze wskazówkami Traxxas, aby dokładnie się włamać.

Węglowodany-Skrót od gaźnika.

Gaźnik-Gaźnik rozpyla (miesza) paliwo z powietrzem tak, że silnik może go spalić. Istnieją dwa rodzaje gaźników; Węglowodany ślizgowe i węglowodany beczkowe. TRX 3.3 wykorzystuje doskonałą konstrukcję gaźnika suwakowego. **Sprzątanie**-Czyszczenie to stan, który występuje, gdy silnik jest przyspieszania i mieszanka paliwowa staje się wystarczająco uboga, aby umożliwić silnikowi kontynuowanie pracy w górnym zakresie prędkości obrotowej. Charakteryzuje się zwykle zauważalnym spadkiem niebieskiego dymu wydechowego i dramatycznym wzrostem prędkości obrotowej silnika.

Komora spalania-Komora spalania jest obrabiana maszynowo w spód głowicy cylindrów. W tym miejscu świeca żarowa zapala paliwo. Kształt komory spalania ma na celu promowanie bardziej efektywnego spalania paliwa.

Korbówód-Korbówód przenosi ruch tłoka na

wał korbowy. W TRX 3.3 Racing Engine zastosowano korbówód o „ostrzu noża”. Aerodynamiczne, zaostrzone krawędzie pozwalają mu „przecinać” mieszankę powietrza i paliwa pod ciśnieniem wewnątrz skrzyni korbowej.

Korbówód-„Ciało” silnika, które zawiera wszystkie działające elementy mechaniczne.

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

Żebra chłodzące-Żebra chłodzące są wyfrezowane w głowicy cylindra i skrzyni korbowej i spowodować odprowadzenie ciepła z silnika. Ciepło jest usuwane, gdy rozprasza się w powietrzu przechodzącym przez żebra chłodzące. Aby uzyskać maksymalną wydajność chłodzenia, ważne jest, aby żebra były czyste z brudu i zanieczyszczeń.

Głowica cylindra (głowica)-Żebrowana część aluminiowa na górze silnika który jest odpowiedzialny za odprowadzenie większości ciepła z silnika. Komora spalania jest obrobiona w dolnej części głowicy.

Dyno-Skrót od dynamometru. Precyzyjny fragment testu sprzęt, który dokładnie mierzy moc silnika i wyjściowy moment obrotowy w całym zakresie obrotów silnika.

EZ-Start-Pokładowy elektryczny system rozruchowy Traxxas. System składa się z ręczny sterownik rozrusznika i pokładowa skrzynia biegów z silnikiem elektrycznym do obracania silnika.

Pianka filtracyjna-Naoliwiony element piankowy wewnątrz obudowy filtra powietrza. Filtr pianka w TRX 3.3 musi być dokładnie oczyszczona i ponownie naoliwiona po każdej godzinie pracy.

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

Wybuchać-Występuje, gdy silnik przestaje pracować na wysokich obrotach. Zwykle wina nadmiernie ubogiej mieszanki paliwowej lub awaria świecy żarowej. **Paliwo** - (10%, 20%, 33%) TRX 3.3 musi mieć paliwo modelowe do pracy.

Traxxas Top Paliwo-jest polecany. Paliwo sprzedawane jest w kwartach i galonach od dealerów hobbystycznych. Oznaczenia 10%, 20% i 33% odnoszą się do procentu nitrometanu zawartego w paliwie.

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

Rury paliwowe (przewody paliwowe)-Gruba rurka silikonowa, która przenosi paliwo od zbiornika paliwa do gaźnika.

Świeca żarowa-Świeca żarowa znajduje się w głowicy cylindrów w górnej części Komory spalania. Zawiera element, który po przyłożeniu napięcia świeci na czerwono. Podczas uruchamiania silnika ciepło świecy żarowej zapala mieszankę paliwową i rozpoczyna proces spalania.

Sterownik świec żarowych-To narzędzie zatrzymuje się na świecy żarowej i dostarcza wymagane napięcie do zapalenia elementu świecy żarowej. Nazywany jest również zapalnikiem. Silniki wyposażone w EZ-Start nie wymagają tego oddzielnego narzędzia. **nagłówek**-Aluminiowa rura łącząca układ wydechowy z port wydechowy silnika. Długość i średnicę hедера należy starannie dobrać, aby uzyskać jak największą moc z silnika. **Szybka igła (HSN)**-Reguluje mieszankę paliwowo-powietrzną gaźników na wysokie otwarcia przepustnicy.

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

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

Pochylić się-Warunki pracy, w których silnik nie otrzymuje wystarczającej ilości paliwa (dla dostępnego powietrza). Objawy obejmują przegrzanie silnika lub silnik pracuje przez krótki czas, a następnie gaśnie, szczególnie przy dużej prędkości. Jest to niebezpieczny stan, który należy natychmiast naprawić, w przeciwnym razie może zrujnować silnik.

Opieranie mikstury-Włączanie szybkiej i/lub niskiej prędkości igła(y) w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, aby zmniejszyć ilość paliwa otrzymywanego przez silnik. **Igła wolnoobrotowa (LSN)**-Zawór iglicowy kontrolujący mieszankę paliwową w niskie otwarcia przepustnicy.

Zawór iglicowy-Zawór składający się ze stożkowej igły, która zamyka się na odpowiednie siedzenie do regulacji przepływu paliwa.

Nitro-Skrót od nitrometanu, składnika modelu silnika paliwo poprawiające spalanie paliwa i moc wyjściową. Nitro odnosi się również do klasy R/C napędzanej modelowymi silnikami zamiast elektrycznych.

Zawartość nitro-Ilość nitrometanu użytego w paliwie. Zwykle mierzone jako procent całkowitej objętości paliwa. Silniki Traxxas są zoptymalizowane pod kątem stosowania 10-20% nitro. 33% nitro może być używane do wyścigów.

Nitrometan-Nitrometan jest składnikiem paliwa, który wzrasta moc z procesu spalania do punktu. Silniki są generalnie zoptymalizowane pod kątem stosowania różnych zawartości nitro w celu uzyskania najlepszej mocy. **O-ring**-Gumowy pierścień w kształcie litery „O” stosowany jako uszczelka. **Rura**-Skrót od dostrojonej rury wydechowej w silniku nitro.

Zobacz „Rura dostrojona”.

Tłok-Tłok jest wewnętrzną częścią silnika, która jest przymocowana do górny koniec korbowodu i porusza się w górę i w dół w tulei cylindra. Precyzyjne dopasowanie między tłokiem a tuleją tworzy uszczelnienie, które pozwala silnikowi uzyskać wymaganą kompresję do spalania.

Port-Porty to otwory w rękawie, które umożliwiają przedostanie się rozpylonego paliwa komory spalania i spalone spaliny do wyjścia. Kształt i umiejscowienie portów są ważnym czynnikiem wpływającym na sterowanie rozrządem silnika i mocą wyjściową.

Podkładowy-Ręczne powodowanie przepływu paliwa ze zbiornika paliwa do gaźnik. Czasami jest to konieczne, gdy silnik nie pracuje przez dłuższy czas i całe paliwo spłynęło z powrotem do zbiornika. W modelu Traxxas odbywa się to poprzez przytrzymanie palca nad końcówką wydechu przez jedną lub dwie sekundy podczas uruchamiania silnika. **Dziurkacz**-Termin, który odnosi się do tego, jak szybko model reaguje na przepustnicę wejście lub jak szybko przyspiesza.

Bogaty-Warunki pracy, w których silnik otrzymuje za dużo paliwa na dostępne powietrze. Lepiej jest uruchomić silnik lekko bogaty, aby wydłużyć żywotność silnika. Nadmiernie bogate mieszanki powodują, że silnik ma słabą pracę z przesadnym niebieskim dymem i niespalonym paliwem wydobywającym się z wydechu.

obr/min-Skrót oznaczający obroty na minutę (ile razy wał korbowy silnika obraca się za minutę).

Rękaw-Wewnętrzna część silnika zawierająca tłok. Dokładne dopasowanie pomiędzy tuleją a tłokiem tworzy uszczelnienie, które umożliwia silnikowi uzyskanie wymaganej kompresji do spalania. Tuleja w silniku TRX jest wykonana z mosiądzu, a następnie pokryta twardym chromem.

Gaźnik suwakowy-Przepustnica na gaźniku suwakowym zamyka się i otwiera przez wsuwanie i wysuwanie lufy z korpusu gaźnika. Ten typ gaźnika jest preferowany do zastosowań sportowych, ponieważ zapewnia mniej restrykcyjną „prostą” ścieżkę powietrza niż konstrukcja gaźnika beczkowego. **Stoisko**-Gdy silnik przestaje pracować, zwykle z powodu niewłaściwego paliwa ustawienie mieszanki lub wyczerpanie się paliwa.

TDC-Górny martwy środek. Najwyższa pozycja silnika skok tłoka.

Dostrojona rura-Dostrojona rura wydechowa zwykle składa się ze specjalnie wyprofilowanej metalowej lub kompozytowej komory z przegrodami, która ma za zadanie zwiększyć moc silnika.

Zużycie-Proces montażu, który zachodzi podczas docierania silnika, gdzie wewnętrzne części silnika rozwijają się w jeszcze bardziej precyzyjnie dopasowany sposób dzięki rzeczywistemu użytkowaniu w kontrolowanych warunkach.

WOT-Skrót od szeroko otwartej przepustnicy.



ZAGROŻENIE! Paliwo do silników modeli jest trujące dla ludzi i zwierząt. Picie paliwa może spowodować ślepotę i śmierć. Postępuj ostrożnie i z szacunkiem. Trzymaj go poza zasięgiem małych dzieci przez cały czas! Podczas jazdy nie zostawiaj butli z paliwem na ziemi, gdzie może mieć do niej dostęp dziecko. Postępuj zgodnie z ostrzeżeniami na etykiecie paliwa.

Paliwo

Używaj odpowiedniego paliwa

Konieczne jest stosowanie odpowiedniego paliwa w silniku wyścigowym TRX 3.3, aby uzyskać maksymalną wydajność i żywotność silnika. Traxxas Top Paliwo-należy stosować w celu zapewnienia prawidłowego smarowania silnika, wydajności i łatwości strojenia. Traxxas Top Fuel sprawdził się w tysiącach silników, więc każdego dnia możesz na niego liczyć, jeśli chodzi o doskonałe osiągi.



- ☉ Top Fuel to jedyne paliwo, które jest w 100% certyfikowane do stosowania w silnikach Traxxas.
- ☉ Traxxas Top Fuel jest wytwarzany z odpowiednią równowagą najwyższej jakości naturalnych i syntetycznych smarów, aby zapewnić doskonałą reakcję przepustnicy i najlepszą wydajność na najwyższym poziomie, bez poświęcania długoterminowej trwałości.
- ☉ Wszystkie składniki paliwa są starannie dobierane z najlepszych dostępnych materiałów, a następnie specjalnie mieszane, aby dopasować się do właściwości metalurgicznych i temperaturowych silników Traxxas.

Możesz użyć paliwa z zawartością nitro 10%, 20% lub 33%. Staraj się używać tego samego procentu przez cały czas, unikaj przełączania się między paliwami. Zalecamy, aby w przypadku dotarcia silnika na 20% paliwa trzymać się tego procentu. Jeśli przejdziesz na wyższy lub niższy procent, upewnij się, że dostosowałeś mieszankę paliwa, aby to zrekompensować (patrz poniżej).

Wybór procentu nitro

Często zadawane pytanie brzmi „jaka jest różnica między 10%, 20% i 33% paliwami?” Zwiększenie nitro w paliwie jest prawie jak dodanie dodatkowego tlenu do procesu spalania. Spala się wydajniej, poprawia spalanie i dostarcza więcej mocy. Gdy stosuje się zwiększone stężenie nitro, w komorze spalania potrzeba więcej innych składników paliwa, aby utrzymać idealny stosunek powietrza do paliwa. Dlatego też ogólne mieszanki paliwowe należy nieco wzbogacić (na igle wysokiej prędkości około 3/4 obrotu w lewo przy zmianie z 20% na 33%, około 1/2 obrotu w lewo przy zmianie z 10% na 20%). Pozwala to na większy przepływ paliwa przez silnik i sprzyja chłodniejszej pracy, nawet przy maksymalnych ustawieniach ubogich.

Jeśli 33% poprawia moc, to wydaje się, że w silniku zawsze powinna być stosowana najwyższa dostępna zawartość nitro (powyżej 33%). W rzeczywistości istnieją praktyczne ograniczenia. Silniki są zaprojektowane tak, aby działały najlepiej w zakresie zawartości procentowej nitro. Jak silnik jest przeniesiony, wielkość komory spalania i inne czynniki decydują o tym, ile może być nitro

efektywnie wykorzystywane w silniku. Silnik wyścigowy TRX 3.3 wyjątkowo dobrze reaguje na maksymalnie 33% nitro, przywracając niższe temperatury, większą moc i płynniejszą reakcję przepustnicy. Dla tych, którzy chcą jeździć na wyższym poziomie nitro, 33% Top Fuel to optymalny procent nitro dla silnika wyścigowego TRX 3.3. Zwiększenie nitro powyżej 33% może spowodować konieczność modyfikacji silnika (porty, regulacja głowicy itp.), aby uniknąć problemów z uruchamianiem i tuningiem. Istnieją ograniczenia co do ilości nitro, którą silnik może efektywnie wykorzystać, aby uzyskać większą moc. Niższe procenty nitro mają swoje zalety. Nitro jest droгим składnikiem paliwa, więc mieszanka 10% nitro jest bardziej ekonomiczna dla użytkownika sportowego. 10% zapewnia również większą swobodę z ustawieniami igły dla łatwiejszego strojenia.

Podczas korzystania z Traxxas Top Fuel, użycie wyższych procentów nitro nie powoduje szybszego zużywania się silnika. 33% Top Fuel zawiera ten sam pakiet smarowania jakości co 10 i 20% Top Fuel. Niektóre wysokoprocentowe paliwa wyścigowe nitro inne niż Traxxa poświęcają część smarowania w celu zwiększenia wydajności. Apelujemy, aby nie ryzykować inwestycji w silnik i używać Top Fuel, aby zapewnić stałą wydajność i długą żywotność silnika.

A co z innymi paliwami?

Czy oprócz Top Fuel można stosować paliwo innych marek? Istnieją inne paliwa, które mogą zapewnić zadowalające osiągi; jednak mogą wystąpić długoterminowe koszty w postaci zmniejszonych osiągnięć silnika, utraty łatwości strojenia i krótszej żywotności silnika. Używaj wyłącznie paliw zawierających zarówno olej rycynowy, jak i olej syntetyczny.

Każdy ma swoją opinię lub twierdzenie na temat paliwa. Zespół inżynierów w Traxxas spędził lata na opracowywaniu silników wyścigowych TRX. Nikt nie wie więcej o specyficznych wymaganiach paliwowych silników Traxxas niż inżynierowie Traxxas. Zdecydowanie nalegamy, aby nie ryzykować inwestycji w silnik i używać paliwa Traxxas stworzonego dla silnika wyścigowego TRX 3.3.

Postępowanie z paliwem

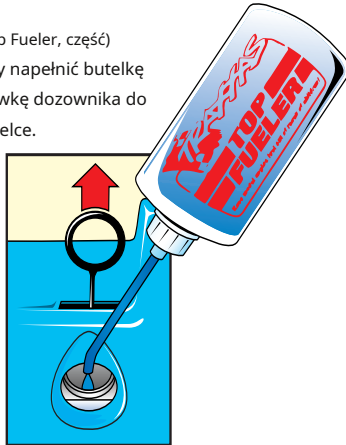
- ☉ Postępuj zgodnie ze wszystkimi wskazówkami i ostrzeżeniami na kanistrze z paliwem.
- ☉ Paliwo należy zawsze szczelnie zamknąć. Niektóre składniki paliwa mogą bardzo szybko odparować i zaburzyć równowagę paliwa.
- ☉ Nie przechowuj niewykorzystanego paliwa w dystrybutorze paliwa. Niezwłocznie zwróć świeże, niewykorzystane paliwo z powrotem do kanistra na paliwo.
- ☉ Nie mieszaj starego i nowego paliwa. Nigdy nie mieszaj paliw różnych marek. Paliwo
- ☉ należy przechowywać w chłodnym, suchym miejscu, z dala od źródeł ciepła, zapłonu lub spalania.
- ☉ Przeczytaj i przestrzegaj zasad bezpieczeństwa na stronie 4 niniejszej instrukcji.

Napełnianie zbiornika paliwa

Użyj butelki do dozowania paliwa (Traxxas Top Fueler, część # 5001) aby wlać paliwo do baku Revo. Aby napełnić butelkę z paliwem, wyciśnij powietrze, włóż końcówkę dozownika do kanistra z paliwem i zwolnij uchwyt na butelce.

W miarę rozszerzania się butelki zostanie do niej wciągnięte paliwo.

Aby napełnić swój model, pociągnij uchwyt korka wlewu paliwa, włóż końcówkę butli z paliwem i ściśnij, aby dozuj paliwo.

**Filtr powietrza**

Filtr powietrza TRX 3.3 Racing Engine został specjalnie zaprojektowany, aby zapewnić maksymalną wydajność podczas ochrona silnika przed kurzem i brudem. Używaj tylko dostarczonego filtra. **Nie poprawisz osiągnięć silnika, przechodząc na filtr z rynku wtórnego** możesz ryzykować uszkodzenie silnika z powodu złej filtracji.

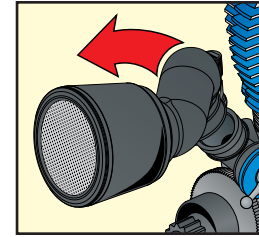
Zespół filtra powietrza TRX 3.3 Racing Engine składa się z 3 części:

1. Gumowa podstawa filtra.
2. Plastikowa obudowa składająca się z zamocowanej na stałe siatkowej nasadki i korpusu.
3. Naoliwiony element piankowy.

Filtr należy czyścić po każdej godzinie pracy, nawet jeśli filtr wygląda na czysty. Obejmuje to czas docierania. **Wyczyść filtr powietrza po włamaniu.** Kurz (który często jest zbyt drobny, aby go zobaczyć) i brud nieustannie przemieszczają się przez filtr za każdym razem, gdy silnik pracuje. Nawet jeśli nie widać brudu na filtrze, jest on obecny w piance po dowolnym czasie pracy. Jeśli przekroczysz zalecane interwały czyszczenia, silnik ulegnie uszkodzeniu. Uszkodzenie lub zużycie silnika z powodu wnikania brudu jest łatwe do wykrycia i jest jedną z głównych przyczyn przedwczesnej awarii silnika.

