

WZÓR 59076-3

SLAYERTM **PRO 4X4**

TRAXXAS

właściciel instrukcja obsługi

WSTĘP

- 3 PRZED ROZPOCZĘCIEM
- 4 ŚRODKI OSTROŻNOŚCI
- 5 NARZĘDZIA, MATERIAŁY I WYMAGANE WYPOSAŻENIE
- 6 ANATOMIA SLAYER PRO 4X4
- 7 SZYBKI START: NAJBARDZIEJ PRĘDKOŚĆ
- 8 TRAXXAS TQi SYSTEM RADIOWY
- 14 TRX 3.3 SILNIK WYŚCIGOWY
- 28 PROWADZENIE SWOJEGO SLAYER PRO 4X4
- 29 PODSTAWOWE STROJENIE KOREKTY
- 34 KONSERWACJA I PRZECHOWYWANIE SLAYERA PRO 4X4
- 36 ZAAWANSOWANE STROJENIE KOREKTY
- 39 TQiZAAWANSOWANY PRZEWODNIK DOTYCZĄCY STROJENIA

Dziękujemy za zakup Traxxas Slayer Pro 4X4. Slayer Pro 4X4 został zaprojektowany, aby symulować prędkość i emocje pełnowymiarowych samochodów wyścigowych Pro 4X4. 4WD Short Course Racing łączy w sobie największą moc i największy skok zawieszenia, zapewniając niesamowitą akcję wyścigową side-by-side, uderzając w błotniki. Silniki ryczą na czerwonej linii, gdy brud i kamienie gniezdzą się ze wszystkich czterech opon. Tylko najszybsze i najpotężniejsze ciężarówki mają odwagę konkurować! Traxxas Slayer Pro 4X4 przenosi dźwięk, zapach i emocje towarzyszące wyścigom Pro 4X4 na krótkim torze prosto na własne podwórko.

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

Wiemy, że nie możesz się doczekać, aby wyruszyć w trasę ze swoim nowym Slayerem Pro 4X4, ale bardzo ważne jest, abyś poświęcił trochę czasu na przeczytanie instrukcji obsługi. Ta instrukcja zawiera wszystkie niezbędne procedury konfiguracji, docierania, strojenia i obsługi, które pozwalają odblokować niesamowitą wydajność i potencjał regulacji, które inżynierowie Traxxas zaprojektowali w Slayer Pro 4X4. **Nawet jeśli jesteś doświadczonym entuzjastą RC, ważne jest, aby przeczytać i postępować zgodnie z procedurami zawartymi w tej instrukcji. Slayer Pro 4X4 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 obejmuje specjalną procedurę docierania, która została opracowana i sprawdzona w celu uzyskania możliwie najlepszych osiągnięć silnika. Stosowanie tradycyjnych lub przestarzałych procedur może obniżyć osiągi i żywotność silnika.**

Wsparcie Traxxasa

Wsparcie Traxxasa jest z Tobą na każdym kroku. Przejdź na następną stronę, aby dowiedzieć się, jak się z nami skontaktować i jakie są dostępne opcje wsparcia.



Szybki start

Niniejsza instrukcja została zaprojektowana ze ścieżką szybkiego startu, która przedstawia procedury niezbędne do uruchomienia modelu i biegać w jak najkrótszym czasie. Jeśli jesteś doświadczonym entuzjastą R/C, okaże się to pomocne i szybkie. Upewnij się i przeczytaj resztę instrukcji, aby poznać ważne procedury bezpieczeństwa, konserwacji i regulacji. Przejdź na stronę 7, aby rozpocząć.



Slayer Pro 4X4 został stworzony jako kompletny pakiet, który zaczyna się od najwyższego poziomu inżynierii i jest wyposażony w najpotężniejsze Ready-To-Race® dostępne silnik. Chcemy, abyś miał pewność, że posiadasz najsprawniejszy samochód ciężarowy na rynku i że jest on wspierany przez zespół profesjonalistów, których celem jest zapewnienie możliwie najwyższego poziomu wsparcia fabrycznego. Slayer Pro 4X4 to doświadczenie całkowitej wydajności i satysfakcji, nie tylko ze swojej ciężarówce, ale także z firmy, która za nią stoi.

Jeszcze raz dziękuję za wybranie Traxxas. Każdego dnia ciężko pracujemy, aby zapewnić Państwu najwyższy możliwy poziom satysfakcji klienta. Naprawdę chcemy, abyś cieszył się nowym Slayerem Pro 4X4!

PRZED ROZPOCZĘCIEM

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

Przed uruchomieniem modelu przejrzyj całą tę instrukcję i dokładnie obejrzyj model. Jeśli z jakiegoś powodu uznasz, że to nie jest to, czego chciałeś, nie kontynuuj. **Twój hobbyistyczny sprzedawca absolutnie nie może zaakceptować zwrotu lub wymiany modelu po jego uruchomieniu.**

Ostrzeżenia, pomocne wskazówki i odsyłacze

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



Ważne ostrzeżenie dotyczące bezpieczeństwa osobistego lub unikania uszkodzenia modelu i powiązanych komponentów.



Specjalne porady od Traxxas, aby uczynić wszystko łatwiejszym i przyjemniejszym.



Odsyła do strony z pokrewnym tematem.

WSPARCIE

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

Pomoc techniczna jest dostępna 7 dni w tygodniu od 8:30 do 21:00 czasu centralnego. Pomoc techniczna jest również dostępna na stronie Traxxas.com. Możesz również wysłać e-mail do obsługi klienta ze swoim pytaniem na adres support@Traxxas.com. Dołącz do tysięcy zarejestrowanych członków naszej społeczności online na Traxxas.com.

Traxxas oferuje pełny zakres usług naprawy na miejscu, aby zaspokoić wszelkie potrzeby serwisowe Traxxas. Konserwację i części zamienne można kupić bezpośrednio od Traxxas przez telefon lub online na stronie BuyTraxxas.com. Możesz zaoszczędzić czas, a także koszty wysyłki i obsługi, kupując części zamienne od lokalnego sprzedawcy.

Nie wahaj się skontaktować z nami w przypadku jakichkolwiek potrzeb w zakresie wsparcia produktu. Chcemy, abyś był całkowicie zadowolony ze swojego nowego modelu!

REJESTRACJA MODELU

Aby lepiej służyć Ci jako nasz klient, zarejestruj swój produkt w ciągu 10 dni od zakupu na stronie Traxxas.com/register.

Traxxas . com / zarejestruj

Zgodność z FCC

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

Ograniczenia dla urządzeń cyfrowych klasy B mają na celu zapewnienie rozsądnej ochrony przed szkodliwymi zakłóceniami w warunkach domowych. Ten produkt generuje, wykorzystuje i może emitować energię o częstotliwości radiowej, a jeśli nie jest obsługiwany zgodnie z instrukcją, może powodować szkodliwe zakłócenia w komunikacji radiowej. Ostrzega się użytkownika, że zmiany lub modyfikacje, które nie zostały wyraźnie zatwierdzone przez stronę odpowiedzialną za zgodność, mogą unieważnić prawo użytkownika do obsługi urządzenia.

Kanada, Industry Canada (IC)

To urządzenie cyfrowe klasy B jest zgodne z kanadyjskimi normami ICES-003 i RSS-210. To urządzenie jest zgodne ze standardami RSS dotyczącymi licencji Industry Canada. Działanie podlega następującym dwóm warunkom: To urządzenie nie może powodować zakłóceń, a to urządzenie musi akceptować wszelkie zakłócenia, w tym zakłócenia, które mogą powodować niepożądane działanie urządzenia.

Oświadczenie o narażeniu na działanie fal radiowych (RF).

To urządzenie jest zgodne z limitami ekspozycji na częstotliwości radiowe określonymi przez FCC i Industry Canada dla niekontrolowanego środowiska. To urządzenie powinno być instalowane i obsługiwane w odległości co najmniej 20 centymetrów między promiennikiem a ciałem użytkownika lub osobami postronnymi i nie może być umieszczane ani działać w połączeniu z jakąkolwiek inną anteną lub nadajnikiem.

System radiowy TQI

Częstotliwość operacji: 2414-2453 MHz

Maksymalna moc częstotliwości radiowej: Maksymalna moc szczytowa 9,7 dBm

Częstotliwość pracy złącza

akumulatora Traxxas ID: 13,56 MHz

Maksymalna moc częstotliwości radiowej: Maksymalna moc szczytowa -29,27 dBuA/m przy 10m

Traxxas

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

Internet

Traxxas.com
E-mail: support@Traxxas.com

Cała zawartość ©2023 Traxxas. Traxxas, Ready-To-Race, Ready-To-Win, Slayer Pro 4X4 i ProGraphix są znakami towarowymi lub zastrzeżonymi znakami towarowymi firmy Traxxas. Inne nazwy marek i znaki towarowe są wyłącznie w celach identyfikacyjnych. Żadna część tej instrukcji nie może być

powielana lub rozpowszechniana w prasie lub mediach elektronicznych bez wyraźnej pisemnej zgody Traxxas. Dane techniczne mogą ulec zmianie bez powiadomienia.

* Bezpłatna pomoc jest dostępna tylko dla mieszkańców USA.

ŚRODKI OSTROŻNOŚCI



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



Ten model nie jest przeznaczony do użytku przez dzieci (nieletnich) poniżej 16 roku życia bez nadzoru odpowiedzialnego i znający się na rzeczy dorosły.



Modele wymagają szczegółowej konfiguracji i/lub procedur konserwacji z wymaganym sprzętem pomocniczym. Wymagane jest wcześniejsze doświadczenie z modelami sterowanymi radiowo. Te modele są w stanie osiągać bardzo duże prędkości i wymagają jeszcze wyższego poziomu sprawnej kontroli jazdy.



Wszyscy w Traxxas chcemy, abyś bezpiecznie korzystał z nowego Slayera Pro 4X4. Obsługuj swój samochód rozsądnie i ostrożnie, a będzie on ekscytujący, bezpieczny i zabawny dla Ciebie i osób wokół Ciebie. Niewłaściwa obsługa Slayera Pro 4X4 w sposób bezpieczny i odpowiedzialny może spowodować uszkodzenie mienia i poważne obrażenia. Aby zapewnić bezpieczną pracę, należy ściśle przestrzegać środków ostrożności przedstawionych w niniejszej instrukcji. Tylko ty musisz dopilnować, aby przestrzegano instrukcji i środków ostrożności.

WAŻNE PUNKTY DO ZAPAMIĘTANIA

- Slayer Pro 4X4 jest bardzo szybki! Jest przeznaczony dla doświadczonych użytkowników o wysokim poziomie umiejętności. Silnik wyścigowy TRX 3.3 jest niezwykle mocny i może wymagać umiejętnej jazdy, aby zachować kontrolę. Dzieci poniżej 16 roku życia a niedoświadczeni kierowcy nie powinni obsługiwać Slayera Pro 4X4 bez nadzoru odpowiedzialnej i kompetentnej (doświadczonej) osoby dorosłej.
- **Paliwo do silników modelowych jest niebezpieczne i silnie trujące.** Zawsze przestrzegaj wszystkich wskazówek i środków ostrożności wydrukowanych na zbiorniku paliwa. Modelowe paliwo silnikowe jest trujące dla ludzi i zwierząt. Wypicie paliwa może spowodować ślepotę i śmierć. Traktuj ostrożnie i z szacunkiem.
- Modelowe paliwo silnikowe, zwłaszcza w butelce dystrybutora paliwa, może wyglądać dla dziecka jak zimny napój. **Paliwo należy zawsze przechowywać poza zasięgiem dzieci. Nie stawiaj kanistrów z paliwem na ziemi, tak aby dzieci miały do nich dostęp podczas jazdy.**
- Paliwo do silników modeli jest łatwopalne. Nigdy nie dopuszczaj do palenia, iskier, ciepła lub płomieni w obecności paliwa lub oparów paliwa.
- Podczas użytkowania silnik, hamulce i układ wydechowy mogą się bardzo nagrzewać. Uważaj, aby nie dotknąć tych części, zwłaszcza podczas tankowania lub zatrzymywania silnika.
- Długotrwałe wystawienie na działanie spalin silnika może być szkodliwe. Unikaj wdychania spalin silnika. Zawsze uruchamiaj Slayera Pro 4X4 na zewnątrz, w dobrze wentylowanym pomieszczeniu. Nigdy nie uruchamiaj silnika w pomieszczeniu.
- Nie używaj Slayera Pro 4X4 w nocy ani w dowolnym momencie, gdy linia wzroku modelu może być w jakikolwiek sposób zasłonięta lub ograniczona.
- Nigdy nie używaj Slayera Pro 4X4 w tłumie ludzi lub ruchliwych strefach dla pieszych. Slayer Pro 4X4 jest bardzo szybki i może spowodować obrażenia osób nieświadomych jego obecności. Trzymaj małe dzieci w bezpiecznej odległości od obszaru operacyjnego.
- Ponieważ Slayer Pro 4X4 jest sterowany drogą radiową, podlega zakłóceniom radiowym z wielu źródeł, na które nie masz wpływu. Ponieważ zakłócenia radiowe mogą spowodować chwilową utratę kontroli, zawsze należy zachować margines bezpieczeństwa we wszystkich kierunkach wokół modelu, aby uniknąć kolizji.
- Nie zginaj przewodu anteny. Załamania przewodu anteny zmniejszają zasięg.
- Silnik może być głośny. Jeśli hałas sprawia, że czujesz się niekomfortowo, noś ochronniki słuchu. Uważaj na swoich sąsiadów, nie uruchamiając modelu wcześniej rano lub późnym wieczorem.
- Nie przecinaj „żądlą” anteny ani żadnej innej części przewodu anteny. Przecięcie anteny zmniejszy zasięg.
- Nie pozwól, aby przewód anteny wystawał poza ciało bez osłony rurki anteny, ponieważ może to spowodować uszkodzenie przewodu anteny, które może zmniejszyć zasięg.
- Aby uzyskać maksymalny zasięg, należy maksymalnie rozciągnąć przewód antenowy w modelu. W ten sposób przewód anteny zostanie wysunięty na zewnątrz pojazdu

ciało. Nie owijaj ani nie zwijaj przewodu anteny, aby nie wystawał z ciała.

- **Co najważniejsze, zawsze kieruj się zdrowym rozsądkiem.**

AKUMULATORY I ŁADOWANIE AKUMULATORÓW

Twój model wykorzystuje akumulatory, z którymi należy obchodzić się ostrożnie, aby zapewnić bezpieczeństwo i długą żywotność baterii. Przeczytaj i postępuj zgodnie ze wszystkimi instrukcjami i środkami ostrożności dostarczonych z akumulatorami i ładowarką. Twoim obowiązkiem jest prawidłowe ładowanie i dbanie o akumulatory. Oprócz instrukcji dotyczących baterii i ładowarki, oto kilka innych wskazówek, o których warto pamiętać.

- Użyj dołączonej ładowarki do ładowania dołączonej baterii. Widzieć "*Ładowanie EZ-Uruchom akumulatora*" na stronie 21.
- Nie ładuj akumulatorów wewnątrz samochodu. Nie ładuj akumulatorów podczas jazdy samochodem. Ładowarka jest wyposażona w długi przewód, który umożliwia ładowanie akumulatora poza pojazdem podczas korzystania z niego pomocnicze gniazdo zasilania samochodu. Jeśli przewód nie wychodzi poza samochód, znajdź inne źródło zasilania.
- Nigdy nie pozostawiaj akumulatorów do ładowania bez nadzoru.
- Pozwól akumulatorowi ostygnąć przed ładowaniem.
- Nie używaj akumulatorów, które zostały w jakikolwiek sposób uszkodzone. Nie używaj akumulatorów z uszkodzonym okablowaniem, odstąpionymi okablowaniem lub uszkodzonym złączem, ponieważ może to spowodować ryzyko pożaru.
- Podczas ładowania i obsługi akumulatorów dzieci powinny znajdować się pod odpowiedzialnym nadzorem osoby dorosłej.
- Nigdy nie ładuj akumulatorów na drewnie, tkaninie, dywanie lub jakimkolwiek innym łatwopalnym materiale.
- Nie używaj ładowarki w zagrożonej przestrzeni ani nie umieszczaj żadnych przedmiotów na ładowarce lub akumulatorze.
- Jeśli akumulator nagrzej się w dotyku podczas procesu ładowania (temperatura przekracza 140°F / 60°C), należy odłączyć akumulator od ładowarki i natychmiast przerwać ładowanie.
- Zawsze przechowuj akumulatory w bezpiecznym miejscu poza zasięgiem dzieci i zwierząt domowych.
- Nie wystawiaj ładowarki na działanie wody lub wilgoci.
- Nie demontować ładowarki.
- Do akumulatorów niklowo-wodorkowych (NiMH) należy używać wyłącznie zatwierdzonych ładowarek. Nie przekraczaj maksymalnego natężenia ładowania wynoszącego 1 amper.
- Nie doprowadzaj do zwarcia akumulatora. Może to spowodować oparzenia i poważne uszkodzenie akumulatora.
- Nie pal ani nie przekłuwaj baterii. Toksyczne materiały mogą zostać uwolnione. W przypadku kontaktu z oczami lub skórą przemyć wodą.
- Przechowuj akumulator w suchym miejscu, z dala od źródeł ciepła i bezpośredniego światła słonecznego.
- Akumulatory NiMH należy poddać recyklingowi lub odpowiednio zutylizować.

Recykling baterii Traxxas Power Cell NiMH

Traxxas zdecydowanie zachęca do recyklingu baterii Power Cell, gdy dobiegnie końca ich okres użytkowania. **Nie wyrzucaj baterii do śmieci.** Wszystkie akumulatory Power Cell są oznaczone ikoną RBRC (Rechargeable Battery Recycling Corporation), co oznacza, że nadają się do recyklingu. Aby znaleźć najbliższe centrum recyklingu, zapytaj lokalnego sprzedawcę hobbyistów lub odwiedź stronę www.call2recycle.org.

NARZĘDZIA, MATERIAŁY I NIEZBĘDNY SPRZĘT

Twój Slayer Pro 4X4 jest dostarczany z zestawem specjalistycznych narzędzi metrycznych. Aby obsługiwać i konserwować swój model, musisz kupić inne przedmioty, dostępne u sprzedawcy hobbyistów.

DOSTARCZONE NARZĘDZIA I SPRZĘT



Zaszkowacz
klucz



Klucz 8mm/4mm



Zawieszenie
narzędzie wielofunkcyjne



Klucz czterokierunkowy



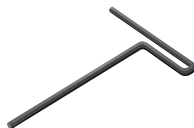
Świca żarowa
klucz



Dodatkowy
świca żarowa



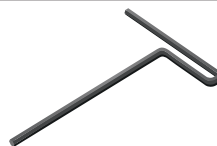
Klucz płaski 1,5 mm



Klucz „T” 2,0 mm



Klucz płaski 2,5 mm



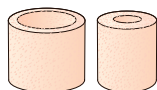
Śruba „T” 2,5 mm



T



Butelka do tankowania paliwa



Dodatkowy zestaw filtrów powietrza
(filtr wstępny i filtr główny)



Stroje zawieszenia
podkładki i puste kulki



NiMH 7,2V
ładowarka*



NiMH 7,2V
Paczka baterii*

NIEZBĘDNE NARZĘDZIA I SPRZĘT (sprzedawane oddzielnie)



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

Najlepsze paliwo Traxxas™
patrz strona 18



8 baterii alkalicznych AA



Olej pobiegowy chroniący
silnik przed korozją



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



Olej do filtra powietrza
Traxxas część nr 5263



Aby uzyskać więcej informacji na temat akumulatorów systemu radiowego, patrz *Używaj właściwych baterii* na stronie 10.



Zalecany sprzęt

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

- Okulary ochronne
- Klej do opon Traxxas Ultra Premium, nr części 6468 (klej CA)
- Nóż hobbyistyczny
- Obcinaki boczne i/lub szczypce spiczaste
- Śrubokręt krzyżakowy
- Lutownica

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

ANATOMIA SLAYERA PRO 4X4

Silnik wyścigowy TRX 3.3
patrz str. 15 po szczegóły

Nagłówek wydechu

Wał napędowy (półwał)

Słupek do mocowania ciała

Wtyczka EZ-Start

Wieszak na fajkę

Dostrojona rura

Przewód paliwowy

Wyłączenie silnika
Zacisk

Zbiornik paliwa

Linia ciśnienia

Korek wlewu paliwa

Linka przepustnicy do
Serwo przepustnicy/hamulca
(poniżej filtra)

Obręcz rolkowa

**EZ-Start
Silnik**

Korek wlewu paliwa
Uchwyt

Mocowanie anteny

Wtyczka dostępu
(do regulacji dwubiegowej)

Przenoszenie

Filter powietrza

Napięcie hamulca
Nastawiacz
Podwozie

Hamulec tarczowy

Przełącznik włącz / wyłącz

Pudełko odbiornika

Płata sześciokątna

Nośnik osi

Pivot Ball

Ramię zawieszenia

Biegun

Popychacz

Płyta ślizgowa

Zderzak

Przegroda
(pod podwoziem)

Mechanizm różnicowy
(pod podwoziem)

Wstrząs olejowy (amortyzator)

Łącznik palca (śruba rzymska)

Regulator napięcia wstępnego sprężyny

Serwo sterujące

SZYBKI START: PRZYGOTOWANIE DO PRĘDKOŚCI

Poniższy przewodnik zawiera przegląd procedur uruchamiania Slayera Pro 4X4, od otwarcia pudełka po docieranie i dostrajanie silnika. Szczegółowe informacje na temat każdego kroku można znaleźć na wskazanych stronach. Poszukaj logo Szybki start w dolnych rogach stron Szybki start.

1. Przeczytaj środki ostrożności na stronie 4

Dla własnego bezpieczeństwa należy zrozumieć, gdzie nieostrożność i niewłaściwe użycie mogą prowadzić do obrażeń ciała.

10. Test zasięgu systemu radiowego • Patrz strona 12

Postępuj zgodnie z tą procedurą, aby upewnić się, że system radiowy działa prawidłowo na odległość i że nie występują zakłócenia ze źródeł zewnętrznych.

2. Naładuj akumulator EZ-Start • Patrz strona 21

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

11. Napełnij zbiornik paliwa • Patrz strona 19

Użyj butli z dystrybutorem paliwa, aby napełnić zbiornik.

3. Zainstaluj baterie w odbiorniku • Patrz strona 10

Slayer Pro 4X4 wymaga do odbiornika 4 baterii alkalicznych lub akumulatorów AA (sprzedawane oddzielnie).

12. Podłącz EZ-Start do modelu • Patrz strona 22

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

4. Zainstaluj antenę • Patrz strona 13

Antena odbiornika i rura anteny muszą być prawidłowo zainstalowane przed uruchomieniem modelu.

13. Uruchom silnik • Patrz strona 23

Naucz się korzystać z prawidłowej procedury startowej dla swojego TRX 3.3.

5. Naklej i zamontuj nadwozie • Patrz strona 12

Będziesz musiał użyć karoserii podczas docierania, więc najlepiej nałóż dodatkowe kalkomanie przed użyciem karoserii.

14. Dotrzyj silnik • Patrz strona 23

Postępuj dokładnie zgodnie z instrukcjami docierania, aby zapewnić najlepszą wydajność i najdłuższą żywotność silnika.

6. Zainstaluj baterie w nadajniku • Patrz strona 10

Slayer Pro 4X4 wymaga 4 baterii alkalicznych AA do nadajnika (sprzedawane oddzielnie).

15. Dostrój silnik • Patrz strona 25

Dowiedz się, jak ustawić wskazówki dotyczące mieszanki paliwowej, aby uzyskać optymalną wydajność silnika.

7. Zainstaluj akumulator EZ-Start • Patrz strona 22

Zainstaluj i podłącz naładowany akumulator 7,2 V w sterowniku EZ-Start.

16. Jedź swoim Slayerem Pro 4X4 • Patrz strona 28

Naucz się korzystać z funkcji dwóch prędkości w swoim samochodzie ciężarowym oraz zapoznaj się z ważnymi środkami ostrożności podczas jazdy.

8. Włącz system radiowy • Patrz strona 11

Wyrób sobie nawyk włączania nadajnika jako pierwszy i wyłączania jako ostatni.

17. Konserwacja wózka • Patrz strony 34-35

Postępuj zgodnie z tymi krytycznymi krokami, aby utrzymać wydajność swojego Slayera Pro 4X4 i utrzymać go w doskonałym stanie.

9. Sprawdź działanie serwomechanizmu • Patrz strona 12

Upewnij się, że serwomechanizmy przepustnicy, zmiany biegów i układu kierowniczego działają prawidłowo.



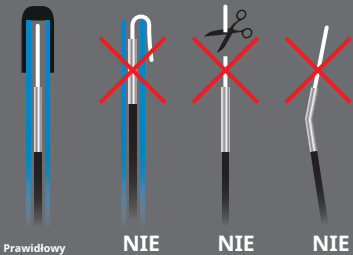
Skrócona instrukcja obsługi nie ma na celu zastąpienia pełnej instrukcji obsługi dostępnej w niniejszej instrukcji. Proszę przeczytać całość instrukcja do kompletu instrukcje dotyczące prawidłowego użytkowania i konserwacji Twojego Slayera Pro 4X4.

Poszukaj logo Szybki start na dole stron Szybki start.





Aby zapobiec utracie zasięgu radiowego, nie zginaj ani nie przecinaj czarnego przewodu, nie zginaj ani nie przecinaj metalowej końcówki oraz nie zginaj ani nie przecinaj białego przewodu na końcu metalowej końcówki.



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

WSTĘP

Twój model zawiera najnowszy nadajnik Traxxas TQi 2,4 GHz z Traxxas Link- Pamięć modelu. Łatwa w użyciu konstrukcja nadajnika zapewnia natychmiastową radość z jazdy nowym entuzjastom RC, a także oferuje pełny zestaw profesjonalnych funkcji strojenia dla zaawansowanych użytkowników – lub każdy zainteresowany eksperymentowaniem z wydajnością swojego modelu. Kanały sterowania i przepustnicy mają regulowane wykładnicze, punkty końcowe i sub-trymy. Dostępne są również układy kierownicze i hamulcowe Dual Rate. Wiele funkcji następnego poziomu jest kontrolowanych za pomocą pokrętle wielofunkcyjnego, które można zaprogramować do sterowania różnymi funkcjami. Szczegółowe instrukcje (strona 39) i drzewo menu (strona 41) zawarte w tej instrukcji pomogą zrozumieć i obsługiwać zaawansowane funkcje nowego systemu radiowego TQi. Aby uzyskać dodatkowe informacje i filmy instruktażowe, odwiedź Traxxas.com.

TERMINOLOGIA SYSTEMU RADIOWEGO

Poświęć chwilę na zapoznanie się z warunkami dotyczącymi łączności radiowej i systemu zasilania. Będą one używane w całym podręczniku. Szczegółowe objaśnienie zaawansowanej terminologii i funkcji nowego systemu radiowego rozpoczyna się na stronie 39.