Instrukcje czyszczenia filtra powietrza

1. Wymyj filtr powietrza z otworu gaźnika, pociągając mocno cały zespół filtra w bok, aby go zwolnić. **Nie ciągnij prosto do góry.**
2. Zdemontuj filtr. Wyciągnij gumową szyjkę filtra powietrza z korpusu filtra. Po zdjęciu podstawy widoczny jest element piankowy w dolnej części korpusu filtra. Wyciągnij element piankowy.
3. Wyczyść części filtra, dokładnie myjąc wszystkie trzy części zespołu filtra w gorącej wodzie z mydłem (środek do mycia naczyń działa dobrze).
Powtórz dwukrotnie.
4. Dokładnie osusz części czystym ręcznikiem lub sprężonym powietrzem. Pamiętaj, aby nosić okulary ochronne podczas pracy ze sprężonym powietrzem.
5. Naoliwić element piankowy olejem do filtrów piankowych. Używaj dostarczonego oleju do filtrów Traxxas (nr części 5263) lub wysokiej jakości, specjalnego oleju z filtrem piankowym, takiego jak ten, który jest używany w silnikach motocykli terenowych i ATV. Ten rodzaj oleju do filtrów jest dostępny w profesjonalnych warsztatach motocyklowych. Nałóż 30 kropli oleju do filtrów Traxxas równomiernie na górę, dół i boki elementu filtrującego (łącznie 30 kropli podzielonych na 3 powierzchnie). Kilkakrotnie ściśnij element filtrujący, aby rozprowadzić olej. Wkład filtra powinien być równomiernie zabarwiony olejem. Równomierny kolor wskazuje na równomierne rozrowadzenie olejku. **Nie rób wyciśnij nadmiar oleju.**
Uwaga: Nie używaj oleju do filtrów powietrza do niczego innego niż filtr powietrza. To nie ma być smarem.
6. Ponownie zamontuj filtr i zainstaluj go na silniku, upewniając się, że gumowa szyjka filtra jest dobrze dopasowana do gaźnika bez szczelin lub wycieków powietrza.

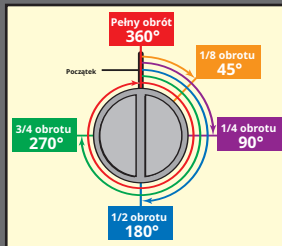




Więcej informacji na temat tego, jak: gęstość powietrza wpływa na tuning silnika.



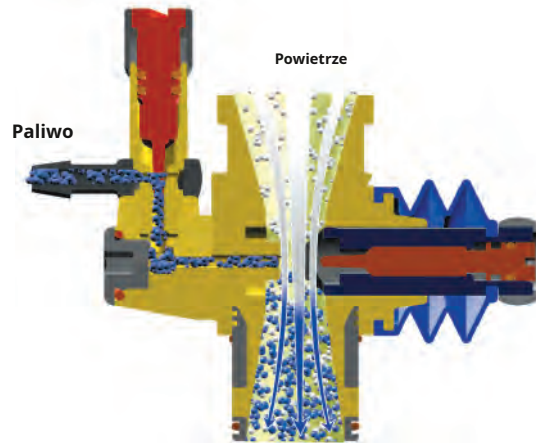
„Obrót” odnosi się do dokręcania („wkręcania”) lub luzowania („wykręcania”) igieł mieszanki. „Pełny obrót” odnosi się do obrotu igły o 360°, więc „1/2 obrotu” to 180°, „1/4 obrotu” to 90° i tak dalej.



Gaźnik

Zrozumienie regulacji gaźnika

Gaźnik spełnia kilka funkcji. Kontroluje prędkość silnika, ograniczając dopływ powietrza i paliwa do silnika. Rozpyla paliwo (zawiesza krople paliwa w powietrzu), a także kontroluje stosunek powietrza do paliwa w mieszance wchodzącej do silnika (ile powietrza przy danej ilości o



Aby pomóc w lepszym zrozumieniu tuningu silnika i dlaczego jest to konieczne, poniżej znajduje się krótkie wyjaśnienie procesu spalania powietrza/paliwa zachodzącego w silniku.

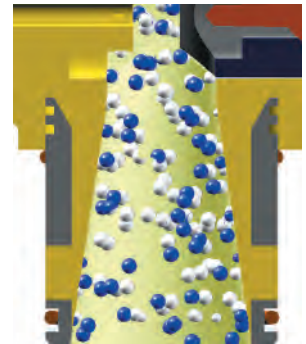
W celu wytworzenia ciśnienia w cylindrze, które skutkuje mocą, silnik spala mieszankę paliwowo-powietrzną. Do prawidłowego spalania potrzebne jest zarówno powietrze, jak i paliwo w odpowiednich ilościach. Zadaniem gaźnika jest zmieszanie powietrza i paliwa (rozpylenie paliwa) w odpowiednich proporcjach dla najlepszego możliwego spalania. Jest to idealny stosunek powietrza do paliwa. Idealny stosunek powietrza do paliwa wymagany dla silnika pozostaje mniej więcej stały. Ze względu na zmiany warunków atmosferycznych (temperatura, wilgotność, wysokość itp.) zawory regulujące przepływ paliwa (nazywane igłami mieszanki paliwowej) są wymagane do dozowania paliwa i utrzymania idealnego stosunku powietrza do paliwa w tych ciągle zmieniających się warunkach. Na przykład chłodniejsze powietrze jest bardziej gęste (więcej cząsteczek powietrza) dla danej objętości powietrza i dlatego wymaga więcej paliwa (więcej paliwa

cząsteczek) w celu utrzymania prawidłowego stosunku powietrza do paliwa. Ciepłe powietrze ma mniejszą gęstość (mniej cząsteczek powietrza) i dlatego potrzebuje mniej paliwa, aby utrzymać prawidłowy stosunek powietrza do paliwa. Igły dostrajające służą do regulacji ilości paliwa udestępnionego do mieszania przez gaźnik z dostępnym powietrzem (atomizacja).

Zimne powietrze (bardziej gęste)



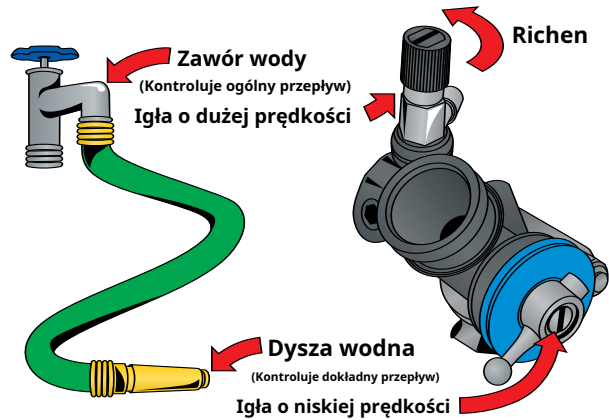
(Ciepłe powietrze) Mniej gęste



Igły do mieszanki paliwowej

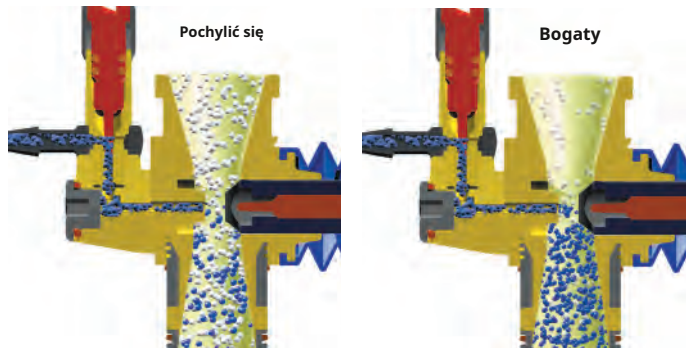
Ilość paliwa dozowanego i rozpylonego przez gaźnik jest kontrolowana przez dwie igły mieszanki, szybkoobrotową i wolnoobrotową. Igła niskiej prędkości służy do dozowania paliwa używanego przez silnik na biegu jałowym i niskich obrotach (częściowe otwarcie przepustnicy). Igła wysokiej prędkości służy do dozowania paliwa, gdy przepustnica jest otwarta od częściowej do szeroko otwartej przepustnicy (WOT). Dwie igły w TRX 3.3 Racing Engine zapewniają precyzyjną kontrolę stosunku powietrza do paliwa w całym zakresie obrotów silnika.

Maksymalny możliwy przepływ paliwa jest zawsze kontrolowany przez szybkoobrotową igłą. Działa jak główny zawór wody na wężu ogrodowym. Obrót go zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby zamknąć zawór, przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, aby go otworzyć. Gdy przepustnica jest na biegu jałowym lub częściowo otwarta, igła wolnoobrotowa mierzy przepływ paliwa na wylocie (gniazdo igły), gdzie paliwo wchodzi do zwężki Venturiego gaźnika. Ten drugi zawór działa jak dysza natryskowa na końcu węża ogrodowego w naszym przykładzie. Kiedy przyspieszasz z biegu jałowego, przepustnica otwiera się, a igła niskiej prędkości jest odciągana od gniazda igły. Pozwala to na przepływ większej ilości paliwa przy zwiększonym przepływie powietrza. Jak przepustnica



zwiększa się, igła wolnoobrotowa jest całkowicie wyciągnięta z gniazda igły, pozostawiając ją całkowicie otwartą. W tym momencie dozowanie paliwa jest całkowicie kontrolowane przez szybką igłę. Ponownie, korzystając z naszego przykładu z wężem wodnym, gdy dysza spryskująca na końcu węża ogrodowego jest całkowicie otwarta, można użyć głównego zaworu wody do regulacji szybkości przepływu wody.

Osiągi silnika są bezpośrednio związane z mieszanką paliwową. Wzbogacenie mieszanki paliwowej zwiększa ilość paliwa w stosunku mieszanki paliwowo-powietrznej, a ubożenie mieszanki paliwowej zmniejsza ilość paliwa w stosunku mieszanki paliwowo-powietrznej.



- Nieco ubogie mieszanki paliwowe zapewniają mocniejsze, wydajniejsze spalanie i większą moc, ale przy mniejszym smarowaniu.
- Nieco bogata mieszanka paliwowa zapewnia chłodniejszą pracę i lepsze smarowanie, ale przy nieco mniejszej mocy.

Strojenie silnika oznacza znalezienie idealnej równowagi między nimi; doskonała moc spełniająca Twoje potrzeby przy zachowaniu dobrego smarowania dla długiej żywotności silnika. **Optymalne ustawienie mieszanki paliwowej jest bogate** aby zapewnić margines bezpieczeństwa przed ubogim stanem, jeśli zmienia się pewne zmienne (takie jak temperatura z dnia na dzień).

Ogólne ustawienia mieszanki paliwowej są mierzone liczbą obrotów, z których iglice są wykręcone z pełnego zamknięcia. Ustawienia mieszanki paliwowej zostały fabrycznie ustawione na typowe ustawienia docierania. Nie reguluj ponownie gaźnika z ustawień fabrycznych, dopóki silnik nie zostanie uruchomiony i pracuje, i nie będziesz mógł obserwować pracy silnika, aby ocenić, jakie drobne korekty mogą być wymagane w celu skompensowania paliwa, temperatury i wysokości. Regulacja jest zwykle dokonywana w krokach co 1/8 lub 1/16 obrotu. Jeśli silnik zaczyna się w GMP, patrz strona 41, aby uzyskać instrukcje dotyczące zwalniania silnika.

Regulacja prędkości biegu jałowego

Śruba biegu jałowego steruje położeniem zamkniętym suwaka przepustnicy. Gdy serwo przepustnicy znajduje się w pozycji neutralnej, suwak przepustnicy powinien:

zatrzymany przed śrubą regulacji biegu jałowego. Zawsze używaj śruby regulacji prędkości biegu jałowego, aby sterować pracą silnika na biegu jałowym. Nie używaj trymera przepustnicy na nadajniku do regulacji prędkości biegu jałowego. Prędkość biegu jałowego powinna być ustawiona na możliwie najniższą i nadal zapewniać niezawodną pracę.

Widzieć **Dostrajanie silnika wyścigowego TRX 3.3** na stronie 30, aby uzyskać pełne informacje na temat regulacji powietrza/paliwa mieszanki i biegu jałowego.

i Fabryczne ustawienia igły Jeśli ustawienia fabryczne gaźnika zostały naruszone, użyj następujących ustawień:

- Ustaw szybkoobrotową igłę na 4 obroty od zamknięcia.
- Ustaw igłę wolnoobrotową tak, aby łeb śruby (czerwony na rys. A) jest równo (równy) z końcem suwaka (żółty na rys. A).



Przy pierwszym uruchomieniu zawsze używaj ustawień fabrycznych. Używaj tych ustawień tylko wtedy, gdy utracono ustawienia fabryczne.

! Wyższe nitro wymaga bogatszej mieszanki paliwowej. Kiedy używasz 33% paliwa, zwiększ swoją igłę wysokich prędkości o 3/4 obrotu, jeśli wcześniej używałeś 20% nitro, a następnie ponownie dostrój silnik, aby uzyskać maksymalne osiągi.



Użyj odpowiedniej ładowarki:

Najwygodniejszym typem ładowarki jest ładowarka wykrywająca szczytowe napięcie prądu przemiennego, która podłącza się bezpośrednio do gniazdka ściennego AC. Zawiera specjalną detekcję szczytów obwodów, które automatycznie wyłączają ładowarkę, gdy bateria jest w pełni naładowana.

Jeśli używasz 15-minutowej ładowarki czasowej, zawsze całkowicie rozładuj akumulator przed każdym ładowaniem. Niektóre akumulatory o dużej pojemności (1500 mAh lub więcej) wymagają więcej niż standardowe 15 minut ładowania. Jeśli akumulator jest zimny po 15 minut ładowania, dodaj kolejne 5 minut czasu ładowania. Uważnie monitoruj akumulator i zatrzymaj się ładowanie go, gdy zaczyna być ciepłe w dotyku. Nigdy nie zostawiaj ładowania baterii bez nadzoru.

Zawsze podążaj za ładowarką

Instrukcja producenta.

Można również użyć niedrogich nocnych ładowarek ściennych.



Elektryczny układ rozruchowy Traxxas EZ-Start

Traxxas EZ-Start zapewnia wygodę uruchamiania silnika elektrycznego za pomocą przycisku w Twoim Revo. EZ-Start składa się z ręcznej jednostki sterującej i pokładowego rozrusznika silnikowego.

- ⊙ Zasilanie systemu EZ-Start pochodzi z akumulatora 7,2 V zainstalowanego w ręcznym urządzeniu sterującym (akumulator sprzedawany oddzielnie).
- ⊙ Świeca żarowa silnika jest podgrzewana automatycznie przez system EZ-Start, eliminując potrzebę nadszycia za osobnym zapłonikiem świec żarowych.
- ⊙ Napięcie na świecy żarowej jest utrzymywane na stałym poziomie, niezależnie od obciążenia rozrusznika przez rozrusznik.
- ⊙ Dioda „świecy żarowej” (dioda elektroluminescencyjna) na jednostce sterującej wskazuje stan świecy żarowej.
- ⊙ Dioda LED „Silnik” wskazuje stan rozrusznika elektrycznego EZ-Start.
- ⊙ Mechanizm napędowy poduszek w jednostce napędowej zapobiega uszkodzeniom kół zębatach spowodowanym odrzutem silnika.
- ⊙ Inteligentny start-obwód zabezpieczający zapobiega uszkodzeniu silnika poprzez odcięcie zasilania, jeśli obciążenie silnika lub innej elektroniki przekracza bezpieczne granice.

Ładowanie akumulatora EZ-Start za pomocą ładowarki TRX Power

Dołączona ładowarka TRX Power Charger może być używana do ładowania akumulatora EZ-Start.

1. Skonfiguruj ładowarkę zgodnie z opisem na stronie 12, używając zasilacza prądu przemiennego lub opcjonalnego zasilacza prądu stałego.
2. Podłącz zasilacz 7,2 V do wyjściowego przewodu ładowarki.
3. Podłącz akumulator 7,2 V do wyjściowego przewodu ładowarki (adapter).
4. Zielona lampka na ładowarce powinna zacząć szybko migać, wskazując, że trwa szybkie ładowanie.



5. 1500mAh lub mniejsza pojemność: Gdy kontrolka zaświeci się na zielono (nie miga), akumulator jest w pełni naładowany i gotowy do użycia.

Pojemność 1500mAh lub większa: Ładowarka TRX Power Charger wyłączy się automatycznie po 90 minutach szybkiego ładowania. Baterie o pojemności 1500 mAh lub większej potrzebują ponad 90 minut szybkiego ładowania. Do pełnego naładowania szczytowego wymagane będzie wielokrotne ładowanie (ciągle zielone światło). Zapoznaj się z poniższą tabelą.

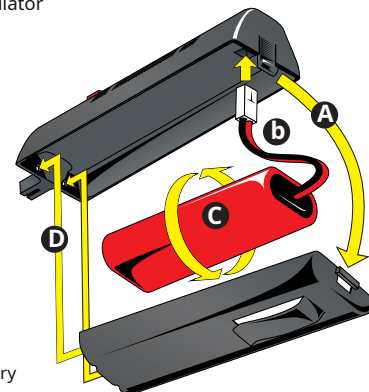
<u>Pojemność baterii</u>	<u>Czas ładowania*</u> (przybliżony)	<u>Liczba Cykle ładowania*</u>
1500-2500 mAh	100-190 minut	2
3000-3600 mAh	200-240 minut	3
3800+ mAh	250+ minut	3-4

* Na podstawie nominalnej szybkości ładowania 900mA.

Instalowanie akumulatora EZ-Start

System EZ-Start wymaga w pełni naładowanego akumulatora NiCad lub NiMH 7,2 V (brak w zestawie). Użyj ładowarki (brak w zestawie) przeznaczonej do akumulatorów 7,2 V. Akumulator należy ładować zgodnie z zaleceniami producenta ładowarki.

1. Naciśnij wypustkę na końcu drzwiczek komory baterii, aby otworzyć.
2. Podłącz w pełni naładowany akumulator 7,2 V do złącza w środku.
3. Przekręć baterię dwa lub trzy razy, aby pokręcić przewodami wtyczki baterii. Pomaga to utrzymać przewód i baterię na miejscu, gdy bateria jest zainstalowana w przedział.
4. Włóż baterię do komory i mocno wciśnij przewody na miejsce.
5. Zatrzaśnij z powrotem drzwiczki komory baterii i zablokuj języczki końcowy.

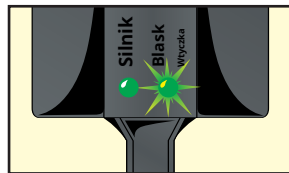
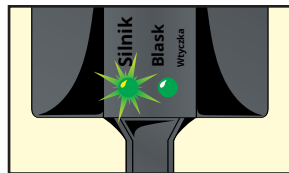
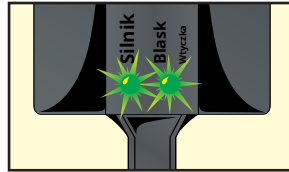


Korzystanie z EZ-Start

Twój kontroler EZ-Start podłącza się do 4-bolcowego gniazdka na środku łóżka w Revo. Po naciśnięciu czerwonego przycisku na kontrolerze silnik EZ-Start zaczyna obracać silnikiem, a moc z jednostki sterującej podgrzewa świecę żarową. Zakładając, że wszystkie ustawienia i przygotowania są prawidłowe, silnik powinien uruchomić się niemal natychmiast.