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

Aktualny–Prąd jest miarą przepływu mocy przez elektronikę, zwykle mierzony w amperach. Jeśli myślisz o przewodzie jak o węźle ogrodowym, prąd jest miarą ilości wody przepływającej przez wąż.

Pasma częstotliwości–Częstotliwość radiowa używana przez nadajnik do wysyłania sygnału do Twojego modelu. Model ten działa w widmie rozproszonym z sekwencją bezpośrednią 2,4 GHz.

mAh–Skrót od miliamperogodziny. 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.

NiCd–Skrót od niklu-kadmu. Oryginalny akumulator pakiet hobbystyczny, akumulatory NiCad charakteryzują się bardzo dużym prądem, 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 oznaczający wodorek niklu i metalu. Akumulator NiMH akumulatory zapewniają obsługę dużych prądów i znacznie większą odporność na efekt „pamięci”. Akumulatory NiMH generalnie pozwalają na większą pojemność niż akumulatory NiCad. Mogą wytrzymać do 500 cykli ładowania. W celu uzyskania optymalnej wydajności wymagana jest ładowarka szczytowa przeznaczona do akumulatorów NiMH.

Odbiorca–Jednostka radiowa wewnątrz modelu, z której odbiera sygnały nadajnika i przekazuje je do serwomechanizmów.

Serwa–Mała jednostka silnikowa w twoim modelu, która obsługuje układ kierowniczy i mechanizmy przepustnicy.

Nadajnik–Ręczne urządzenie radiowe, które wysyła przepustnicę i układ kierowniczy instrukcje do swojego modelu.

Przycinać–Precyzyjna regulacja położenia neutralnego serwomechanizmów, poprzez regulację pokręteł przepustnicy i trymera układu kierowniczego z przodu nadajnika. **Notatka:** Pokrętło wielofunkcyjne musi być zaprogramowane, aby służyło jako regulacja trymowania przepustnicy.

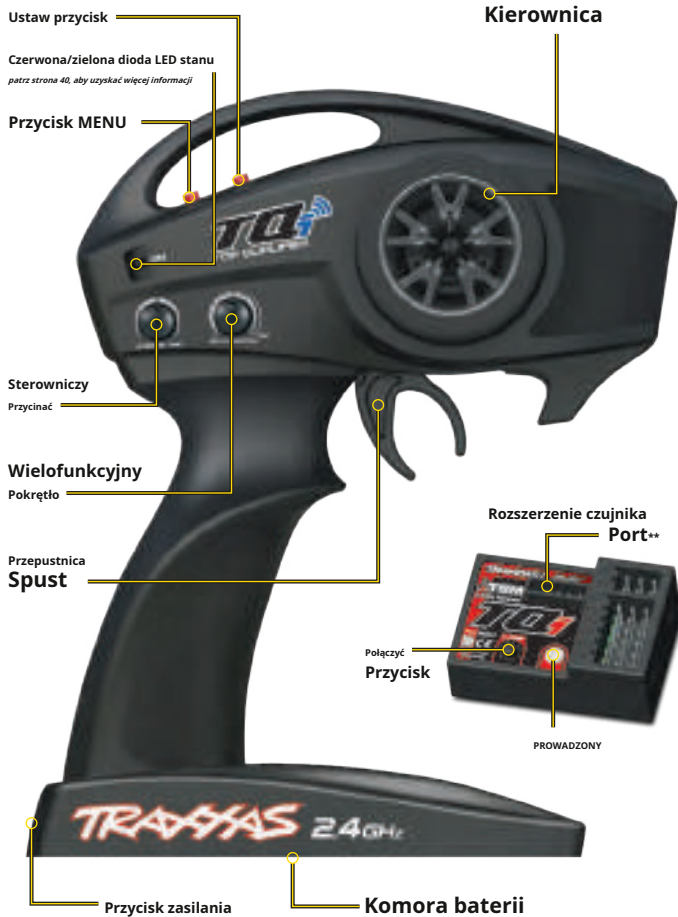
Dwukanałowy system radiowy–System radiowy TQi, składający się z odbiornik, nadajnik i serwa. System wykorzystuje dwa kanały: jeden do obsługi przepustnicy, a drugi do obsługi układu kierowniczego.

ŚRODKI OSTROŻNOŚCI SYSTEMU RADIOWEGO

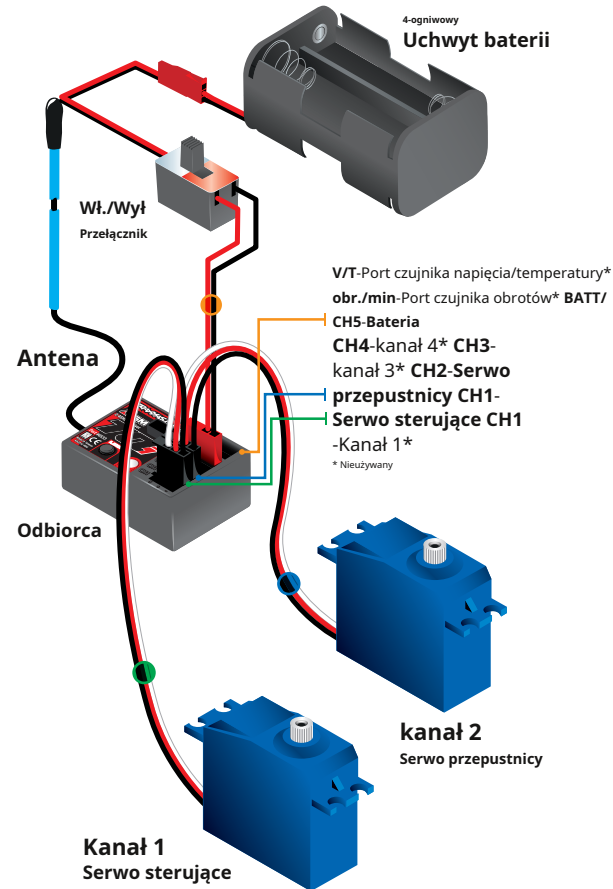
- Nie zginaj przewodu anteny odbiornika. Załamania przewodu anteny zmniejszają zasięg.
- NIE PRZECINAJ żadnej części przewodu antenowego odbiornika. Przecięcie anteny zmniejszy zasięg.
- Rozciągnij przewód anteny w modelu tak daleko, jak to możliwe, aby uzyskać maksymalny zasięg. Nie jest konieczne wysuwanie przewodu anteny z ciała, ale należy unikać zawijania lub zwijania przewodu anteny.
- Przewód anteny musi być zainstalowany w rurze anteny, aby chronić ją przed przecięciem lub uszkodzeniem, co zmniejszy zasięg. Podczas instalowania przewodu anteny w rurze anteny należy uważać, aby nie zagiąć przewodu, dociskając go do nasadki rurki anteny. Przewód anteny powinien sięgać nieco poniżej lub z dokładnością do pół cala poniżej nasadki.

Twój model jest wyposażony w nadajnik Traxxas TQi 2,4 GHz. Nadajnik ma dwa kanały: kanał pierwszy steruje kierownicą, a kanał drugi steruje przepustnicą. Odbiornik wewnątrz modelu ma trzy kanały wyjściowe. Twój model jest wyposażony w dwa serwomechanizmy i odbiornik.

NADAJNIK I ODBIORNIK



SCHEMAT POŁĄCZEŃ SLAYER PRO 4X4



** Port rozszerzeń czujnika akcesoriów do użytku z modulem ekspandera telemetrii (więcej informacji można znaleźć na stronie Traxxas.com i dołączonych materiałach).



Jeśli dioda LED stanu nadajnika nie świeci na zielono, sprawdź polaryzację baterii. Jeśli widzisz inny migający sygnał z diody LED stanu, patrz wykres na stronie 40, aby zidentyfikować kod.



Używaj właściwych baterii

Twój nadajnik korzysta z baterii AA. Użyj nowych baterii alkalicznych. Nie używaj akumulatorów AA do zasilania nadajnika TQi, ponieważ nie zapewniają one wystarczającego napięcia dla optymalnego nadajnika **wydajność**.

Przeostrożenie: Przerwij działanie modelu, gdy pojawią się pierwsze oznaki słabej baterii (migająca czerwona dioda LED), aby uniknąć utraty kontroli.



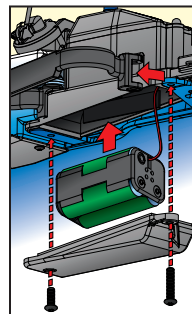
Zatrzymaj się natychmiast przy pierwszych oznakach słabych baterii. Nigdy nie wyłączaj nadajnika, gdy akumulator modelu jest podłączony. Model może

wymknąć się spod kontroli.



INSTALACJA BATERII ODBIORNIKA

Odbiornik radiowy w Twoim modelu jest zasilany 4 bateriami AA. Uchwyt baterii dla baterii odbiornika znajduje się pod pokrywą baterii. Pokrywą baterii można rozpoznać po włączniku/wyłączniku.



1. Uzyskaj dostęp do komory baterii, wykręcając śruby z łbem półokrągłym 4x12mm i 4x20mm z obudowy. Zakręć nerwem wysunąć na tyle daleko, aby odsłonić pokrywą komory baterii.
2. Wyjmij uchwyt baterii i zainstaluj 4 baterie AA - baterie alkaliczne lub akumulatory. Zwróć uwagę na polaryzację baterii, porównując ją ze schematami w uchwycie baterii.
3. Włóż uchwyt baterii do komory baterii.
4. Załóż ponownie pokrywą komory baterii i zabezpiecz śrubami.



Aby zapobiec utracie kontroli nad modelem, ważne jest, aby zatrzymać się przy pierwszej oznaki słabych baterii odbiornika, aby uniknąć utraty kontroli. Widoczne sygnały ostrzegawcze obejmują powolną reakcję układu kierowniczego i skrócony zasięg radiowy.

Akcesoria opcjonalne: Akumulator odbiornika



Slayer Pro 4X4 można wyposażyć w akumulator odbiornika RX Power Pack NiMH (część nr 3036). Ta bateria eliminuje uchwyt baterii 4-ogniowej i konieczność wymiany baterii alkalicznych. Aby naładować, użyj dołączonej ładowarki z adapterem #3028 Molex (sprzedawanym oddzielnie).

INSTALACJA BATERII NADAJNIKA

Twój nadajnik TQi 2,4 GHz jest zasilany 4 bateriami AA. Komora baterii znajduje się w podstawie nadajnika.



1. Rem naciskając zatrzask i otwierając drzwiczki.
2. Zainstaluj baterie we właściwej orientacji wskazanej w komorze baterii.
3. Załóż ponownie drzwiczki komory baterii i zamknij je.
4. Włącz nadajnik i sprawdź, czy dioda LED stanu świeci na zielono.

Jeśli dioda LED stanu miga na czerwono, baterie nadajnika mogą być słabe, rozładowane lub nieprawidłowo zainstalowane. Wymień na nowe baterie. Kontrolka zasilania nie wskazuje poziomu naładowania akumulatora zainstalowanego w modelu. Patrz rozdział Rozwiązywanie problemów na stronie 40, aby uzyskać więcej informacji na temat kodów diod LED stanu nadajnika.





REGULAMIN SYSTEMU RADIOWEGO

- Zawsze włączaj nadajnik TQi 2,4 GHz jako pierwszy i wyłączaj jako ostatni. Ta procedura pomoże zapobiec odbieraniu przez model przypadkowych sygnałów z innego nadajnika lub innego źródła i utracie kontroli. Twój model jest wyposażony w elektroniczne zabezpieczenia zapobiegające tego typu usterkom, ale pierwszą i najlepszą obroną przed uciekającym modelem jest zawsze włączenie nadajnika jako pierwszego i wyłączenie jako ostatniego.
- Aby nadajnik i odbiornik związały się ze sobą, odbiornik w modelu musi zostać włączony w ciągu 20 sekund od włączenia nadajnika. Dioda LED nadajnika będzie szybko migać na czerwono, wskazując błąd połączenia. Jeśli go przegapisz, po prostu wyłącz nadajnik i zacznij od nowa.



- Zawsze włączaj nadajnik i odbiornik przed uruchomieniem silnika. Nigdy nie wyłączaj systemu radiowego, gdy silnik pracuje. Włączania/wyłączenia w modelu służy jedynie do włączania i wyłączania odbiornika. Nie wyłączaj silnika.
- W systemie radiowym zawsze używaj nowych lub świeżo naładowanych baterii. Słabe baterie ograniczają sygnał radiowy między odbiornikiem a nadajnikiem. Utrata sygnału radiowego może spowodować utratę kontroli nad modelem.

PODSTAWOWE USTAWIENIA SYSTEMU RADIOWEGO

Wykończenie układu kierowniczego

Elektryczny trymer układu kierowniczego umieszczony z przodu nadajnika reguluje punkt neutralny (środek) kanału sterowania.



Notatka: Traxxas Stability Management (TSM) musi być całkowicie wyłączony podczas regulacji trymera układu kierowniczego. Patrz strona 13, aby zapoznać się z regulacjami TSM.

Pokrętło wielofunkcyjne

Pokrętło wielofunkcyjne można zaprogramować do sterowania różnymi funkcjami. Fabrycznie pokrętło wielofunkcyjne steruje zarządzaniem stabilnością Traxxas (TSM). Więcej informacji na temat TSM można znaleźć na stronie 13.



Przed uruchomieniem modelu upewnij się, że antena odbiorcza modelu jest prawidłowo zainstalowana. Zobacz „Instalowanie anteny odbiornika”. *Niewłaściwa instalacja anteny odbiornika spowoduje znaczne zmniejszenie zasięgu radiowego i potencjalną utratę kontroli.*



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

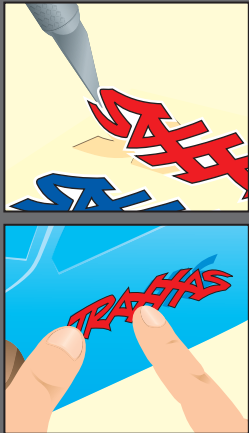


Zawsze używaj śruby regulacji prędkości biegu jałowego (patrz strona 15) na gaźniku, aby wyregulować prędkość biegu jałowego silnika.



Stosowanie naklejek

Główne kalkomanie dla Twojego modelu zostały naniesione fabrycznie. Kalkomanie są drukowane na samoprzylepny przezroczysty mylar i są wycinane w celu łatwego usuwania. Użyj noża hobbystycznego, aby podnieść róg kalkomanii i podnieść ją z podkładu. Do



nałóż naklejki, umieść jeden koniec w dół, przytrzymaj drugi koniec i stopniowo wygładzaj kalkomanie palcem.

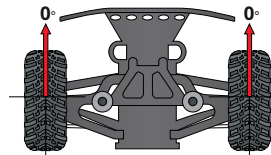
Zapobiegnie to powstawaniu pęcherzyków powietrza. Umieszczenie obu końców kalkomanii w dół, a następnie próba jej wygładzenia spowoduje powstanie pęcherzyków powietrza.



KORZYSTANIE Z SYSTEMU RADIOWEGO

System radiowy TQi 2,4 GHz został fabrycznie dostosowany do prawidłowego działania z Twoim modelem. Regulacja powinna być sprawdzona przed uruchomieniem modelu, w przypadku ruchu podczas transportu. Wykonaj następujące kroki:

1. Włącz nadajnik. Dioda LED stanu na nadajniku powinna świecić na zielono (nie migać).
2. Włącz przełącznik odbiornika w modelu. Przełącznik znajduje się na pokrywie baterii.
3. Ustaw model tak, aby jego przednie koła znajdowały się nad ziemią. Upewnij się, że twoje ręce są z dala od ruchomych części modelu.
4. Obracaj kierownicę na nadajniku tam i z powrotem i sprawdź szybkie działanie serwa kierownicy. Sprawdź również, czy mechanizm kierownicy nie jest luźny ani zakleszczony. Jeśli układ kierowniczy działa wolno, sprawdź, czy akumulatory odbiornika nie są słabe.
5. Patrząc z góry na model, przednie koła powinny być skierowane na wprost. Jeśli koła są lekko skręcone w lewo lub w prawo, wyłącz TSM (patrz strona 13) i powoli wyreguluj trymowanie kierownicy na nadajniku, aż będą skierowane na wprost; następnie ustawić pokrętko wielofunkcyjne z powrotem na żądane ustawienie TSM.



6. Otwórz i wciśnij spust przepustnicy na nadajniku i sprawdź działanie szybkiego osprzętomechanizmu przepustnicy. Kiedy spust przepustnicy jest cofnięty, gaźnik powinien się otworzyć. Gdy dźwignia przepustnicy zostanie wciśnięta maksymalnie do przodu, hamulec powinien się zablokować.
7. Po dokonaniu regulacji wyłącz odbiornik w swoim modelu, a następnie ręczny nadajnik.

Testowanie zasięgu systemu radiowego

Przed każdą sesją biegową z modelem 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.
2. Poproś znajomego o przytrzymanie modelu przy wyłączonym silniku.

3. Oddal się od modelu z nadajnikiem, aż osiągniesz najdalszą odległość, na jaką planujesz obsługiwać model.
4. Ponownie użyj elementów sterujących na nadajniku, aby upewnić się, że model reaguje prawidłowo.
5. Nie próbuj obsługiwać modelu, jeśli występują jakiegokolwiek problemy z systemem radiowym lub zewnętrzne zakłócenia sygnału radiowego w Twojej lokalizacji.

Wyższe prędkości wymagają większej odległości

Im szybciej jedziesz swoim modelem, tym szybciej zbliża się on do granicy zasięgu radiowego. Przy prędkości 60 mil na godzinę model może pokonać 88 stóp na sekundę! To dreszczyc emocji, ale zachowaj ostrożność, aby utrzymać swój model w zasięgu. Jeśli chcesz zobaczyć, jak twój model osiąga maksymalną prędkość, najlepiej ustawić się na środku obszaru biegu modelu, a nie na jego drugim końcu, aby poprowadzić model w kierunku i poza swoją pozycję. Oprócz maksymalizacji zasięgu radia ta technika sprawi, że Twój model będzie bliżej Ciebie, co ułatwi jego obserwację i kontrolę.

Bez względu na to, jak szybko lub jak daleko jedziesz swoim modelem, zawsze zostawiaj odpowiednią przestrzeń między sobą, modelem i innymi osobami. Nigdy nie jedź bezpośrednio w kierunku siebie lub innych osób.

Wiążące instrukcje TQi

Aby zapewnić prawidłowe działanie, nadajnik i odbiornik muszą być elektronicznie „powiązane”. **Zostało to zrobione dla ciebie w fabryce.** Jeśli kiedykolwiek będziesz musiał ponownie powiązać system lub powiązać z dodatkowym nadajnikiem lub odbiornikiem, postępuj zgodnie z tymi instrukcjami. Uwaga: odbiornik musi być podłączony do źródła zasilania 4,8-6,0 V (nominalnego) w celu powiązania, a nadajnik i odbiornik muszą znajdować się w odległości do 5 stóp od siebie.

1. Naciśnij i przytrzymaj przycisk SET nadajnika podczas włączania nadajnika. Dioda LED nadajnika będzie powoli migać na czerwono. Zwolnij przycisk SET.
2. Naciśnij i przytrzymaj przycisk LINK na odbiorniku podczas włączania modelu. Zwolnij przycisk LINK.
3. Gdy diody LED nadajnika i odbiornika zaczną świecić na zielono, system jest połączony i gotowy do użycia. Przed jazdą sprawdź, czy układ kierowniczy i przepustnica działają prawidłowo.

ZARZĄDZANIE STABILNOŚCIĄ TRAXXAS (TSM)



Traxxas Stability Management lub TSM pozwala doświadczyć całej prędkości i przyspieszenia, które zostały zaprojektowane w Twoim modelu Traxxas, pomagając utrzymać

panowanie nad pojazdem w sytuacjach słabej przyczepności. TSM pomaga zapewnić przyspieszenie na wprost z pełnym otwarciem przepustnicy na śliskich nawierzchniach, bez efektu fishtailingu, spinoutów lub utraty kontroli. TSM również radykalnie poprawia kontrolę hamowania. Możliwe jest również szybkie pokonywanie zakrętów i kontrola, ponieważ TSM wprowadza poprawki za Ciebie, nie zakłócając Twojej zabawy ani nie powodując nieoczekiwanych efektów ubocznych.

Pokrętło wielofunkcyjne na nadajniku TQi zostało zaprogramowane do sterowania TSM. Zalecanym (domyślnym) ustawieniem dla TSM jest przekręcenie pokrętła do pozycji 12:00 (znak zero na tarczy).

Obróć pokrętło zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby zwiększyć wspomaganie; obróć pokrętło w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aby zmniejszyć wspomaganie.

Obróć pokrętło przeciwnie do ruchu wskazówek zegara do oporu, aby całkowicie wyłączyć TSM.

Notatka:TSM wyłącza się automatycznie podczas jazdy lub hamowania do tyłu.



Podczas jazdy po nawierzchniach z trochę przyczepności, zmniejsz ustawienie TSM, aby pojazd czuł się bardziej „luźny” podczas poślizgu mocy, driftu i tak dalej. Na powierzchniach o bardzo małej przyczepności (luźny brud, gładki beton, lód/śnieg) zwiększ TSM, aby zmaksymalizować przyspieszenie i kontrolę.

Jedź z włączonym i wyłączonym TSM, aby sprawdzić, w jaki sposób sprawia, że panowanie nad pojazdem jest łatwiejsze i bardziej precyzyjne. Więcej informacji można znaleźć na stronie Traxxas.com/tsm.

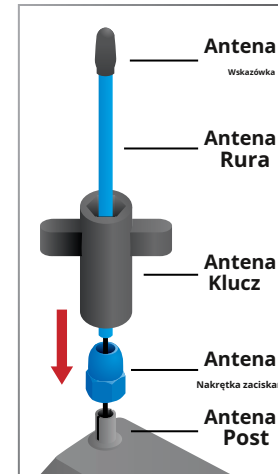
Notatka:TSM musi być całkowicie wyłączony podczas regulacji trymera układu kierowniczego.

INSTALACJA ANTENY ODBIORNIKA

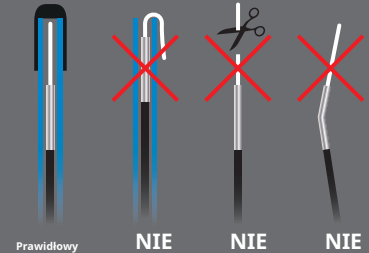
Antena odbiornika i rura anteny muszą być prawidłowo zainstalowane przed uruchomieniem modelu. Rurka anteny została przycięta do długości przewodu anteny. Wykonaj poniższe czynności, aby zainstalować antenę i rurkę anteny:

1. Wsuń przewód anteny w rurkę anteny, aż biała końcówka anteny dotknie zatyczki rurki. Nie przygniataj przewodu anteny o nasadkę.
2. Włóż rurkę do słupka anteny. Uważaj, aby nie zaciśnąć przewodu anteny.

3. Nasuń nakrętkę zaciskową na rurkę anteny i wkręć ją w słupek anteny. Za pomocą dostarczonego narzędzia wkręć nakrętkę zaciskową na słupek, aż rurka anteny będzie zabezpieczona. Nie dokręcaj nakrętki zbyt mocno ani nie przygniataj przewodu anteny do obudowy. Nie zginaj ani nie skręcaj przewodu antenowego! Nie skracaj rurki anteny. Zobacz pasek boczny, aby uzyskać więcej informacji.



Aby zapobiec utracie zasięgu radiowego, nie zginaj ani nie przecinaj czarnego przewodu, nie zginaj ani nie przecinaj metalowej końcówki oraz nie zginaj ani nie przecinaj białego przewodu na końcu metalowej końcówki.



Odporny na awarie

Twój system radiowy Traxxas jest wyposażony we wbudowaną funkcję bezpieczeństwa, która przywraca przepustnicę do pierwotnej pozycji ostatnią zapisaną pozycję neutralną w przypadku utraty sygnału. Diody LED na nadajniku i odbiorniku będą szybko migać na czerwono, gdy włączony jest tryb awaryjny. Jeśli funkcja Fail-Safe aktywuje się podczas obsługi modelu, ustal przyczynę utraty sygnału i rozwiąż problem przed ponownym uruchomieniem modelu.





Traxxas zdecydowanie odradza zmianę lub modyfikację jakiegokolwiek części TRX 3.3 Racing Engine. 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 w standardowych częściach Twojego silnika wyścigowego TRX 3.3 niż w wielu częściach zamiennych producentów. Silnik wyścigowy TRX 3.3 już teraz jest najmocniejszym silnikiem w swojej klasie i może nie skorzystać na przeciętnych, nisko zaawansowanych technologicznie, przykręcanych elementach osiągniętych dostępnych na rynku wtórnym.

WSTĘP

TRX 3.3 Racing Engine to następna generacja TRX nitro moc. Większa pojemność skokowa i zaawansowane porty generują wiodącą w swojej klasie moc, przy jednoczesnym zachowaniu charakterystyki TRX Racing Engine w zakresie szerokiego, liniowego dostarczania mocy i łatwości strojenia. Ukierunkowana inżynieria i rygorystyczne testy przyniosły niespotykaną moc i bezkompromisowe osiągi, które zamieniają gotowe do jazdy w gotowe do wyścigu.®

TRX 3.3 Racing Engine przyjmuje podejście całościowo-systemowe. Każda część silnika, od filtra powietrza po końcówkę wydechu, została starannie zaprojektowana tak, aby działała w harmonii z innymi elementami silnika. Każda część uzupełnia następną, aby wydobyć maksymalną moc. Silnik wyścigowy TRX 3.3 został zaprojektowany tak, aby tolerował zmiany w tuningu i działał z powodzeniem 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, bardzo ważne jest przeprowadzanie regularnej rutynowej konserwacji. **Główną przyczyną przedwczesnego zużycia i awarii silnika jest brak dbałości 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 najlepszą wydajność i najdłuższą żywotność silnika wyścigowego TRX 3.3. Docieranie silnika potrwa od jednej do dwóch godzin. Procedury docierania starego typu, takie jak pozostawienie silnika na biegu jałowym na stanowisku badawczym na kilka zbiorników paliwa lub po prostu praca silnika na bardzo bogatej mieszance paliwowej na pierwsze 4 zbiorniki paliwa, nie dadzą najlepszych rezultatów. Wykonaj proste kroki opisane w tej instrukcji.

KONSERWACJA FILTRA POWIETRZA

Brud jest najgorszym wrogiem silnika. Czysty filtr powietrza ma kluczowe znaczenie dla długiej żywotności silnika. Ze względu na wysoką wydajność silnika TRX 3.3 wytwarzana jest ogromna ilość podciśnienia, która przemieszcza dużą ilość powietrza z dużą prędkością przez gaźnik. Model ten wyposażony jest w dwustopniowy filtr powietrza o wysokiej wydajności, który wymaga czyszczenia i oliwienia stopnia filtra wstępnego co godzinę pracy oraz czyszczenia i oliwienia filtra głównego co 3-4 godziny. Wraz z tym modelem dostarczono dodatkowy wstępnie nasmarowany zestaw filtrów powietrza, aby zachęcić do konserwacji filtra powietrza silnika.

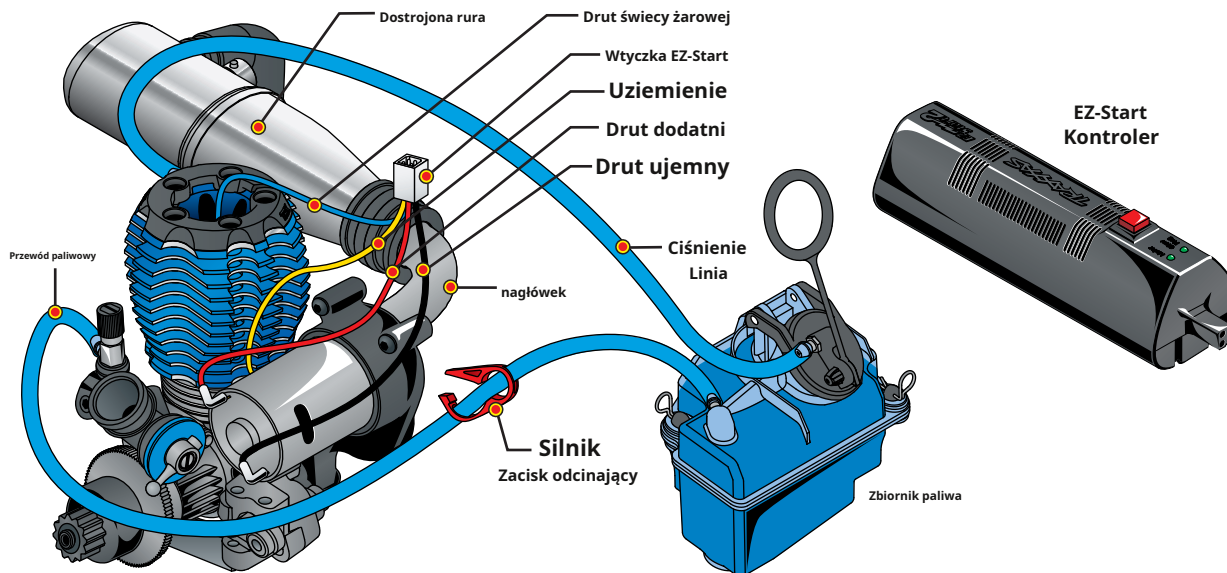
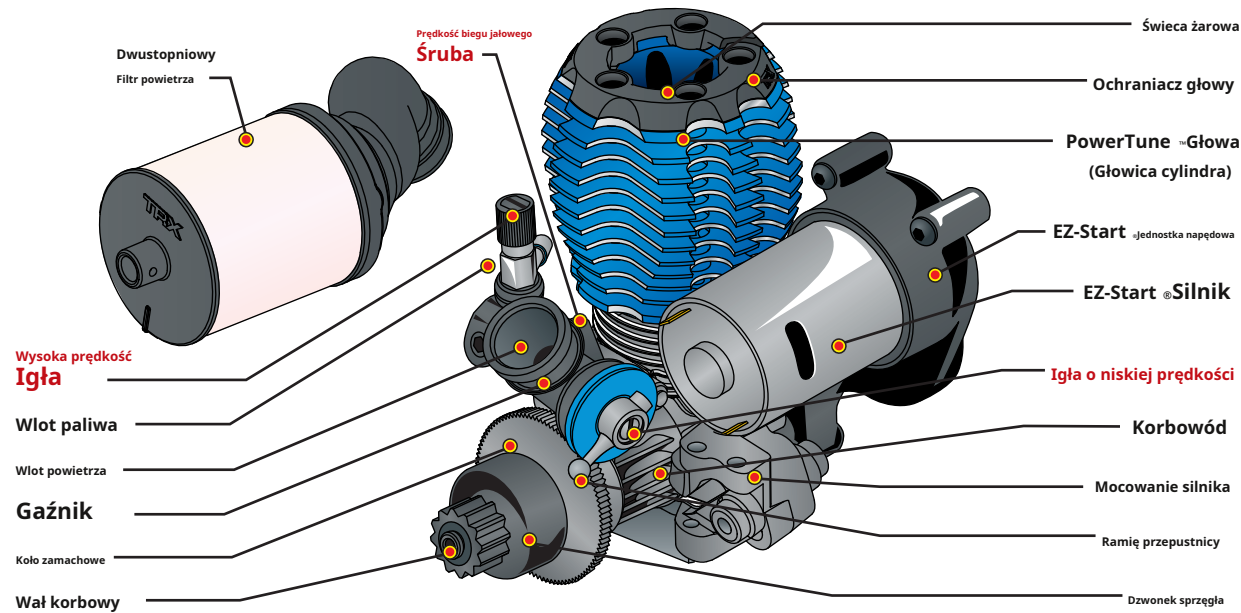


KONSERWACJA PO EKSPLOATACJI

Wykonaj konserwację silnika po uruchomieniu, aby zapobiec powstawaniu korozji na wewnętrznych elementach silnika. Paliwo w naturalny sposób przyciąga wilgoć, a korozja może bardzo szybko narastać wewnątrz silnika, jeśli się jej nie zapobiegnie.

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

TRX 3.3 RACING SILNIK NA ILUSTRACJACH



Zbiornik paliwa Slayera Pro 4X4 jest wyposażony we wbudowany filtr paliwa ze spiekanego brązu.

TERMINY, KTÓRE WARTO ZNAĆ

Terminy dotyczące silników Nitro R/C znajdziesz w tej części instrukcji.

- **15-** 15 lub „15” odnosi się do pojemności skokowej silnika. Silnik wyścigowy TRX 2.5 ma pojemność 0,15 cala sześciennego lub 2,5 centymetra sześciennego (cc). Nazwa „TRX 2.5” pochodzi od miary cc.
- **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” pochodzi od pomiaru cc.

ABC-Skrót oznaczający aluminium, mosiądz i chrom. Dotyczy silnika konstrukcja składająca się z aluminiowego tłoka, który ślizga się w chromowanej mosiężnej tulei. TRX 3.3 wykorzystuje konstrukcję ABC. **Filtr powietrza**-Filtr powietrza znajduje się na szczycie gaźnika i zapobiega szkodliwym skutkom przedostawania się kurzu i brudu do silnika. Zanieczyszczenia to główna przyczyna przedwczesnej awarii silnika, dlatego nigdy nie należy uruchamiać silnika bez założonego filtra powietrza.

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

Włamać się-Docieranie to procedura uruchamiania zupełnie nowego silnika według szczegółowych instrukcji. To właściwie przygotowuje silnik do normalnej pracy. Procedura docierania może być różna dla różnych marek silników. Postępuj dokładnie zgodnie ze wskazówkami Traxxas dotyczącymi włamania.

Węglowodany-Skrót od gaźnika.

Gaźnik-Gaźnik rozpyla (miesza) paliwo z powietrzem tzw aby silnik mógł go spalić. Istnieją dwa rodzaje gaźników; węglowodany slajdów i węglowodany beczkowe. TRX 3.3 wykorzystuje doskonałą konstrukcję gaźnika suwakowego.

Oczyszczanie-Czyszczenie to stan, który występuje, gdy silnik jest przyspieszenie, a mieszanka paliwowa staje się wystarczająco uboga, aby umożliwić silnikowi kontynuowanie pracy w górnym zakresie obrotów. Zwykle charakteryzuje się zauważalnym spadkiem niebieskiego dymu i dramatycznym wzrostem prędkości obrotowej silnika.

Komora spalania-Komora spalania jest obrabiana dolnej części głowicy cylindrów. W tym miejscu świeca żarowa zapala paliwo. Kształt komory spalania ma za zadanie sprzyjać wydajniejszemu spalaniu paliwa.

Korbowód-Korbowód przenosi ruch tłoka do wału korbowego. Silnik wyścigowy TRX 3.3 wykorzystuje korbowód o „ostrzu noża”. Aerodynamiczne, zastrzone krawędzie pozwalają „przeciąć” mieszankę paliwowo-powietrzną pod ciśnieniem wewnątrz skrzyni korbowej. **Korbowód**- „Ciało” silnika, które zawiera wszystkie działające elementy elementy mechaniczne.

Wał korbowy-Główny wał silnika, który trzyma

zespół posuwisto-zwrotny.

Żeberka chłodzące-Zeberka chłodzące są wyfrezowane w głowicy cylindrów i skrzyni korbowej i powodować odprowadzanie ciepła z silnika. Ciepło jest usuwane, gdy rozprasa się w powietrzu przepływającym przez żeberka chłodzące. Aby uzyskać maksymalną wydajność chłodzenia, ważne jest, aby żeberka były czyste od brudu i zanieczyszczeń.

Głowica cylindra (głowica)-Żebrowana aluminiowa część na górze silnik, który jest odpowiedzialny za rozpraszanie większości ciepła silnika. Komora spalania jest obrabiona 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 ręcznej jednostki sterującej rozrusznikiem i pokładowej skrzyni biegów z silnikiem elektrycznym do obracania silnika.

Pasować-Zwykle odnosi się do dopasowania tłoka i tulei. Jeśli dopasowanie jest ciasne, tłok będzie bardzo ciasny w górnej części tulei (górny martwy punkt), 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 zbyt ubogiej mieszanki paliwowej lub awarii świecy żarowej.

Paliwo- (20%, 33%) TRX 3.3 musi mieć modelowe paliwo silnikowe do pracy. Najlepsze paliwo Traxxas®Moc Plusa- jest polecany. Paliwo jest sprzedawane w kwartach i galonach od dealerów hobbystów. Oznaczenia 20% i 33% odnoszą się do procentowej zawartości nitrometanu w paliwie.

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

Przewód paliwowy (przewód paliwowy)-Gruby silikonowy przewód doprowadzający paliwo ze zbiornika paliwa do gaźnika.

Świeca żarowa-Świeca żarowa znajduje się w głowicy cylindrów u góry komory spalania. Zawiera element, który rozżarza się do czerwoności po przyłożeniu napięcia. Podczas uruchamiania silnika ciepło ze świecy żarowej zapala mieszankę paliwową i rozpoczyna proces spalania.

Sterownik świec żarowych-To narzędzie zaciska się na świecy żarowej i zasilą napięcie wymagane do zapalenia elementu świecy żarowej. Jest również nazywany zapalnikiem. Silniki wyposażone w EZ-Start nie wymagają tego oddzielnego narzędzia. **nagłówek**-Aluminiowa rura łącząca układ wydechowy z port wydechowy silnika. Długość i średnica hedera muszą być starannie dobrane, aby wydobyć jak największą moc z silnika.

Szybka igła (HSN)-Reguluje mieszankę paliwowo-powietrzną w gaźniku wysokie otwarcie przepustnicy.

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

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

Pochyłać się-Warunki pracy, w których silnik nie otrzymuje wystarczającej ilości paliwa (za dostępne powietrze). 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 zniszczyć silnik.

Uboga mieszanka-Obracanie szybkoobrotowego i/lub wolnoobrotowego przekręcić wskazówkę(i) prędkości w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, aby zmniejszyć ilość paliwa dostarczanego do silnika.

Igła wolnoobrotowa (LSN)-Zawór iglicowy, który kontroluje mieszankę paliwową przy niskich otwarcach przepustnicy.

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

nitro-Skrót od nitrometanu, składnika modelu silnika paliwo, które poprawia spalanie paliwa i moc wyjściową. Nitro odnosi się również do klasy R/C napędzanych silnikami modelowymi zamiast elektrycznymi. **Zawartość nitro**-Ilość nitrometanu użytego w paliwie. Zazwyczaj mierzona jako procent całkowitej objętości paliwa. Silniki Traxxas są zoptymalizowane do wykorzystania 10-20% nitro. 33% nitro może być używane do wyścigów. **nitrometan**-Nitrometan jest składnikiem paliwa, które zwiększa moc z procesu spalania do pewnego momentu. Silniki są generalnie optymalizowane pod kątem wykorzystania szeregu zawartości nitro w celu uzyskania najlepszej mocy.

O-ring-Gumowy pierścień w kształcie litery „O” stosowany jako uszczelka.

Rura-Skrót oznaczający dostrojoną rurę wydechową w silniku nitro. Patrz „Dostrojoną rurą”.

Tłok-Tłok to wewnętrzna część silnika, do której jest przymocowana 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 tulei, które umożliwiają rozpylenie paliwa wejść do komory spalania i spalone spaliny do wyjścia. Kształt i położenie portów są dużym czynnikiem wpływającym na sterowanie rozrądem silnika i mocą wyjściową.

Filtr wstępny-Zewnętrzny element filtra powietrza w dwustopniowym filtrze powietrza. Ten zapewnia pierwszy poziom filtracji powietrza dla silnika. Większość brudu i zanieczyszczeń zostanie zatrzymana przez ten filtr. Oczyścić, ponownie nasmarować i wymienić

ten filtr po każdej godzinie pracy. Zawsze używaj zarówno filtra wstępnego, jak i głównego.

Filtr główny-Wewnętrzny element filtra powietrza w dwustopniowym filtrze powietrza. Ten zapewnia drugi poziom filtracji powietrza po filtrze wstępnym, który usuwa większość zanieczyszczeń i zanieczyszczeń. Oczyść, ponownie naoliw i wymień ten filtr po każdych 3-4 godzinach pracy. Zawsze używaj zarówno filtra wstępnego, jak i głównego.

Podkładowy-Ręczne spowodowanie przepływu paliwa ze zbiornika do góry gaźnik. Czasami jest to konieczne po dłuższym postoju silnika i spłynięciu całego paliwa 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 odnoszący się do szybkości reakcji modelu wejście przepustnicy lub jak szybko przyspiesza.

Bogaty-Warunki pracy, w których silnik pracuje zbyt mocno paliwo za dostępne powietrze. Lepiej jest pracować na lekko bogatym silniku, aby wydłużyć żywotność silnika. Zbyt bogata mieszanka powoduje słabą pracę silnika z nadmiernym niebieskim dymem i niespalonym paliwem wydobywającym się z wydechu.

obr./min-Skrót od obrotów na minutę (ile razy wał korbowy silnika obraca się w ciągu minuty).

Rękaw-Wewnętrzna część silnika zawierająca tłok. Precyzyjne dopasowanie pomiędzy tuleją a tłokiem tworzy uszczelnienie, które umożliwia uzyskanie przez silnik wymaganej kompresji do spalania. Tuleja w silniku TRX jest wykonana z mosiądzu, a następnie chromowana na twardo. **Przesuń gaźnik**-Przepustnica na gaźniku suwakowym zamyka się i otwiera się, wsuwając i wysuwając luźną z korpusu gaźnika. Ten typ gaźnika jest preferowany do zastosowań związanych z wydajnością, ponieważ zapewnia mniej restrykcyjną „prostą” ścieżkę powietrza niż konstrukcja gaźnika luźnego.

Stoisko-Gdy silnik przestaje działać, zwykle z powodu niewłaściwego paliwa ustawienie mieszanki lub brak paliwa.

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

Dostrojoną rurą-Dostrojoną rurą wydechową zwykle składa się ze specjalnie ukształtowaną metalową lub kompozytową komorą z przegrodami, która ma na celu zwiększenie mocy wyjściowej silnika.

Zużycie-Proces montażu, który ma miejsce podczas docierania silnika, gdzie wewnętrzne części silnika opracowują jeszcze dokładniejsze dopasowanie dzięki rzeczywistemu użytkowaniu w kontrolowanych warunkach.

WOT-Skrót od szeroko otwartej przepustnicy.



NIEBEZPIECZEŃSTWO! Modelowe paliwo silnikowe jest trujące dla ludzi i zwierząt. Picie paliwa może spowodować ślepotę i śmierć. Traktuj ostrożnie i z szacunkiem. Trzymaj go zawsze poza zasięgiem małych dzieci! Podczas jazdy nie zostawiaj butli z paliwem na ziemi, gdzie dziecko mogłoby mieć do niej dostęp. Postępuj zgodnie z ostrzeżeniami na etykiecie paliwa.

PALIWO

Używaj właściwego paliwa

Konieczne jest stosowanie właściwego paliwa w silniku wyścigowym TRX 3.3, aby uzyskać maksymalne osiągi i żywotność silnika. Najlepsze paliwo Traxxas® Moc Plusa® należy stosować, aby zapewnić prawidłowe smarowanie silnika, wydajność i łatwość strojenia.

- Top Fuel to jedyne paliwo, które jest w 100% certyfikowane do stosowania w silnikach Traxxas.
- Traxxas Top Fuel powstaje z właściwych składników równowagę naturalnych i syntetycznych środków smarnych, aby zapewnić doskonałą reakcję przepustnicy i najlepsze osiągi na najwyższym poziomie, bez poświęcania długoterminowej trwałości.

Możesz używać paliwa o zawartości nitro 20% lub 33%. Staraj się używać cały czas tego samego procentu, unikaj przełączania się między paliwami. Zalecamy, aby w przypadku docierania silnika przy 20% paliwie trzymać się tej wartości procentowej. Jeśli przejdziesz na wyższy procent, upewnij się, że ponownie dostosujesz mieszankę paliwową, aby to zrekompensować (patrz poniżej).

Wybór procentu nitro

Często zadawane pytanie brzmi: „jaka jest różnica między paliwami 20% a 33%?” 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 nitro, więcej innych składników paliwa jest potrzebnych w komorze spalania, aby utrzymać idealny stosunek powietrza do paliwa. Dlatego ogólnie mieszanki paliwowe należy nieco wzbogacić (na szybkoobrotowej wskazówce, około 3/4 obrotu w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara przy zmianie z 20% na 33%). Pozwala to na większy przepływ paliwa przez silnik i zapewnia niższą temperaturę pracy, nawet przy maksymalnych ustawieniach mieszanki ubogiej.

Jeśli 33% poprawia moc, to wydaje się, że w silniku należy zawsze stosować najwyższą dostępną zawartość nitro (powyżej 33%). W rzeczywistości istnieją praktyczne ograniczenia. Silniki są zaprojektowane tak, aby działały najlepiej w zakresie procentowej zawartości nitro. Sposób mocowania silnika, wielkość komory spalania i inne czynniki decydują o tym, ile nitro można efektywnie wykorzystać 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 pracować na wyższym poziomie nitro, 33% Top Fuel to optymalny procent nitro dla silnika wyścigowego TRX 3.3. Zwiększenie nitro powyżej 33% może wprowadzić



konieczność modyfikacji silnika (porty, regulacja głowicy itp.), aby uniknąć trudności z uruchomieniem i strojeniem. Istnieją ograniczenia co do tego, ile nitro silnik może efektywnie wykorzystać, aby zwiększyć moc. Należy pamiętać, że nitro jest drogim składnikiem paliwa, więc 20% mieszanka nitro jest bardziej ekonomiczna dla użytkownika sportowego.

Używając Traxxas Top Fuel, stosowanie wyższych procentów nitro nie powoduje szybszego zużycia silnika. 33% Top Fuel zawiera ten sam pakiet smarów wysokiej jakości, co 20% Top Fuel. Niektóre wyścigowe paliwa nitro o wysokiej zawartości procentowej inne niż Traxxas poświęcają trochę smaru, próbując zwiększyć wydajność. Apelujemy, aby nie ryzykować inwestycji w silnik i używać Top Fuel w celu uzyskania stałych osiągnięć i długiej żywotności silnika.

A co z innymi paliwami?

Czy oprócz Top Fuel można używać paliw 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 opinię lub twierdzenie na temat paliwa. Zespół inżynierów Traxxas spędził lata na opracowywaniu silników wyścigowych TRX. Nikt nie wie więcej o specyficznych wymaganiach paliwowych silników Traxxas niż inżynierowie Traxxas. Zdecydowanie zalecamy, aby nie ryzykować inwestycji w silnik i używać paliwa Traxxas przeznaczonego do silnika wyścigowego TRX 3.3.

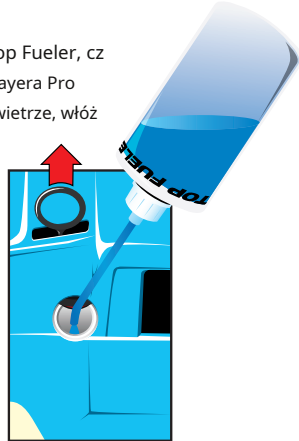
Postępowanie z paliwem

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

Napełnianie zbiornika paliwa

Skorzystaj z dystrybutora paliwa (Traxxas Top Fueler, cz # 5001), aby wlać paliwo do zbiornika paliwa Slayera Pro 4X4. Aby napełnić butelkę z paliwem, wyciśnij powietrze, włóż końcówkę dystrybutora do kanistra i zwolnij uchwyt na butelkę. Gdy butelka się rozszerzy, paliwo zostanie do niej wciągnięte.

Aby zatankować swój model, pociągnij za uchwyt korka wlewu paliwa, włóż końcówkę butli z paliwem i ściśnij, aby nalać paliwo.



FILTR POWIETRZA

Silnik wyścigowy TRX 3.3 w tym ten model jest wyposażony w specjalnie zaprojektowany dwustopniowy filtr powietrza, który zapewnia maksymalną skuteczność i wydajność filtrowania, jednocześnie chroniąc silnik przed kurzem i brudem podczas długich warunków pracy. Używaj tylko dostarczonego filtra. **Nie poprawisz osiągnięć silnika, przechodząc na filtr z rynku wtórnego** możesz ryzykować uszkodzenie silnika z powodu słabej filtracji.

Dwustopniowy filtr wyścigowy TRX składa się z następujących elementów: 1.

- 1. Gumowa podstawa filtra
- 2. 3-częściowa obudowa z tworzywa sztucznego
- 3. Element „filtra wstępnego”.
- 4. „Podstawowy” element filtrujący

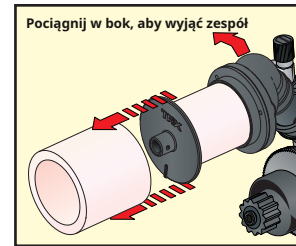
Zewnętrzny filtr wstępny należy czyścić po każdej godzinie pracy, nawet jeśli filtr wygląda na czysty. Wewnętrzny element filtra głównego należy wyczyścić po 3-4 godzinach pracy. Przedziały te obejmują czas docierania.

Wyczyść filtr powietrza po docieraniu. Kurz (który jest często zbyt drobny, aby go zobaczyć) i brud stale przemieszczają się przez filtr, gdy silnik pracuje. Nawet jeśli nie widać brudu na filtrze, jest on obecny w piance po dowolnym czasie pracy. Przekroczenie zalecanych odstępów między czyszczeniem spowoduje uszkodzenie silnika. Uszkodzenie lub zużycie silnika spowodowane wchłonięciem brudu jest łatwe do wykrycia i jest jedną z głównych przyczyn przedwczesnej awarii silnika.

Instrukcje czyszczenia filtra wstępnego (co godzinę pracy)

1. Zdejmij zacisk z filtra powietrza i zdejmij go z metalowego wieszaka. Wyjmij zespół filtra powietrza z otworu gaźnika, pociągając mocno cały zespół filtra na bok, aby go zwolnić. Nie ciągnij prosto w górę.

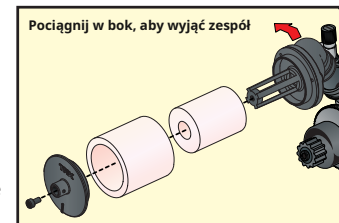
2. Wyjmij wkład filtra wstępnego.
3. Wyczyść wkład filtra wstępnego poprzez dokładne umycie wkładu piankowego w gorącej wodzie z mydłem (dobrze działa płyn do mycia naczyń). Powtórz dwa razy.
4. Dokładnie osusz wkład filtra wstępnego czystym ręcznikiem.
5. Naoliwić element piankowy powietrzem



- filtr oleju. Używaj oleju do filtrów Traxxas (nr części 5263) lub wysokiej jakości specjalnego oleju do filtrów piankowych, takiego jak stosowany w silnikach motocykli terenowych i ATV. Ten rodzaj oleju do filtrów jest dostępny w profesjonalnych sklepach motocyklowych. Nałóż w sumie 24 krople oleju do filtra powietrza Traxxas, równomiernie rozprowadzone pomiędzy górną, dolną i boczną częścią elementu filtrującego. Kilkakrotnie ściśnij element filtrujący, aby pomóc w rozprowadzeniu oleju. Wkład filtra powinien być równomiernie zabarwiony przez olej. Jednolity kolor wskazuje, że olej jest równomiernie rozprowadzony. Nie wyciskaj nadmiaru oleju. Note: Nie używaj oleju do filtra powietrza do innych celów niż filtr powietrza. To nie ma być lubrykant.
6. Ponownie zmontuj filtr i zainstaluj go na silniku. Upewnij się, że gumowa szyjka filtra dobrze przylega do gaźnika bez żadnych szczelin lub wycieków powietrza.

Instrukcje czyszczenia filtra głównego (co 3-4 godziny pracy)

1. Zdejmij zacisk z filtra powietrza i zdejmij go z metalowego wieszaka. Wyjmij zespół filtra powietrza z otworu gaźnika, wyciągając cały zespół filtra mocno w bok, aby go zwolnić. Nie ciągnij prosto w górę.



2. Wyjmij wkład filtra wstępnego.
3. Wykręć śrubę 3x6mm na końcu obudowy filtra. Zdejmij przednią obudowę i główny wkład filtra.
4. Wyczyść części filtra, dokładnie myjąc je w gorącej wodzie z mydłem (dobrze działa płyn do mycia naczyń). Powtórz dwa razy dla piankowych elementów filtrujących.
5. Dokładnie osusz piankowy filtr wstępny i elementy filtra głównego czystym ręcznikiem. Wysuszyć pozostałe części filtra.
6. Nasmaruj piankowy filtr wstępny 24 kroplami oleju do filtra powietrza i główny wkład filtra 30 kroplami oleju do filtra powietrza.
7. Ponownie zmontuj filtr i zainstaluj go na silniku. Upewnij się, że gumowa szyjka filtra dobrze przylega do gaźnika bez żadnych szczelin lub wycieków powietrza.

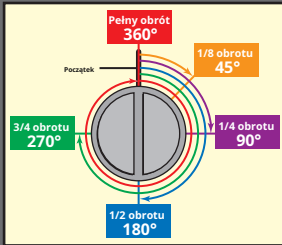




Więcej informacji na temat wpływu gęstości powietrza na regulację silnika można znaleźć na stronie 26.



„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.

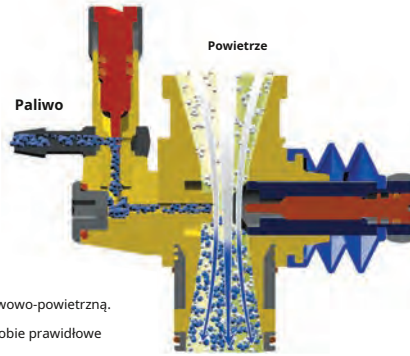


GAŹNIK

Zrozumienie regulacji gaźnika

Gaźnik spełnia kilka funkcji. Kontroluje prędkość obrotową silnika, ograniczając dopływ powietrza i paliwa do silnika. Rozpyla paliwo (zawiesza kropelki paliwa w powietrzu), a także kontroluje stosunek powietrza do paliwa w mieszance wchodzącej do silnika (ile powietrza przypada na daną ilość paliwa).