Każda z dwóch diod LED stanu na ręcznym urządzeniu sterującym, **Silnik LED i Świeca żarowa**. Dioda LED powinna świecić na zielono podczas uruchamiania. Jeśli któraś z diod LED nie zaświeci się podczas uruchamiania, oznacza to usterkę sygnalizowaną przez tę funkcję:

- ☉ Jeśli **Świeca żarowa** Dioda LED nie świeci, świeca żarowa może być uszkodzona lub przewód świecy żarowej może być uszkodzony lub odłączony.
- ☉ Jeśli **Silnik** Dioda LED nie zapala się i rozrusznik nie działa, wtedy EZ-Start jest w trybie ochronnym.



Tryb ochrony

EZ-Start wykorzystuje Smart Start™ technologię monitorowania stanu system i wykrywanie awarii. Sterownik monitoruje obciążenie umieszczane na silniku EZ-Start. Jeśli obciążenie staje się nadmierne, system wyłącza zasilanie silnika, aby zapobiec kosztownym uszkodzeniom silnika i sterownika. Może się to zdarzyć, na przykład, gdy silnik zaleje paliwem podczas rozruchu. Rozrusznik początkowo kręci się, ale gdy nadmiar paliwa w komorze spalania zaczyna blokować silnik, rozrusznik zwalnia przy większym obciążeniu. Powoduje to zamknięcie obwodu zabezpieczającego

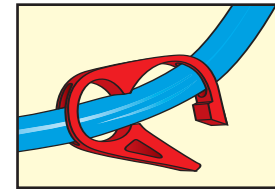
wyłączyć zasilanie silnika. Przed kontynuowaniem odczekaj co najmniej 3 minuty na ostygnięcie rozrusznika i automatyczne zresetowanie obwodu. Wykorzystaj czas na znalezienie i wyeliminowanie stanu, który spowodował nadmierne obciążenie rozrusznika.

Użyj mocnej baterii startowej

Słaby akumulator rozruchowy lub taki, który nie został w pełni naładowany, może nie dostarczać wystarczającej mocy do obrócenia silnika przy odpowiednich obrotach, aby zapobiec zakleszczeniu się tłoka w górnym martwym punkcie (TDC). Nowy silnik będzie zwykle ciasno pasował między tłokiem a górną częścią tulei. Jest to pasowanie stożkowe, a ciasne pasowanie tulei tłoka przy pierwszym uruchomieniu jest pożądane dla tych, którzy chcą silnika o najlepszych osiągnięciach. Upewnij się, że używasz akumulatora dobrej jakości, który jest w pełni naładowany (nowe akumulatory zwykle wymagają kilku cykli ładowania, aby osiągnąć napięcie szczytowe i pełną pojemność). Jest to szczególnie ważne w przypadku nowego silnika, który musi zostać dotarty. Jeśli silnik zaczyna się na GMP, patrz strona 41, aby uzyskać instrukcje dotyczące zwalniania silnika.

Wyłączanie silnika

Wyłączenie przełącznika radia nie spowoduje wyłączenia silnika. Aby wyłączyć silnik, użyj zacisku odcinającego na przewodzie paliwowym. Zamknij zacisk, aby odciąć dopływ paliwa do silnika. Nie zapomnij zwolnić go po ponownym uruchomieniu silnika.



Unikaj wyłączenia silnika, przykładając palec do wylotu spalin, zwłaszcza jeśli jedziesz przez cały dzień. Pozostawi to więcej niespalonego paliwa w silniku, co może prowadzić do szkodliwej korozji. **Zawsze uważaj, aby nie dotknąć rury wydechowej po uruchomieniu, może się ona bardzo nagrzać.**



Kiedy EZ-Start

sterownik jest w trybie ochronnym, odczekaj co najmniej trzy minuty przed próbą uruchomienia silnika, aby dać rozrusznikowi czas na ostygnięcie.



Nagrzewanie się sterownika EZ-Start po wielokrotnym użyciu jest normalnym zjawiskiem.



Zobacz Ważne punkty do zapamiętania na stronie 4, aby zapoznać się z innymi środkami ostrożności.



Nigdy nie uruchamiaj swojego Revo w pomieszczeniach. Od wydechu silnika wyścigowego TRX 3.3

opary są szkodliwe, zawsze uruchamiaj swój model na zewnątrz, w dobrze wentylowanym pomieszczeniu.



Twój silnik wyścigowy TRX 3.3 zwykle nie wymaga zalewania. Jeśli musisz zalać silnik, uważnie obserwuj przewód paliwowy, aby uniknąć zalania silnika. Na stronie 44 znajdziesz informacje na temat czyszczenia zalanego silnika.



Fabryczne ustawienia igły: Twój gaźnik jest fabrycznie ustawiony tak, aby zapewniał prawidłowy stosunek powietrza do paliwa i prędkość biegu jałowego podczas docierania silnika. Nie dostosowuj **gaźnika, chyba że ty** zwróć uwagę na złe warunki pracy, które wymagają korekty (patrz strona 25, aby uzyskać informacje na temat ustawień fabrycznych).



Wyższe nitro wymaga bogatszej mieszanki paliwowej. Kiedy używasz 33% paliwa, zwiększ prędkość igły o 3/4 obrotu, jeśli wcześniej używałeś 20% nitro, a następnie ponownie dostrój silnik, aby uzyskać maksymalne osiągi. Więcej informacji na stronie 22.



Docieranie do silnika wyścigowego TRX 3.3

Silnik wyścigowy TRX 3.3 wykorzystuje bezpierscieniową, aluminiowo-mosiądzowo-chromową (ABC) konstrukcję tłoka/tulei. Ten typ konstrukcji silnika opiera się na bardzo precyzyjnym pasowaniu roboczym między tłokiem a tuleją w celu uszczelnienia cylindra.

Docieranie silnika jest konieczne, aby tłok i tuleja mogły uzyskać niezwykle precyzyjne dopasowanie i optymalne uszczelnienie cylindra. Dlatego prawidłowe docieranie silnika ma kluczowe znaczenie dla uzyskania najszybszych i najbardziej niezawodnych osiągnięć silnika.

Pozwól sobie na około 1 do 1 1/2 godzin na zakończenie procedury włamania. Okres docierania silnika zajmie w Revo 5 zbiorników paliwa. Czas przerwy to nie czas na zaimponowanie znajomym nowym Revo. **Musisz poczekać, aż silnik zostanie całkowicie dotarty, zanim spróbujesz kontynuować pracę na wysokich obrotach.** Cierpliwość i uważna uwaga podczas docierania nagrodzą Cię najlepszym możliwym silnikiem wyścigowym TRX 3.3.

Podczas docierania silnik może wydawać się niesprawny z objawami, takimi jak zgaśnięcie, niestabilna wydajność i zabrudzone świece żarowe. Są to po prostu zwykłe „ból podczas docierania”, które czasami przechodzą przez silniki. Znikną po całkowitym dotarciu silnika. Wielu właścicieli twierdzi, że żaden z tych objawów nie występuje w silnikach TRX Racing. **Zalecamy śmiało wymienić świece żarową na nową po zakończeniu procesu docierania silnika.**

Procedura docierania silnika

Głównym celem podczas docierania jest zróżnicowanie i ograniczenie prędkości silnika. Zostanie to osiągnięte przez przyspieszanie i zatrzymywanie się z różnymi prędkościami dla pierwszych 5 zbiorników paliwa. Gdy silnik zaczyna się docierać, czas trwania i intensywność przyspieszania będą się stopniowo zwiększać. **Długotrwała jazda na wysokich obrotach nie jest dozwolona do szóstego zbiornika paliwa.** Wstępne włamanie należy wykonać na dużej, płaskiej, utwardzonej powierzchni. **Revo jest bardzo szybki, a przy zbiornikach 4 i 5 będziesz potrzebował dużo miejsca na dotarcie ciężarówki.** **Delikatnie wciskaj wszystkie ruchy gazu i hamowania. Nagłe 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, unikaj docierania silnika w wyjątkowo gorące lub zimne dni (patrz strona 30).
- Zwróć szczególną uwagę na poziom paliwa. Nie dopuść do całkowitego opróżnienia zbiornika paliwa. Bardzo niski poziom paliwa powoduje, że mieszanka jest zbyt uboga. Może to spowodować spalenie świcy żarowej lub bardzo wysoką temperaturę silnika.
- **Nie rób** spróbuj włamać się do silnika wyścigowego TRX 3.3 na biegu jałowym na stojaku. Przyniesie to słabe wyniki.

- Miej pod ręką dodatkowe świece żarowe Traxxas. Proces docierania może powodować tworzenie się osadów na świcy, co prowadzi do uszkodzenia świcy.
- Wymień lub wyczyść filtr powietrza po docieraniu.
- Postępuj dokładnie według instrukcji dla każdego z pierwszych 5 zbiorników paliwa.

Pierwsze uruchomienie silnika wyścigowego TRX 3.3

Zanim uruchomisz swój silnik TRX 3.3 Racing Engine po raz pierwszy, upewnij się, że przeczytałeś wszystkie instrukcje i środki ostrożności zawarte w tej instrukcji. **Zwróć szczególną uwagę na instrukcje docierania poszczególnych zbiorników w następnym rozdziale i upewnij się, że je przeczytałeś i zrozumiałeś przed uruchomieniem silnika.**

Twój silnik musi mieć temperaturę pokojową (70°F lub 21°C) lub wyższą przy pierwszym uruchomieniu. Jeśli na zewnątrz jest chłodniej niż temperatura pokojowa, usuń całe paliwo i trzymaj Revo w pomieszczeniu, dopóki nie będziesz gotowy, aby go uruchomić, a następnie zabierz go na zewnątrz. Jeśli jest zimniej niż 45 stopni, należy zwrócić szczególną uwagę. Zobacz docieranie w niskich temperaturach na stronie 30. Nie zalecamy uruchamiania modelu w temperaturach poniżej 35 stopni.

1. Włącz system radiowy (patrz strona 16).

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

3. Podłącz sterownik EZ-Start zgodnie z instrukcjami na stronie 27.

4. Naciśnij przycisk rozrusznika w krótkich dwusekundowych seriach i obserwuj, czy paliwo przepływa przez przewód paliwowy do gaźnika. Przyjeź się! Paliwo porusza się bardzo szybko. Jeśli paliwo nie przejdzie przez przewód w ciągu 5 sekund, zalać silnik, zakrywając krótko (jedna lub dwie sekundy) wylot spalin palcem, aż paliwo będzie widoczne w przewodzie paliwowym gaźnika. **Patrz uważnie! Jeśli silnik będzie zalewany zbyt długo, zostanie zalany paliwem i przestanie się obracać.**

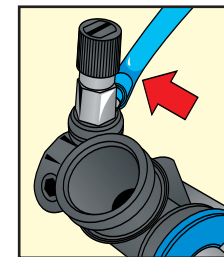
5. Gdy paliwo dotrze do gaźnika, silnik powinien szybko uruchomić się i pracować na biegu jałowym.

6. Odłącz sterownik EZ-Start od modelu. 7.

Kontynuuj docieranie silnika.

8. Nie obracaj silnika bez obciążenia (koła nie dotykają ziemi).

Jeśli twój silnik się nie uruchamia, przejdź online do www.traxxas.com/support. Jeśli fabryczne ustawienia mieszanki paliwowej zostały zmienione, patrz strona 25. Jeśli nadal masz problemy, skontaktuj się z obsługą klienta Traxxas pod numerem 1-888-TRAXXAS lub support@traxxas.com.





Zbiornik 1

1. Prowadź model **z ciałem wyłączone**.
2. Procedura jazdy: **Delikatnie pociągnij spust przepustnicy do 1/4 przepustnicy w ciągu 2 sekund. Następnie delikatnie wciśnij hamulec, aby zatrzymać.** Odlicz dwie sekundy podczas przyspieszania: tysiąc jeden, tysiąc dwa, a następnie zatrzymaj się. Używaj spustu gazu tak płynnie, jak to tylko możliwe. **Powtarzaj tę procedurę uruchamiania i zatrzymywania, aż pierwszy zbiornik paliwa będzie prawie pusty.**

3. Poszukaj gęstego niebieskiego dymu wydobywającego się z wylotu spalin. Jeśli jest bez dymu, wzbogacić igłę szybkoobrotową o 1/4 obrotu, obracając igłę 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. Pozwól silnikowi ostygnąć przez 15 minut.

Uwaga: Jeśli w dowolnym momencie silnik wyłączy się lub zgaśnie podczas łagodnego przyspieszania, należy wzbogacić wskazówkę szybkich obrotów o 1/4 obrotu, obracając ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



Zbiornik 2

1. Od czołgu 2 do przodu należy prowadzić Revoz **ciałem**.
2. Procedura jazdy: **Delikatnie pociągnij spust przepustnicy do połowy przepustnicy w ciągu 2 sekund. Następnie delikatnie wciśnij hamulec, aby się zatrzymać.** Odlicz dwie sekundy podczas przyspieszania: tysiąc jeden, tysiąc dwa, a następnie zatrzymaj się. **Powtarzaj tę procedurę uruchamiania i zatrzymywania, aż drugi zbiornik paliwa będzie prawie pusty.**
3. Gdy zbiornik paliwa jest prawie pusty, wyłącz silnik i pozwól mu ostygnąć przez 15 minut.



Zbiornik 3

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

2. W miarę poluzowania silnika prędkość biegu jałowego może wzrosnąć i spowodować, że model będzie próbował pełzać do przodu po zatrzymaniu. Zmniejsz prędkość biegu jałowego, obracając regulator biegu jałowego (patrz strona 19) na gaźniku w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.

3. Gdy zbiornik paliwa jest prawie pusty, wyłącz silnik i uzupełnij paliwo. Od tej chwili nie musisz schładzać silnika między zbiornikami.



Czołg 4

1. Procedura jazdy: **Delikatnie pociągnij spust przepustnicy do pełnego otwarcia w ciągu 3 sekund. Następnie delikatnie wciśnij hamulec, aby się zatrzymać.** Odlicz trzy sekundy podczas przyspieszania: tysiąc jeden, tysiąc dwa, tysiąc trzy, a następnie zatrzymaj się. **Powtarzaj tę procedurę uruchamiania i zatrzymywania, aż czwarty zbiornik paliwa będzie prawie pusty.**
2. Stopniowo wciskaj przepustnicę! Twój palec nie powinien osiągnąć pełnego gazu do końca odliczania trzech sekund. Revo może spróbować wrzucić drugi bieg. Jeśli tak, zmniejsz wejście przepustnicy. Nie pozwól Revo wrzucić pierwszego biegu.
3. Utrzymuj płynną i spójną jazdę.
4. Gdy zbiornik paliwa jest prawie pusty, wyłącz silnik i uzupełnij paliwo.



Zbiornik 5

1. Procedura jazdy: **Delikatnie pociągnij spust przepustnicy do pełnego otwarcia w ciągu 3 sekund, przytrzymaj przez 2 sekundy, a następnie delikatnie wciśnij hamulec, aby zatrzymać.** Odlicz pięć sekund podczas przyspieszania. **Powtarzaj tę procedurę uruchamiania i zatrzymywania, aż piąty zbiornik paliwa będzie prawie pusty.**
2. Model powinien teraz wrzucić drugi bieg. Jeśli tak nie jest, spróbuj obrócić igłę szybkich obrotów zgodnie z ruchem wskazówek zegara o 1/8 obrotu, aby lekko zubożyć mieszankę paliwową i sprawdzić zmianę biegów.
3. Gdy zbiornik paliwa jest prawie pusty, wyłącz silnik i uzupełnij paliwo.



Czołg 6

ZATRZYMAĆ! Przed kontynuowaniem wyczyść filtr powietrza. Patrz instrukcje na stronie 23. Przy szóstym zbiorniku paliwa silnik można dostroić do ogólnych osiągnięć. Przejdź do następnej sekcji tego podręcznika.

Zbiornik	Przepustnica	Czas	Fajny	Ciało	Uwagi
1	1/4	2 sekundy	15 minut	Wyłączony	Stopniowo stosuj przepustnicę. Stopniowo stosuj przepustnicę. W razie potrzeby zmniejsz prędkość
2	1/2	2 sekundy	15 minut	Na	biegu jałowego. Nie dopuść do zmiany biegu na
3	1/2	3 sekundy	-	Na	wyższy.
4	Pełny	3 sekundy	-	Na	Przyspiesz ponad 3 sekundy, przytrzymaj przez 2 sekundy.
5	Pełny	5 sekund	-	Na	



Operacja na dużych wysokościach: Jeśli mieszkasz na dużej wysokości region wysokości (5000 lub więcej stóp nad poziomem morza), niższa gęstość powietrza może wymagać lekkiego zubożenia mieszanki paliwowej do dużych prędkości w stosunku do ustawień fabrycznych. Spróbuj tego, jeśli masz trudności z uruchomieniem lub

wyjatkowo powolny wydajność silnika przy wysokim pułap.



Gdy zdobędziesz doświadczenie w hobby, możesz: odkryjesz, że wiele osób ma różne opinie na temat tego, co jest właściwe procedura docierania modelu silnika. *Stosować wyłącznie procedurę docierania Traxxas. Inne procedury włamania mogą skutkować słabym, uszkodzonym lub w inny sposób słabo działającym silnikiem.* ten opisana tutaj procedura została dokładnie przetestowana i udowodniono, że zapewnia lepsze osiągi silników niż inne „powszechne” metody docierania. Nawet jeśli masz wieloletnie doświadczenie w obsłudze modeli silników, nie ignoruj tej ostrzeżenia!



Podczas strojenia wydajność, obserwuj uważnie, aby zauważyć, kiedy nie ma już wzrostu prędkości lub mocy, gdy mieszanka szybkoobrotowa jest uboga. Jeśli zmniejszysz mieszankę wysokoobrotową do tego stopnia, że silnik się wyłączy, zawaha lub zgaśnie, znajdziesz się w strefie niebezpiecznej i prawdopodobne jest uszkodzenie silnika. Wzbogać igłę szybkoobrotową o 1/4 obrotu i ponownie dostrój.



Dla Twojej wygody, igła wolnoobrotowa posiada pozytywną blokadę, która zapobiega jej nadmiernemu dokręceniu i uszkodzeniu igły i gniazda. Zapewnia to również łatwy sposób oceny, ile obrotów wypada z zamkniętej igły o niskiej prędkości regulacja jest ustawiona na.

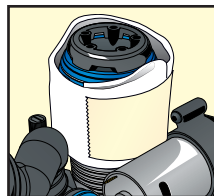
Wskazówki dotyczące zimowego docierania

Podczas procesu docierania tłok i tuleja ścierają się, tworząc precyzyjne dopasowanie. Silnik musi rozgrzać się do temperatury około 200 do 215 stopni, aby umożliwić prawidłowe dopasowanie tłoka i tulei. Precyzyjne dopasowanie tych dwóch elementów ma kluczowe znaczenie dla prawidłowej kompresji i optymalnej wydajności. Jeśli silnik podczas docierania będzie pracował zbyt zimno, tłok i tuleja nie rozszerzą się do swoich rozmiarów odpowiednich do docierania, co może prowadzić do przedwczesnego zużycia tych elementów. Zużycie to może być widoczne dopiero po zakończeniu zimy, a silnik pracuje w cieplejszych warunkach pracy.