Aby pomóc w lepszym zrozumieniu strojenia silnika i jego przyczyn konieczne, poniżej znajduje się krótkie wyjaśnienie procesu spalania powietrza/paliwa, który ma miejsce w silniku.



W celu wytworzenia ciśnienia w cylindrze

co skutkuje mocą, a także mieszanką paliwowo-powietrzną.

Do prawidłowego działania potrzebne są obie prawidłowe ilości powietrza

spalanie. Zadaniem gaźnika jest mieszanie powietrza z paliwem (atomizacja paliwa) w odpowiednich proporcjach dla jak najlepszego 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 regulacji przepływu paliwa (zwane igłami mieszanki paliwowej) są wymagane do odmierzenia paliwa i utrzymywania idealnego stosunku powietrza do paliwa w tych ciągle zmieniających się warunkach. Na przykład zimniejsze powietrze jest gęstsze (więcej cząsteczek powietrza) dla danej objętości powietrza i dlatego wymaga więcej paliwa (więcej cząsteczek paliwa), aby utrzymać prawidłowy stosunek powietrza do paliwa. Ciepłe powietrze jest mniej gęste (mniej cząsteczek powietrza) i dlatego potrzebuje mniej paliwa



Zimne powietrze (bardziej gęste)

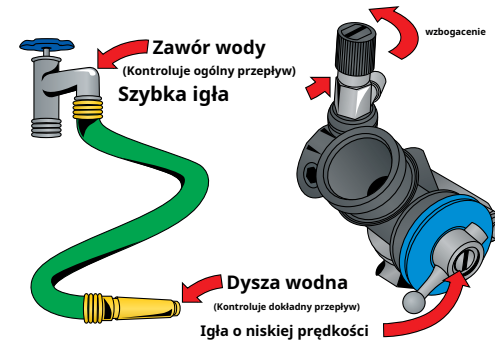


Ciepłe powietrze) mniej gęste

zachować poprawność stosunek powietrze/paliwo. The igły do strojenia są tam, aby dostosować, ile paliwa jest dostępne dla gaźnik do mieszania z dostępnym powietrzem (atomizacja).

IGŁY MIESZANKI PALIWOWEJ

Ilość paliwa odmierzanego i rozpylanego przez gaźnik jest kontrolowana przez dwie iglice mieszanki, igłę wysokiej prędkości i igłę niskiej prędkości. Igła prędkości obrotowej służy do odmierzenia paliwa zużywanego przez silnik na biegu jałowym i przy niskich obrotach silnika (przy częściowo otwartej przepustnicy). Szybka igła służy do odmierzenia paliwa, gdy przepustnica jest otwarta od częściowego do pełnego otwarcia przepustnicy (WOT). Dwie igły w silniku wyścigowym TRX 3.3 zapewniają precyzyjną kontrolę stosunku powietrza do paliwa w całym zakresie obrotów silnika.



Maksymalny możliwy przepływ paliwa jest zawsze kontrolowany przez szybkoobrotową igłę. Działa jak główny zawór wody na węży ogrodowym. Obróć zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby zamknąć zawór, w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aby go otworzyć. Kiedy przepustnica znajduje się na biegu jałowym lub jest częściowo otwarta, igła wolnoobrotowa mierzy przepływ paliwa na wylocie (gniazdo iglicy), gdzie paliwo wpływa do zwężki Venturiego gaźnika. Ten drugi zawór działa jak dysza rozpylająca na końcu węży ogrodowego w naszym przykładzie. Gdy przyspieszasz z biegu jałowego, przepustnica otwiera się, a igła niskiej prędkości jest odsuwana od gniazda igły. Pozwala to na przepływ większej ilości paliwa przy zwiększonym przepływie powietrza. W miarę zwiększania przepustnicy igła o niskiej prędkości jest całkowicie odciągana od gniazda igły, pozostawiając ją całkowicie otwartą. W tym momencie dozowanie paliwa jest całkowicie kontrolowane przez szybką igłę. Ponownie, używając naszego przykładu węży wodnego,

Wydajność silnika jest bezpośrednio związana 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 niższą temperaturę pracy i nie tylko smarowanie, ale z nieco mniejszą mocą.

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

Ogólne ustawienia mieszanki paliwowej są mierzone liczbą obrotów, o które iglice są wykręcone z pełnego zamknięcia. Ustawienia mieszanki paliwowej zostały wstępnie ustawione fabrycznie na typowe ustawienia docierania. Nie reguluj gaźnika z ustawień fabrycznych, dopóki silnik nie zostanie uruchomiony i będzie pracował, a Ty będziesz w stanie obserwować pracę silnika, aby ocenić, jakie drobne regulacje mogą być wymagane, aby zrekompensować paliwo, temperaturę i wysokość. Regulacje są zwykle wykonywane w krokach co 1/8 lub 1/16 obrotu. Jeśli silnik zaczyna się w górnym martwym punkcie (TDC), patrz strona 35, aby uzyskać instrukcje dotyczące uwolnienia silnika.

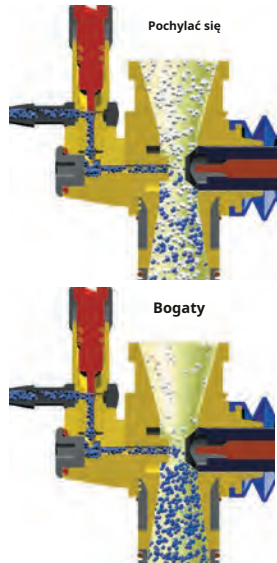
Regulacja prędkości biegu jałowego

Śruba regulacji prędkości biegu jałowego steruje zamkniętą pozycją suwaka przepustnicy. Gdy serwomechanizm przepustnicy znajduje się w położeniu neutralnym, suwak przepustnicy powinien być zatrzymany na śrubie regulacji prędkości biegu jałowego. Zawsze używaj śruby regulacji prędkości biegu jałowego do kontrolowania biegu jałowego silnika. Patrz strona 27, aby uzyskać instrukcje dotyczące regulacji prędkości biegu jałowego.

TRAXXAS EZ-START ELEKTRYCZNY SYSTEM ROZRUCHU

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

- Zasilanie systemu EZ-Start pochodzi z akumulatora 7,2 V zainstalowanego w ręcznym urządzeniu sterującym.
- Świeca żarowa silnika jest podgrzewana automatycznie przez system EZ-Start, co eliminuje konieczność stosowania oddzielnego zapalnika świecy żarowej.



Napięcie na świecy żarowej jest utrzymywane na stałym poziomie, niezależnie od obciążenia rozrusznika przez rozrusznik.

Dioda LED „świec żarowych” (dioda elektroluminescencyjna) na jednostce sterującej wskazuje stan świecy żarowej.

Dioda LED „Silnik” wskazuje stan rozrusznika elektrycznego EZ-Start. amortyzowany mechanizm napędowy w jednostce napędowej zapobiega uszkodzeniu uszu spowodowanym odrzutem silnika. mart Start-obwód ochronny zapobiega uszkodzeniu silnika poprzez odcięcie zasilania, jeśli obciążenie silnika lub innej elektroniki przekracza bezpieczne granice.

Ładowanie akumulatora EZ-Start

Do ładowania można użyć dołączonej ładowarki w zestawie akumulator EZ-Start. **Nie ładuj akumulatorów wewnątrz samochodu. ad sekcję Środki ostrożności w instrukcji obsługi.**

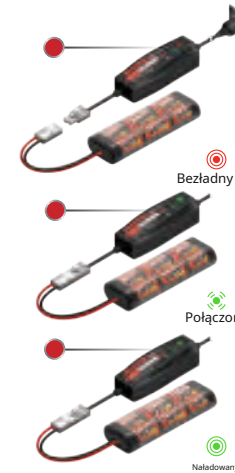
Podłącz ładowarkę do samochodowego pomocniczego gniazda zasilania 12 V. Ładowarka jest kompatybilna wyłącznie z pomocniczymi gniazdami samochodowymi 12 V. Dioda LED na ładowarce zaświeci się na czerwono, wskazując, że jest gotowa do ładowania akumulatora.

- Podłącz akumulator, aby rozpocząć ładowanie.** Podłącz akumulator do ładowarki. Dioda LED ładowarki zacznie migać na zielono, wskazując, że ładowanie się rozpoczęło. Migająca zielona dioda LED na ładowarce wskazuje postęp ładowania.

- Odłącz akumulator podczas ładowania kompletny.** Kiedy akumulator jest w pełni naładowany, dioda LED zaświeci się na zielono. Akumulator będzie ciepły w dłoni. Odłącz akumulator.

WSKAŹNIK LED ŁADOWARKI	OZNACZAJĄCY
Stała czerwona dioda LED	Gotowy do ładowania
Wolno migaająca zielona dioda LED	Ładowanie (patrz wykres postępu ładowania)
Stała zielona dioda LED	Bateria w pełni naładowana
Migająca czerwona dioda LED	Błąd ładowarki

Notatka: Jeśli wystąpi problem z akumulatorem, na przykład zwarcie, dioda LED ładowarki zacznie migać na czerwono. Odłącz akumulator i odłącz ładowarkę od źródła zasilania, aby usunąć błąd. Przed kontynuowaniem ustal przyczynę błędu.



POSTĘP ŁADOWANIA

X1	1 zielony błysk	0 - 25% naładowane
X2	2 zielone mignięcia	25% - 50% oplaty
X3	3 zielone mignięcia	50% - 75% naładowane
X4	4 zielone mignięcia	75% lub więcej naładowanych
	Stala zielona dioda LED	naładowany w 100%.



Widzieć Strojenie silnika wyścigowego TRX 3.3 na stronie 25, aby uzyskać pełne informacje na temat regulacji mieszanki paliwowo-powietrznej i prędkości biegu jałowego.



Fabryczne ustawienia igły Jeśli zmieniono ustawienia fabryczne gaźnika, użyj następujących ustawień:

- Ustaw szybkoobrotową igłę na 4 obroty od pozycji zamkniętej.
- Ustaw igłę wolnoobrotową tak, aby łeb śruby (czerwony na ryc. A)) jest wyrównany (równy) z końcem suwaka (żółty na ryc. A).



Do pierwszego uruchomienia zawsze używaj ustawień fabrycznych. Używaj tych ustawień tylko wtedy, gdy ustawienia fabryczne zostały utracone.



Wyższe nitro wymaga bogatszej mieszanki paliwowej. Podczas pracy z 33% paliwem, wzbogać swoją szybko igłę o 3/4 obrotu, jeśli wcześniej na 20% nitro, a następnie ponownie dostrój silnik, aby uzyskać maksymalną wydajność.





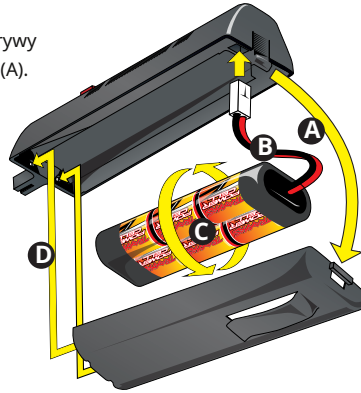
Gdy sterownik EZ-Start jest w trybie ochrony, odczekaj co najmniej 3 minuty przed próbą uruchomienia silnika, aby dać rozrusznikowi czas na ostygnięcie.



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

Instalowanie akumulatora EZ-Start

1. Naciśnij wypustkę na końcu pokrywy komory baterii, aby ją otworzyć (A).
2. Podłącz w pełni naładowany akumulator 7,2 V do gniazda złącze wewnątrz (B).
3. Obróć akumulator dwa lub trzy razy, aby obrócić przewody wtyczki akumulatora. Pomaga to utrzymać przewód i baterię na miejscu, gdy bateria jest zainstalowana w komorze (C).



4. Zainstaluj baterię w komorę i mocno wciśnij przewody na miejsce.
5. Zatrzasknij z powrotem drzwiczki komory baterii i zablokuj wypustkę końcówką (D).

Korzystanie z EZ-Start

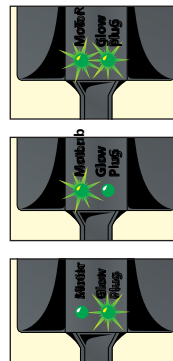
Twój kontroler EZ-Start podłącza się do 4-bolcowego gniazda w modelu. Gdy czerwony przycisk na sterowniku jest wciśnięty, silnik zaczyna się obracać i zasilany jest z konektora świecy żarowej. Zakładając, że wszystkie ustawienia i przygotowania są prawidłowe, silnik powinien uruchomić się niemal natychmiast.

Każda z jednostek sterująca wskaźnik Diody LED na dłoni - trzymany C dwóch stanach i, M otworPROWADZONY blask pl ug LED, Strzymaj jasnozielone podczas stania rting. Jeśli LE D nie udaje się światło podczas startu ng, tam jest wskazaniem usterki D z TH w funkcji.

Jeśli G Niska dioda LED wtyczki s do światła, świeca żarowa móg być złym nie działa lub świeci się g drutu m być uszkodzony o R bezładny.

Jeśli dioda LED silnika nie zaświeci się, a rozrusznik nie zadziała, oznacza to, że EZ-Start jest w trybie ochronnym.

centrum sed, EZ-Start trol jednostka grzeje Popraw



Tryb ochrony

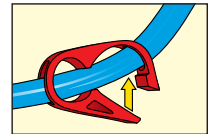
EZ-Start wykorzystuje Inteligentny Start™ technologię monitorowania stanu systemu i wykrywać awarie. Sterownik monitoruje obciążenie umieszczone na silniku EZ-Start. Jeśli obciążenie stanie się nadmierne, system odcina zasilanie silnika, aby zapobiec kosztownym uszkodzeniom silnika i sterownika. Może się to zdarzyć, na przykład, jeśli silnik zostanie zalany paliwem podczas uruchamiania. Rozrusznik najpierw kręci, ale kiedy nadmiar paliwa w komorze spalania zaczyna blokować silnik, rozrusznik zwalnia pod większym obciążeniem. Powoduje to, że obwód ochronny odcina zasilanie silnika. Przed kontynuowaniem należy odczekać co najmniej 3 minuty, aż rozrusznik ostygnie, a obwód automatycznie się zresetuje. Wykorzystaj czas na znalezienie i wyeliminowanie stanu, który spowodował nadmierne obciążenie rozrusznika.

Użyj silnego akumulatora rozruchowego

Słaby akumulator rozruchowy lub taki, który nie został w pełni naładowany, może nie zapewniać wystarczającej mocy do obracania silnika przy odpowiednich obrotach, aby zapobiec zakleszczaniu się tłoka w górnym martwym punkcie (TDC). Nowy silnik zazwyczaj ma ciasne pasowanie między tłokiem a górną częścią tulei. Jest to dopasowanie stożkowe i ciasne dopasowanie tulei tłoka do początkowej gwiazdy - tutaj jest pożądanym, na lub to e kto chce najlepiej działający silnik. pakiet Malowno jesteś wezwany śpiewać nietoperz wysokiej jakości, który jest w pełni cyklicznie nowe ciasto to znaczy sojusznik wymaga siedmiu ładowania rał, aby osiągnąć groszek napięcie i pełne, I capacto). To jest espe szczególnie ważne dzięki nowym inż które potrzebuje te adź bracie ken in. Jeśli en kijom Gine w TDC, patrz ne. strona35 do instruktażu wł uwolnienie engi

Shućczenie silnika

Zakreśl przełącznik ch dla ton radio nie będzie wyłączyć silnik. Aby wyłączyć silnik, użyj zacisk odcinający na przewodzie paliwowym. thezacisk zamknięty tściśnij lub odetnij dopływ thesilnik. nie f paliwa, aby uwolnić go, gdy ty reozgrzej silnik.



Avoid się wyłącza silnik, kładąc palec na rurze wydechowej, którą jedziesz przez ty tlet, zwiększając jeśli cały dzień. Spowoduje to przedostanie się paliwa do silnika, co polanjeszcze więcej niespalonych może prowadzić do szkodliwych skutków korozja.Zawsze uważaj, aby nie dotknąć rury wydechowej po uruchomieniu. Może stać się bardzo gorący.



DOMIERANIE TWOJEGO SILNIKA TRX 3.3 RACING

Silnik wyścigowy TRX 3.3 wykorzystuje bezpierścieniową konstrukcję tłoka / tulei z aluminium, mosiądzu i chromu (ABC). 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 właściwe docieranie silnika ma kluczowe znaczenie dla uzyskania najszybszej i najbardziej niezawodnej pracy silnika.

Pozwól sobie około 1 do 1½ godzin, aby zakończyć procedurę docierania. Docieranie silnika zajmie w modelu 5 zbiorników paliwa. Czas przerwy to nie czas na zaimponowanie znajomym nowym modelem. **Przed przystąpieniem do ciągłej jazdy z dużą prędkością należy zacząć, aż silnik całkowicie się dotrze.** Cierpliwość i uważna uwaga podczas docierania wynagrodzi Cię najlepszym możliwym silnikiem wyścigowym TRX 3.3.

Podczas docierania może się wydawać, że silnik działa nieprawidłowo, objawiając się takimi objawami, jak gaśnięcie, niespójne działanie i zanieczyszczone świece żarowe. Są to po prostu normalne „ból docierania”, przez które czasami przechodzą silniki. Znikną one po całkowitym dotarciu silnika. Wielu właścicieli twierdzi, że nie doświadcza żadnych z tych objawów w przypadku silników wyścigowych TRX. **Zalecamy wymianę świecy żarowej na nową (w zestawie) po procedurze docierania silnika.**

Procedura docierania silnika

Głównym celem podczas docierania jest zmiana i ograniczenie prędkości obrotowej silnika. Zostanie to osiągnięte poprzez 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 z dużą prędkością jest niedozwolona do 6. tankowania paliwa.** Pierwsze docieranie wykonaj na dużej, płaskiej, utwardzonej powierzchni. **Twój model jest bardzo szybki, a przy zbiornikach 4 i 5 będziesz potrzebować dużo miejsca, aby ciężarówka mogła wjechać. Delikatnie naciskaj pedał gazu i hamuj. Gwałtowne przyspieszanie lub hamowanie może spowodować niepotrzebne zgaśnięcie silnika.**

- Nie zaleca się stosowania specjalnych paliw na docieranie. Używaj tego samego paliwa, które planujesz używać codziennie.
- Jeśli to możliwe, unikaj docierania silnika w bardzo gorące lub zimne dni (patrz strona 25).
- Zwracaj szczególną uwagę na poziom paliwa. Nie dopuszczaj do całkowitego opróżnienia zbiornika paliwa. Bardzo niski poziom paliwa powoduje, że mieszanka jest zbyt uboga. Może to spowodować przepalenie świecy żarowej lub ekstremalnie wysoką temperaturę silnika.
- **Nie próbuj docierać silnika wyścigowego TRX 3.3, ustawiając go na biegu jałowym na stojaku. Da to słabe rezultaty.**

- Miej zawsze pod ręką dodatkowe świece żarowe Traxxas. Proces docierania może powodować tworzenie się osadów na wtyczce, co prowadzi do awarii wtyczki.
- Wymień lub wyczyść filtr powietrza po docieraniu.
- Dokładnie postępuj zgodnie z instrukcjami dla każdego z pierwszych 5 zbiorników paliwa.

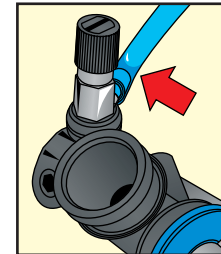
Uruchamianie silnika wyścigowego TRX 3.3 po raz pierwszy

Przed pierwszym uruchomieniem TRX 3.3 Racing Engine upewnij się, że przeczytałeś wszystkie instrukcje i środki ostrożności zawarte w tej instrukcji. **Zwróć szczególną uwagę na instrukcje docierania dla poszczególnych zbiorników w następnej sekcji i upewnij się, że je przeczytałeś i zrozumiałeś przed uruchomieniem silnika.**

Podczas pierwszego uruchomienia silnik musi mieć temperaturę pokojową (70°F/ 21°C) lub wyższą. Jeśli na zewnątrz jest chłodniej niż w pomieszczeniu, usuń całe paliwo i trzymaj model w pomieszczeniu, aż będziesz gotowy do uruchomienia, a następnie wynieś go na zewnątrz. Jeśli jest chłodniej niż 45 ° F, należy zachować szczególną ostrożność. Zobacz docieranie w niskich temperaturach na stronie 25. Nie zalecamy używania modelu w temperaturach poniżej 35°F.

1. **Włącz system radiowy** (patrz strona 11).
2. Upewnij się, że dźwignia przepustnicy na nadajniku znajduje się w położeniu biegu jałowego (neutralnego).
3. Podłącz sterownik EZ-Start zgodnie z instrukcją na stronie 22.
4. Naciskaj przycisk rozrusznika w krótkich dwusekundowych seriach i obserwuj, czy paliwo przepływa przez przewód paliwowy do gaźnika. Przyjść się! Paliwo porusza się bardzo szybko. Jeśli paliwo nie przepłynie przez linię w ciągu 5 sekund, zalej silnik przez krótkie (jedną lub dwie sekundy) zakrycie wylotu spalin palcem i naciśnięcie przycisku EZ-Start, aż paliwo będzie widoczne w przewodzie paliwowym gaźnika. **Patrz uważnie! Jeśli silnik jest zalewany zbyt długo, zaleje się paliwem i przestanie się obracać.**
5. Gdy paliwo dotrze do gaźnika, silnik powinien szybko się uruchomić i pracować na biegu jałowym.
6. Odłącz sterownik EZ-Start od modelu.
7. Kontynuuj docieranie silnika.
8. Nie zwiększaj obrotów silnika bez obciążenia (koła nie dotykają ziemi).

Jeśli silnik nie uruchamia się, przejdź do Traxxas.com/support. Jeśli ustawienia fabryczne mieszanki paliwowej zostały zmienione, patrz strona 20. Jeśli nadal masz problemy, skontaktuj się z obsługą klienta Traxxas pod numerem 1-888-TRAXXAS lub pod adresem support@traxxas.com.



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



Nigdy nie uruchamiaj modelu w pomieszczeniu. Od TRX 3.3 Racing Spaliny z silnika są szkodliwe, zawsze je uruchamiaj modelu na zewnątrz, w dobrze wentylowanym miejscu.



Twój TRX 3.3 Racing Engine zwykle nie wymaga zalewania. Jeśli musisz zalać silnik, uważnie obserwuj przewód paliwowy, aby uniknąć zalania twojego silnika. Informacje na temat czyszczenia zalanego silnika znajdują się na stronie 35.



Fabryczne ustawienia igły: Twój gaźnik jest ustawiony fabrycznie, aby zapewnić prawidłowy stosunek powietrza do paliwa i prędkość obrotową biegu jałowego do docierania silnika. Nie reguluj gaźnika, chyba że zauważysz złe warunki pracy, które tego wymagają

korekta (patrz strona 21 dla ustawień zapasów).



Wyższe nitro wymaga bogatszej mieszanki paliwowej. Podczas pracy z 33% paliwem, wzbogać igłę o 3/4 obrotu, jeśli wcześniej na 20% nitro, a następnie ponownie dostroić silnik, aby uzyskać maksymalną wydajność. Więcej informacji znajduje się na stronie 20.





Operacja na dużej wysokości: Jeśli mieszkasz na dużej wysokości (obszarze wysokości (5000 lub więcej stóp nad poziomem morza), może być wymagana mniejsza gęstość powietrza możesz nieco zubożyć mieszankę paliwową do wysokich prędkości w stosunku do ustawień fabrycznych. Wypróbuj to, jeśli masz trudności z uruchomieniem lub wyjątkowo powolną pracę silnika na dużej wysokości.



Gdy zdobędziesz doświadczenie w tym hobby, możesz odkryć, że wiele osób ma różne opinie na temat czego jest właściwą procedurą docierania modelu silnika. *Korzystaj wyłącznie z procedury docierania Traxxas. Inne procedury docierania mogą skutkować słabym, uszkodzonym lub w inny sposób niesprawnym silnikiem.*

Opisana procedura

tutaj został gruntownie przetestowany i udowodniono, że zapewnia lepszą wydajność silników niż inne „powszechne” metody docierania. Nawet jeśli masz wieloletnie doświadczenie w korzystaniu z silników modelarskich, nie ignoruj tej przestrogi!



Zbiornik 1

1. Prowadź model za pomocą **ciała wyłączone**.
2. Procedura jazdy: **Delikatnie pociągnij spust przepustnicy do 1/4 przepustnicy w ciągu 2 sekund. Następnie delikatnie naciśnij hamulec, aby się zatrzymać.** Odlicz dwie sekundy podczas przyspieszania: tysiąc jeden, tysiąc dwie, a potem zatrzymaj się. Obsługuj spust przepustnicy tak płynnie, jak to 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 nie ma dymu, wzbogać igłę o dużej prędkości o 1/4 obrotu, obracając igłę w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.
4. Gdy zbiornik paliwa jest prawie pusty, wyłącz silnik, zaciskając 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, dodaj wzbogacenie o 1/4 obrotu na wskazówce wysokich obrotów, obracając wskazówkę w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



Zbiornik 2

1. Od zbiornika 2 do przodu model powinien być prowadzony **przy cieple**.
2. Procedura jazdy: **Delikatnie pociągnij spust przepustnicy do 1/2 gazu w ciągu 2 sekund. Następnie delikatnie naciśnij hamulec, aby się zatrzymać.** Odlicz dwie sekundy podczas przyspieszania: tysiąc jeden, tysiąc dwie, a potem 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 1/2 gazu w ciągu 3 sekund. Następnie delikatnie naciśnij hamulec, aby się zatrzymać.** Odlicz trzy sekundy podczas przyspieszania: tysiąc jeden, tysiąc dwa, tysiąc trzy, a potem zatrzymaj się. **Powtarzaj tę procedurę uruchamiania i zatrzymywania, aż trzeci zbiornik paliwa będzie prawie pusty.**

2. Gdy silnik się poluzuje, prędkość obrotowa biegu jałowego może wzrosnąć i spowodować, że model będzie próbował pełzać do przodu po zatrzymaniu. Zmniejsz prędkość obrotową biegu jałowego, obracając regulator biegu jałowego (patrz strona 15) na gaźniku w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.

3. Gdy zbiornik paliwa jest prawie pusty, wyłącz silnik i uzupełnij paliwo. Odtąd nie musisz schładzać silnika pomiędzy tankowaniami.



Zbiornik 4

1. Procedura jazdy: **Delikatnie pociągnij spust przepustnicy do pełnego otwarcia w ciągu 3 sekund. Następnie delikatnie naciśnij hamulec, aby się zatrzymać.** Odlicz trzy sekundy podczas przyspieszania: tysiąc jeden, tysiąc dwa, tysiąc trzy, a potem zatrzymaj się. **Powtarzaj tę procedurę uruchamiania i zatrzymywania, aż czwarty zbiornik paliwa będzie prawie pusty.**
2. Dodawaj gaz stopniowo! Palec nie powinien sięgać pełnego gazu do końca trzysekundowego odliczania. Model może próbować wrzucić drugi bieg. Jeśli tak, zmniejsz wejście przepustnicy. Nie pozwól, aby model zrzucił pierwszy bieg.
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 kolejne 2 sekundy, a następnie delikatnie naciśnij hamulec, aby się 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 szybkostrzelną igłę zgodnie z ruchem wskazówek zegara o 1/8 obrotu, aby nieco zubożyć mieszankę paliwową i sprawdzić zmianę przełożenia.
3. Gdy zbiornik paliwa jest prawie pusty, wyłącz silnik i uzupełnij paliwo.



Zbiornik 6

ZATRZYMYWAĆ SIĘ! Zanim przejdiesz dalej, wyczyść filtr powietrza. Patrz instrukcje na stronie 19. Podczas szóstego tankowania, silnik można wyregulować do ogólnych zastosowań. Przejdź do następnej części tej instrukcji.

CZOŁG	PRZEPUSTNICA	CZAS	FAJNY	CIAŁO	UWAGI
1	1/4	2 sekundy	15 minut	Wyłączony	Stopniowo dodawaj gaz.
2	1/2	2 sekundy	15 minut	NA	Stopniowo dodawaj gaz.
3	1/2	3 sekundy	-	NA	W razie potrzeby zmniejsz obroty biegu jałowego.
4	Pełny	3 sekundy	-	NA	Nie pozwalaj na zmianę biegu na wyższy.
5	Pełny	5 sekund	-	NA	Przyspiesz przez ponad 3 sekundy i przytrzymaj przez 2 sekundy.

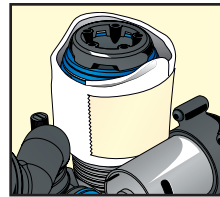
Wskazówki dotyczące zimowego włamania

Podczas procesu docierania tłok i tuleja ścierają się ze sobą, tworząc precyzyjne dopasowanie. Silnik musi się rozgrzać do temperatury około 200 do 215°F, aby umożliwić prawidłowe dopasowanie tłoka i tulei. Precyzyjne dopasowanie między tymi dwoma komponentami ma kluczowe znaczenie dla właściwej kompresji i optymalnej wydajności. Jeśli silnik pracuje zbyt zimno podczas docierania, tłok i tuleja nie powiększą się do rozmiarów odpowiednich do docierania, co może prowadzić do przedwczesnego zużycia tych elementów. Zużycie to może ujawnić się dopiero po zakończeniu zimy i uruchomieniu silnika w cieplejszych warunkach.

• Rozgrzej silnik do temperatury zbliżonej do pokojowej, usuwając całe paliwo i przechowując pojazd w środku w temperaturze pokojowej aż 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 około 200 do 215°F. Przy pogodzie poniżej 45°F silnik wyścigowy TRX 3.3 będzie miał tendencję do pracy w niższych temperaturach od 160 do 180°F (po dostrojeniu przy odpowiednich ustawieniach mieszanki docierającej). To jest zbyt fajne na włamanie. **Nie należy zubożać mieszanki paliwowej w celu podwyższenia temperatury silnika!** Zmniejszy to również smarowanie i spowoduje przedwczesne zużycie tłoka/tulei.

• Owiń głowicę chłodzącą papierowym ręcznikiem, czystą szmatką lub skarpetą, aby pomóc utrzymać pracę silnika wokół zalecanej temperatury docierania od 200 do 215°F. Jeśli zatrzymane zostanie zbyt dużo ciepła, silnik może faktycznie pracować zbyt gorąco. Upewnij się, że dokładnie monitorujesz temperaturę silnika przez pierwsze kilka



zbiorniki, aż uzyskasz odpowiednią ilość osłony głowicy chłodzącej. Będzie to oczywiście zależeć od aktualnych warunków pogodowych. Regulowanie pokrywy w górę i w dół, odsłanianie większej lub mniejszej liczby żeber chłodzących, to wygodny sposób regulowania temperatury silnika.

• W przypadku właścicieli, którzy nie mają dostępu do sondy temperatury, do oszacowania temperatury silnika można użyć kropli wody na głowicy chłodzącej (wokół obszaru świecy żarowej). Kropla wody powinna powoli skwierczeć przez około 6 do 8 sekund, jeśli temperatura silnika wynosi około 200 do 210 ° F. Jeśli woda skwierczy tylko przez kilka sekund, prawdopodobnie ma ponad 220°F i musi ostygnąć. Jeśli woda trwa długo lub wcale nie odparowuje, oznacza to, że silnik jest zbyt chłodny.

• Nie zalecamy pracy silnika w temperaturze poniżej 35° Fahrenheita. Jeśli nalesz na uruchomienie pojazdu w temperaturze poniżej 35 ° F, pamiętaj, że silniki nitro mogą być bardzo trudne do uruchomienia i dostrojenia w bardzo 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 dotarcie do nowego silnika nitro i zapewni wiele godzin przyjemności.

REGULACJA SILNIKA TRX 3.3 RACING

Osiągi silnika zależą od paliwa

mieszania. Obróć igły mieszanki zgodnie z ruchem wskazówek zegara do

zubożyć mieszankę paliwową i przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, aby ją

wzbogacić. Uboga mieszanka paliwowa zwiększy obroty silnika

moc do mechanicznych granic silnika. **Nigdy nie uruchamiaj**

silnika na zbyt ubogiej mieszance (niewystarczający przepływ paliwa). Nigdy nie pochylaj silnika tak bardzo, że zaczyna się wyłączać lub gaśnie.

Pochylenie silnika poza bezpieczne dopuszczalne limity spowoduje słabe osiągi i prawie pewne działanie silnika szkoda. Oznaki zbyt ubogiej mieszanki obejmują:

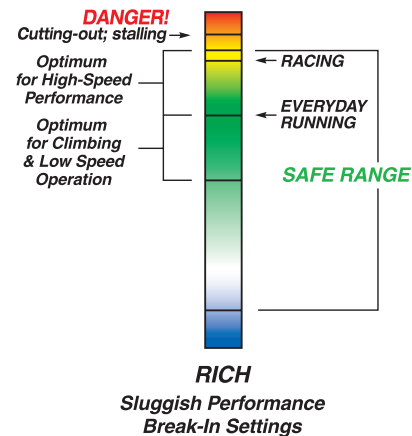
• **Wyłączenie lub nagła utrata mocy podczas przyspieszania.**

• Przegrzanie (temperatura powyżej 270°F na świecy żarowej).

• Niewiele lub brak niebieskiego dymu wydobywającego się z rury wydechowej.

Jeśli występuje którykolwiek z tych warunków, natychmiast zatrzymaj się i wzbogać mieszankę przy wysokich obrotach o 1/4 obrotu. Silnik będzie prawdopodobnie nieco bogaty przy tym ustawieniu, a następnie można ponownie dostroić w celu uzyskania wydajności. Zawsze dostrajaj wydajność, zaczynając od bogatego i przesuwając się w kierunku idealnego ustawienia. Nigdy nie próbuj stroić od strony chudej. Z rury wydechowej powinien zawsze wydobywać się lekki strumień niebieskiego dymu.

High-Speed Power Loss Overheating LEAN



Podczas dostrajania do wydajności, obserwuj uważnie, aby zauważyć, kiedy nie ma już wzrostu prędkości lub moc, gdy mieszanka szybkoobrotowa jest uboga. Jeśli zubożysz mieszankę do wysokich obrotów do tego stopnia, że silnik gaśnie, waha się lub gaśnie, znajdujesz się w strefie zagrożenia i prawdopodobne jest uszkodzenie silnika. Wzbogać szybkoobrotową igłę o 1/4 obrotu i ponownie dostrój.



Dla Twojej wygody, igła wolnoobrotowa posiada ogranicznik, który zapobiega jej nadmiernemu dokręceniu i uszkodzeniu igły i siedzenia. Zapewnia to również łatwy sposób oszacowania, ile obrotów wychodzi z zamkniętej igły o niskiej prędkości regulacja jest ustawiona na.





Podczas regulacji mieszanki paliwowej przy niskich prędkościach bardzo ważne jest, aby wykonać kilka przejazdów z dużą prędkością model między korektami, aby usunąć wszelkie nadwyżki paliwo. Natychmiast po tym wykonaj test zaciskania. Jeśli silnik będzie pracował na biegu jałowym przez dłuższy czas, może „załadować się” paliwem i uzyskać niedokładny pomiar z próba szczypania.



Wyższe nitro wymaga bogatszej mieszanki paliwowej. Podczas pracy z 33% paliwem, wzbogać igłę o 3/4 obrotu, jeśli poprzednio działa 20% nitro, a następnie ponownie dostroić silnik na maksimum wydajności. Więcej informacji znajduje się na stronie 20.

Przed przystąpieniem do strojenia silnik powinien być rozgrzany do normalnej temperatury roboczej i pracować na lekko bogatej mieszance. Wszystkie końcowe regulacje tuningu muszą być wykonywane na silniku w jego normalnej temperaturze roboczej. Możesz stwierdzić, że silnik pracuje na bogato, zwracając uwagę na jedną z poniższych rzeczy:

- Powolne przyspieszanie z niebieskim dymem wydobywającym się z rury wydechowej.
- Model może nie włączyć drugiego biegu.
- Z końcówki wydechu tryska niespalone paliwo.
- Uboga mieszanka paliwowa do wysokich prędkości zwiększa osiągi.

Szybka regulacja mieszanki paliwowej

Przy rozgrzanym silniku i pracującym na bogatych ustawieniach stopniowo zubożaj mieszankę paliwową do wysokich prędkości w krokach co 1/16 obrotu. Wykonaj kilka przejazdów z dużą prędkością po każdej regulacji, aby oczyścić silnik i zanotować wszelkie zmiany w działaniu. TRX 3.3 jest niezwykle potężny. Pamiętaj, aby stopniowo dodawać gaz, aby zapobiec jeżdżeniu na jednym kole lub utracie kontroli. Kontynuuj tę procedurę, dopóki nie będzie już żadnej poprawy wydajności. **Jeśli wystąpi którykolwiek z poniższych warunków, mieszanka paliwowa przekroczyła już maksymalne bezpieczne ustawienie mieszanki ubogiej:**

1. Nie ma już żadnej poprawy wydajności.
2. Silnik zaczyna się wyłączać przy dużej prędkości (**Niebezpieczeństwo!**).
3. Podczas przyspieszania następuje nagła utrata mocy (**Niebezpieczeństwo!**).
4. Silnik zaczyna się przegrzewać. Objawy przegrzania obejmują:
 - Para lub dym wydobywający się z silnika (nie spalin).
 - Wahanie lub gaśnięcie podczas przyspieszania.
 - Trzaski lub stukanie podczas zwalniania (detonacja).
 - Wahania prędkości biegu jałowego.
 - Pomiar temperatury powyżej 270°F na świecy żarowej (sam odczyt temperatury powyżej 270°F niekoniecznie wskazuje na przegrzanie. Poszukaj innych objawów przegrzania w połączeniu z temperaturą, aby uzyskać dokładniejsze ostrzeżenie).

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

Regulacja mieszanki paliwowej przy niskiej prędkości

Mieszanka dla niskich obrotów jest zawsze ustawiana po prawidłowym ustawieniu igły wysokich obrotów. Mieszankę przy niskiej prędkości ustawia się za pomocą „testu zaciskania”:

1. Gdy silnik się rozgrzeje, wykonaj kilka szybkich biegów, aby upewnić się, że igła szybkich obrotów jest ustawiona prawidłowo.

2. Wprowadź pojazd i zaciśnij przewód paliwowy prowadzący do gaźnika (użyj zacisku odcinającego silnik). Silnik powinien pracować przez 2-3 sekundy, przyspieszyć, a następnie zgasnąć.
3. Jeśli silnik pracuje dłużej niż 3 sekundy, pochyl igłę niskich obrotów o 1/16 obrotu, wykonaj jeszcze kilka szybkich biegów i powtórz test.
4. Jeśli silnik wyłączy się natychmiast bez zwiększania prędkości, uzupełnij wzbogacenie o 1/8 obrotu na wskazówce wolnych obrotów, wykonaj jeszcze kilka szybkich przejazdów i ponownie przetestuj.

Gdy wskazówka niskich prędkości jest ustawiona prawidłowo, reakcja przepustnicy silnika powinna być bardzo szybka, nawet do tego stopnia, że trudno będzie powstrzymać model przed jazdą na jednym kole podczas przyspieszania!

Tabela regulacji mieszanki paliwowej

jeśli...	Jest...	potem powietrze gęstość to...	dostosować (poprawić) mieszanka paliwowa powinna być...
Wilgotność	Niżej	Nieznacznie bardziej gęsty	Nieco bogatszy
	Wyższy	Nieznacznie mniej gęste	Nieco szczuplejszy
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
% azotu	Niżej	-	szczuplejszy
	Wyższy	-	Bogatszy

Regulacja prędkości biegu jałowego

Po ustawieniu mieszanki dla wysokich i niskich obrotów, zmniejsz obroty biegu jałowego do minimalnej niezawodnej prędkości biegu jałowego. Pamiętaj, że tej regulacji należy dokonywać, gdy silnik pracuje w normalnej temperaturze roboczej. Zawsze używaj śruby regulacji prędkości biegu jałowego do kontrolowania biegu jałowego silnika.

1. Gdy serwomechanizm przepustnicy znajduje się w położeniu neutralnym, suwak przepustnicy powinien być zatrzymany na śrubie regulacji prędkości 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 obrotową biegu jałowego należy ustawić na jak najniższym poziomie, zachowując przy tym niezawodne właściwości jezdne.

Precyzyjna regulacja gaźnika

Po dokładnym dostrojeniu silnika wyścigowego TRX 3.3 pod koniec procedury docierania zwykle nie są konieczne żadne większe regulacje mieszanki paliwowej. Zanotuj temperaturę, wilgotność i ciśnienie barometryczne w czasie, gdy skończyłeś dostrajając gaźnik. Aktualne warunki pogodowe można znaleźć w Internecie na krajowych stronach internetowych, lokalnych serwisach informacyjnych telewizji i telewizji. Te informacje będą traktowane jako ustawienie podstawowe.

Może być konieczne wyregulowanie igieł gaźnika, aby skompensować zmiany temperatury i ciśnienia barometrycznego (gęstości powietrza) z dnia na dzień. Ogólnie rzecz biorąc, będziesz musiał wzbogacić mieszankę paliwową, gdy pogoda jest zimniejsza niż temperatura bazowa, a gęstość powietrza jest wyższa. Ubogą mieszankę paliwową należy stosować, gdy pogoda jest wyższa niż temperatura bazowa, a gęstość powietrza jest niższa. Wykres na poprzedniej stronie zawiera ogólne wskazówki dotyczące tego, jak warunki pogodowe wpływają na gęstość powietrza, gdy zmieniają się powyżej lub poniżej ustawienia podstawowego (szczegółowe informacje na temat wpływu gęstości powietrza na ustawienia mieszanki znajdują się na stronie 20).

Strojenie silnika według temperatury

Poniższe procedury wymagają opcjonalnej sondy temperatury na podczerwień, pokładowego wskaźnika temperatury lub telemetrycznego czujnika temperatury Traxxas, nr części 6521 (więcej informacji znajduje się na stronie 43). Temperaturę silnika można wykorzystać jako skuteczną pomoc przy dostrajaniu, gdy zrozumie się związek między temperaturą silnika a temperaturą otoczenia. Temperatura robocza silnika, gdy jest dostrojona do maksymalnej wydajności, będzie się różnić w zależności od warunków atmosferycznych, obciążenia silnika, dokładności miernika i wielu innych czynników. Warunkiem atmosferycznym mającym największy wpływ na temperaturę silnika jest temperatura powietrza. Spodziewaj się, że temperatura silnika będzie się zmieniać niemal wprost proporcjonalnie do powietrza

temperatura. Zakładając, że ustawiłeś silnik na takie same maksymalne osiągi każdego dnia, silnik będzie pracował o około dwadzieścia stopni cieplej, gdy na zewnątrz jest dziewięćdziesiąt stopni niż przy siedemdziesięciostopniowej pogodzie. Z tego powodu nie możemy podać ostatecznego zakresu temperatur, który wskazuje na najlepsze możliwe dostrojenie silnika.

NIE MA optymalnej temperatury, którą można wykorzystać jako cel, aby zapewnić najlepsze dostrojenie silnika. Nie polegaj wyłącznie na wskaźniku temperatury, aby dostroić silnik. Dostosuj silnik, zwracając szczególną uwagę na to, jak reaguje na zmiany mieszanki paliwowej (więcej dymu/mniej dymu, szybki/wolny, niezawodny/gaśnięcie, gładki dźwięk/ słumiony dźwięk itp.). Po dostrojeniu silnika obserwuj temperaturę.

Wskaźnik temperatury może pomóc w dostrojeniu, dając względne wskazanie wpływu regulacji na silnik i pomagając zapobiegać osiągnięciu nadmiernej temperatury silnika. Na przykład, gdy zubożysz mieszankę paliwową, wydajność silnika wzrośnie wraz z temperaturą. Jeśli nadal będziesz wzbogacać mieszankę paliwową, a temperatura wzrośnie, ale osiągi silnika się nie zmienią, oznacza to przekroczenie maksymalnego bezpiecznego ustawienia mieszanki ubogiej. Zanotuj temperaturę silnika. Ogólnie rzecz biorąc, staraj się, aby temperatura silnika nie przekraczała 270°F mierzonej na świecy żarowej. W razie potrzeby zwiększ dopływ powietrza do silnika, wycinając tylną część nadwozia, przednią szybę i przednią falbanę. W niektórych sytuacjach silnik może działać bardzo dobrze bez gaśnięcia, opóźnień lub wahań w temperaturach powyżej 270°F,

Jeśli wzbogacenie mieszanki paliwowej w celu obniżenia temperatury do 270°F skutkuje słabą, powolną pracą (silnik nigdy się nie czyści), przywróć silnik do zadowolającego stanu w oparciu o jego dźwięk i działanie (zawsze z widocznym strumieniem niebieskiego dymu wydobywającego się z rury wydechowej). Jeśli temperatura silnika przekracza 270°F przy prawidłowym chłodzeniu i braku oznak nieprawidłowej pracy, należy unikać uruchamiania silnika przy maksymalnym ustawieniu mieszanki ubogiej. Obserwuj uważnie **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 gaśnięcie podczas przyspieszania.
- Trzaski lub stukanie podczas zwalniania (detonacja).
- Wahanie prędkości biegu jałowego.

WSTĘP

Twój silnik wyścigowy TRX 3.3 jest docierany, mieszanka paliwowa jest zrównoważona, a obroty biegu jałowego ustawione... teraz czas na zabawę! Zanim przejdiesz dalej, oto kilka ważnych środków ostrożności, o których należy pamiętać.

- **Nie uruchamiaj Slayera Pro 4X4 w wodzie, błocie, śniegu lub mokrej trawie.** To kuszące, ale woda i błoto łatwo przedostają się przez filtr powietrza i poważnie uszkadzają silnik. Niewielkie ilości wilgoci mogą spowodować awarię elektroniki i utratę kontroli nad Slayerem Pro 4X4.
- Silnik wyścigowy TRX 3.3 jest niezwykle mocny. Pamiętaj, aby stopniowo dodawać gazu, aby zapobiec jeździe na jednym kole lub utracie kontroli.
- Nie trzymaj Slayera Pro 4X4 nad ziemią i nie obracaj nadmiernie silnika bez obciążenia. Taka praktyka może spowodować wewnętrzne uszkodzenie silnika. Unikaj nadmiernych obrotów silnika, gdy Slayer Pro 4X4 jest w powietrzu po skoku.
- Unikaj biegania z dużą prędkością przez dłuższy czas lub na długich dystansach. Może to spowodować, że silnik osiągnie prędkość wystarczającą do przekroczenia maksymalnych bezpiecznych limitów obrotów.
- Nie jeźdź swoim Slayerem Pro 4X4 z jakimkolwiek uszkodzonym układem napędowym. Silnik może ulec uszkodzeniu z powodu przeciążenia spowodowanego tarcieniem układu napędowego lub nadmiernych obrotów spowodowanych luźnymi lub brakującymi częściami.
- Nie holuj niczego swoim Slayerem Pro 4X4. Silnik jest chłodzony przez przepływ powietrza wytwarzany przez prędkość. Holowanie powoduje duże obciążenie silnika, a jednocześnie ogranicza jego chłodzenie ze względu na niską prędkość pojazdu.
- Jeśli Twój Slayer Pro 4X4 utknie, natychmiast przestań jechać. Rusz pojazdem, a następnie kontynuuj jazdę.
- Nigdy nie wyłączaj systemu radiowego podczas pracy silnika. Ciężarówka może wymknąć się spod kontroli.

Wskazówki dotyczące jazdy

- Slayer Pro 4X4 jest bardzo szybki. Wybierz duży obszar do przejechania z niewielką liczbą okazji do kolizji, dopóki nie zapoznasz się z szybkością i obsługą Slayer Pro 4X4.
- Nie należy jednocześnie hamować i obracać kołem. Mogłeś przewrócić ciężarówkę.
- Podczas skakania dodaj trochę gazu, gdy Slayer Pro 4X4 jest w powietrzu, aby utrzymać przód ciężarówki w górze i wylądować na wszystkich 4 kołach. Uważaj, aby nie przekroczyć silnika ani nie wylądować na pełnym gazie. Może to poważnie uszkodzić Slayer Pro 4X4. Jeśli przód ciężarówki jest zbyt wysoko, szybko naciśnij hamulec, aby wypoziomować ciężarówkę w powietrzu.
- Pokonuj duże przeszkody (takie jak krawężniki i kamienie) pod kątem, zamiast jechać przodem. Umożliwi to zawieszenie przegubowe i pochłanianie uderzenia znacznie łatwiej.
- Wymień lub wyczyść wkład filtra wstępnego w filtrze powietrza po każdej godzinie pracy. Wymieniaj lub czyść główny element filtra co 3-4 godziny pracy. Ma to kluczowe znaczenie dla żywotności silnika. Czas pracy obejmuje okres docierania silnika.

PODSTAWOWE REGULACJE STROJENIA

Ten przewodnik dotyczący strojenia i konfiguracji jest podzielony na dwie sekcje — podstawową i zaawansowaną. Slayer Pro 4X4 nie wymaga żadnej specjalistycznej wiedzy ani zrozumienia jego unikalnego zawieszenia i układu napędowego, aby wykonywać typowe, codzienne konfiguracje i dostrajać tor. Procedury regulacji wyrównania, sztywności sprężyny, tłumienia, układu kierowniczego i wysokości jazdy omówiono w sekcji dotyczącej podstawowego strojenia. Uwzględniono również regulacje przełożenia skrzyni biegów, dwubiegowego punktu zmiany biegów, sprzęgła poślizgowego i hamulca. W większości przypadków podstawowe informacje to wszystko, czego potrzeba, aby dostroić Slayer Pro 4X4, aby działał dobrze na różnych powierzchniach.

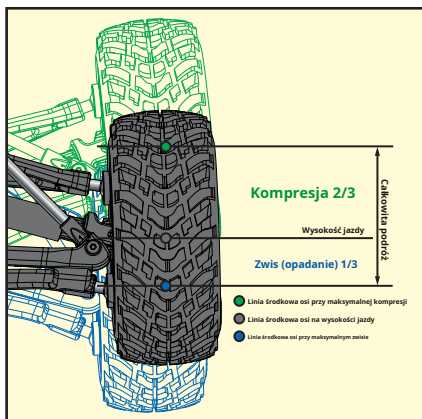
Slayer Pro 4X4 został zaprojektowany w celu zapewnienia wyrafinowanych dodatkowych opcji tuningu znacznie wykraczających poza podstawowe, które pozwalają doświadczonym użytkownikom wydobyć maksymalne osiągi z ciężarówką. Sekcja dostrajania zaawansowanego (zaczynająca się na stronie 36) obejmuje takie tematy, jak opcjonalne wahacze zawieszenia, regulacja środka przechyłu, regulacja kół samonastawnych, regulacja układu kierowniczego, konfiguracja mechanizmu różnicowego i dokładna regulacja przełożeń dwubiegowych. 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 ustawienie, pozostaw je w ustawieniach fabrycznych.

REGULACJA ZAWIESZENIA

Sprężyny

Sprężyny przednie i tylne w Slayer Pro 4X4 są różne stawki wiosenne. Tylne sprężyny są o około 12% sztywniejsze niż przednie. Wiosna napięcie wstępne można regulować, obracając regulator napięcia wstępnego sprężyny. Regulacja obciążenia wstępnego zmienia zawieszenie zwis i wysokość jazdy. Ugięcie zawieszenia w zasadzie określa, ile

zawieszenie ścisła się, gdy ciężarówka jest w spoczynku. Wyreguluj napięcie wstępne tak, aby zawieszenie ściśnęło około 1/3 pełnego skoku zawieszenia (patrz ilustracja). Jeśli ugięcie zawieszenia jest znaczne i wymaga znacznego zwiększenia napięcia wstępnego sprężyny w celu kompensacji, należy zastosować twardszą sprężynę.



Użyj sztywniejszej sprężyny, aby zmniejszyć ugięcie, zmniejszyć pochylenie nadwozia, kontrolować skok hamulca i zapewnić twardsze, bardziej responsywne ogólne wrażenie. Jeśli Slayer Pro 4X4 zostanie znacznie lepszy do zastosowań wyścigowych, konieczne będą bardziej miękkie sprężyny, aby umożliwić prawidłowe ugięcie zawieszenia. Cięższe konfiguracje będą wymagały sztywniejszych sprężyn. Ugięcie zawieszenia i napięcie wstępne sprężyny należy wyregulować za każdym razem, gdy sprężyny są wyjmowane i/lub wymieniane.

Opcjonalne sprężyny dostępne w Traxxas są wymienione poniżej. Zapoznaj się z listą części, aby uzyskać pełną listę numerów części. Wyższe sprężyny są sztywniejsze. Sprężyny można rozpoznać po kolorowych kropkach na jednym końcu.