- ☉ Rozgrzej silnik do temperatury zbliżonej do temperatury pokojowej, usuwając całe paliwo i przechowuj pojazd w środku w temperaturze pokojowej do momentu tuż przed uruchomieniem silnika. Bardzo zimny silnik może być trudny do uruchomienia.
- ☉ Po uruchomieniu silnika ważne jest, aby podczas docierania utrzymywać temperaturę silnika na poziomie od 200 do 215 stopni. Przy pogodzie poniżej 45 stopni silnik wyścigowy TRX 3.3 będzie miał tendencję do pracy w niższych temperaturach od 160 do 180 stopni (przy odpowiednim ustawieniu mieszanki breakin). To jest zbyt fajne na włamanie. **Nie ubogiej mieszanki paliwowej, aby zwiększyć temperaturę silnika!** Zmniejszy to również smarowanie i spowoduje przedwczesne zużycie tłoka/tulei.

- ☉ Owiń głowicę chłodzącą ręcznikiem papierowym, czystą szmatką lub skarpetą, aby utrzymać silnik w zalecanych temperaturach docierania 200 do 215. Jeśli zgromadzone jest zbyt dużo ciepła, silnik może w rzeczywistości być zbyt gorący. Upewnij się, że dokładnie monitorujesz temperaturę silnika dla pierwszych kilku zbiorników, aż uzyskasz odpowiednią ilość osłony głowicy chłodzącej. To będzie, oczywiście zależą od aktualnych warunków pogodowych. Regulacja pokrywy w górę i w dół, odsłaniająca mniej lub więcej żeberk chłodzących, to wygodny sposób na regulację temperatury silnika.

- ☉ W przypadku właścicieli, którzy nie mają dostępu do sondy temperatury, kropla wody na głowicy chłodzącej (w okolicy świecy żarowej) powinna powoli skwierczeć przez około 6 do 8 sekund około 200 do 210 stopni. Jeśli woda skwiercze tylko przez kilka sekund, prawdopodobnie ma ponad 220 stopni i musi się ochłodzić. Jeśli woda trwa długo lub w ogóle nie odparowuje, silnik jest zbyt chłodny.



- ☉ Nie zalecamy używania silnika poniżej 35 stopni Fahrenheita. Jeśli nalegasz na jazdę pojazdu poniżej 35 stopni, pamiętaj, że silniki nitro mogą być bardzo trudne do uruchomienia i dostrojenia w ekstremalnie niskich temperaturach. Ponadto, w temperaturach poniżej zera, paliwo nitro może faktycznie zacząć żelować, co może być szkodliwe dla silnika.

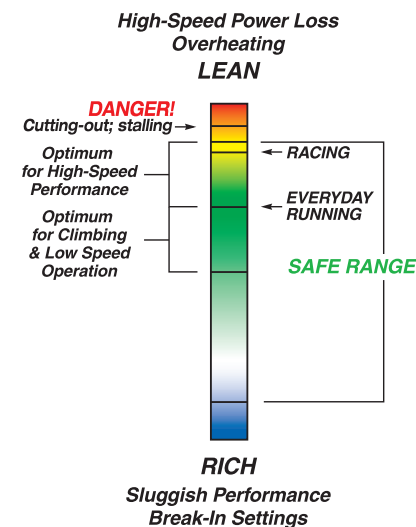
Postępuj zgodnie z pozostałymi procedurami docierania opisanymi w niniejszej Instrukcji obsługi. To, wraz z krokami wymienionymi powyżej, zapewni dobre docieranie nowego silnika nitro i zapewni wiele godzin przyjemności.

Dostrajanie silnika wyścigowego TRX 3.3

Osiągi silnika zależą od mieszanki paliwowej. Obróć igły mieszanki zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby zubożyć mieszankę paliwową i przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, aby ją wzbogacić. Uboga mieszanka paliwowa zwiększy moc silnika do granic mechanicznych silnika. **Nigdy nie uruchamiaj silnika zbyt ubogiego (niewystarczająco przepływ paliwa). Nigdy nie pochylaj silnika, dopóki nie zacznie się wyłączać lub gaśnie. Pochylenie silnika poza bezpieczne dopuszczalne granice spowoduje słabe osiągi i prawie pewne uszkodzenie silnika.** Wskazania na zbyt ubogą mieszankę obejmują:

- ☉ **Wyłączenie lub nagła utrata mocy podczas przyspieszania.** Przegrzanie
- ☉ (temperatura powyżej 270° F na świecy żarowej). Z układu wydechowego
- ☉ wydobywa się mało niebieskiego dymu lub wcale.

Jeśli wystąpi którykolwiek z tych warunków, natychmiast zatrzymaj się i wzbogać mieszankę wysokiej prędkości o 1/4 obrotu. Silnik prawdopodobnie będzie nieco bogaty przy tym ustawieniu i będziesz mógł ponownie dostrój osiągi. Zawsze dostrajaj się do wydajności, zaczynając od bogatego i szczuplejszego w kierunku idealnego ustawienia. Nigdy nie próbuj dostrajać od szczupłej strony. Z wydechu zawsze powinien wydobywać się lekki strumień niebieskiego dymu.



Przed przystąpieniem do strojenia silnik powinien być rozgrzany do normalnej temperatury roboczej i pracować na lekkim wzbogaceniu. Wszystkie końcowe regulacje strojenia muszą być wykonane na silniku w jego normalnej temperaturze roboczej. Możesz stwierdzić, że silnik działa w trybie bogatym, zwracając uwagę na dowolne z poniższych:

- ☉ Powolne przyspieszenie z niebieskim dymem wydobywającym się z
- ☉ wydechu. Revo nie może wrzucić drugiego biegu.
- ☉ Z końcówki wydechu rozpryskuje się niespalone paliwo. Pochylenie
- ☉ mieszanki paliwowej przy dużej prędkości zwiększa osiągi.

Szybka regulacja mieszanki paliwowej

Przy rozgrzanym silniku i pracującym na bogatym ustawieniu, stopniowo zmniejszaj mieszankę paliwową do dużych prędkości w krokach co 1/16 obrotu. Po każdej regulacji wykonaj kilka szybkich przejazdów, aby wyczyścić silnik i odnotować wszelkie zmiany w wydajności. TRX 3.3 jest niezwykle potężny. Pamiętaj, aby stopniowo wciskać pedał gazu, aby zapobiec jeździe na jednym kole lub utracie kontroli. Kontynuuj tę procedurę, aż nie będzie już poprawy wydajności. **Jeśli wystąpi którykolwiek z poniższych warunków, mieszanka paliwowa przekroczyła już maksymalne bezpieczne ustawienie ubogiej mieszanki:**

1. Nie ma już poprawy wydajności.
2. Silnik zaczyna gasnąć na wysokich obrotach (**Zagrożenie!**).
3. Podczas przyspieszania następuje nagła utrata mocy (**Zagrożenie!**).
4. Silnik zaczyna się przegrzewać. Objawy przegrzania obejmują:
 - ☉ Para lub dym wydobywający się z silnika (nie spalin).
 - ☉ Wahanie lub utknięcie podczas przyspieszania.
 - ☉ Dźwięk trzaskania lub stukania podczas zwalniania (detonacja).

- ☉ Zmienna prędkość biegu jałowego.
- ☉ Pomiar temperatury powyżej 270° F na świecy żarowej (sam odczyt temperatury powyżej 270° nie musi oznaczać przegrzania. Poszukaj innych objawów przegrzania w połączeniu z temperaturą, aby uzyskać dokładniejsze ostrzeżenie).

Wzbogać mieszankę paliwową do optymalnego ustawienia, wzbogacając igłę o co najmniej 1/8 obrotu w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara i ponownie wykonaj test. To ustawienie wydłuży żywotność podzespołów silnika.

Regulacja mieszanki paliwowej przy niskiej prędkości

Mieszanka wolnoobrotowa jest zawsze ustawiana po prawidłowym wyregulowaniu igły szybkoobrotowej. Mieszanka wolnoobrotowa jest ustalana za pomocą testu zaciskania.

1. Gdy silnik jest ciepły, wykonaj kilka szybkich przebiegów, aby upewnić się, że wskazówka wysokiej prędkości jest ustawiona prawidłowo.
2. Wprowadź pojazd i zaciśnij przewód paliwowy prowadzący do gaźnika (użyj opaski odcinającej silnik). Silnik powinien pracować przez 2-3 sekundy, rozpędzić się, a następnie wyłączyć.
3. Jeśli silnik pracuje dłużej niż 3 sekundy, przechył wskazówkę przy niskich obrotach o 1/16 obrotu, wykonaj jeszcze kilka jazd na wysokich obrotach i powtórz test.
4. Jeśli silnik wyłączy się natychmiast bez przyspieszania, należy wzmocnić wskazówkę przy niskich obrotach o 1/8 obrotu, wykonać jeszcze kilka jazd na wysokich obrotach i powtórz test.

Gdy wskazówka niskiej prędkości jest ustawiona prawidłowo, reakcja silnika na przepustnicę powinna być bardzo szybka, nawet do tego stopnia, że trudno będzie powstrzymać Revo przed jazdą na tylnym kole podczas przyspieszania!

Tabela regulacji mieszanki paliwowej

Jeśli...	jest...	wtedy gęstość powietrza wynosi...	wyreguluj (popraw) mieszankę paliwowa do...
Wilgotność	Niżej	Nieco bardziej gęsty	Nieco bogatszy
	Wyższy	Nieco mniej gęsty	Nieco szczuplejsze
Ciśnienie (barometr)	Niżej	Mniej gęste	szczuplejszy
	Wyższy	Bardziej gęsty	bogatszy
Temperatura	Niżej	Bardziej gęsty	bogatszy
	Wyższy	Mniej gęste	szczuplejszy
Wysokość	Niżej	Bardziej gęsty	bogatszy
	Wyższy	Mniej gęste	szczuplejszy
Nitro%	Niżej		szczuplejszy
	Wyższy		bogatszy

! Podczas regulacji mieszanki paliwowej przy niskich prędkościach bardzo ważne jest, aby wykonać kilka szybkich przejazdów z Revo pomiędzy korekty w celu usunięcia nadmiaru paliwa. Natychmiast po wykonaniu testu uszczupnij. Jeśli silnik jest pozostawiony na biegu jałowym przez długi czas, może „załadować” paliwo i dać niedokładny pomiar z twojego test uszczupnienia.

! Wyższe nitro wymaga bogatszej mieszanki paliwowej. Kiedy używasz 33% paliwa, zwiększ prędkość igły o 3/4 obrotu, jeśli wcześniej używałeś 20% nitro, a następnie ponownie dostrój silnik, aby uzyskać maksymalne osiągi. Więcej informacji na stronie 22

Regulacja prędkości biegu jałowego

Po ustawieniu mieszanki wysokiej i niskiej prędkości, zmniejsz prędkość biegu jałowego do minimalnej niezawodnej prędkości biegu jałowego. Pamiętaj, że tę regulację należy przeprowadzać, gdy silnik pracuje w normalnej temperaturze roboczej.

1. Obróć trymer przepustnicy na nadajniku, aby zaciągnąć hamulce (zanotuj jego pierwotne położenie). Zapewnia to, że suwak przepustnicy opiera się o śrubę regulacji biegu jałowego.

2. Obróć śrubę w kierunku przeciwnym 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 możliwie najniższym poziomie, przy jednoczesnym zachowaniu niezawodnych właściwości pracy.

3. Zresetuj trym przepustnicy na nadajniku do pierwotnego położenia.

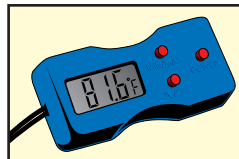
Dostrajanie gaźnika

Po dostrajeniu silnika wyścigowego TRX 3.3 pod koniec procedury docierania, zwykle nie są konieczne żadne większe regulacje mieszanki paliwowej. Zanotuj temperaturę, wilgotność i ciśnienie atmosferyczne po zakończeniu dostrajania gaźnika. Aktualne warunki pogodowe można znaleźć w Internecie na krajowych stronach internetowych, lokalnych stronach z wiadomościami telewizyjnymi i telewizji. Te informacje będą traktowane jako ustawienie podstawowe.

Może być konieczne dostosowanie igieł gaźnika, aby skompensować zmiany temperatury i ciśnienia atmosferycznego (gęstość powietrza) z dnia na dzień. Ogólnie rzecz biorąc, będziesz musiał wzbogacić mieszankę paliwową, gdy pogoda jest zimniejsza niż temperatura wyjściowa, a gęstość powietrza jest wyższa. Ubogą mieszankę paliwową, gdy pogoda jest wyższa niż temperatura wyjściowa, a gęstość powietrza jest niższa. Poniższa tabela zawiera ogólne wskazówki dotyczące wpływu warunków atmosferycznych na gęstość powietrza, gdy przemieszczają się one wyżej lub niżej niż ustawienie podstawowe (szczegółowe informacje na temat wpływu gęstości powietrza na ustawienia mieszanki znajdują się na stronie 24).

Strojenie silnika według temperatury

Poniższe procedury wymagają opcjonalnej sondy temperatury na podczerwień lub wbudowanego wskaźnika temperatury (pokładowy cyfrowy wskaźnik temperatury Traxxas, część #4091). Temperatura silnika może być wykorzystana jako efektywny tuning pomoc, gdy zrozumiesz związek między temperaturą silnika a temperaturą otoczenia. Temperatura robocza silnika, dostosowana do maksymalnej wydajności, będzie się różnić w zależności od warunków atmosferycznych, obciążenia silnika, dokładności miernika i wielu innych czynników. Atmosfera



Warunkiem, który ma największy wpływ na temperaturę silnika jest temperatura powietrza. Oczekuj, że temperatura silnika będzie się zmieniać niemal wprost proporcjonalnie do temperatury powietrza. Zakładając, że każdego dnia dostrajasz silnik do tych samych maksymalnych osiągnięć, będzie on o około dwadzieścia stopni cieplejszy, gdy będzie dziewięćdziesiąt stopni na zewnątrz, niż przy siedemdziesięciostopniowej pogodzie. Z tego powodu nie możemy podać ostatecznego zakresu temperatur, który wskazuje na najlepsze możliwe dostrajenie silnika.

NIE ma optymalnej temperatury, która mogłaby być wykorzystana jako docelowa, aby zapewnić najlepsze dostrajenie silnika. Nie należy polegać na samym wskaźniku temperatury, aby dostrajić silnik. Dostrój silnik, zwracając szczególną uwagę na to, jak reaguje na zmiany w mieszance paliwa (więcej dymu/mniej dymu, szybki/wolny, niezawodny/gaśnie, płynny dźwięk/przytłumiony dźwięk itp.). Po dostrajeniu silnika obserwuj temperaturę.

Wskaźnik temperatury może pomóc w dostrajaniu, dając względną informację o tym, jak wprowadzone regulacje wpływają na silnik i zapobiegając osiągnięciu nadmiernych temperatur silnika. Na przykład w miarę ubogiej mieszanki paliwowej osiągi silnika będą rosły wraz z temperaturą. Jeśli kontynuujesz ubogą mieszankę paliwową i temperatura wzrasta, ale osiągi silnika nie zmieniają się, oznacza to, że przekroczyłeś maksymalne bezpieczne ustawienie ubogiej mieszanki. Zanotuj temperaturę silnika. Ogólnie rzecz biorąc, staraj się, aby silnik nie przekraczał 270°F podczas pomiaru przy świecy żarowej. W razie potrzeby zwiększ przepływ powietrza do silnika, wycinając tylną część nadwozia, przednią szybę i przednią falbanę. W niektórych sytuacjach silnik może działać bardzo dobrze bez gaśnięcia, opóźnienia lub wahań w temperaturach powyżej 270°F,

Jeśli wzbogacenie mieszanki paliwowej w celu obniżenia temperatury do 270°F powoduje słabe, powolne osiągi (silnik nigdy się nie czyści), przywróć silnik z powrotem do zadowolającego stanu dostrajenia w oparciu o to, jak brzmi i działa (zawsze z widocznym strumieniem niebieskiego dymu wydobywającego się z układu wydechowego). Jeśli temperatura silnika przekracza 270°F przy prawidłowym chłodzeniu i braku oznak nieprawidłowej pracy, należy unikać pracy silnika na maksymalnym ustawieniu ubogim. Uważaj na **każdy** oznaki przegrzania. Nieznacznie wzbogacić mieszankę paliwową, aby zapewnić margines bezpieczeństwa dodatkowego smarowania chłodzącego. Objawy przegrzania obejmują:

- ☉ Para lub dym wydobywający się z silnika (nie spalin).
- ☉ Wahanie lub utknięcie podczas przyspieszania.
- ☉ Dźwięk trzaskania lub stukania podczas zwalniania (detonacja). Zmienna
- ☉ prędkość biegu jałowego.

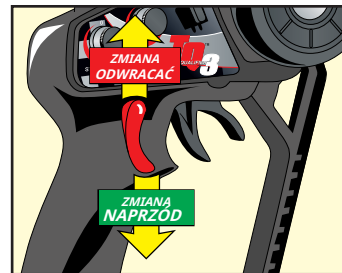
Wstęp

Twój silnik wyścigowy TRX 3.3 jest zepsuty, mieszanka paliwowa jest zbilansowana, a bieg jałowy ustawiony... teraz czas na zabawę! Ta sekcja zawiera instrukcje dotyczące zmiany biegów do przodu/do tyłu oraz dokonywania regulacji Twojego Revo. Zanim przejdziesz dalej, pamiętaj o kilku ważnych środkach ostrożności.

- ☉ **Nie uruchamiaj swojego Revo w wodzie, błocie, śniegu lub mokrej trawie.**
To kuszące, ale woda i błoto są łatwo wciągane przez filtr powietrza i poważnie uszkadzają silnik. Niewielkie ilości wilgoci mogą spowodować awarię elektroniki i utratę kontroli nad Twoim Revo.
- ☉ Silnik wyścigowy TRX 3.3 jest niezwykle mocny. Pamiętaj, aby stopniowo wciskać pedał gazu, aby zapobiec jeździe na jednym kole lub utracie kontroli.
- ☉ Nie trzymaj Revo nad ziemią i nadmiernie obróć silnik bez obciążenia silnika. Taka praktyka może spowodować wewnętrzne uszkodzenie silnika. Unikaj nadmiernego obracania silnika, gdy Revo jest w powietrzu po skoku.
- ☉ Unikaj nadmiernego biegania z dużą prędkością przez dłuższy czas lub na długich dystansach. Może to spowodować, że silnik nabierze wystarczającej prędkości, aby przekroczyć maksymalne bezpieczne limity obrotów.
- ☉ Nie prowadź swojego Revo z jakimkolwiek uszkodzeniem układu napędowego. Silnik może zostać uszkodzony z powodu przeciążeń spowodowanych tarciem układu napędowego lub nadmiernych obrotów spowodowanych przez luźne lub brakujące części.
- ☉ Nie holuj niczego swoim Revo. Silnik jest chłodzony przez przepływ powietrza wytworzony przez prędkość. Holowanie powoduje duże obciążenie silnika, a jednocześnie ogranicza jego wychłodzenie z powodu niskiej prędkości pojazdu.
- ☉ Jeśli Twoje Revo utknie, natychmiast przerwij jazdę. Przesuń pojazd, a następnie kontynuuj jazdę.
- ☉ Nigdy nie wyłączaj systemu radiowego podczas pracy silnika. Ciężarówka może wyknąć się spod kontroli.