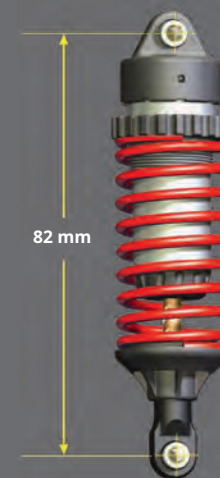
Wiosenny kolor w paski		Wiosenna stawka
Czerwony	● Podwójny różowy	1,4 N/mm (8,0 funtów/cal)
Czerwony	● Podwójny niebieski	1,6 N/mm (9,1 funta/cal)
Czerwony	● Podwójna zieleń	1,8 N/mm (10,3 funta/cal)
Czerwony	● Podwójny czarny	2,0 N/mm (11,4 funta/cal)
Czerwony	● Podwójny fioletowy	2,3 N/mm (13,1 funta/cal)
Czerwony	● Żółty	2,6 N/mm (14,8 funta/cal) (standardowy tył)
Czerwony	● Biały	2,9 N/mm (16,6 funta/cal) (standardowy przód)
Czerwony	● Pomarańczowy	3,2 N/mm (18,3 funta/cal)
Czerwony	● Zielony	3,5 N/mm (20 funtów/cal)
Czerwony	● Złoto	3,8 N/mm (21,7 funta/cal)
Czerwony	● Dębik	4,1 N/mm (23,4 funta/cal)
Czerwony	● Czarny	4,4 N/mm (25,1 funta/cal)

Regulacja wysokości jazdy

Zawieszenie wahacza wykorzystuje popychacze na każdym wahaczu. Zmiana długości i/lub położenia popychacza reguluje prześwit bez wpływu na inne parametry zawieszenia. Na przykład możesz podnieść prześwit tylnego zawieszenia bez zmiany rozkładu skoku góra/dół, wymiany sprężyn lub wpływania na progresywną prędkość. Zwiększenie prześwitu z tyłu zwiększy prześwit w trudnym terenie. Wysokość jazdy z tyłu modelu można zmienić, montując popychacz w wewnętrznym otworze w dolnym wahaczu tylnego zawieszenia. Fabrycznie tylny popychacz jest montowany w zewnętrznym otworze mocowania popychacza dolnego tylnego wahacza. Jeśli popychacz jest zamontowany w otworze wewnętrznym, wysokość jazdy pojazdu wzrasta. Wysokość jazdy można dostosować, regulując ugięcie zawieszenia.

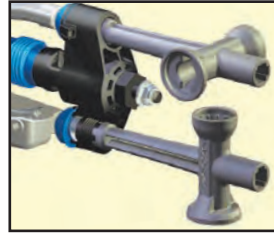


Ważny: Amortyzatory są montowane fabrycznie w odległości od środka do środka (między drążkiem kulki końcowe) o średnicy 82 mm. Każdorazowo przy demontażu i demontażu amortyzatorów należy sprawdzić tę odległość, aby zapewnić prawidłowe działanie zawieszenia.



Regulacja nasadek kul obrotowych

Kołpaki kul obrotowych powinny być wyregulowane w taki sposób, aby kule obrotowe swobodnie poruszały się po wspornikach osi bez nadmiaru.



Olej szokowy

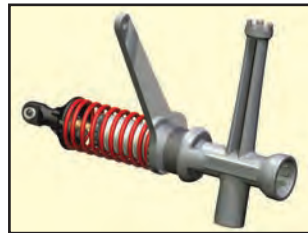
4 aluminiowe amortyzatory olejowe (w tym 2) ruch zawieszenia, zapobiegając przesuwaniu się kół i opon kontynuując „odbijanie się” po odbiciu od uderzenia. Olej C w amortyzatorach może zmieniać efekt tłumienia zawieszenia, olej o wyższej lepkości zwiększa tłumienie. Niska lepkość oleju spowoduje zmniejszenie tłumienia zawiesz. Tłumienie należy zwiększyć (w przypadku oleju o wyższej lepkości), jeśli model łatwo opada na dno podczas skoków. Tłumienie należy zmniejszyć (za pomocą oleju o mniejszej lepkości), jeśli model przeskakuje przez małe nierówności i wydaje się niestabilny. Na lepkość oleju do amortyzatorów wpływają ekstremalne temperatury robocze; olej o określonej lepkości stanie się mniej lepki w wyższych temperaturach i bardziej lepki w niższych temperaturach. Eksploatacja w regionach o niskich temperaturach może wymagać oleju o niższej lepkości. Amortyzatory są fabrycznie wypełnione olejem silikonowym SAE-30W. Do amortyzatora używaj wyłącznie 100% oleju silikonowego.

Strojenie tłoka amortyzatora, patrz *Zaawansowane regulacje strojenia* na stronie 36.

Wymiana oleju amortyzatora

W celu wymiany oleju należy zdemontować amortyzatory z pojazdu i zdemontować.

1. Zdejmij dolny ustalacz sprężyny i sprężynę amortyzującą.
2. Zdejmij górną osłonę amortyzatora za pomocą klucza do amortyzatorów i narzędzia wielofunkcyjnego do zawieszenia



3. Usuń zużyty olej z korpusu amortyzatora.

4. Napełnij amortyzator nowym olejem silikonowym do górnej części korpusu amortyzatora.
5. Powoli przesuwaj tłok w górę i w dół (zawsze utrzymując go zanurzonym w oleju), aby uwolnić pęcherzyki powietrza. Pozostaw amortyzator na kilka minut, aby wypłynęły na powierzchnię pozostałe pęcherzyki powietrza.

6. Powoli wkręć górną nasadkę z zamontowaną dętką amortyzującą amortyzator z multitooliem zawieszania. Nadmiar oleju wypłynie przez mały otwór w korku amortyzatora.

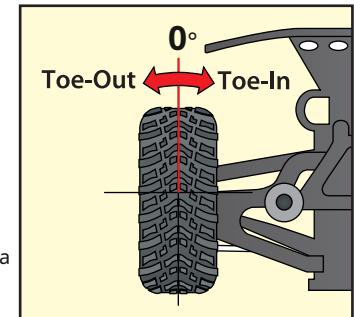
7. Dokręć nasadkę amortyzatora aż do oporu. Użyj dołączonego stalowego klucza udarowego, aby przytrzymać korpus amortyzatora podczas dokręcania.

USTAWIENIA WYRÓWNIANIA

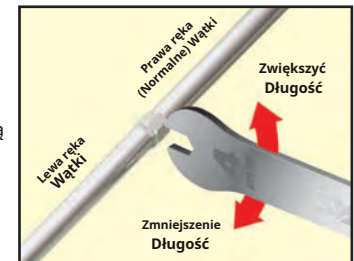
Ustawienia wyrównania mają kluczowe znaczenie dla optymalizacji wydajności Slayer Pro 4X4. Dostosuj wyrównanie tak dokładnie i dokładnie jak możliwe, że możesz.

Regulacja palców

Koła można ustawić tak, aby były skierowane na wprost lub miały ustawienie zbieżności lub rozbieżności. Aby ułatwić sobie zapamiętywanie, spójrz w dół na swoje stopy. W przypadku zbieżności stopy skierowane są do siebie. W przypadku palców stopy są skierowane od siebie.



Kąt zbieżności kół przednich można regulować, zmieniając długość łączników zbieżności, które łączą drążek kierowniczy z wspornikami przedniej osi. Kąt zbieżności tylnych kół można regulować, zmieniając długość metalowe łączniki palców, które łączą tylne przegrody z wspornikami tylnej osi. Łączniki palców przednich i tylnych są wyposażone w ściągacze. Długość ogniw palców można regulować, obracając je za pomocą dołączonego klucza rzymskiego.



Ustawienia fabryczne podstawy

palców Przód: 0 stopni

Tył: 1 stopień zbieżności z każdej strony

W pewnych warunkach zbieżność można zwiększyć maksymalnie do 3 stopni.

Stacyczna regulacja pochylenia

Koła można ustawić na krzywkę dodatnią lub ujemną (poniżej). Camber ang wheel porusza się w górę i ma zakres ruchu. Stacyczny kąt krzywki na kole podczas normalnej, stacjonarnej jazdy



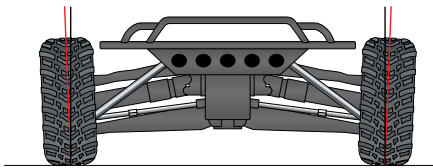
Nośniki osi sworznia

zawieszenia ba regulują st

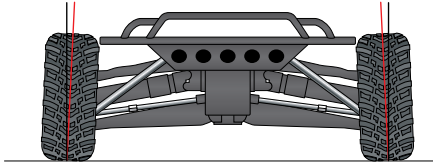
kulki obrotowe są chronione przez niebieskie zatyczki przeciwpylowe. Aby wyregulować pochylenie statyczne, włóż dostarczony klucz imbusowy 2,5 mm przez szczelinę w zatyczce przeciwpylowej i zaczepek koniec kuli obrotowej (ściskanie zawieszenia, aż ramiona będą równoległe do podłoża, ułatwi włączenie klucza imbusowego). Górna kula przegubu jest zwykle wkręcona do końca. Ujemne pochylenie uzyskuje się przez wykręcenie kulki przegubu dolnego wahacza. **Notatka:**Po zmianie pochylenia należy ponownie ustawić kąt zbieżności koła.

Fabryczne ustawienia podstawy statycznego

cambera Przód:Camber ujemny 2 stopnie z każdej strony **Tył:**Camber ujemny 3 stopnie z każdej strony



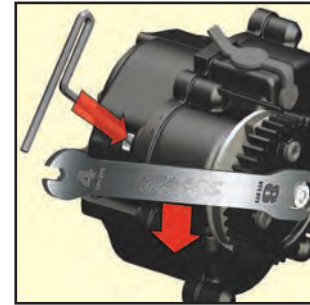
Pozytywny kamber



Pochylenie ujemne

STROJENIE SKRZYNI BIEGÓW

Regulacja sprzęgła antypoślizgowego Twój Slayer Pro 4X4 jest wyposażony w regulowane sprzęgło poślizgowe Torque-Control. Sprzęgło poślizgowe jest zintegrowane z głównym kołem zębatym przekładni. Sprzęgło poślizgowe jest regulowane przez poluzowanie sprężynowej nakrętki zabezpieczającej na wałku poślizgowym. Użyj dołączonego klucza metrycznego płaskiego 8 mm. Aby dokręcić lub poluzować nakrętkę ślizgową, włóż klucz imbusowy 2,0 mm do otworu



koniec wałka ślizgowego. Spowoduje to zablokowanie wału w celu regulacji. Obróć nakrętkę regulacyjną w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, aby dokręcić (mniejszy poślizg), lub w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aby poluzować (większy poślizg). Sprzęgło poślizgowe ma dwie funkcje:

1. Ograniczenie momentu obrotowego silnika przekazywanego na koła, aby zapobiegać buksowaniu kół na nawierzchniach o niskiej przyczepności i pomaga zapobiegać uszkodzeniu kół zębatych w skrzyni biegów podczas lądowania z otwartą przepustnicą.
2. Ochrona układu napędowego przed nagłymi uderzeniami lub wstrząsami (takimi jak lądowanie ze skoku z silnikiem na pełnych obrotach).

Fabrycznie sprzęgło poślizgowe jest ustawione na minimalny poślizg, wystarczający do ochrony układu napędowego przed obciążeniami udarowymi. Na śliskich nawierzchniach o niskiej przyczepności, takich jak twardy, suchy tor wyścigowy, możesz odnieść korzyści od poluzowania nakrętki regulacyjnej poślizgu, aby umożliwić większy poślizg sprzęgła. Dzięki temu ciężarówka będzie łatwiejsza w prowadzeniu i łatwiejsza w prowadzeniu, ponieważ zmniejszy poślizg kół. Poluzowanie regulacji poślizgu może również poprawić osiągi na nawierzchniach o ekstremalnie dużej przyczepności, zapobiegając unoszeniu się przedniej części pojazdu z podłoża podczas przyspieszania. Dokonuj regulacji pantofla w małych krokach co 1/8 obrotu.

Maksymalnie ciasne ustawienie pantofla występuje właśnie w punkcie, w którym poślizg opory jest niewielki lub nie występuje na powierzchni o wysokiej przyczepności, takiej jak dywan lub przygotowany tor wyścigowy. Pantofelek nie powinien być dokręcony do tego stopnia, że poślizg sprzęgła jest całkowicie wyeliminowany. Nie dokręcaj zbyt mocno nakrętki ślizgowej, ponieważ możesz uszkodzić łożyska ślizgowe, płyty dociskowe lub inne elementy.



Aby uzyskać informacje na temat strojenia kółka samonastawnego, środka obrotu i opcjonalnego wahacza,

patrz *Zaawansowane strojenie*

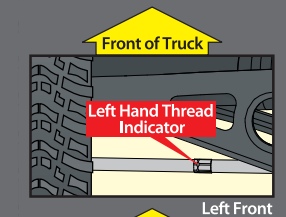
Korektyna stronie 36.



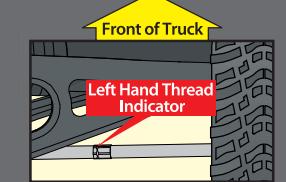
Miernik pochylenia (dostępny w lokalnym sklepie hobbystycznym) może być przydatnym narzędziem do ustawiania zbieżności.



Wszystkie ogniwa zbieżne są zamontowane na wózku tak, aby lewe wskaźniki gwintu wskazywały ten sam kierunek. Ułatwia to zapamiętywanie w którą stronę obrócić klucz, aby zwiększyć lub zmniejszyć długość ogniwa palcowego (kierunek jest taki sam we wszystkich czterech rogach). Zwróć uwagę, że rowek w sześciokącie wskazuje stronę ogniwa palcowego z lewymi gwintami.



Left Front

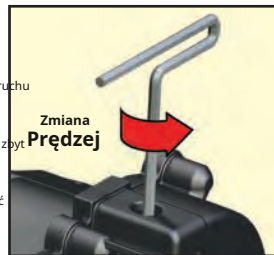
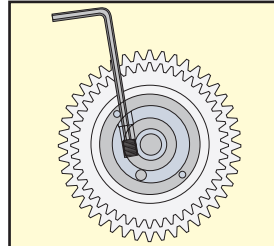
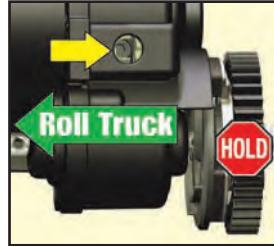


Right Front

Regulacja dwubiegowej skrzyni biegów

Slayer Pro 4X4 jest wyposażony w regulowaną dwubiegową przekładnię. Gdy punkt zmiany biegów na skrzyni biegów zostanie ustawiony prawidłowo, zmaksymalizuje to przyspieszenie i poprawi właściwości jezdne. Użyj klucza sześciokątnego 2 mm, aby wyregulować punkt zmiany biegów. Aby dokonać regulacji, silnik musi być wyłączony (niepracujący).

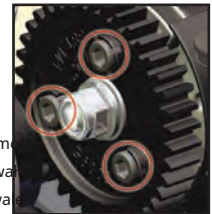
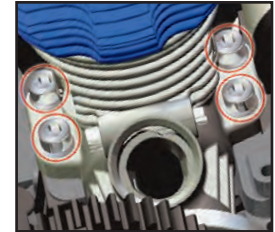
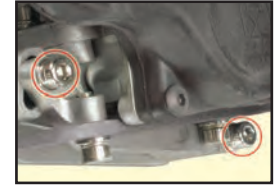
1. Przelącz skrzynię biegów na bieg do przodu (przycisk zmiany biegów w dół).
2. Wyjmij gumową zatyczkę dostępową z górnej części obudowy skrzyni biegów.
3. Patrząc przez otwór, obróć koło zębate czołowe, aby wyrównać wycięcie (nacięcie) na wewnętrznym bębnie sprzęgła dwubiegowego z otworem.
4. Przytrzymaj koło zębate i powoli przesuwaj wózek do przodu, aż sześciokąt na czarnej śrubie regulacyjnej będzie widoczny w otworze. Uwaga: wózek będzie się toczył do przodu (nie do tyłu) tylko wtedy, gdy koło zębate czołowe jest nieruchome.
5. Włóż klucz imbusowy 2,0 mm przez bęben sprzęgła do śruby regulacyjnej.



6. Obróć śrubę regulacyjną o 1/8 obrotu w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aby obniżyć punkt zmiany biegów (szybsza zmiana biegów). Uważaj, aby nie poluzować śruby regulacyjnej zbyt mocno, ponieważ może to spowodować wypadnięcie śruby i sprężyny (wymagający większego demontażu i naprawy). Obróć śrubę regulacyjną w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, aby uzyskać późniejsze zmiany.

7. Ponownie załóż gumowy korek dostępowy, aby zapobiec przedostawaniu się brudu do przekładni. Nie wlewaj oleju ani innych smarów do przekładni przez dostęp do regulacji dwóch prędkości.
8. Sprawdź osiągi, przeprowadzając okrężenie testowe po każdej regulacji. Na małym torze wyścigowym z wieloma ciasnymi zakrętami spróbuj ustawić punkt zmiany biegów później, tak aby ciężarówka włączała drugi bieg tylko na głównej prostej. Zapobiegnie to nieoczekiwanemu przesunięciu w środku zakrętu. Na większych torach może być konieczne wcześniejsze przesunięcie w celu zwiększenia prędkości.

Regulacja koła zębatego czołowego/dzwonka sprzęgła Idealne koło zębate czołowe/dzwonek sprzęgła m dla Slayer Pro 4X4 to 0,1 mm. Aby ustawić zazębienie, umieść pasek standardowego papieru do kopiowania lub drukarki w formacie A4 (o grubości około 0,1 mm) między trójnikiem łączącym. bieg tak, aby papier nie był zbyt ciasny, aby go wyciągnąć, ani zbyt luźny, aby mógł wypaść. Mocno dokręć dwie poziome śruby mocowania silnika. Po usunięciu papieru powinieneś wyczuć tylko najmniejszy luz między zębatkami (prawie żaden) i nie powinno być żadnych zacięć ani tarcia.



Zmiana zębatki czołowej

1. Wykręć cztery śruby z łbem walcowym mocujące silnik do wspornika silnika.
2. Wykręć śrubę z łbem kulistym, która mocuje wieszak rury do tylnego mocowania korpusu.
3. Ostrożnie wyjmij silnik i układ wydechowy z obszaru koła zębatego czołowego, aby pozostawić wystarczająco dużo miejsca na wyjęcie koła zębatego czołowego.
4. Odkręć trzy śruby na zespole sprzęgła poślizgowego za pomocą klucza imbusowego 2,5 mm. Zsuń koło zębate czołowe z wału ślizgowego. Jeśli koło zębate czołowe jest zbyt ciasno na wałach ślizgowych, delikatnie podważ tył koła zębatego płaskim śrubokrętem, aby go poluzować.

Powtórz powyższe kroki w odwrotnej kolejności, aby zainstalować nowe koło zębate czołowe.

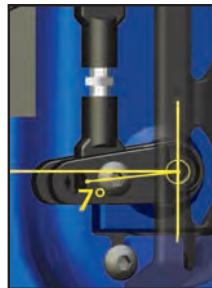
UKŁAD KIEROWNICZY

Slayer Pro 4X4 wykorzystuje cyfrowe serwo i pojedynczy, wytrzymały serwomechanizm, aby zapewnić mocne i responsywne sterowanie.

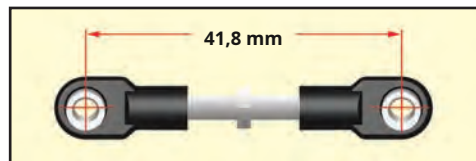
Regulacja układu kierowniczego

1. Zdejmij klakson serwa i drążek kierowniczy z serwa. Odłącz drążek kierowniczy od serwomechanizmu.
2. Wyreguluj drążek sterowy tak, aby miał 31,7 mm - użyj „Szablону długości drążka sterowego” poniżej, aby ustawić długość).
3. Włącz zasilanie odbiornika i nadajnika.
4. Wyłącz TSM (patrz strona 13).
5. Ustaw trymer układu kierowniczego na nadajniku w pozycji neutralnej „0”.
6. Podłącz jeden koniec drążka kierowniczego do ramienia serwomechanizmu, a drugi koniec do klaksonu serwa
7. Ustaw ramię wspomagania kierownicy prostopadłe do linii środkowej pojazdu.

8. Trzymając ramię wygaszacza serwomechanizmu układu kierowniczego w pozycji opisanej w kroku 6, zamontuj klakson serwa na serwomechanizmie, tak aby drążek kierowniczy był równoległy do linii środkowej pojazdu. Spowoduje to automatyczne ustawienie klaksonu serwomechanizmu na 7-stopniowym przesunięciu pokazanym na ilustracji.



Jeśli używasz serwomechanizmu z rynku wtórnego, ważne jest, aby używać tuby serwa przeznaczonej dla Slayer Pro 4X4. Opcjonalne rogi serwomechanizmu sterującego są sprzedawane oddzielnie do użytku z serwami innych producentów niż Traxxas.



Szablon długości drążka kierowniczego

Strojenie oszczędzania serwa

Opcjonalna sztywniejsza sprężyna jest dostępna dla wygaszacza serwa w przypadku używania serwomechanizmów z metalowymi zębátkami (szczegóły w wykazie części). Nie używaj tej sprężyny ze standardowymi serwami Traxxas o wysokim momencie obrotowym.

USTAWIANIE I REGULACJA HAMULCA

Slayer Pro 4X4 jest wyposażony w hamulec tarczowy, który porusza się na jarmie przedniego wału wyjściowego przekładni. Hamulec jest ustawiony fabrycznie i nie wymaga uwagi. W miarę zużywania się materiału hamulcowego mogą być konieczne przyszłe regulacje.

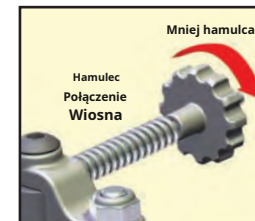
Regulacja śruby ramienia hamulca

Dwie śruby pasowane, które służą do mocowania klocków hamulcowych do obudowy przekładni, mogą wymagać okresowej regulacji w miarę zużywania się materiału hamulcowego. Należy je dokręcić tak, aby tarcza 0,50 i klocek hamulcowy (w następujący sposób:



1. Użyj szczerliniownika 0,50 mm między wkładką klocka hamulcowego a tarczą hamulcową.
2. Dociśnij mocno palcem zewnętrzną klocka hamulcowego do klocka wewnętrznego, wciskając tarczę hamulcową między zaciski hamulcowe. Dokręć śruby pasowane hamulca tak, aby ledwo dotykały klocków hamulcowych. Nie dokręcaj tych elementów mocujących zbyt mocno, ponieważ możesz uszkodzić zaciski hamulcowe. Poluzuj każdą ze śrub pasowanych o 1 obrót.

Regulacja linki hamulca Prawidłowo wyregulowana sprężyna drążka powinna prowadzić drążek, gdy serwomechanizm znajduje się w położeniu i (przestępca zamknięta). T brak oporu hamulca podczas jazdy operą. W razie potrzeby regulacja hamulca może być odkręcona od siły hamowania. Pokrętko D do wywierania nacisku na sprężynę, gdy serwo jest na swoim miejscu. Spowoduje to wywołanie br i niepożądanego han



Pozycja Z-Bend z fabryki znajduje się w środkowej pozycji klaksonu serwomechanizmu. Zmiana tej pozycji spowoduje wpływ na sposób przyłożenia siły hamowania. Pokrętko regulacji hamulca będzie wymagało ponownej regulacji, jeśli to położenie zostanie zmienione.

Zużycie i wymiana klocków hamulcowych

Podczas normalnej eksploatacji klocki hamulcowe powinny zużywać się w stosunkowo wolnym tempie. Jeśli jednak klocki hamulcowe zużyją się w pobliżu metalowych uchwytów klocków, należy je wymienić. Większe zużycie może spowodować uszkodzenie części hamulca i nieprawidłowe działanie układu hamulcowego.



Do regulacji dwu-
prędkość i przełożenia patrz
Zaawansowane strojenie
Korektyna stronie 36.



Jeśli silnik jest zużyty lub uszkodzony na tyle, że wymaga wymiany tłoka, tuleja lub korbówód, rozważ wymianę starego silnika na zupełnie nowy zgodnie z warunkami Dożywnego Planu Wymiany Silnika Traxxas (ERP). Może to zaoszczędzić czas i wysiłek. Szczegóły znajdują się w dokumentacji Twojego modelu pakiet.



Silnik wyścigowy TRX 3.3 został zaprojektowany tak, aby można go było łatwo przebudować. 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 przetrwać wiele zestawów tłoków, tulei, korbówód i sworzni nadgarstka (zespoły posuwisto-zwrotne). Bardziej ekonomiczne może być dalsze używanie dobrych łożysk i wałów korbowych oraz po prostu wymiana zespołu posuwisto-zwrotnego w razie potrzeby. Montaż silnika nie jest trudny, a wymiana zespołu tłokowego nie wymaga żadnych specjalnych narzędzi ani umiejętności.



Twój Slayer Pro 4X4 wymaga terminowej konserwacji, aby pozostać w doskonałym stanie. **Zaniedbanie czynności konserwacyjnych może spowodować gromadzenie się brudu, osadów i wilgoci wewnątrz silnika, prowadząc do wewnętrznej awarii silnika.** Poniższe procedury należy traktować bardzo poważnie.

Po każdej godzinie biegu:

- Oczyszczyć i ponownie naoliwić filtr powietrza. Instrukcje dotyczące tej procedury znajdują się na stronie 19. **Nie możemy wystarczająco podkreślić wartości czyszczenia filtra powietrza w zaplanowanych odstępach czasu.** Czystość i stan filtra powietrza ma bezpośredni wpływ na żywotność silnika. **Nie pomijaj konserwacji filtra powietrza!**
- Oczyszczyć zewnętrzną stronę silnika z nagromadzonego brudu, oleju i brudu. Nagromadzony brud zmniejszy zdolność silnika do samochłodzenia.
- Dokręć nakrętki kół (zwłaszcza po lewej stronie). Użyj końcówki 8 mm dołączonego klucza do świc żarowych.

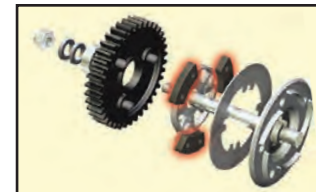
Po każdej sesji biegowej:

- Wykonaj konserwację silnika po uruchomieniu. 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 koła zębate pod kątem zużycia, pękniętych zębów lub osadów między zębami
- Sprawdź pojazd pod kątem widocznych uszkodzeń lub zużycia. Szukać:
 1. Poluzowane lub brakujące śruby
 2. Pęknięte, wygięte lub uszkodzone części
 3. Przetnij lub poluzuj okablowanie
 4. Przecięte lub zagięte przewody paliwowe
 5. Oznaki wycieku paliwa

Inna konserwacja okresowa:

- Korbówód: Korbówód należy wymienić przy wymianie tłoka i tulei. Przy każdej wymianie korbowodu należy również wymienić sworzni nadgarstka 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 korbówód po zużyciu 3 galonów paliwa.
- Klocki sprzęgła poślizgowego (materiał czarny): Podczas normalnego użytkownika materiał czarny w sprzęgle poślizgowym powinien zużywać się bardzo powoli. Jeśli grubość którejkolwiek z okładzin sprzęgła poślizgowego wynosi 1,8 mm lub mniej, tarcza czarna

należy wymienić. Zmierz grubość okładziny za pomocą suwmiarki lub mierząc w stosunku do średnicy kluczy sześciokątnych 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 i tuleję należy wymienić, gdy przestają skutecznie uszczelniać (utrata kompresji). Objawy obejmują trudności z uruchomieniem silnika, gdy jest ciepły, gaśnięcie, gdy jest ciepły i gaśnięcie, gdy przepustnica jest nagle zamykana na biegu jałowym. Wymień sworzni nadgarstka i zacisk G przy każdej wymianie tłoka i tulei.