Operacja do przodu i do tyłu

Biegi do przodu i do tyłu wybiera się przyciskiem zmiany biegów znajdującym się w uchwycie nadajnika. Przełącznik jest zwykle w pozycji dolnej lub przedniej.



- ☉ Aby włączyć bieg wsteczny, ustaw Revo naciśniętym przyciskiem zmiany biegów w górę. Przyspiesz, aby włączyć bieg.
- ☉ Aby powrócić do biegu do przodu, powtórz tę samą procedurę i przesuń przycisk zmiany biegów w dół.
- ☉ Revo nie będzie przełączać się między jazdą do przodu i do tyłu, chyba że ciężarówka zostanie zatrzymana. Jeśli się nie zmienia, zapoznaj się z sekcją rozwiązywania problemów na www.Traxxas.com lub zadzwoń do pomocy technicznej Traxxas.

Wskazówki dotyczące jazdy

- ☉ Monster trucki z założeniami mają wysoko położony środek ciężkości, co wymaga innej techniki jazdy. Aby zapobiec nawrotom, zwolnij podczas zbliżania się do zakrętów, a następnie wciskaj umiarkowanie w zakręty. Ta technika pomoże Revo złapać powierzchnię i skrócić ostryj.
- ☉ Nie używaj hamulców i jednocześnie kręć kołem. Możesz przewrócić ciężarówkę.
- ☉ Podczas skakania trochę gazu, gdy Revo jest w powietrzu, aby utrzymać dziób ciężarówki w górze i wylądować równo na wszystkich 4 kołach. Uważaj, aby nie przekręcić silnika ani nie wylądować na pełnym gazie. Albo może poważnie uszkodzić Revo. Jeśli dziób ciężarówki jest zbyt wysoki, szybko naciśnij hamulec, aby wypoziomować ciężarówkę w powietrzu.
- ☉ Pokonuj duże przeszkody (takie jak krawężniki i skały) pod kątem, zamiast jechać czołowo. Umożliwi to znacznie łatwiejsze wyginanie się zawieszenia i pochłanianie uderzenia.
- ☉ Mimo że Revo jest w stanie poruszać się z dużą prędkością na biegu wstecznym, bardzo trudno jest go kontrolować podczas jazdy do tyłu. Ogranicz prędkość cofania, aby zapobiec awariom lub przewróceniu Revo.
- ☉ Wymień lub wyczyść wkład filtra powietrza po każdej godzinie pracy. Ma to kluczowe znaczenie dla żywotności twojego silnika. Czas pracy obejmuje okres docierania silnika.

Podstawowe regulacje strojenia

Ten przewodnik po strojeniu i konfiguracji jest podzielony na dwie sekcje — Podstawowy i Zaawansowany. Revo nie wymaga żadnej specjalistycznej wiedzy ani zrozumienia unikalnego zawieszenia i układu napędowego, aby wykonywać typowe, codzienne ustawienia i strojenie toru. Procedury regulacji wyrównania, sztywności sprężyny, tłumienia, sterowania i wysokości jazdy są omówione w części dotyczącej podstawowego tuningu. Uwzględniono również regulacje przełożenia, punktu zmiany dwubiegowej, sprzęgła poślizgowego i hamulca. W większości przypadków podstawowe informacje to wszystko, co jest potrzebne, aby dostroić Revo tak, aby działał dobrze na różnych powierzchniach.

Revo został zaprojektowany, aby zapewnić zaawansowane dodatkowe opcje tuningu znacznie wykraczające poza podstawy, które pozwalają doświadczonym użytkownikom wydobyć maksymalne osiągi z ciężarówką. Sekcja dostrajania zaawansowanego (zaczynająca się na stronie 42) obejmuje takie tematy, jak opcjonalne wahacze zawieszenia, regulacja środka obrotu, regulacja kółek samonastawnych, dostrajanie kierownicy, konfiguracja mechanizmu różnicowego i dostrajanie przełożeń dwóch prędkości. Upewnij się, że w pełni rozumiesz podstawowe ustawienia, zanim zaczniesz eksperymentować z ustawieniami zaawansowanymi. Niewłaściwe kombinacje regulacji mogą niekorzystnie wpłynąć na osiągi wózka, powodując złe prowadzenie. Jeśli nie wiesz, dlaczego zmieniasz adiustację, pozostaw ją z ustawieniami fabrycznymi. Dołączone są również instrukcje dotyczące korzystania z wahaczy i sprężyn o długim skoku dostarczanych z Revo. Wahacze o długim skoku umożliwiają ekstremalny skok zawieszenia podczas pelzania po skałach i nierównego terenu o dużej skali. Wahacze o długim skoku pozwalają na pracę zawieszenia w ekstremalnych mechanicznych granicach i są zalecane dla zaawansowanych użytkowników.

Strojenie zawieszenia

Sprężyny

Sprężyny przednie i tylne w Revo mają różne twardości. Tylne sprężyny są o około 20% sztywniejsze niż przednie. Napięcie wstępne sprężyny można regulować, obracając regulator napięcia wstępnego sprężyny. Regulacja napięcia wstępnego zmienia ugięcie zawieszenia. Zwis zawieszenia zasadniczo określa stopień ściśnięcia zawieszenia podczas postoju ciężarówki. Wyreguluj napięcie wstępne tak, aby zawieszenie ścisnęło około jednej trzeciej pełnego skoku zawieszenia (patrz ilustracja). Jeżeli ugięcie zawieszenia jest duże i wymaga dużego zwiększenia napięcia wstępnego sprężyny w celu skompensowania, wówczas należy zastosować sprężynę twardszą. Mocniejsze sprężyny (w zestawie) muszą być użyte, gdy zamontowane są wahacze o długim skoku.

Użyj sztywniejszej sprężyny, aby zmniejszyć ugięcie, zmniejszyć pochylenie ciała, kontrolować nurkowanie na hamulcu i zapewnić twardsze, bardziej responsywne ogólne wrażenie. Jeśli Revo jest rozjaśnione

znacznie do zastosowań wyścigowych, bardziej miękkie sprężyny będą potrzebne, aby zawieszenie mogło prawidłowo zwiisać. Cięższe konfiguracje będą wymagały sztywniejszych sprężyn. Wysokość jazdy reguluje się zmieniając długość lub położenie popychaczy w dolnych wahaczach. Zobacz następną sekcja dla wysokości jazdy

korekty. Zwis zawieszenia i napięcie wstępne sprężyn należy ponownie wyregulować za każdym razem, gdy sprężyny są usuwane i/lub wymieniane.

Poniżej wymieniono opcjonalne sprężyny dostępne w firmie Traxxas. Zapoznaj się z listą części, aby uzyskać pełną listę numerów części. Sprężyny o wyższym współczynniku są sztywniejsze. Sprężyny można rozpoznać po kolorowych kropkach na jednym końcu.

90mm podróży

Kolor kropki Wiosenna stawka

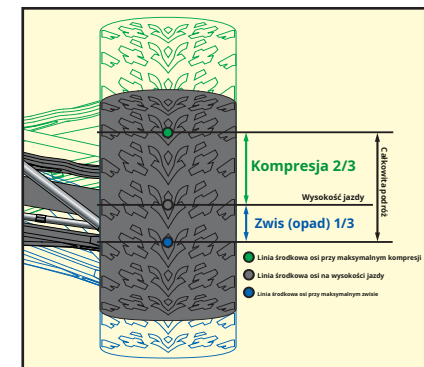
● Żółty	14,8 funta/cale (2,6 N/mm)
○ biały	16,6 funta/cale (2,9 N/mm) (Przód standardowy)
● Pomarańczowy	18,3 funta/cale (3,2 N/mm)
● Zielony	20,0 funtów/cale (3,5 N/mm) (Standardowy tył)
● Złoto	21,7 funta/cale (3,8 N/mm)
● Dębik	23,4 funta/cale (4,1 N/mm)
● Czarny	25,1 funta/cale (4,4 N/mm)

Podróż o długości 120 mm

Kolor kropki Wiosenna stawka

○ Srebro	28,0 funta/cale (4,9 N/mm) (Przód standardowy)
● Różowy	30,8 funta/cale (5,4 N/mm)
● Niebieski	33,7 funta/cale (5,9 N/mm) (Standardowy tył)
● Purpurowy	36,5 funta/cale (6,4 N/mm)

Notatka:Sprężyny skoku 90 mm nie są zalecane do użytku z wahaczami o długim skoku.



Wysokość jazdy o można zmienić b popychacz w a w dolnym zawieszeniu Fabrycznie

jest zainstalowany otwór popychacza ramienia dolnego m popychacz jest mou wzrasta. Po zamontowaniu w zewnętrznym otworze prześwit zmniejsza się.

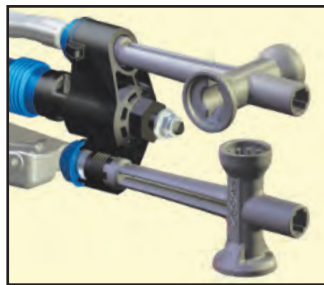


Wysokość jazdy można precyzyjnie dobrać, regulując ugięcie zawieszenia. **Nie próbuj dokonywać dużych zmian w prześwicie, regulując napięcie wstępne sprężyn na korpusach amortyzatorów.** Jeżeli ugięcie zawieszenia jest duże i wymaga dużego zwiększenia napięcia wstępnego sprężyny w celu skompensowania, wówczas należy zastosować sprężynę twardszą. Najniższą wysokość jazdy można osiągnąć, instalując opcjonalny regulowany popychacz w najbardziej zewnętrznym otworze mocowania popychacza dolnego wahacza. Wkręć końce pręta do końca, aż się zatrzymają (skrótce długości).

Opcjonalne wahacze Long Travel są przeznaczone do użytku tylko ze standardowymi nieregulowanymi popychaczami zainstalowanymi w otworze oznaczonym „LT” (środkowy otwór dolnych s drobne korekty napięcia wstępnego sprężyny jazdy.

Regulacja Pivot Ball Ca

Pokrywy kulek przegubów należy wyregulować tak, aby kulki przegubów swobodnie poruszały się w osi nie miały nadmiernego luzu. Użyj uniwersalnego narzędzia do zawieszania, aby odkręcić lub poluzować nasadkę kulową.



Olej szokowy

4 amortyzatory wypełnione olejem aluminiowym

ruch zawieszenia, zapobiegając dalszemu „odbijaniu się” kół i opon po odbiciu się od nierówności. Wymiana 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 (przy oleju o wyższej lepkości), jeśli model łatwo osiąga dno

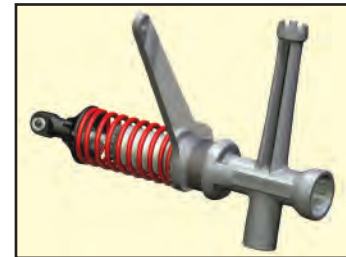
ping należy zmniejszyć (z olejem o rzadszej lepkości), jeśli ping na małych nierównościach jest niestabilny. Na lepkość wpływają ekstremalne temperatury pracy; olej mieszkowy stanie się mniej lepki w wyższych temperaturach i w niższych temperaturach. Działający w regionach z zimnem Mogą wymagać oleju o niższej lepkości. Fabrycznie amortyzatory h SAE-30W olej silikonowy. Do amortyzatorów używaj tylko 100% oleju silikonowego.

ston tuning zobacz *Zaawansowane regulacje strojenia* na stronie 44.

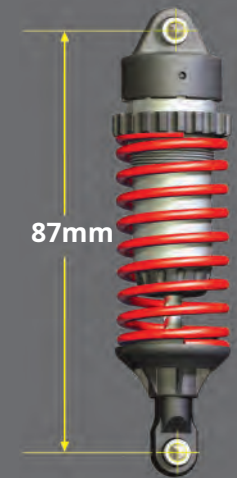
Wymiana oleju szokowego

Amortyzatory należy wyjąć z pojazdu i zdemontować, aby wymienić olej.

1. Zdejmij dolny ustalacz sprężyny i sprężynę uderzeniową.
2. Zdejmij górną osłonę amortyzatora za pomocą klucza do amortyzatorów i narzędzia wielofunkcyjnego do zawieszania
3. Usuń zużyty olej amortyzatora z korpusu amortyzatora.
4. Napełnij amortyzator nowym silikonowym olejem do amortyzatorów do górnej części korpusu amortyzatora.
5. Powoli przesuwaj tłok w górę i w dół (zawsze zanurzając go w oleju), aby uwolnić pęcherzyki powietrza. Pozostaw wstrząs na kilka minut, aby wszystkie pozostałe pęcherzyki powietrza wypłynęły na powierzchnię.
6. Powoli nakręć górną nasadkę z zainstalowaną amortyzacją na korpus amortyzatora za pomocą narzędzia wielofunkcyjnego do zawieszania. Nadmiar oleju wycieknie z małego otworu w nakładce amortyzatora.
7. Dokręć nasadkę amortyzatora, aż będzie dobrze dopasowana. Użyj dołączonego stalowego klucza do amortyzatorów, aby przytrzymać korpus amortyzatora podczas dokręcania.



Ważny: Amortyzatory są montowane fabrycznie z zachowaniem odległości między środkami (pomiędzy kulki końcówki drążka) 87mm. Za każdym razem, gdy amortyzatory są usuwane i demontowane, należy sprawdzić tę odległość, aby upewnić się, że: **prawidłowe działanie Zawieszenie.**





Informacje na temat dostrajania kółek samonastawnych, środka tocznienia i opcjonalnego dostrajania wahacza patrz **Zaawansowane strojenie Korekty na stronie 42.**



Miernik pochylenia (dostępny w lokalnym sklepie hobbystycznym) może być przydatnym narzędziem do ustawiania osiowania.



Wszystkie łączniki palców są zainstalowane na ciężarówce, dzięki czemu lewy gwint wskaźniki wskazują ten sam kierunek. Ułatwia to zapamiętanie, w jaki sposób obrócić klucz, aby zwiększyć lub zmniejszyć długość łącznika (kierunek jest taki sam we wszystkich czterech rogach). Zwróć uwagę, że rowek w hexie wskazuje stronę połączenia palca z lewymi gwintami.



Ustawienia wyrównania

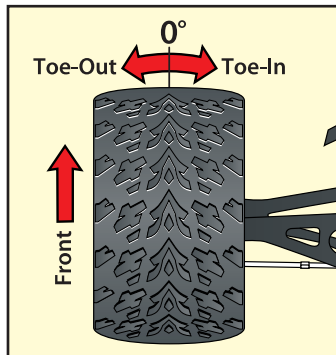
Ustawienia wyrównania mają kluczowe znaczenie dla optymalizacji wydajności Revo. Dostosuj swoje wyrównanie tak ostrożnie i precyzyjnie, jak to tylko możliwe.

Regulacja palców

Koła mogą być ustawione na wprost lub ustawione zbieżnie lub zbieżnie. Pomóc Ci pamiętać, spójrz na swoje stopy. Dla zbieżności, ty wzajemnie. Fo odwracać się

Kąt palców

być wyregulowane b zbieżność drążka kierowniczego przewoźników. To koła mogą być długość t podłącz ponownie Wspornik tylnej osi i tylny palec li ściągacze. T linki mogą być reklamami je z kluczy.



Fakt podstawy palców

Przód: 0-stopni

Tył: 1-stopniowy

Pod warunkiem stopni. do av długa podróż na stronie 37.

Statyczna regulacja pochylenia

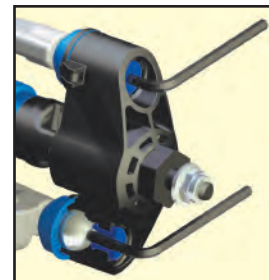
Koła można ustawić na dodatnią lub ujemną krzywkę (poniżej). Kąt pochylenia koła c porusza się w górę iw dół zakresu ruchu. Statyczny kąt pochylenia koła przy normalnej, stacjonarnej jeździe h

Kulki obrotowe zawieszenia

ti

przez niebieskie korki przeciwpyłowe. Aby wyregulować statyczne wygięcie, przelóż klucz sześciokątny przez szczelinę w zatyczce przeciwpyłowej i kulkę przegubu (ściskając zawieszenie do momentu, gdy ziemia będzie łatwiejsza).

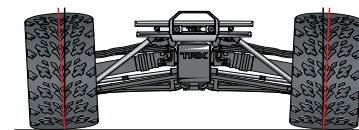
ber uzyskuje się przez wkręcenie kuli obrotowej te: Przy zmianie camberu kąt zbieżności



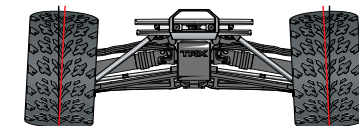
ory Ustawienia

wygięcie z każdej strony

wygięcie z każdej strony



Pozytywny camber



Negatywny camber

Maksymalne limity wyrównania (przy użyciu standardowej długości popychacza)

Maksymalne ustawienia zbieżności i pochylenia Revo mogą być ograniczone przez ustawienie wysokości jazdy. Nie przekraczaj maksymalnych limitów, w przeciwnym razie możesz doświadczyć kolizji między elementami zawieszenia. Wysokość jazdy jest kontrolowana przez miejsce montażu popychacza w dolnym wahaczu zawieszenia. Najpierw ustal, której z poniższych konfiguracji używasz:

- a. Konfiguracja magazynowa**–Gdy popychacz znajduje się w środkowej pozycji dolnego wahacza.
- b. Konfiguracja podniesiona**–Gdy popychacz znajduje się w pozycji podniesionej, aby zwiększyć prześwit pojazdu (najbardziej wewnętrzny otwór w dolnym wahaczu).
- c. Obniżona konfiguracja**–Gdy popychacz znajduje się w pozycji opuszczonej, aby zmniejszyć prześwit pojazdu (najbardziej zewnętrzny otwór w dolnym wahaczu).
- d. Konfiguracja o długiej podróży**–Gdy popychacz znajduje się w środkowej pozycji dolnego wahacza z zainstalowanymi dźwigniami Long Travel.