Procedura po biegu

Musisz wykonać konserwację po uruchomieniu silnika Traxxas zawsze, gdy model będzie przechowywany dłużej niż kilka godzin. Poświęcenie czasu na przygotowanie silnika do przechowywania zapewni dłuższą żywotność silnika, łatwiejszy rozruch i lepszą wydajność.

Gdy silnik nitro jest wyłączony, w silniku pozostaje nadmiar niespalonego paliwa. Metanol w modelowym paliwie jest higroskopijny, co oznacza, że łatwo przyciąga i wchłania wilgoć. Wilgoć ta może powodować rdzę i korozję stalowych części silnika (wał korbowy, łożyska, sworzni nadgarstka i wałek rozrusznika), jeśli paliwo nie jest usuwane z silnika. U Twojego dealera hobbyistów dostępne są produkty na bazie oleju pobiegowego lub możesz użyć smaru w sprayu wypierającego wodę. Aby upewnić się, że silnik wyścigowy TRX 3.3 jest chroniony przed korozją wewnętrzną, wykonaj następującą procedurę:



1. Jeśli to możliwe, wyłączaj silnik, zaciskając przewód paliwowy. Pozwala to na zużycie większości nadmiaru paliwa przez silnik. Upewnij się, że przepustnica znajduje się w położeniu biegu jałowego. Być może trzeba będzie zacisnąć przewód paliwowy na kilka sekund, zanim silnik się zatrzyma.
2. Całkowicie opróżnij zbiornik paliwa. Użyj butelki dozującej paliwo, aby wysać stare paliwo. Nie mieszaj starego paliwa ze świeżym paliwem. Jeśli pozostawisz paliwo w zbiorniku, transport lub przenoszenie Slayera Pro 4X4 może spowodować przedostanie się paliwa do silnika.

3. Przy pustym zbiorniku paliwa i przepustnicy ustawionej 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 oczyść zewnętrzną stronę silnika sprężonym powietrzem lub środkiem do czyszczenia silnika w sprayu. Gdy silnik jest czysty i suchy, wyjmij przewód zasilający świecy żarowej, świecę żarową i filtr powietrza.
5. Całkowicie otwórz przepustnicę i spryskaj gaźnik oraz otwór świecy żarowej jednosekundową porcją WD-40® (Uwaga! Noś okulary ochronne, aby zapobiec dostaniu się aerozolu do oczu). Jeśli używasz oleju po zakończeniu pracy, postępuj zgodnie z instrukcjami producenta.
6. Umieść szmatkę lub ręcznik papierowy na silniku, aby zebrać WD-40® lub olej pobiegowy, który może wydostać się z otworu gaźnika lub świecy żarowej.
7. Podłącz kontroler EZ-Start do modelu i obracaj silnikiem przez 10 sekund.
8. Zdejmij szmatkę lub ręcznik papierowy i powtórz kroki 5-7 jeszcze dwa razy.
9. Oczyść i ponownie naoliw filtr powietrza, aby był gotowy do użycia następnym razem. Patrz strona 19, aby zapoznać się z instrukcjami konserwacji filtra powietrza.
10. Wymień świecę żarową, ponownie podłącz przewód zasilający świecy żarowej i ponownie zainstaluj filtr powietrza.

Czyszczenie zalanego silnika

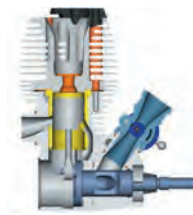
Jeśli silnik jest zbyt długo zalewany podczas uruchamiania, może zostać zalany paliwem. Gdy silnik jest zalany, nie będzie się już obracał z powodu nadmiaru paliwa w komorze spalania, uniemożliwiającego ruch tłoka w górę. Użyj poniższej procedury, aby wyczyścić zalany silnik:

1. Wyjmij niebieski przewód świecy żarowej.
2. Wyjmij świecę żarową i uszczelkę za pomocą klucza do świec żarowych dostarczonego z modelem. Odpowiedni będzie również klucz nasadowy 5/16 lub 8 mm.
3. Odwróć model do góry nogami i podłącz kontroler EZ-Start.
4. Naciśnij i przytrzymaj przycisk EZ-Start przez kilka sekund, aby usunąć nadmiar paliwa z silnika. Nie zaglądać do otworu świecy żarowej, gdy silnik się obraca, ponieważ możesz spryskać twarz paliwem!
5. Odwróć model i ponownie zamontuj świecę żarową i uszczelkę.
6. Ponownie podłącz niebieski przewód świecy żarowej do świecy żarowej.
7. Podłącz ponownie sterownik EZ-Start.
8. Nie zalewaj silnika. Przesuń przepustnicę do 1/2 przepustnicy i naciśnij przycisk EZ-Start. Silnik powinien natychmiast się uruchomić.

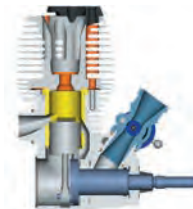
Tłok utknął w „górnym martwym punkcie” (TDC)

„Górny martwy punkt” to pozycja, w której tłok znajduje się na samej górze stożkowej tulei. Czasami silnik może „utknąć” w tej pozycji. Jest to najbardziej prawdopodobne w nowych silnikach podczas docierania, ale może się również zdarzyć w innych momentach. Jeśli silnik utknął w GMP, użyj następującej procedury, aby zwolnić tłok z tulei:

1. Wykręć świecę żarową za pomocą dołączonego narzędzia lub klucza nasadowego 8 mm (5/16”) i sprawdź, czy tłok znajduje się w najwyższym punkcie skoku.
2. Odwróć Slayer Pro 4X4 i umieść koło zamachowe w wycięciu w obudowie. Włóż płaski śrubokręt, jak pokazano, między podwozie a koło zamachowe. Używając podwozia jako dźwigni, obróć koło zamachowe w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, naciskając śrubokręt. Koło zamachowe zacznie się obracać, odklejając tłok od tulei.
3. Wlej dwie lub trzy krople lekkiego oleju maszynowego do otworu świecy żarowej, aby nasmarować tłok i tuleję. Nie używaj zbyt dużej ilości oleju. Spowoduje to hydroblokade silnika. Sprawdź, czy rozrusznik obraca silnik przy wyjętej świecy żarowej.
4. Obróć koło zamachowe tak, aby tłok znalazł się w dolnym martwym punkcie, a następnie wymień świecę żarową i uszczelkę. Ponownie podłącz niebieski przewód świecy żarowej.
5. Teraz powinieneś być w stanie uruchomić silnik za pomocą EZ-Start.



Top Dead Center



Dolny martwy punkt



Alkohol denaturowany (dostępny w domach i sklepach z farbami) w butelce z rozpylaczem jest niezwykle skutecznym środkiem czyszczącym. Być pewnym – nosić okulary ochronne i rękawice podczas pracy ze skażonym alkoholem.



Należy przestrzegać odpowiednich procedur konserwacji i przechowywania, aby uniknąć uszkodzenia silnika i innych elementów komponenty Twojego Slayaera Pro 4X4.



Nie wlewaj paliwa ze zbiornika z powrotem do kanistra. Pozbądź się go we właściwy sposób, zgodnie z przepisami miasta lub powiatu.



Zawsze noś okulary ochronne podczas używania sprężonego środka czyszczącego powietrzem lub sprayem i smary.

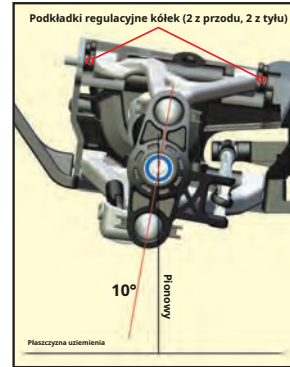
ZAAWANSOWANE REGULACJE STROJENIA

Ten zaawansowany przewodnik po tuningu zabierze Cię o krok dalej w najnowocześniejszą technologię, która została zaprojektowana w Slayer Pro 4X4. Postępuj zgodnie z podanymi tutaj instrukcjami, aby wykorzystać maksymalny potencjał wydajności Slayer Pro 4X4.

USTAWIENIA ZAWIESZENIA I WYRÓWNIANIA

Regulacja kółka

Kąt wyprzedzenia przedniego zawieszenia może być wykorzystany do regulacji właściwości jezdnych modelu w zakresie podsterowności (pchania)/nadsterowności. Ogólnie rzecz biorąc, zwiększenie kąta wyprzedzenia spowoduje przesunięcie wózka w kierunku nadsterowności (większa przyczepność na przednich oponach, mniejsza na tylnych). Zmniejszenie kąta wyprzedzenia spowoduje tendencję do podsterowności (pchanie na zakrętach). Fabrycznie przednie zawieszenie jest ustawione na kąt wyprzedzenia 10 stopni. Kąt nachylenia kół tylnych nie jest regulowany. Kąt wyprzedzenia przedniego zawieszenia można regulować w zakresie od 5° do 15°. Wyreguluj kółko, ustawiając podkładki regulacyjne kółka górne wahaczy przedniego



Liczba i pozycja regulacji kółek
Podkładki regulacyjne (przedni górny wahacz)

Odlewnik	Przed		Za zawiasem	
	Sześć sworzni zawiasu	Jeden	Trzy	sześć szpilki
5,0°	Nic			cztery
7,5°		Jeden		Trzy
10,0°		Dwa		Dwa
12,5°		Trzy		Jeden
15,0°		cztery		Nic

Kąt skrętu i funkcja Bump Steer

Bump steer to niepożądana zmiana w kąt skrętu przednich kół, gdy zawieszenie porusza się w górę i w dół. Może to spowodować niestabilną i nieprzewidywalną obsługę. Na sterowność typu „bump ste” ma wpływ położenie końcówki zewnętrznego łącznika palcowego na wsporniku osi. Fabrycznie ogniwa zbieżne są ustawione w taki sposób, że zapobieganie wypukłościom jest praktycznie wyeliminowane. Po zmianie kąta wyprzedzenia, zewnętrzny koniec łącznika koła zębatego należy ponownie umieścić na wsporniku osi, aby zachować geometrię układu kierowniczego zerową. Regulacja odbywa się za pomocą podkładek i pustych kulek dostarczonych z pojazdem. Zapoznaj się z tabelą eliminacji funkcji Bump Steer na stronie 37 i sprawdź ustawienia kąta kół skrętnych, aby znaleźć właściwą pozycję zewnętrznych ogniw palców. Prawidłowe ustawienie przednich łączników zbieżności pozwoli zachować oryginalną geometrię fabryczną i wyeliminuje niepożądane zmiany kąta skrętu spowodowane przez bump ste.

Z tylu niewielka ilość funkcji bump steer może być wykorzystana do zaawansowanego tuningu. Na gładkich nawierzchniach niewielkie zbieżność tylnych kół, gdy zawieszenie jest ściśnięte, może zwiększyć stabilność podczas gwałtownego przyspieszania. Właściwe ustawienia znajdują się w tabeli na stronie 37. Standardowo, Slayer Pro 4X4 jest skonfigurowany tak, aby zwiększyć zbieżność z tylu podczas przyspieszania. Zwróć uwagę, że tylny zbieżność nie jest używana.

Rockery (stopnia progresywna / skok zawieszenia)

Jednym z najbardziej ekscytujących aspektów zawieszenia Slayaera Pro 4X4 jest wbudowany amortyzator (amortyzator), który wykorzystuje obrotowe wahacze do przekształcania pionowego skoku koła w liniowy ruch amortyzatora. Wahacz można zmienić, aby zwiększyć progresywną prędkość zawieszenia.

Współczynnik progresywny określa, o ile siła działająca na koło wytwarzana przez ścisłane sprężyny (siła koła) będzie się zmieniać wraz ze skokiem zawieszenia (lub pionowym skokiem koła). W progresywnym układzie zawieszenia siła nacisku na koła będzie wzrastać w coraz szybszym tempie w miarę ścisłania zawieszenia. Wydaje się, że sprężyna amortyzująca staje się stopniowo sztywniejsza, im bardziej ścisłasz zawieszenie. W liniowym układzie zawieszenia siła działająca na koła wzrasta liniowo w miarę ścisłania zawieszenia. Sprężyna nie wydaje się sztywniejsza, nawet gdy zawieszenie jest całkowicie ściśnięte. Zapewnia to bardzo „miękkie” uczucie zawieszenia z pozornie bezdennym skokiem zawieszenia.

wahacz	Całkowita podróz	Stopa progresywna
Progresywny 2	50mm (35 mm w górę / 15 mm w dół)	Średni
Progresywny 3	50mm (35 mm w górę / 15 mm w dół)	Wysoki

Istnieją dwa różne zestawy wahaczy, które są kompatybilne z Slayer Pro 4X4. Oba zestawy pozwolą na przesunięcie koła łącznie o 60 mm w kierunku pionowym. Od wysokości jazdy koło będzie mogło przemieścić się o 40 mm w górę (nierówność) i o 20 mm w dół (opadanie). Slayer Pro 4X4 jest wyposażony w zestaw wahaczy Progressive 2, który zapewnia dobrą równowagę progresywnego tempa dla przewidywalnego przechyłu nadwozia, skoku hamulca i stabilności przy dużych prędkościach.

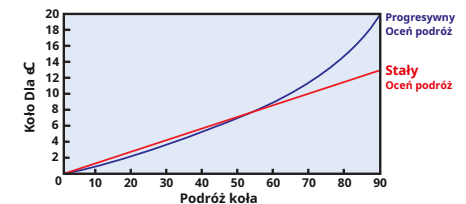
Zestaw wahaczy Progressive 3 (dostępny osobno) wykorzystuje wyższą progresywną prędkość, która zapewnia mocniejsze wycucie, zmniejszając przechyły ciała, nurkowanie z hamulcem i przysiad tylny. Montaż wahacza Progressive 3 wymaga następujących części:

5359 Progresywny zestaw 3 wahaczy

1533 Podkładki dystansowe popychaczy (są one wymagane do wydłużenia popychaczy w celu utrzymania prawidłowego skoku zawieszenia.)

Poniższy wykres pokazuje wpływ różnych wahaczy na siłę nacisku na koła, gdy zawieszenie jest ściśnięte.

Przy prędkości progresywnej nacisk na koła jest początkowo niewielki i zwiększa się wraz ze ściśnięciem zawieszenia.



Wykres eliminacji funkcji Bump Steer

Ilustracje i poniższa tabela przedstawiają położenie zewnętrznego końca łącznika palca dla różnych ustawień kół samonastawnych i środka rolki w celu wyeliminowania drgań skrętnych. Wraz z pojazdem dostarczane są podkładki regulacyjne i wydrążone kulki służące do regulacji układu kierowniczego.

PRZÓD

Zewnętrzna konfiguracja końcówki palca	Odełwnik 5° 7,5° 10° 12,5° 15°			Ramię kontrolne Otwór montażowy na Przegroda przednia
	Standard Pusta piłka			☉
Cienka podkładka Gruby Shim			☉	Niżej
Cienka podkładka Standard Pusta piłka			☉	Górny
Gruby Shim			☉	Niżej
Wysokie centrum Pusta piłka			☉	Górny
		☉		Niżej
Gruby Shim Standard Pusta piłka			☉	Górny
Cienka podkładka			☉	Niżej
Gruby Shim Standard Pusta piłka			☉	Górny

TYŁ

Ilustracje i poniższa tabela przedstawiają położenie końcówki zewnętrznego łącznika przedniego koła tylnego zawieszenia. W zależności od otworu mocowania wahacza górnego w przegrodzie (środek przechyłu) i pożądanego efektu zbieżności, należy zastosować następujące ustawienia.

Aby wyeliminować funkcję Bump Steer:		Dla dodatkowego zbieżności podczas przyspieszania:	
Zewnętrzne ogniwo palca Zakończ konfigurację	Ramię kontrolne Otwór montażowy na Przegroda tylna	Zewnętrzne ogniwo palca Zakończ konfigurację	Ramię kontrolne Otwór montażowy na Przegroda tylna
Wysokie centrum Pusta piłka	Górny otwór	Wysoki niższy Pusta piłka	Górny otwór
Wysoka górna Pusta piłka	Dolny otwór	Wysokie centrum Pusta piłka	Dolny otwór

Centrum rolek

Na przegrodach znajdują się dwa otwory do mocowania każdego górnego wahacza. Środek przechyłu pojazdu można podnieść, montując górny wahacz w dolnym z dwóch otworów. Skutecznie zwiększy to sztywność przechyłu pojazdu (podobnie jak przy montażu stabilizatorów). Dodanie oporu toczenia na jednym końcu pojazdu



będzie miał tendencję do zwiększania przyczepności na przeciwległym końcu. Na przykład zwiększenie oporu toczenia z tyłu poprzez zamontowanie górnych ramion w dolnych otworach zapewni lepszą przyczepność przednich kół i potencjalnie lepsze sterowanie.

Fabrycznie przednie ramiona są ustawione w górnej pozycji, a tylne w dolnej. Dzięki temu ciężarówka jest łatwiejsza w prowadzeniu i łatwiejsza w prowadzeniu. Pozostałe otwory powinny być zarezerwowane do strojenia toru. **Notatka:** Gdy przednie górne wahacze zawieszenia zostaną przesunięte do innego otworu, zewnętrzne końce łącznika przedniego koła powinny zostać przesunięte, aby wyeliminować wstrząsy. Zapoznaj się z tabelą eliminacji nierówności układu kierowniczego (po lewej) i wyszukaj kombinację zawieszenia (kął wyprzedzenia i położenie środka przechyłu), aby znaleźć prawidłowe położenie przednich zewnętrznych ogniw zbieżnych. To samo dotyczy tylnych cięgien sterujących. Regulacja odbywa się za pomocą podkładek i pustych kulek dostarczonych z pojazdem.

STROJENIE PRZEKŁADNI I MECHANIZMU RÓŻNICOWEGO

Regulacja przełożenia

Przełożenie w Slayer Pro 4X4 można dostosować do różnych warunków, które mogą wymagać albo zwiększonego przyspieszenia, albo zwiększonej prędkości maksymalnej. Regulacja przełożenia odbywa się poprzez zmianę dzwonka sprzęgła na silniku i/lub koła zębatego czołowego (przekładnia ze sprzęgłem poślizgowym) na skrzyni biegów. Fabrycznie Slayer Pro 4X4 jest wyposażony w 15-zębony dzwonek sprzęgła i 36-zębony koło zębate czołowe. Ta kombinacja zapewni dobrą równowagę przyspieszenia i prędkości maksymalnej. Opcjonalne koła zębate czołowe i koła zębate sprzęgła są wymienione na liście części. Zapoznaj się z tabelą boczną, aby zapoznać się z możliwymi kombinacjami przełożeń.

Regulacja przełożeń dwóch prędkości

Slayer Pro 4X4 jest wyposażony w możliwość dostosowania do dwóch prędkości poprzez zainstalowanie opcjonalnych biegów o wąskim i szerokim przełożeniu. Wymaga to wyjęcia i demontażu skrzyni biegów (szczegółowe instrukcje znajdują się na stronie Traxxas.com). Przełożenia o wąskim przełożeniu nieznacznie zmniejszą prędkość maksymalną, ale zapewnią większe przyspieszenie dzięki zmniejszeniu utraty obrotów silnika podczas zmiany z 1. biegu na 2. bieg. Zestaw przekładni o szerokim przełożeniu jest zainstalowany w Slayer Pro 4X4. Dodatkowa moc i moment obrotowy silnika TRX 3.3 zapewnia płynną zmianę biegów nawet przy większej różnicy między pierwszym a drugim biegiem.

Wykres przełożeń

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

Z dzwonkiem sprzęgła 14T		Liczba zębów przekładni zębatej czołowej		
Zestawy 2. biegu	Bieg	36	38	40
17T/37T (Standard)	1. miejsce	16,87	17,81	18,75
	2. miejsce	11,70	12,35	13,00
16T/40T (Zamknąć)	1. miejsce	16,87	17,81	18,75
	2. miejsce	12,75	13,46	14,17
18T/38T (Szeroki)	1. miejsce	16,87	17,81	18,75
	2. miejsce	10,77	11,37	11,97

Z dzwonkiem sprzęgła 15T (standard)		Liczba zębów przekładni zębatej czołowej		
Zestawy 2. biegu	Bieg	36	38	40
17T/37T (Standard)	1. miejsce	15,75	16,62	17,50
	2. miejsce	10,92	11,53	12,14
16T/40T (Zamknąć)	1. miejsce	15,75	16,62	17,50
	2. miejsce	11,90	12,56	13,22
18T/38T (Szeroki)	1. miejsce	15,75*	16,62	17,50
	2. miejsce	10,05*	10,61	11,17

Z dzwonkiem sprzęgła 16T		Liczba zębów przekładni zębatej czołowej		
Zestawy 2. biegu	Bieg	36	38	40
17T/37T (Standard)	1. miejsce	14,76	15,58	16,40
	2. miejsce	10,24	10,81	11,38
16T/40T (Zamknąć)	1. miejsce	14,76	15,58	16,40
	2. miejsce	11,16	11,78	12,40
18T/38T (Szeroki)	1. miejsce	14,76	15,58	16,40
	2. miejsce	9,42	9,95	10,47

Z dzwonkiem sprzęgła 17T		Liczba zębów przekładni zębatej czołowej		
Zestawy 2. biegu	Bieg	36	38	40
17T/37T (Standard)	1. miejsce	13,89	14,67	15,44
	2. miejsce	9,64	10,17	10,71
16T/40T (Zamknąć)	1. miejsce	13,89	14,67	15,44
	2. miejsce	10,50	11,09	11,67
18T/38T (Szeroki)	1. miejsce	13,89	14,67	15,44
	2. miejsce	8,87	9,36	9,85

* konfiguracja zapasów po wyjęciu z pudełka



Użyj wyższej lepkości

(gęstszy) olej do dyferencjałów do:

- Więcej mocy na kołach o największej przyczepności.
- Wyścigi na gładkich nawierzchniach o niskiej przyczepności.
- Lepsze osiągi podczas wspinaczki po nierównym terenie.

Używanie niższej lepkości

(rozcieńczalnik) olej do dyferencjałów do:

- Więcej mocy na kołach o najmniejszej przyczepności.
- Wyścigi na nierównych nawierzchniach o niskiej przyczepności.



Nigdy nie przesuwaj gwintu pręta amortyzatora poza uszczelkę X-ring, gdy jest on zainstalowany i ściśnięty od dołu. Spowoduje to uszkodzenie uszczelki i wyciek oleju do amortyzatorów.

Strojenie mechanizmów różnicowych z uszczelnionymi przekładniami

Przednie i tylne mechanizmy różnicowe Slayera Pro 4X4 umożliwiają obracanie się lewego i prawego koła z różnymi prędkościami podczas skręcania, dzięki czemu opony nie zarysowują się ani nie wpadają w poślizg. Zmniejsza to promień skrętu i zwiększa wydajność kierowania.

Działanie mechanizmów różnicowych można dostosować do różnych warunków jazdy i wymagań dotyczących osiągnięć. Mechanizmy różnicowe są wypełnione silikonowym płynem różnicowym i są uszczelnione, aby zachować stałą, długoterminową wydajność. Wymiana oleju w mechanizmie różnicowym na olej o niższej lub wyższej lepkości zmieni charakterystykę działania mechanizmu różnicowego. Zmiana oleju na olej o wyższej lepkości w mechanizmie różnicowym 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 wkręcania się na bardzo wysokie obroty. Olej o wyższej lepkości (gęstszy) powoduje, że mechanizm różnicowy zachowuje się jak mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu, bardziej równomiernie rozłożenie mocy na lewe i prawe koło. Slayer Pro 4X4 generalnie skorzysta na oleju o wyższej lepkości podczas wspinaczki, czolgalnia się po skałach lub wyścigów na nawierzchniach o niskiej przyczepności. **Notatka:** Cięższy olej umożliwi przenoszenie mocy nawet przy jednej lub kilku oponach nad ziemią. Może to zwiększyć prawdopodobieństwo przewrócenia się pojazdu.

Fabrycznie oba mechanizmy różnicowe są wypełnione olejem silikonowym o lepkości SAE 30 000 W. W dyferencjałach stosować wyłącznie olej silikonowy. Traxxas sprzedaje oleje o lepkości SAE 10 000 W i SAE 50 000 W (patrz lista części). Mechanizmy różnicowe muszą być wymontowane z pojazdu i zdemontowane w celu wymiany/wymiany oleju.

SZOK TUNINGOWY

Tłoki uderzeniowe

Tłoki amortyzatora można wymienić na dostępne opcjonalne tłoki, aby zmieniać stopień tłumienia. W celu zwiększenia tłumienia można zastosować opcjonalne tłoki z otworami obejściowymi, które są mniejsze (nr 2 lub nr 3) niż tłoki montowane fabrycznie. Fabrycznie Slayer Pro 4X4 jest wyposażony w tłoki nr 1 z przodu i z tyłu.

Demontaż amortyzatora

Aby wymienić tłoki, należy wyjąć amortyzatory z pojazdu i zdemontować. Skorzystaj z widoków rozstrzelonych wstrząsów dołączonych do modelu, aby ułatwić proces montażu.

1. Wyjmij sprężynę i dolny ustalacz sprężyny z amortyzatora.
2. Zdejmij korek amortyzatora (A) i opróżnij korpus amortyzatora z oleju.
3. Zdejmij dolną nasadkę (B) i pierścień X z korpusu amortyzatora.
4. Za pomocą ostrej bocznych chwytaków wałek amortyzatora tuż nad końcówką drążka (C). Zdejmij końcówkę drążka kierowniczego z wałka amortyzatora za pomocą narzędzia wielofunkcyjnego do zawieszenia (C).

5. Wyjąć wałek amortyzatora wraz z tłokiem z korpusu amortyzatora przez górną część korpusu amortyzatora.

Zespół amortyzatora

1. Wymień tłok podstawowy na żądany opcjonalny tłok. Uważaj, aby nie zgubić małej podkładki znajdującej się pod tłokiem.
2. Umieść nowy tłok na wale amortyzatora nad małą podkładką. Chwyć gwinty wału za pomocą obcinaków bocznych lub szczypiec wąskich i dokręć nakrętkę kluczem czterokierunkowym, aby zabezpieczyć zespół.
3. Włóż zespół wałka amortyzatora przez korpus amortyzatora, aż tłok sięgnie dna.
4. Nasmaruj wał i X-ring olejem silikonowym.
5. Zamontować pierścień X na wale iw otworze korpusu amortyzatora.
6. Zamontuj dolną nakładkę za pomocą narzędzia wielofunkcyjnego do zawieszenia (B).
7. Nasuń ogranicznik na wał.
8. Chwyć wałek blisko gwintu za pomocą szczypiec lub noża bocznych i wkręć końcówkę drążka na wałek amortyzatora, aż końcówka drążka znajdzie się na dole (C).

9. Napełnij amortyzator nowym olejem silikonowym do górnej części korpusu amortyzatora. Powoli przesuwaj tłok w górę iw dół (zawsze utrzymując go zanurzonym w oleju), aby uwolnić pęcherzyki powietrza. Pozostaw amortyzator na kilka minut, aby wypłynęły na powierzchnię pozostałe pęcherzyki powietrza.
10. Powoli wkręć górną nasadkę z zamontowaną dętką amortyzatora na korpus amortyzatora za pomocą narzędzia wielofunkcyjnego zawieszenia (A). Nadmiar oleju będzie wykrawać się z małego otworu w nasadce amortyzatora. Dokręć nasadkę amortyzatora, aż będzie dobrze dopasowana. Użyj dołączonego stalowego klucza amortyzatora, aby przytrzymać korpus amortyzatora podczas dokręcania.
11. Ponownie zamontuj sprężynę i dolny ustalacz.