Przednie zawieszenie

Poniżej sugerowane są maksymalne ustawienia przedniego zawieszenia w celu uniknięcia kolizji między elementami zawieszenia:

Konfiguracja	Do dyspozycji Wygięcie (stopni)	Dostępny palec (stopni)	
		palec w	palec u nogi
Magazyn	+ 3 do -5	3	3
Uniesiony	+ 3 do -1	1	1
Obniżone	+ 3 do -5	3	3
Długa podróż	+ 3 do -1	1	1

Tylne zawieszenie

Poniżej przedstawiono sugerowane maksymalne ustawienia tylnego zawieszenia we wszystkich konfiguracjach. Toe out nie jest zwykle używane z tyłu Revo.

Konfiguracja	Do dyspozycji Wygięcie (stopni)	Dostępny palec (stopni)	
		palec w	palec u nogi
Wszystko	+ 3 do -5	3	2

Strojenie transmisji**Regulacja sprzęgła poślizgowego**

Twój Revo jest wyposażony w regulowaną kontrolę momentu obrotowego–sprzęgło pantoflowe. Sprzęgło poślizgowe jest zintegrowane z głównym kołem zębatym przekładni (patrz strona 6). Sprzęgło poślizgowe reguluje się, poluzowując obciążoną sprężyną przeciwnakrętkę na wale poślizgowym. Użyj dostarczonego klucza płaskiego metrycznego 8 mm. Aby dokręcić lub poluzować



nakrętkę ślizgową, włóż klucz imbusowy 2,0 mm do otworu na końcu wałka ślizgowego. To blokuje wałek do regulacji. Obróć nakrętkę regulacyjną zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby dokręcić (mniejszy poślizg) i przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, aby poluzować (większy poślizg). Sprzęgło poślizgowe spełnia dwie funkcje:

- 1.Ograniczenie wyjściowego momentu obrotowego silnika do kół, aby zapobiec buksowaniu kół na powierzchniach o słabej przyczepności i zapobiec uszkodzeniu kół zębatych w skrzyni biegów podczas lądowań z użyciem przepustnicy.
- 2.Ochrona układu napędowego przed nagłymi uderzeniami lub obciążeniami udarowymi (takimi jak lądowanie po skoku z silnikiem na pełnym gazie).

Fabrycznie sprzęgło poślizgowe jest ustawione na minimalny poślizg, wystarczający do ochrony układu napędowego przed obciążeniami udarowymi. Na śliskich nawierzchniach o niskiej przyczepności, takich jak twarde, suchy tor wyścigowy, możesz skorzystać z poluzowania nakrętki regulacyjnej poślizgu, aby umożliwić większy poślizg sprzęgła. Ułatwi to prowadzenie wózka i ułatwi prowadzenie pojazdu, pomagając zmniejszyć poślizg kół. Poluzowanie regulacji pantofelka może również poprawić osiągi na nawierzchniach o ekstremalnie wysokiej przyczepności, zapobiegając podnoszeniu się przedniej części pojazdu z ziemi podczas przyspieszania. Dokonuj regulacji pantofla w małych krokach co 1/8 obrotu.

Maksymalne ciasne ustawienie pantofelka znajduje się dokładnie w punkcie, w którym poślizg opon jest niewielki lub nie ma go wcale na nawierzchni o wysokiej przyczepności, takiej jak dywan lub przygotowany tor wyścigowy. Ślizg nie powinien być dokręcany do punktu, w którym poślizg sprzęgła jest całkowicie wyeliminowany. Nie dokręcaj zbyt mocno nakrętki ślizgowej, ponieważ możesz uszkodzić łożyska ślizgowe, płyty dociskowe lub inne elementy.



Regulacja dwóch prędkości
uwaga: Jeśli wózek nie toczy się do przodu, gdy zębatka jest przytrzymana, skrzynia biegów może nadal być na biegu wstecznym.



Aby ustawić dwie prędkości i przełożenia, patrz
Zaawansowane strojenie
Korektyna stronie 44.

Regulacja t

Revo przychodzi e punkt zmiany przyspieszenie dostosować (nie biegnie)

1. Przesuń tr

(przesuń przycisk

2. Usuń to szczyt

3. Podczas patrzenia obróć

(wyciącie) włączono

bęben z

4. Przytrzymaj zębatkę czołową i powoli tocz wózek do przodu, aż sześciokąt na czarnej śrubie regulacyjnej stanie się widoczny w otworze.

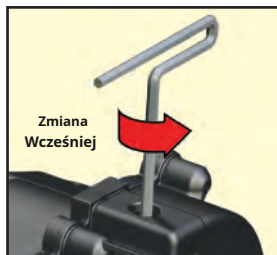
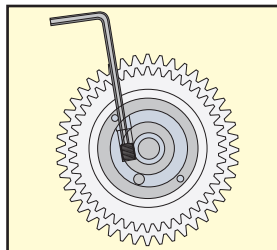
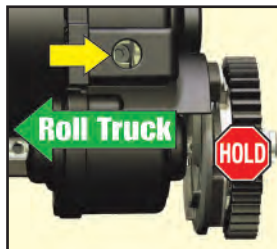
Notatka: wózek będzie się toczył tylko do przodu (nie do tyłu), gdy zębatka czołowa jest nieruchoma.

5. Włóż sześciokąt 2,0 mm przez sprzęgło i śrubę regulacyjną

6. Obróć regulację s w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara do punktu I (przesuwa się szybciej). B połuzuj regulację lub możesz spowodować wypadnięcie (wymagające m i naprawy). Przekręć a zgodnie z ruchem wskazówek zegara na później shi

7. Zamontuj gumową przekładnię prądu przemiennego. Nie przechodź przez dwie prędkości

8. Sprawdź osiągi b mały tor wyścigowy z m, aby ciężarówka tylko shi zapobiegła niekontrolowanemu wydarzeniu, co może być konieczne



Regulacja koła zębatego czołowego/belki sprzęgła

Idealna siatka koła zębatego czołowego / dzwonka sprzęgła Revo ma 0,1 mm. Aby ustawić siatkę zębatki, umieść pasek standardowej kopii w rozmiarze Letter/A4 lub papieru pri (o grubości około 0,1 mm) między pasującymi zębami. Poluzuj dwie poziome śruby mocujące silnika i przesuń mocowanie silnika do góry, aby docisnąć koło zębate dzwonka sprzęgła do koła czołowego tak, aby papier był zbyt ciasny, aby go wyciągnąć lub zbyt luźny, aby wyblakł. Mocno dokręć dwie poziome śruby mocujące silnika. Po wyjęciu papieru powinieneś wyczuć tylko najmniejszy luz między kołami zębatymi (prawie żaden) i nie powinno być żadnego wiązania ani tarcia.

Zmiana przekładni czołowej

- Wykręć cztery śruby z łbem gniazdowym, które mocują silnik do mocowania silnika
- Wykręć śrubę z łbem kulistym, która mocuje wieszak do rur do tylnego mocowania bo (patrz wstawka).

całkowicie wyjmij silnik i wyjmij wydech z obszaru koła zębatego czołowego, aby umożliwić wyjęcie koła zębatego czołowego.

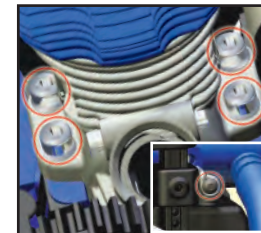
Odkręć trzy śruby na poślizgu za pomocą klucza sześciokątowego 2,5 mm z wałka poślizgu. Jeśli mocno na wale, delikatnie podważ koło zębate płaskim śrubokrętem, aby powyższe kroki w odwrotnej kolejności

I Serwo Kierowanie

es dual-servo kierownicy i sing ul, responsywne sterowanie. Aby zapobiec niepotrzebnej baterii odbiornika, ważne jest, aby upewnić się, że serwa są „w spoczynku”, gdy g jest na neutralnym. Jeśli jedno serwo nie jest wyregulowane, to oba serwa ścierają się ze sobą, walcząc o znalezienie środka.

ing System Sterowania

na serwa klaksonów i drążków kierowniczych z serwomechanizmów. Połącz drążki kierownicze z wygaszacza serwomechanizmu.



2. Wyreguluj oba drążki sterujące, aby miały dokładnie tę samą długość (31,7 mm - użyj „Szablon długości łącza serwomechanizmu kierownicy” poniżej, aby ustawić długość).

3. Włącz zasilanie odbiornika i nadajnika.

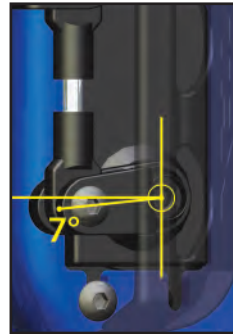
4. Ustaw trymer na nadajniku w pozycji neutralnej „0”.

5. Podłącz jeden koniec drążka kierowniczego do ramienia oszczędzającego serwomechanizm, a drugi koniec do klaksonu serwomechanizmu

6. Ustaw ramię oszczędzania serwa układu kierowniczego prostopadłe do linii środkowej w

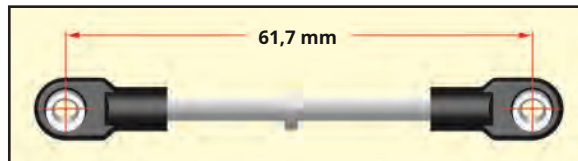
7. Trzymając wygaszacz serwa układu kierowniczego w pozycji wymienionej w kroku 6, wstaw klakson serwa na serwo tak, aby drążek kierowniczy był równoległy do środka pojazdu. Spowoduje to automatyczne ustawienie serwomechanizmu na 7-stopniowym przesunięciu, jak pokazano na ilustracji.

8. Zamontuj drugi klakson serwo na ot f



nate

Jeśli nie
każdy



Szablon długości łącza sterującego

Jeśli ty
des

stosowanie

Ser

Opcjonalna sztywniejsza sprężyna jest dostępna dla serwomechanizmu podczas używania serwa z metalowymi zestawami zębatek (szczegóły w wykazie części). Nie używaj tej sprężyny ze standardowymi serwomechanizmami Traxxas o wysokim momencie obrotowym.

Konfiguracja i regulacja hamulców

Revo jest wyposażony w hamulec tarczowy, który porusza się na jarzmie przedniego wału wyjściowego skrzyni biegów. Hamulec jest ustawiony fabrycznie i nie powinien wymagać uwagi. W miarę zużywania się materiału hamulcowego mogą być konieczne przyszłe regulacje.

Regulacja śruby ramienia hamulca

Dwie śruby pasowane, które są używane do mocowania klocków hamulcowych do obudowy skrzyni biegów, mogą wymagać okresowej regulacji, ponieważ hamulec materiału się zużywa. Powinny być dokręcone tak, aby między tarczą a klockiem hamulcowym (po stronie przekładni) była szczelina 0,50 mm (0,020 cala). Wyreguluj

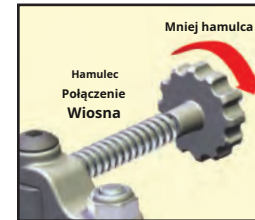


następujące sposoby:
mm szczelinomierz między klockiem i tarczą hamulcową

zewnątrzny kłosek hamulcowy mocno dociska tarczę hamulcową między górnymi śrubami, aż staną się tylko klockami hamulcowymi. Nie rób Eners lub możesz os. Poluzuj każdy skręcać.

Korekta wieku

Po prawidłowym ustawieniu sprężyna b powinna ledwo dotykać, gdy serwo znajduje się w położeniu neutralnym (zamknięta przepustnica). Spowoduje to, że opór podczas działania pokręta regulacji hamulca w może być odsunięty od sprężyny, aby w razie potrzeby zmniejszyć siłę hamowania. Nie reguluj pokrętłem do wywierania nacisku na sprężynę, gdy serwo znajduje się w pozycji neutralnej. Ten



spowoduje opór hamulca i spowoduje niepożądane obchodzenie się z pojazdem.

Fabryczna pozycja Z-bend znajduje się w środkowej pozycji serwomechanizmu. Zmiana tego położenia wpłynie na sposób przykładania siły hamowania. Pokrętło regulacji hamulca będzie wymagało ponownej regulacji, jeśli ta pozycja zostanie zmieniona.

Zużycie i wymiana klocków hamulcowych

Podczas normalnego użytkowania klocki hamulcowe powinny zużywać się stosunkowo wolno. Jeśli jednak klocki hamulcowe zużyją się w pobliżu metalowych uchwytów, należy je wymienić. Większe zużycie może spowodować uszkodzenie części hamulcowych i nieprawidłowe działanie układu hamulcowego.

Utrzymanie i przechowywanie Twojego Revo



Jeśli silnik jest na tyle zużyty lub uszkodzony, że wymaga wymiany tłoka, tulei lub korbowodu, rozważ wymianę starego silnika na zupełnie nowy zgodnie z warunkami Plan wymiany silnika Traxxas Lifetime Engine (ERP). Może zaoszczędzić czas i wysiłek. Szczegóły znajdują się w dokumentacji Twojego modelu pakiet.



Silnik wyścigowy TRX 3.3 został zaprojektowany tak, aby był łatwy w obsłudze i odbudować. Krytyczne elementy silnika, takie jak skrzynia korbowa, wał korbowy i łożyska silnika, są wykonane zgodnie z bardzo wysokimi standardami jakości i powinny w normalnych warunkach wytrzymać wiele zestawów tłoków, tulei, korbowodów i sworzni nadgarstkowych (zespoły tłokowe). Bardziej ekonomiczne może być dalsze używanie dobrych łożysk i wałów korbowych, a także po prostu wymiana zespołu tłokowego w razie potrzeby. Montaż silnika nie jest trudny, a wymiana zespołu tłokowego nie wymaga żadnych specjalnych narzędzi ani umiejętności.



Twój Revo wymaga terminowej konserwacji, aby pozostać w doskonałym stanie technicznym. **Zaniebanie konserwacji może doprowadzić do gromadzenia się brudu, osadów i wilgoci wewnątrz silnika, co prowadzi do jego wewnętrznej awarii.** Poniższe procedury należy traktować bardzo poważnie.

Po każdej godzinie biegu:

- ☉ Oczyszczyć i ponownie naoliwić filtr powietrza. Instrukcje dotyczące tej procedury znajdują się na stronie 23. **Nie możemy wystarczająco podkreślić wartości czyszczenia filtra powietrza w zaplanowanych odstępach czasu.** Czystość i stan filtra powietrza bezpośrednio wpływa na żywotność silnika. **Nie pomijaj konserwacji filtra powietrza!**
- ☉ Oczyszczyć zewnętrzną stronę silnika z nagromadzonego brudu, oleju i brudu. Nagromadzony brud zmniejsza zdolność silnika do samoczynnego chłodzenia.
- ☉ Aby utrzymać optymalną wydajność systemu radiowego, RX Power Pack (akumulator odbiornika) należy ładować po każdej godzinie pracy.
- ☉ Dokręć nakrętki koła (szczególnie po lewej stronie). Użyj końcówki 8 mm dołączonego klucza do świec żarowych.

Po każdej sesji biegowej:

- ☉ Przeprowadź konserwację po uruchomieniu silnika. To oczyszcza silnik z niszczącej wilgoci i innych korozyjnych osadów. **Jest to niezwykle ważne dla żywotności silnika.** Zapoznaj się z procedurami konserwacji po uruchomieniu.
- ☉ Sprawdź, czy koła zębate nie są zużyte, złamane zęby lub zanieczyszczenia utkwione między zębami
- ☉ Sprawdź pojazd pod kątem widocznych uszkodzeń lub zużycia. Szukaj:
 1. Poluzowane lub brakujące śruby
 2. Pęknięte, wygięte lub uszkodzone części
 3. Przeciąć lub poluzować okablowanie
 4. Przecięte lub załamane przewody paliwowe
 5. Oznaki wycieku paliwa

Inna konserwacja okresowa:

- ☉ **Korbowód:** Korbowód należy wymienić podczas wymiany tłoka i tulei. Za każdym razem, gdy wymieniany jest korbowód, należy wymienić również sworznię tłoka i zacisk G. Podobnie jak w przypadku innych wewnętrznych elementów silnika, żywotność korbowodu zależy od użytkownika silnika oraz jakości i częstotliwości konserwacji silnika. Sprawdź korbowód po zużyciu 3 galonów paliwa.

☉ **Klocki sprzęgła pantofelkowego** (materiał cierny):

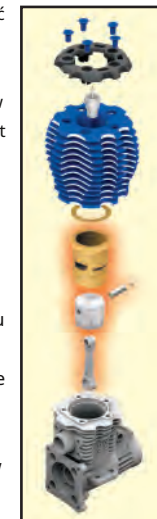
W normalnym użytkowaniu materiał cierny w sprzęgle poślizgowym powinien zużywać się bardzo powoli. Jeśli grubość którejkolwiek z okładzin sprzęgła poślizgowego wynosi 1,8 mm lub mniej, należy wymienić tarczę cierną. Zmierz grubość podkładki za pomocą suwmiarki



średnica kluczy imbusowych 1,5 i 2,0 mm dostarczonych z modelem.

- ☉ **Tłok/tuleja:** Żywotność tłoka i tulei będzie się znacznie różnić w zależności od sposobu użytkowania i konserwacji silnika. Tłok i tuleję należy wymienić, gdy przestaną skutecznie uszczelniać (utrata kompresji). Objawy obejmują trudności w uruchomieniu silnika, gdy jest rozgrzany, zgaśnięcie, gdy jest rozgrzany, oraz zgaśnięcie, gdy przepustnica zostanie nagle zamknięta na biegu jałowym. Wymień sworznię nadgarstka i zacisk G po każdej wymianie tłoka i tulei.

- ☉ **Pakiet mocy RX:** Mimo że w Traxxas RX Power Pack zastosowano najwyższej jakości ogniwa, z biegiem czasu użytkowanie i ładowanie zmniejszą pojemność i ogólny czas pracy. Całkowite rozładowanie akumulatora i częste „doładowywanie” częściowo rozładowanych akumulatorów przyczynia się do zmniejszenia pojemności akumulatora. Gdy czas pracy akumulatorów między ładowaniem nie jest już akceptowalny, RX Power Pack powinien zostać wymieniony.



Procedura po uruchomieniu

Musisz przeprowadzić konserwację po uruchomieniu silnika Traxxas, gdy model będzie przechowywany dłużej niż kilka godzin. Poświęcenie czasu na przygotowanie silnika do przechowywania nagrodzi Cię dłuższą żywotnością silnika, łatwiejszym rozruchem i lepszą wydajnością.

Gdy silnik nitro jest wyłączony, nadmiar niespalonego paliwa pozostaje w silniku. Metanol w paliwie do modeli silników jest higroskopijny, co oznacza, że łatwo przyciąga i pochłania wilgoć. Ta wilgoć może powodować rdzę i korozję stalowych części silnika (wał korbowy, łożyska, sworznię nadgarstka i wałek rozrusznika), jeśli paliwo nie zostanie usunięte z silnika. Dostępne są po zużyciu produkty olejowe dostępne u dealera hobbyistów lub możesz użyć WD-40™,

zwykły smar do użytku domowego. Aby upewnić się, że silnik wyścigowy TRX 3.3 jest chroniony przed korozją wewnętrzną, zastosuj następującą procedurę:

1. Jeśli to możliwe, wyłączaj silnik, zaciskając przewód paliwowy. Dzięki temu większość nadmiaru paliwa jest zużywana przez silnik. Upewnij się, że przepustnica jest w położeniu biegu jałowego. Może być konieczne zaciśnięcie przewodu paliwowego na kilka sekund, zanim silnik się zatrzyma.
2. Całkowicie opróżnij zbiornik paliwa. Użyj swojej butelki do dozowania paliwa, aby wysać stare paliwo. Nie mieszaj starego paliwa ze świeżym paliwem. Jeśli zostawisz paliwo w zbiorniku, transport lub przenoszenie Revo może spowodować przedostanie się paliwa do silnika.
3. Przy pustym zbiorniku paliwa i przepustnicy na biegu jałowym spróbuj uruchomić silnik. Silnik najprawdopodobniej uruchomi się i będzie pracował przez kilka sekund, ponieważ zużywa paliwo pozostałe w silniku i przewodach paliwowych.
4. Po zatrzymaniu silnika wyczyść jego zewnętrzną część sprężonym powietrzem lub spryskaj środkiem do czyszczenia silnika. Gdy silnik będzie czysty i suchy, wyjmij przewód zasilający świecy żarowej, świecę żarową i filtr powietrza.
5. Otwórz całkowicie przepustnicę i rozpyl jednosekundowy strumień WD-40 do gaźnika i otworu świecy żarowej (Uwaga! Załóż okulary ochronne, aby zapobiec dostaniu się rozpylonej cieczy do oczu). Jeśli używasz oleju po uruchomieniu, postępuj zgodnie z instrukcjami producenta.
6. Połóż szmatkę lub ręcznik papierowy na silniku, aby zebrać olej WD-40 lub olej do spalania, który może wydostać się z otworu gaźnika lub świecy żarowej.
7. Podłącz sterownik EZ-Start do modelu i kręć silnikiem przez 10 sekund.
8. Usuń 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. Na stronie 23 znajdują się instrukcje konserwacji filtra powietrza.
10. Wymień świecę żarową, ponownie podłącz przewód zasilający świecy żarowej i ponownie zainstaluj filtr powietrza.

Czyszczenie zalanego silnika

Jeżeli silnik jest zalewany zbyt długo podczas rozruchu, może zostać zalany paliwem. Gdy silnik zostanie zalany, nie będzie się już obracał z powodu nadmiaru paliwa w komorze spalania, uniemożliwiającego ruch tłoka w górę. Użyj poniższej procedury, aby wyczyścić zalany silnik:

1. Wyjmij niebieski przewód świecy żarowej.
2. Wyjmij świecę żarową i uszczelkę za pomocą klucza do świec żarowych dostarczonego z modelem. Sprawdź się również klucz nasadowy 5/16 lub 8 mm.

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

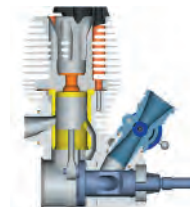
4. Naciśnij przycisk EZ-Start na kilka sekund, aby usunąć z silnika nadmiar paliwa. Nie zaglądać w otwór świecy żarowej, gdy silnik się kręci, ponieważ możesz rozpylić paliwo na twarz!
5. Odwróć model i ponownie zamontuj świecę żarową i uszczelkę.
6. Podłącz niebieski przewód świecy żarowej do świecy żarowej.
7. Podłącz ponownie sterownik EZ-Start.
8. Nie zalewaj silnika. Przesuń przepustnicę do połowy przepustnicy i naciśnij przycisk EZ-Start. Silnik powinien uruchomić się natychmiast.

Tłok zablokowany w „górnym martwym punkcie” (TDC)

„Górny martwy punkt” to pozycja, w której tłok znajduje się na samym szczycie stożkowej tulei. Czasami silnik może „utknąć” w tej pozycji. Najczęściej zdarza się to w nowych silnikach podczas docierania, ale może się również zdarzyć w innych sytuacjach. Jeśli silnik utknął w GMP, wykonaj następującą procedurę, aby zwolnić tłok z tulei:

1. Wyjmij świecę żarową za pomocą dołączonego narzędzia lub wkrętaka nasadowego 8 mm (5/16") i sprawdź, czy tłok znajduje się w górnej części skoku.
2. Odwróć Revo i zlokalizuj wycięcie w podwoziu. Włóż płaski śrubokręt bl, jak pokazano, między koło zamachowe cha. Używanie podwozia do podważania koła zamachowego w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, naciskając śrubokręt. Koło zamachowe się obróci, tłok z tulei.
3. Wlej dwie lub trzy krople lekkiego oleju maszynowego do otworu świecy żarowej, aby nasmarować tłok i tuleję. Nie używaj zbyt dużo oleju. Hydrozablokuje silnik. Sprawdź, czy rozrusznik obraca silnik z wyjętą świecą żarową.
4. Obróć koło zamachowe tak, aby tłok znalazł się w dolnym martwym punkcie i wymień świecę żarową z uszczelką. Podłącz ponownie przewód niebieskiej świecy żarowej.

5. Powinieneś teraz móc uruchomić silnik za pomocą EZ-Start.



Górne Martwe Centrum



Dolny martwy środek



Alkohol denaturowany (dostępny z domu centrach i sklepach z farbami) w sprayu jest niezwykle skuteczny odkurzacz. Podczas pracy należy nosić okulary ochronne i rękawice denaturat.



Pamiętaj, aby przestrzegać odpowiednich procedur konserwacji i przechowywania, aby uniknąć uszkodzenia silnika i innych podzespołów Twojego Revo.



Nie wlewaj paliwa ze zbiornika z powrotem do dzbanka. Pozbądź się go w odpowiedni sposób, zgodnie z przepisami miasta lub hrabstwa.



Zawsze noś okło ochrona podczas używania sprężone powietrze lub spraye czyszczące i smarujące.

Zaawansowane regulacje strojenia

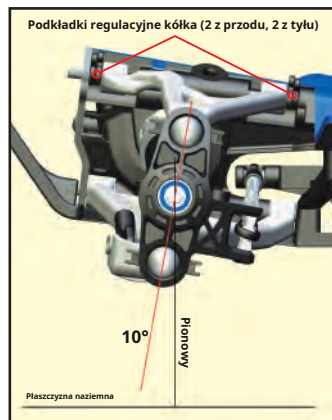
Ten zaawansowany przewodnik po tuningu zabierze Cię o krok dalej w kierunku najnowocześniejszej technologii, która została zaprojektowana w Revo. Postępuj zgodnie z instrukcjami podanymi tutaj, aby wykorzystać maksymalny potencjał wydajności Revo.

Ustawienia zawieszenia i wyrównania

Regulacja kółka

Kąt pochylenia przedniego zawieszenia może być wykorzystany do regulacji charakterystyki podsterowności (pchania)/ nadsterowności modelu.

Ogólnie rzecz biorąc, zwiększenie kąta pochylenia kół spowoduje, że pojazd stanie się nadsterowny (większa przyczepność na przednich oponach, mniejsza na tylnych). Zmniejszenie kąta skrętu spowoduje tendencję do podsterowności (pchanie w zakrętach). Fabrycznie przednie zawieszenie ustawione jest pod kątem 10 stopni. Tylnego kąta kółka nie można regulować. ten



kąt skrętu przedniego zawieszenia można regulować w zakresie od 5° do 15°. Wyreguluj kółko, umieszczając podkładki regulacyjne kółka na górnych wahaczach przedniego zawieszenia, jak pokazano w poniższej tabeli:

Odlewnik	Liczba i położenie podkładek regulacyjnych kółek (przedni górny wahacz)	
	Z przodu	Za
	Boss sworznia zawiasu	Boss sworznia zawiasu
5,0°	Nic	Cztery
7,5°	Jeden	Trzy
10,0°	Dwa	Dwa
12,5°	Trzy	Jeden
15,0°	Cztery	Nic

Kąt skrętu i sterowanie uderzeniowe

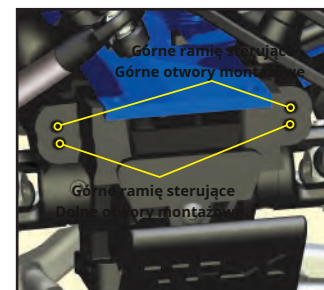
Bump-steering to niepożądana zmiana kąta skrętu przednich kół, gdy zawieszenie porusza się w górę i w dół. Może to spowodować niestabilną i nieprzewidywalną obsługę. Na kierowanie zderzeniowe ma wpływ położenie końca zewnętrznego łącznika zbieżnego na wsporniku osi. Fabrycznie łączniki palców są ustawione tak, że sterowanie uderzeniowe jest praktycznie wyeliminowane (około 3/100 stopnia w całym zakresie ruchu). Po zmianie kąta obrotu kółka, koniec zewnętrznego łącznika palców powinien zostać przesunięty na wsporniku osi, aby zachować zerową geometrię skrętu. Regulacja odbywa się za pomocą podkładek i pustych kulek dostarczonych z pojazdem. Zapoznaj się z tabelą Eliminacji funkcji Bump Steer na

str. 43 i sprawdź swoje ustawienie kąta kółka, aby znaleźć prawidłową pozycję dla łączników zewnętrznych palców. Prawidłowe ustawienie łączników palców zachowa oryginalną geometrię fabryczną i wyeliminuje niepożądany kąt skrętu

zmiany spowodowane przez sterowanie uderzeniowe.

Centrum rolki

W przegrodzie znajdują się dwa otwory do montażu każdego górnego zawieszenia. Środek toczenia pojazdu można podnieść, montując górne ramie oporowe w dolnym z dwóch otworów. To skutecznie zwiększy sztywność przechyłu pojazdu (podobnie jak w przypadku montażu stabilizatorów). Dodanie oporu toczenia do



jeżeli jeden koniec pojazdu będzie miał tendencję do zwiększania przyczepności na drugim końcu. Na przykład zwiększenie oporu toczenia z tyłu poprzez zamontowanie górnych ramion w dolnych otworach zapewni lepszą przyczepność przednich kół i potencjalnie lepsze sterowanie. Zamontowanie górnych ramion w dolnych otworach z przodu z tyłu zwiększy ogólny opór toczenia bez zmiany balansu. Ramiona są fabrycznie montowane w górnym położeniu, aby wózek był łatwiejszy w prowadzeniu i bardziej wyrozumiały, a także mniej podatny na przewracanie się na zakrętach. Dolne otwory powinny być zarezerwowane do strojenia toru. **Notatka:**Gdy górne wahacze zostaną przesunięte do dolnych otworów, przednie zewnętrzne łączniki palców i tylne łączniki zbieżności powinny zostać przesunięte, aby wyeliminować kierowanie na nierówności. Zapoznaj się z tabelą Eliminacja systemu kierowania nierównego na stronie 43 i wyszukaj kombinację zawieszenia (kąt obrotu i położenie środka obrotu), aby znaleźć prawidłowe położenie przednich łączników zbieżnych i tylnych łączników zbieżnych. Regulacja odbywa się za pomocą podkładek i pustych kulek dostarczonych z pojazdem.

Rockers (stopa progresywna / skok zawieszenia)

Jednym z najbardziej ekscytujących aspektów zawieszenia Revo jest wewnętrzny układ amortyzatorów (amortyzatorów), który wykorzystuje obrotowe wahacze do przekształcania pionowego ruchu koła na liniowy ruch amortyzatorów. Wahacze można zmieniać, aby zwiększyć lub zmniejszyć maksymalny skok koła, a także zmienić progresywną prędkość zawieszenia.

Tempo progresywne określa, jak bardzo siła na kole wytworzona przez ściśnięte sprężyny (siła koła) będzie się zmieniać wraz z ruchem zawieszenia (lub pionowym ruchem koła). W progresywnym układzie zawieszenia siła na kołach będzie wzrastać coraz szybciej w miarę ściskania zawieszenia. Wydaje się, że sprężyna amortyzatora staje się coraz sztywniejsza, im bardziej ściskasz zawieszenie. W układzie zawieszenia liniowego siła na kołach wzrasta liniowo, gdy

zawieszenie jest skompresowane. Sprężyna nie wydaje się być sztywniejsza, nawet gdy zawieszenie jest w pełni ściśnięte. Zapewnia to bardzo „miękkie” uczucie zawieszania z pozornie bezdennym skokiem zawieszania.

Ramię wahacza	Całkowita podróż	Stopa progresywna
Progresywny 1 <small>(standardowy)</small>	90mm (60mm w górę/30mm w dół)	Niski
Progresywny 2 <small>(standardowy)</small>	90mm (60mm w górę/30mm w dół)	Średni
Progresywny 3	90mm (60mm w górę/30mm w dół)	Wysoka
Długa podróż <small>(w zestawie)</small>	120mm (80mm w górę/40mm w dół)	Niski

Dla Revo dostępne są w sumie cztery różne zestawy wahaczy. Wszystkie wahacze, z wyjątkiem wahaczy Long Travel, pozwalają na przemieszczenie koła o 90 mm w kierunku pionowym. Z pozycji wysokości do jazdy koło będzie mogło poruszać się o 60 mm w górę (nierówność) i 30 mm w dół (opad). Ramię wahacza Long Travel zwiększa całkowity skok do 120 mm. Stopień progresywny można zwiększyć lub zmniejszyć, instalując różne zestawy wahaczy. Rockery są oznaczone jako Progressive 1 do Progressive 3. Rockery Progressive 1 zapewniają niską progresywną szybkość, która utrzymuje stałą siłę tłumienia w całym zakresie skoku zawieszania. Są one najlepsze na ekstremalnie nierównym terenie, który wymaga maksymalnej artykulacji zawieszania. Progresywne 3 rockery wykorzystują wysoki współczynnik progresywny, który poprawi szybkie pokonywanie zakrętów na gładkich nawierzchniach, zapewniając twardsze czucie. Zmniejszone zostaną również przechyły ciała, skoki z hamulcami i przysiady z tyłu. Zawsze wymieniaj wszystkie cztery rockery jako komplet. Nie mieszaj stawek i podróży.

Korzystanie z wahaczy o niższym współczynniku progresywnym może wymagać użycia sztywniejszych sprężyn, aby utrzymać prawidłowe napięcie wstępne sprężyny i wysokość jazdy. Sprężynowy regulator napięcia wstępnego każdego amortyzatora jest przeznaczony do drobnych regulacji. Jeżeli regulator musi być przekręcony do samego dołu (ściskając sprężynę) w celu utrzymania odpowiedniej wysokości jazdy, należy zastosować następną, sztywniejszą sprężynę.

Poniższy wykres przedstawia wpływ różnych wahaczy na siłę wywieraną przez koło podczas ściskania zawieszania. W tempie progresywnym siła na kołach jest początkowo niewielka i rośnie w miarę ściskania zawieszania.

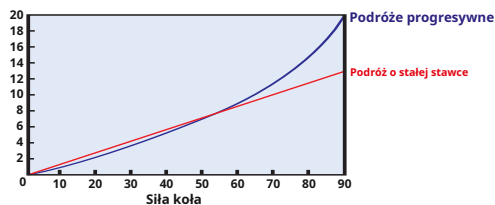


Tabela eliminacji ze sterowaniem uderzeniowym

Ilustracje i poniższa tabela szczegółowo opisują położenie końca zewnętrznego łącznika zbieżnego dla różnych ustawień kółek samonastawnych i środka toczenia, aby wyeliminować kierowanie uderzeniowe. Podkładki i wydrążone kulki używane do regulacji skrętu są dostarczane wraz z pojazdem.

Przód

Konfiguracja zakończenia połączenia zewnętrznego pałca	Odlewnik				Ramię sterujące Otwór montażowy włączony Przegroda przednia
	5°	7,5°	10°	12,5° 15°	
Standard Pusta kula				☉	Górny
Cienki Shim Gruba podkładka				☉	Niżej
Cienki Shim Standard Pusta kula				☉	Górny
Gruba podkładka			☉		Niżej
Wysoki środek Pusta kula			☉		Górny
Gruba podkładka		☉			Niżej
Standard Pusta kula	☉				Górny
Cienki Shim	☉				Niżej
Gruba podkładka Cienki Shim	☉				Górny
Standard Pusta kula					Górny

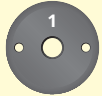
Tył

Gdy tylne górne wahacze są zamontowane w dolnym z dwóch otworów montażowych w przegrodzie (środek toczenia), należy użyć wysokiej pustej kuli, jak pokazano.

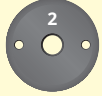


! Podczas korzystania z wahaczy Long Travel, odpowiednio gęstszy olej do amortyzatorów (lub tłoki o mniejszej średnicy) otwory obejściowe) należy również zastosować, aby zapewnić odpowiednią zależność między siłą sprężyny i tłumienia.

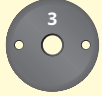
Rozmiary otworów tłoka amortyzatora



Tłok 1: 1,10 mm



Tłok 2: 1,00 mm



Tłok 3: 0,95 mm



Nigdy nie przesuwaj gwintów na drążku amortyzatora poza uszczelkę X-ring, gdy jest zainstalowany i ściśnięty przez dolną nasadkę amortyzatora. Robienie tego spowoduje uszkodzić uszczelkę i spowodować wyciek oleju uderzeniowego.

Strojenie szokowe

Tłoki amortyzujące

Tłoki amortyzatorów można zastąpić dostępnymi opcjonalnymi tłokami, aby zmienić stopień tłumienia. Opcjonalne tłoki z otworami obejmściowymi, które są większe lub mniejsze (1, 2 lub 3) niż fabrycznie montowane tłoki, mogą być użyte do odpowiednio zmniejszenia lub zwiększenia tłumienia. Wymień tłoki, jeśli masz tylko jeden olej do amortyzatorów. Fabrycznie Revo jest wyposażone w tłoki #1 z przodu i tłoki #2 z tyłu.

Demontaż wstrząsów

Amortyzatory należy usunąć z pojazdu i zdemontować, aby wymienić tłoki. Użyj widoków rozstrzelonych wstrząsów dołączonych do modelu, aby wspomóc proces montażu

1. Wymij sprężynę i dolny ustalacz sprężyny z amortyzatora.
2. Zdejmij zaślepkę amortyzatora (A) i opróżnij korpus amortyzatora z amortyzatora
3. Zdejmij dolną zaślepkę (B) i X-ring z korpusu amortyzatora.
4. Użyj obcinaków bocznych, aby chwycić wałek amortyzujący tuż nad końcem drążka (C). Zdejmij końcówkę drążka z wału amortyzatora za pomocą narzędzia wielofunkcyjnego do zawieszania (C).
5. Zdejmij wałek amortyzatora z tłokiem z górnej części korpusu amortyzatora.

Zespół wstrząsów

1. Wymień tłok podstawowy na żądany tłok opcjonalny. Uważaj, aby nie zgubić małego myjki znajdującej się pod tłokiem.
2. Umieść nowy tłok na drążku amortyzatora nad małą podkładką. Chwyc nitki wału za pomocą bocznych obcinaków lub igły nosowej pl i dokręć nakrętkę kluczem 4-kierunkowym, aby zabezpieczyć zespół.

Wielonarzędziowe funkcje wstrząsów



A. Dokręć/poluzuj górną nasadkę



C. Usun/zainstaluj końcówkę drążka



Montaż/demontaż tłoka

3. Włóż zespół wału amortyzatora przez korpus amortyzatora, aż tłok się wysunie.
4. Nasmaruj wał i pierścieni X olejem silikonowym.
5. Zamontuj pierścieni X na wale i w otworze korpusu amortyzatora.
6. Załóż dolną zaślepkę za pomocą wielofunkcyjnego narzędzia do zawieszania (B).
7. Nasuń odbojnik na wał.
8. Chwyc wał blisko gwintu za pomocą szczypiec z końcówkami igłowymi lub obcinaków bocznych i nawlec koniec drążka na wałek amortyzujący, aż koniec drążka opadnie (C).
9. Napełnij amortyzator nowym silikonowym olejem do amortyzatorów do górnej części korpusu amortyzatora. Powoli przesuwaj tłok w górę i w dół (zawsze zanurzając go w oleju), aby uwolnić pęcherzyki powietrza. Pozostaw wstrząs na kilka minut, aby wszystkie pozostałe pęcherzyki powietrza wypłynęły na powierzchnię.
10. Powoli nakręć górną nasadkę z zainstalowaną amortyzacją na korpus amortyzatora za pomocą narzędzia wielofunkcyjnego do zawieszania (A). Nadmiar oleju wycieknie z małego otworu w nakładce amortyzatora. Dokręć nasadkę amortyzatora, aż będzie dobrze dopasowana. Użyj dołączonego stalowego klucza do amortyzatorów, aby przytrzymać korpus amortyzatora podczas dokręcania.
11. Zainstaluj ponownie sprężynę i dolny element ustalający.

Strojenie skrzyni biegów i mechanizmu różnicowego

Regulacja przełożenia

Przełożenie w Revo można dostosować do różnych warunków, które mogą wymagać większego przyspieszenia lub zwiększonej prędkości maksymalnej. Regulacja przełożenia odbywa się poprzez zmianę dzwonka sprzęgła w silniku i/lub koła zębatego czołowego (przekładnia ślizgowa) w skrzyni biegów. Fabrycznie Revo jest wyposażone w 15-zębony dzwon sprzęgłowy i 38-zębony zębatkę czołową. Ta kombinacja zapewni dobrą równowagę przyspieszenia i prędkości maksymalnej. Opcjonalne koła zębate czołowe i koła zębate dzwonka sprzęgła są wymienione na liście części. Możliwe kombinacje uzębienia można znaleźć w tabeli na stronie 45

regulacja przełożeń dwóch prędkości

vo jest wyposażony w taki sposób, aby umożliwić regulację dwóch prędkości poprzez zainstalowanie opcjonalnych przekładni o krótkim i szerokim przełożeniu. Wymaga to usunięcia i demontażu przekładni (szczegółowe instrukcje znajdują się na stronie www.Traxxas.com). Zamknięte biegi i o zmniejszą nieco prędkość maksymalną, ale zapewnią silniejsze przyspieszenie, zmniejszając utratę obrotów silnika podczas zmiany biegu z 1. na d. W Revo 3.3 zamontowana jest przekładnia o szerokim przełożeniu. Dodatkowa moc i moment obrotowy silnika TRX 3.3 zapewnia bezproblemowe dopasowanie nawet przy większej przerwie między pierwszym a drugim biegiem.

Poniższa tabela przełożeń przedstawia dostępne kombinacje z opcjonalnymi kołami zębatymi walcowymi, dzwonekami sprzęgła i dwubiegowymi zestawami kół zębatych.

Zestawy drugiego biegu		Bieg	Liczba zębów przekładni czołowej		
			36	38	40
17T/39T (Standard)	1st		24.21	25.55	26,90
	2.		16,79	17,72	18,66
16T/40T (Blisko)	1st		24.21	25.55	26,90
	2.		18.30	19.31	20,33
18T/38T (Szeroki)	1st		24.21	25.55	26,90
	2.		15.45	16.31	17.17

Zestawy drugiego biegu		Bieg	Liczba zębów przekładni czołowej		
			36	38	40
17T/39T (Standard)	1st		22.59	23.85	25.10
	2.		15,67	16,54	17.41
16T/40T (Blisko)	1st		22.59	23.85	25.10
	2.		17.08	18.03	18.97
18T/38T (Szeroki)	1st		22.59	23,85*	25.10
	2.		14,42	15,22*	16.02

Zestawy drugiego biegu		Bieg	Liczba zębów przekładni czołowej		
			36	38	40
17T/39T (Standard)	1st		21.18	22.36	23,54
	2.		14,69	15,51	16.32
16T/40T (Blisko)	1st		21.18	22.36	23,54
	2.		16.01	16.90	17,79
18T/38T (Szeroki)	1st		21.18	22.36	23,54
	2.		13,52	14,27	15.02

Zestawy drugiego biegu		Bieg	Liczba zębów przekładni czołowej		
			36	38	40
17T/39T (Standard)	1st		19.94	21.04	22.15
	2.		13,83	14,60	15,36
16T/40T (Blisko)	1st		19.94	21.04	22.15
	2.		15.07	15.90	16.74
18T/38T (Szeroki)	1st		19.94	21.04	22.15
	2.		12,72	13,43	14.14

* konfiguracja zapasowa po wyjściu z pudełka

Strojenie mechanizmów różnicowych z uszczelnionymi zębatkami

Przednie i tylne dyferencjały Revo pozwalają lewemu i prawemu kołu obracać się z różnymi prędkościami podczas skręcania, dzięki czemu opony nie ocierają się ani nie ślizgają. Zmniejsza to promień skrętu i zwiększa wydajność kierowania.

Osiągi mechanizmów różnicowych można dostosować do różnych warunków jazdy i wymagań dotyczących osiągnięć. Dyferencjały są wypełnione silikonowym płynem różnicowym i są uszczelnione, aby zapewnić stałą, długoterminową wydajność. Wymiana oleju w mechanizmie różnicowym na olej o niższej lub wyższej lepkości zmieni charakterystykę działania mechanizmów różnicowych.

Zmiana oleju w mechanizmie różnicowym na olej o wyższej lepkości zmniejszy tendencję do przenoszenia mocy silnika na koło o najmniejszej przyczepności. Możesz to zauważyć podczas wykonywania ostrych skrętów na śliskich powierzchniach. Nieobciążone koła po wewnętrznej stronie zakrętu mają najmniejszą przyczepność i mają tendencję do rozpędzania się do bardzo wysokich obrotów. Olej o wyższej lepkości (gęstszy) powoduje, że mechanizm różnicowy działa jak mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu, rozprawdzając bardziej równą moc na lewe i prawe koła. Revo generalnie skorzysta na oleju o wyższej lepkości podczas wspinaczki, pełzania po skałach lub wyścigów na powierzchniach o niskiej przyczepności.

Notatka: Cięższy olej umożliwi przeniesienie mocy nawet wtedy, gdy jedna lub więcej opon nie dotyka podłoża. Może to zwiększyć prawdopodobieństwo przewrócenia się pojazdu.

Oba dyferencjały są fabrycznie wypełnione olejem silikonowym o lepkości SAE 30 000 W. Używaj tylko oleju silikonowego w dyferencjałach. Traxxas sprzedaje oleje o lepkości SAE 10 000 W i SAE 50 000 W (patrz lista części). Mechanizmy różnicowe należy wyjąć z pojazdu i rozmontować w celu wymiany/wymiany oleju.

Montaż wahaczy o długim skoku

Użyj widoków rozstrzelonych dołączonych do modelu, aby pomóc w procesie instalacji. Wszystkie rockery mają etykiety określające ich właściwą lokalizację; RF (prawy przód), LF (lewy przód), RR (prawy tył) i LR (lewy tył). **Notatka:** Aby uzyskać dostęp do tylnych wahaczy, należy zdemontować układ wydechowy.

1. Usuń amortyzatory

Wykręć śruby mocujące amortyzatory do mocowań amortyzatorów podwozia i do wahaczy.

2. Zainstaluj sprężyny amortyzujące o długim skoku

Wymień wszystkie cztery sprężyny amortyzatorów o skoku 90 mm na cztery sprężyny amortyzatorów o skoku 120 mm. Sprężyny przednich amortyzatorów są oznaczone srebrną kropką, a sprężyny tylnych amortyzatorów są oznaczone niebieską kropką.

3. Zainstaluj wahacze o długim skoku

Wymień wahacze o skoku 90 mm na wahacze o długim skoku, wykręcając cztery śruby z łbem półkolistym 4x6 z przegubów wahacza. Zdejmij łożyska kulkowe 5x11 z wahaczy. Zamontuj te same łożyska kulkowe 5x11 w wahaczach o długim skoku. Przymocuj wahacze o długim skoku do czopów za pomocą tych samych śrub z łbem półkolistym 4x6.

4. Zlokalizuj popychacze

Upewnij się, że wszystkie cztery popychacze zawieszenia znajdują się i są zabezpieczone w pozycji środkowej (oznaczonej LT) na dolnych wahaczach zawieszenia.

5. Zainstaluj ponownie amortyzatory

Zamontuj wszystkie cztery amortyzatory z powrotem w odpowiednich miejscach.

Użyj wyższej lepkości (grubszy) olej do:

- Więcej mocy na koła o najlepszej przyczepności.
- Wyścigi na niskiej przyczepności gładkie powierzchnie.
- Lepsza wydajność dla wspinaczka po nierównym terenie.

Korzystanie z niższej lepkości (radszy) olej do:

- Więcej mocy na koła o najmniejszej przyczepności.
- Wyścigi na niskiej przyczepności szorstkie powierzchnie.

- ABC, 20
- Procedura pobiegowa, 40
- Gęstość powietrza, 31
- Filtr powietrza, 6, 19, 20, 23, 33
sprzątanie, 23
pianka, 20
- Wlot powietrza, 19
- Mieszanka paliwowo-powietrzna, 24
- Stosunek powietrze/paliwo, 24
- Przepływ powietrza, 33
- Wyrównanie, 36
sterowanie uderzeniowe, 42
43 kółka, 42
kąt skrętu, 42
konfiguracje, 37
maksymalne limity, 37
negatywny camber, 36
pozytywny camber, 36
środek rolki, 42
ustawienia, 36
camber statyczny, 36
palec u nogi, 36
- Wysokość, 29
- Temperatura otoczenia, 32
- Antena (odbiornik), 7, 9, 13
mocowanie, 6
- Antena (nadajnik), 9, 17
- Warunki atmosferyczne, 24, 32
- Wspornik osi, 6
- Sworznie osi, 8
- Ciśnienie barometryczne, 32
- Ustawienie linii podstawowej, 32
- Baterie, 11, 16
alkaliczny, 5
opieka, 12
ładowanie, 11, 12
komora, 9, 11
mAh, 10
NiCad (niklowo-kadmowy), 10, 11
NiMH (niklowo-metalowo-wodorkowy), 10, 11
odbiornik, 12
Pakiet RX (pakiet 5 ogniw), 5, 10
nadajników, 11
- BDC (dolny martwy punkt), 20, 41
- Mocowanie korpusu, 6
- Hamulec, 6
regulacja, 39
regulacja drążków, 39
zużycie i wymiana klocka, 39
regulacja śruby barkowej, 39
regulator napięcia, 6
- Włamanie, 20, 28
początek, 28
Czołg 1, 29
Czołg 2, 29
Czołg 3, 29
Czołg 4, 29
Czołg 5, 29
Czołg 6, 29
zima, 30
- Przegroda, 6
- Zderzak, 6
- Mocowanie zderzaka, 6
- Gaźnik (gaźnik), 19, 20, 24
korekty, 24
dostrajanie, 32
gaźnik suwakowy, 21
Venturiego, 24
- Kanał, 9, 10, 16
- Numer kanału, 10
- Ładowarka, 26
- Gniazdo ładowania, patrz także Baterie;
- ładowanie, 6, 12
- Podwozie, 6
- Sprzątanie, 20
- Czyszczenie częstotliwości, 10
- Dzwonek sprzęgła, 19, 45
siatka, 38
- Komora spalania, 20
- Korbwód, 20
konserwacja, 40
- Żebra chłodzące, 20
- Skrzynia korbowa, 19, 20
- Wał korbowy, 19, 20
- awaria, 33
- Kryształ (X-tal), 10, 16
- Obsługa klienta, 3
- Uszczelnienie cylindra, 28
- Amortyzatory (wstrząsy), 6
odległość od środka do środka, olej
amortyzatora 35, 35
łtoki, 44
regulator napięcia wstępnego, 6
wymiana oleju, 35
- Kalkomanie, 8
- Dyferencjał, 6
olej, 45
strojenie, 45
- Tarcie układu napędowego, 33 Jazda, 33
napiwki, 33
- hamownia, 20
- E-mail, 3
- Silnik, TRX 3,3
usuwanie powodzi, 41
ochłodzenie, 33
wycinanie, 30
detonacja, 31
wahanie, 31
praca na dużych wysokościach, 29
smarowanie, 22, 25, 32
przegrzanie, 30, 31
gruntowanie, 21, 28
wibrujący, 33
- zaczisk odcinający, 6, 19, 27*
powolny, 29, 31
przecignięcie, 28,
31, 40 start, 27, 28
temperatura, 28, 30, 32
terminy, 20
strojenie, 30
strojenie według temperatury, 32
- Wydech, 19
- EZ-Start, 19, 20, 26
bateria, 26, 27
kontroler, 19
Cush Drive™, 26
jednostka napędowa, 19
Świeca żarowa LED, 27
silników, 6, 19
Dioda silnika, 27
wtyczka, 6, 19
przewód świecy żarowej, 19
przewód uziemiający, 19
przewód ujemny, 19
przewód dodatni, 19
tryb ochrony, 27
Smart Start™, 26
za pomocą, 27
- Dopasowanie, 20
- kolor flagi, 10
- Wygaszenie płomienia, 20
- Przerzucanie, 33
- Koło zamachowe, 19
- Pasma częstotliwości, 10
- Paliwo (najwyższe paliwo), 5, 20, 22, 41
włamać się, 28
butelka dozująca, 5
plyw, 22, 24
obsługa, 22
inne paliwa, 22
niespalone, 27, 40

Korek wlewu paliwa, 6

Pobór paliwa, 19

Przewód paliwowy (rury paliwowe), 6, 19, 20

Mieszanka paliwowa, 20, 24

Zbiornik paliwa, 6, 19

wypełnienie, 23

Przełożenie, 44

Świeca żarowa, 20

kierowca, 21

przewód świecy

żarowej, 19 Półwałek, 6

Głowica (głowica cylindra), 19, 20

Oślona głowy, 19

Nagłówek, 6, 21

Igła szybkoobrotowa, 19, 21

regulacja, 31

Wilgotność, 31

Śruba biegu jałowego, 19, 21, 25

regulacja, 32

Skoki, 33

Chuda, 21

uboga mieszanka, 21 maksymalne

bezpieczne ubogie ustawienie, 31 Igła

wolnoobrotowa, 19, 21

regulacja, 31

Konserwacja, 40

Wilgoć, 33

Narzędzie wielofunkcyjne, 5,

35, 44 Zawór iglicowy, 21

Pozycja neutralna, 10

Nitrometan (Nitro), 21

zawartość, 21

procent, 22

O-ring, 21

Przeszkody, 33

Włącznik/wyłącznik (odbiornik), 6, 9, 16

OptiDrive, 6, 10

programowanie, 15

Test szczypania, 31

Rura, 6, 19, 21

Wieszak do rur, 6

Tłok, 21

konserwacja, 40

utknął w „górnym martwym punkcie”, 41

Kule obrotowe, 6

nastawne nasadki kulkowe, 35

Port, 21

Linia ciśnieniowa, 6, 19

Dziurkacz, 21

Popychacze, 6

Szybki start, 7, 8, 11, 12, 13, 16, 17,

22, 26, 27, 28, 30, 33, 40

Zakłócenia radiowe, 4

System radiowy, 9

korekty, 14

sterowanie, 14

badanie zasięgu, 17

zasady, 16

terminologia, 10

Zasięg, 13, 16

Odbiornik, 6, 9, 10, 16

Wymagany sprzęt, 5

Odwracać, 17, 33

Bogaty, 21

Wysokość jazdy, 34

Rockery, 6, 42

instalacja, 45

Obręcz rolowana, 6

Rolowanie, 33

obr./min, 21

Pakiet RX, 10

Bezpieczeństwo, 4, 8,

41 Wykres serwo, 15

Przełączniki cofania serwomechanizmu, 9,

15 Servo Saver, 39

Przycisk zmiany biegów, 9

Pręt zmiany biegów, 6

Przesunięcie serwa, 6, 9, 10,

17 Wysłka, 3

Płyta ślizgowa, 6

Rękaw, 21

konserwacja, 40

Sprzęgło pantoflowe, 6

regulacja, 37

klocki, 40

Dym, 30

Koło zębate czolowe, 6, 45

zmiana, 38

siatka, 38

Stoisko, 21

Serwa sterujące, 6, 9, 10, 17, 38

Układ kierowniczy, 38

regulacja, 38

łącznik klaksonu

serwa, 39 Kierownica, 9,

10, 14 Kierownica, 9

Przechowywanie, 40

Zaopatrzenie, 5

Wsparcie, 3

Zawieszenie, 34

maksymalne limity, 37

wysokość jazdy, 35

bujaki, 42

sprężyny, 34

całkowita podróż, 43

strojenie, 34

Ramię zawieszenia, 6

TDC (górnym martwym punktem), 21, 41

Wskaźnik temperatury, 32

Ramię przepustnicy, 19

Regulacja neutralna przepustnicy, 9, 14

Spust przepustnicy, 9

Trymer przepustnicy, 9, 10, 14, 17

Serwo przepustnicy/hamulca, 6, 9, 17

Klejenie opon, 8

Narzędzia, 5

Transmisja, 6, 17

strojenie podstawowe, 37

przełożenie, 44

dwubiegowa wtyczka dostępu, 6

regulacja dwubiegowa, 38

przełożenie dwubiegowe, 44

Nadajnik, 9, 10, 11, 14, 16, 17, 33

wskaźnik zasilania, 9, 11

wyłącznik zasilania, 9

Plan wymiany silnika

Traxxas Lifetime, 40

Trym, patrz również Trym przepustnicy,

Trymer układu kierowniczego, 10

Regulacja strojenia, 34

Zaawansowany, 42

Podstawowy, 34

Skręć, 24

Śruba rzymska, 6

Dwie prędkości, patrz Skrzynia biegów, 38

Zużycie, 21

Warunki pogodowe, 32

Jednoślady, 33

Koła, 8

Schemat połączeń, 9

WOT, 21

Adapter Y, 10

REVOTM

3.3

instrukcja obsługi

WZÓR 5309

TRAXXAS[®]

1100 Klein Road, Plano Texas 75074
1-888-TRAXXAS