Funkcje wstrząsów wielu narzędzi



A. Dokręć/poluzuj górną nasadkę



C. Zdejmij/zamontuj końcówkę drążka



Montaż/demontaż tłoka

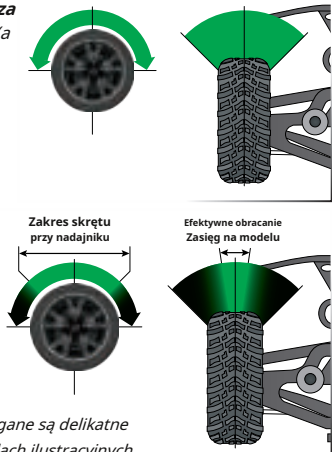
Twój nadajnik Traxxas ma programowalne pokrętko wielofunkcyjne, które można ustawić do sterowania różnymi zaawansowanymi funkcjami nadajnika (domyślnie ustawione na Traxxas Stability Management (TSM), patrz strona 13). Wejście do menu programowania odbywa się za pomocą przycisków menu i ustawień na nadajniku oraz obserwacji sygnałów z diody LED. Wyjaśnienie struktury menu znajduje się na stronie 41. Eksperymentuj z ustawieniami i funkcjami, aby sprawdzić, czy mogą one poprawić wrażenia z jazdy.

Czułość układu kierowniczego (wykładnica)

Pokrętko wielofunkcyjne na nadajniku TQi można ustawić do sterowania czułością układu kierowniczego (znaną również jako wykładnica). Standardowe ustawienie czułości układu kierowniczego to „normalna (zerowa wykładnica)”, a pokrętko znajduje się maksymalnie w lewo w swoim zakresie ruchu. To ustawienie zapewni liniową reakcję serwo mechanizmu: ruch serwa kierownicy będzie dokładnie odpowiadał sygnałowi wejściowemu z kierownicy nadajnika. Obracanie pokrętki zgodnie z ruchem wskazówek zegara od środka spowoduje „ujemny wykładniczy” i zmniejszy czułość kierowania, powodując, że serwo będzie mniej reagować w pobliżu położenia neutralnego, a czułość wzrośnie, gdy serwo mechanizm zbliży się do granic swojego zakresu ruchu. Im dalej obrócisz pokrętko, tym wyraźniejsza będzie zmiana ruchu serwo mechanizmu sterującego. Termin „wykładniczy” pochodzi od tego efektu; skok serwo mechanizmu zmienia się wykładniczo w stosunku do danych wejściowych z kierownicy. Efekt wykładniczy jest podawany w procentach — im wyższy procent, tym większy efekt. Poniższe ilustracje pokazują, jak to działa.

Normalna czułość kierowania (wykładnica 0%):

Na tej ilustracji skok serwa kierownicy (a wraz z nim ruch kierownicą przednich kół modelu) dokładnie odpowiada kierownicy. Zakresy są przesadzone w celach ilustracyjnych.



Zmniejszona czułość układu kierowniczego (ujemna wykładnica):

Obracając pokrętko wielofunkcyjne zgodnie z ruchem wskazówek zegara, zmniejszysz się czułość kierowania modelem. Należy pamiętać, że stosunkowo duży skok kierownicy skutkuje mniejszym skokiem serwo mechanizmu. Im dalej obrócisz pokrętko, tym wyraźniejszy będzie efekt. Zmniejszona czułość układu kierowniczego może być pomocna podczas jazdy po nawierzchniach o niskiej przyczepności, podczas jazdy z dużą prędkością lub podczas jazdy

tory, które faworyzują zakręty, w których wymagane są delikatne ruchy kierownicą. Zakresy są przesadzone w celach ilustracyjnych.

Czułość przepustnicy (wykładnica przepustnicy)

Pokrętko wielofunkcyjne można ustawić do sterowania czułością przepustnicy. Czułość przepustnicy działa tak samo jak czułość układu kierowniczego, ale dotyczy kanału przepustnicy. Dotyczy to tylko przepustnicy do przodu; hamowanie/jazda do tyłu pozostaje liniowa niezależnie od ustawienia czułości przepustnicy.

Procent kierowania (podwójna stawka)

Pokrętko wielofunkcyjne można ustawić w celu kontrolowania ilości (w procentach) skoku serwo mechanizmu stosowanego do kierowania. Obrócenie pokrętki wielofunkcyjnego do końca w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara zapewni maksymalny zasięg kierowania; obracanie pokrętki w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara zmniejsza skok kierownicy (uwaga: obrót pokrętki w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara do oporu wyeliminuje wszystkie skoki serwo mechanizmu). Należy pamiętać, że ustawienia punktu końcowego sterowania określają maksymalny zasięg sterowania serwa. Jeśli ustawisz Procent sterowania na 100% (poprzez obrócenie pokrętki wielofunkcyjnego do końca w prawo), serwo mechanizm przesunie się do wybranego punktu końcowego, ale go nie przekroczy. Wielu kierowców ustawia Dual-Rate, aby mieć tylko tyle wychylenia kierownicy, ile potrzeba do najciaśniejszego zakrętu na torze, co ułatwia prowadzenie modelu przez pozostałą część trasy.

Procent hamowania

Pokrętko wielofunkcyjne można również ustawić w celu kontrolowania skoku hamulca stosowanego przez serwo mechanizm w modelu napędzanym nitro. Modele elektryczne nie mają wspomaganego hamulca, ale funkcja procentowego hamowania nadal działa w ten sam sposób w modelach elektrycznych. Obrócenie pokrętki wielofunkcyjnego do końca zgodnie z ruchem wskazówek zegara zapewni maksymalny skok hamulca; obracanie pokrętki w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara zmniejsza siłę hamowania (Notatka: Obrócenie pokrętki w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara do oporu spowoduje wyeliminowanie całe działanie hamulca).

Trymer przepustnicy

Ustawienie pokrętki wielofunkcyjnego jako trymera przepustnicy umożliwi regulację położenia neutralnego przepustnicy w celu zapobieżenia niepożądanemu otwarciu hamulca lub wciśnięciu przepustnicy, gdy spust nadajnika znajduje się w położeniu neutralnym. Notatka: Twój Nadajnik jest wyposażony w tryb Throttle Trim Seek, który zapobiega przypadkowemu sterowaniu uciekinierzy. Zobacz pasek boczny, aby uzyskać więcej informacji.

Punkty końcowe układu kierowniczego i przepustnicy

Nadajnik TQi pozwala wybrać granicę zakresu skoku serwa (lub jego „punkt końcowy”) niezależnie dla ruchu w lewo i w prawo (na kanale sterowania) oraz ruchu przepustnicy/hamulca (na kanale przepustnicy). Pozwala to na dostosowanie ustawienia serwa, aby zapobiec blokowaniu spowodowanemu przesuwaniem przez serwo manetek kierownicy lub przepustnicy (w przypadku modelu nitro) dalej niż ich mechaniczne ograniczenia. Wybrane ustawienia regulacji punktu końcowego będą reprezentować maksymalny skok serwa; procent kierowania lub hamowania. Funkcje procentowe nie zastąpią ustawień punktu końcowego.

Dodatkowa regulacja układu kierowniczego i przepustnicy

Funkcja Sub-Trim służy do precyzyjnego ustawienia punktu neutralnego serwa kierownicy lub przepustnicy w przypadku, gdy zwykle ustawienie pokrętki trymera na „zero” nie centruje całkowicie serwo mechanizmu. Po wybraniu Sub-Trim umożliwi dokładniejsze regulacja położenia wałka wyjściowego serwa w celu precyzyjnego ustawienia punktu neutralnego. Zawsze ustawiaj pokrętko trymera układu kierowniczego na zero przed wykonaniem ostatecznego ustawienia wyregulować (jeśli jest to wymagane) za pomocą funkcji Sub-Trim. Jeśli trymowanie przepustnicy zostało wcześniej wyregulowane, przed dokonaniem ostatecznej regulacji za pomocą dodatkowego trymera należy przeprogramować trymowanie przepustnicy na „zero”.



Zaczynać od nowa:

Przywracanie ustawień fabrycznych

Podczas programowania swojego Nadajnik TQi, możesz poczuć konieczność rozpoczęcia od nowa z czystą kartą. Wykonaj te proste kroki, aby przywrócić ustawienia fabryczne:

1. Wyłącz nadajnik.
2. Przytrzymaj jednocześnie MENU i SET.
3. Włącz nadajnik.
4. Zwolnij MENU i USTAW. Dioda LED nadajnika zacznie migać na czerwono.
5. Naciśnij przycisk SET, aby wyczyścić ustawienia. Dioda LED zaświeci się na stałe zielono, a nadajnik zostaje przywrócony do ustawień domyślnych.



Tryb wyszukiwania trymowania przepustnicy

Kiedy pokrętko wielofunkcyjne jest ustawione na trymowanie przepustnicy, nadajnik zapamiętuje trymowanie przepustnicy ustawienie. Jeśli pokrętko trymera przepustnicy zostanie przesunięte z pierwotnego ustawienia, gdy nadajnik jest wyłączony lub gdy nadajnik był używany do sterowania innym modelem, nadajnik zignoruje rzeczywistą pozycję pokrętki trymera. Zapobiega to przypadkowemu ucieczce modelu. Dioda LED z przodu nadajnika zacznie szybko migać na zielono, a pokrętko trymera przepustnicy (pokrętko wielofunkcyjne) nie będzie regulować trymera, dopóki nie zostanie przesunięte z powrotem do pierwotnej pozycji zapisanej w pamięci. Aby przywrócić sterowanie trymerem przepustnicy, po prostu obróć pokrętko wielofunkcyjne w dowolnym kierunku, aż dioda LED przestanie migać.



Odporny na awarie

Twoje radio Traxxas system jest wyposażony z wbudowaną funkcją failsafe, która powraca przepustnicę do ostatniego zapisanego położenia neutralnego w przypadku utraty sygnału. Dioda LED na nadajniku i odbiorniku szybko

migają na czerwono.

Blokada ustawień

Po dostosowaniu wszystkich tych ustawień tak, jak lubisz, możesz chcieć wyłączyć pokrętko wielofunkcyjne, aby nie można było zmienić żadnych ustawień. Jest to szczególnie przydatne, jeśli obsługujesz wiele pojazdów za pomocą jednego nadajnika za pośrednictwem Traxxas Link-Pamięć modelu.

Wiele ustawień i pokrętko wielofunkcyjne Należy zauważyć, że ustawienia dokonane za pomocą pokrętki wielofunkcyjnego „nakładają się” na siebie. Na przykład, jeśli przypiszesz funkcję wielofunkcyjną do regulacji procentu sterowania i ustawisz go na 50%, a następnie ponownie przypiszesz pokrętko do sterowania czułością sterowania, nadajnik „zapamięta” ustawienie procentu sterowania. Korekty wprowadzone w czułości sterowania zostaną zastosowane do wybranego wcześniej ustawienia 50% wychylenia kierownicy. Podobnie ustawienie pokrętki wielofunkcyjnego na „wyłączone” uniemożliwi dalsze regulacje pokrętkiem, ale nadal będzie obowiązywać ostatnie ustawienie pokrętki wielofunkcyjnego.

TRAXXAS LINK MODEL PAMIĘCI

Traxxas Link Model Memory to ekskluzywna, zgłoszona do opatentowania funkcja nadajnika TQi. Za każdym razem, gdy nadajnik jest powiązany z nowym odbiornikiem, zapisuje ten odbiornik w swojej pamięci wraz ze wszystkimi ustawieniami przypisanymi do tego odbiornika. Gdy nadajnik i jakikolwiek powiązany odbiornik są włączone, nadajnik

automatycznie przywoła ustawienia dla tego odbiornika. Nie ma potrzeby ręcznego wybierania pojazdu z listy wpisów w pamięci modelu.

Blokada modelu

Funkcja Traxxas Link Model Memory może przechowywać w pamięci do trzydziestu modeli (odbiorników). Jeśli podłączysz trzydziesty pierwszy odbiornik, Traxxas Link Model Memory usunie „najstarszy” odbiornik ze swojej pamięci (innymi słowy, model, którego używałeś najdłużej, zostanie usunięty). Aktywacja blokady modelu spowoduje zablokowanie odbiornika w pamięci, tak aby nie można go było usunąć.

Możesz także powiązać wiele nadajników TQi z tym samym modelem, co umożliwi podniesienie dowolnego nadajnika i dowolnego wcześniej powiązanego modelu ze swojej kolekcji i po prostu je włączyć i jechać. Dzięki Traxxas Link Model Memory nie ma potrzeby zapamiętywania, który nadajnik pasuje do którego modelu, i nigdy nie ma potrzeby wybierania dowolnego modelu z listy wpisów w pamięci modeli. Nadajnik i odbiornik zrobią to wszystko za Ciebie automatycznie.

Aby aktywować blokadę modelu:

1. Włącz nadajnik i odbiornik, które chcesz zablokować.
2. Naciśnij i przytrzymaj MENU. Zwolnij, gdy dioda LED stanu zacznie migać na zielono.
3. Naciśnij MENU trzy razy. Dioda LED stanu zamiga cztery razy na zielono.

4. Naciśnij USTAW. Dioda LED stanu będzie migać na zielono w odstępach jednego mignięcia.
5. Naciśnij jeden raz przycisk SET. Dioda LED stanu zamiga raz na czerwono.
6. Naciśnij jeden raz przycisk MENU. Dioda LED stanu zamiga dwukrotnie na czerwono.
7. Naciśnij USTAW. Dioda LED zacznie szybko migać na zielono. Pamięć jest teraz zablokowana. Naciśnij i przytrzymaj MENU, aby powrócić do trybu jazdy. **Notatka:** Aby odblokować pamięć, naciśnij dwukrotnie przycisk SET w kroku 5. Dioda LED zacznie szybko migać na zielono, wskazując, że model jest odblokowany. Aby odblokować wszystkie modele, naciśnij dwukrotnie przycisk MENU w kroku 6, a następnie naciśnij przycisk SET.

Aby usunąć model:

W pewnym momencie możesz chcieć usunąć z pamięci model, którym już nie jeździsz.

1. Włącz nadajnik i odbiornik, które chcesz usunąć.
2. Naciśnij i przytrzymaj MENU. Zwolnij, gdy dioda LED stanu zacznie migać na zielono.
3. Naciśnij MENU trzy razy. Dioda LED stanu zamiga cztery razy na zielono.
4. Naciśnij jeden raz przycisk SET. Dioda LED stanu będzie migać raz na zielono.
5. Naciśnij jeden raz przycisk MENU. Dioda LED stanu zamiga dwukrotnie na zielono.
6. Naciśnij USTAW. Pamięć jest teraz wybrana do usunięcia. Naciśnij SET, aby usunąć model. Naciśnij i przytrzymaj MENU, aby powrócić do trybu jazdy.

KODY LED NADAJNIKA

Kolor / wzór diody LED	Nazwa	Notatki	
Świeci na zielono	Normalny tryb jazdy	Informacje na temat korzystania z elementów sterujących nadajnika znajdują się na stronie 11.	
Wolne czerwone (0,5 s wł. / 0,5 s wył.)	Wiązacy	Więcej informacji na temat wiązania znajduje się na stronie 12.	
Miga szybko na zielono (0,1 s wł. / 0,15 s wył.)	Tryb wyszukiwania trymowania przepustnicy	Obróć pokrętko wielofunkcyjne w prawo lub w lewo, aż dioda LED przestanie migać. Więcej informacji znajduje się na stronie 39.	
Miga średnio na czerwono (0,25 s wł. / 0,25 s wył.)	Alarm niskiego poziomu baterii	Włóż nowe baterie do nadajnika. Więcej informacji znajduje się na stronie 10.	
Miga szybko na czerwono (0,125 s wł. / 0,125 s wył.)	Awaria łącza / błąd	Nadajnik i odbiornik nie są już ze sobą związani. Wyłącz system, a następnie włącz go ponownie, aby wznowić normalne działanie. Znajdź źródło awarii łącza (tj. brak zasięgu, słabe baterie, uszkodzona antena).	
Wzorce programowania			
Lu	Odclicza liczbę (zieloną lub czerwoną), a następnie zatrzymuje się	Zobacz Drzewo menu, aby uzyskać więcej informacji.	
x8	Szybko zielony 8 razy	Ustawienie menu zaakceptowane (na SET)	
x8	Szybko czerwony 8 razy	Menu SET nieprawidłowe	Błąd użytkownika, taki jak próba usunięcia zablokowanego modelu.

KODY LED ODBIORNIKA

Kolor / wzór diody LED	Nazwa	Notatki
Świeci na zielono	Normalny tryb jazdy	Informacje na temat korzystania z elementów sterujących nadajnika znajdują się na stronie 11.
Wolne czerwone (0,5 s wł. / 0,5 s wył.)	Wiązacy	Więcej informacji na temat wiązania znajduje się na stronie 12.
Miga szybko na czerwono (0,125 s wł. / 0,125 s wył.)	Fail-Safe/Wykrywanie niskiego napięcia	Stałe niskie napięcie w odbiorniku uruchamia Fail-Safe, więc jest wystarczająco dużo mocy, aby wyśrodkować serwomechanizm przepustnicy, zanim całkowicie straci moc.

DRZEWO MENU

Drzewo menu poniżej pokazuje, jak poruszać się po różnych ustawieniach i funkcjach nadajnika TQi. Naciśnij i przytrzymaj przycisk MENU, aby wejść do drzewa menu i użyj następujących poleceń, aby poruszać się po menu i wybierać opcje.

MENU: Gdy wchodzisz do menu, zawsze zaczynasz od szczyt. Naciśnij przycisk MENU, aby przejść w dół drzewa menu. Gdy dojdiesz do dolnej części drzewa, ponowne naciśnięcie MENU spowoduje powrót na górę.

USTAWIĆ: Naciśnij SET, aby poruszać się po drzewie menu i wybierać opcje. Gdy opcja zostanie zapisana w pamięci nadajnika, dioda LED stanu zacznie szybko migać na zielono.

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

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

ECHO: Naciśnij i przytrzymaj SET, aby aktywować funkcję „echo”. Echo „odtworzy” Twoją aktualną pozycję w Drzewie Menu, jeśli stracisz swoje miejsce. Na przykład: jeśli twoja obecna pozycja to punkty końcowe kanału sterującego, przytrzymanie przycisku SET spowoduje dwukrotne mignięcie diody na zielono, raz na zielono, a następnie trzykrotnie na czerwono. Echo nie zmienia twoich ustawień ani nie zmienia twojej pozycji w sekwencji programowania.

Poniżej znajduje się przykład, jak uzyskać dostęp do funkcji w drzewie menu. W przykładzie użytkownik ustawia pokrętło wielofunkcyjne jako sterowanie % (podwójna szybkość).

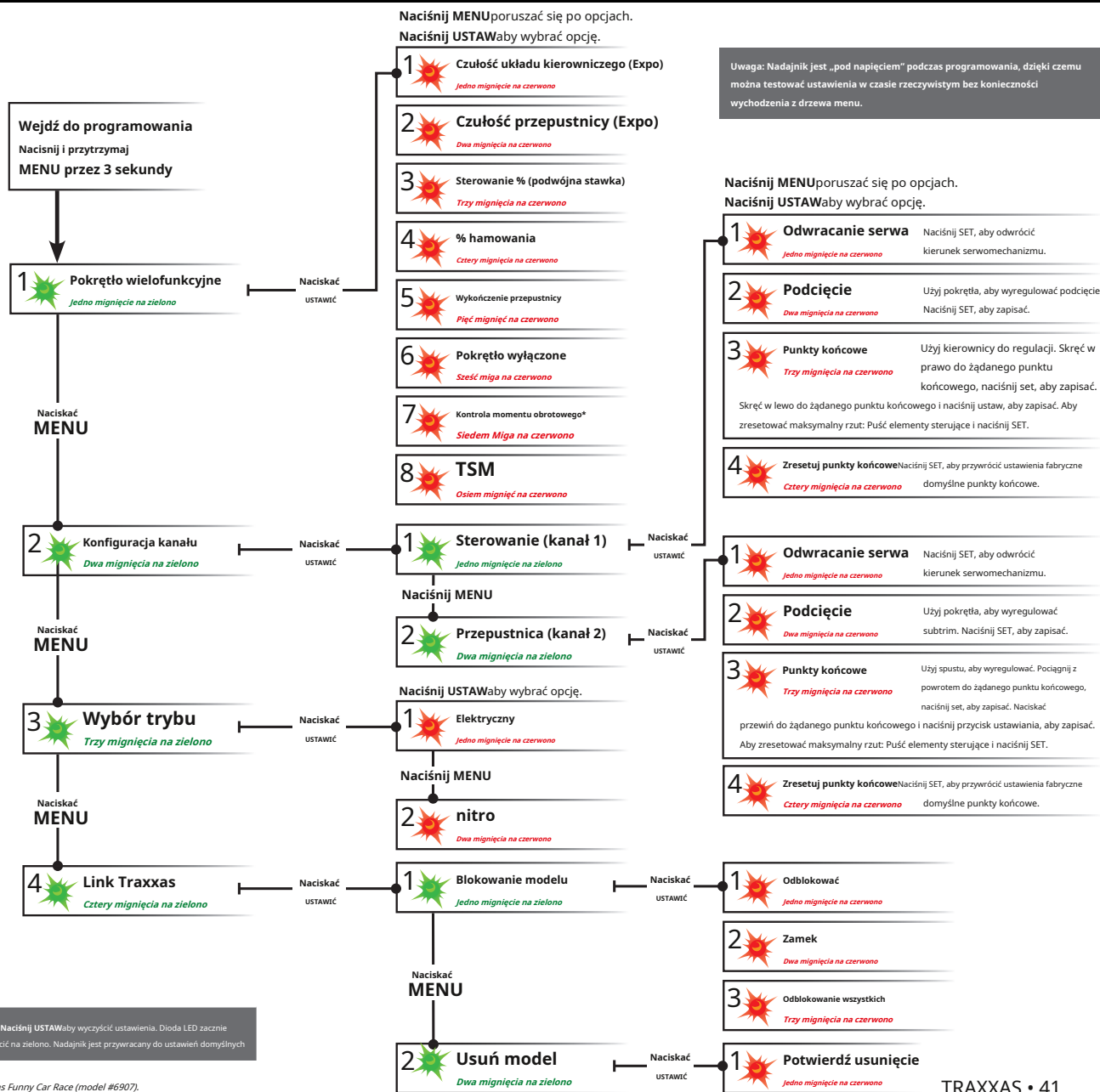
Aby ustawić pokrętło wielofunkcyjne do sterowania % KIEROWANIA (DWÓCH PRĘDKOŚCI):

1. Włącz nadajnik.
2. Naciśnij i przytrzymaj MENU, aż zaświeci się zielona dioda LED. Będzie migać w pojedynczych odstępach czasu.
3. Naciśnij USTAW. Czerwona dioda LED będzie migać w pojedynczych odstępach czasu, wskazując, że została wybrana czułość układu kierowniczego (Expo).
4. Naciśnij dwukrotnie przycisk MENU. Czerwona dioda LED zamiga trzykrotnie, wskazując, że wybrano opcję Sterowania % (Dual Rate).
5. Naciśnij SET, aby wybrać. Zielona dioda LED zamiga szybko 8 razy, wskazując pomyślny wybór.
6. Naciśnij i przytrzymaj MENU, aby powrócić do trybu jazdy.

Przywracanie ustawień fabrycznych:

Nadajnik WYŁĄCZONY	Trzymaj oba MENU i USTAW	Nadajnik NA	Zwolnij MENU i USTAW
			miga czerwona dioda LED

Naciśnij USTAW aby wyczyścić ustawienia. Dioda LED zacznie świecić na zielono. Nadajnik jest przywracany do ustawień domyślnych



* Kontrola momentu obrotowego to funkcja przeznaczona wyłącznie do użytku z systemem zasilania repliki Traxxas Funny Car Race (model #6907).

Ustaw wielofunkcyjny pokrętko do KIEROWANIA CZUŁOŚĆ (Expo)	Naciśnij/przytrzymaj MENU miga zielona dioda LED	Naciśnij USTAW miga czerwona dioda LED	x8 Naciśnij SET, aby potwierdzić zielona dioda LED miga (x8)	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy						
Ustaw wielofunkcyjny pokrętko PRZEPUSTNICZY CZUŁOŚĆ (Expo)	Naciśnij/przytrzymaj MENU miga zielona dioda LED	Naciśnij USTAW miga czerwona dioda LED	x2 Naciśnij MENU, aby potwierdzić czerwona dioda LED miga (x2)	x8 Naciśnij SET, aby wybrać zielona dioda LED miga (x8)	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy					
Ustaw wielofunkcyjny pokrętko do KIEROWANIA Podwójna stawka (%)	Naciśnij/przytrzymaj MENU miga zielona dioda LED	Naciśnij USTAW miga czerwona dioda LED	x3 Naciśnij dwukrotnie MENU czerwona dioda LED miga (x3)	x8 Naciśnij SET, aby wybrać zielona dioda LED miga (x8)	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy					
Ustaw wielofunkcyjny pokrętko HAMOWANIA ODSETEK (%)	Naciśnij/przytrzymaj MENU miga zielona dioda LED	Naciśnij USTAW miga czerwona dioda LED	x4 Naciśnij MENU 3 razy czerwona dioda LED miga (x4)	x8 Naciśnij SET, aby wybrać zielona dioda LED miga (x8)	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy					
Ustaw wielofunkcyjny pokrętko dla WYKONCZENIE PRZEPUSTNICZY	Naciśnij/przytrzymaj MENU miga zielona dioda LED	Naciśnij USTAW miga czerwona dioda LED	x5 Naciśnij MENU 4 razy czerwona dioda LED miga (x5)	x8 Naciśnij SET, aby wybrać zielona dioda LED miga (x8)	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy					
Aby ZABLOKOWAĆ Pokrętko wielofunkcyjne	Naciśnij/przytrzymaj MENU miga zielona dioda LED	Naciśnij USTAW miga czerwona dioda LED	x6 Naciśnij MENU 5 razy czerwona dioda LED miga (x6)	x8 Naciśnij SET, aby zablokować zielona dioda LED miga (x8)	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy					
Aby ODWRÓCIĆ kierunek Wspomaganie KIEROWNICY	Naciśnij/przytrzymaj MENU miga zielona dioda LED	x2 Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij USTAW miga zielona dioda LED	Naciśnij USTAW miga czerwona dioda LED	x8 Naciśnij USTAW odwrócić kierunek serwa	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy				
Aby ustawić SUB TRIM STEROWANIA serwo	Naciśnij/przytrzymaj MENU miga zielona dioda LED	x2 Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij USTAW miga zielona dioda LED	Naciśnij USTAW miga czerwona dioda LED	x2 Naciśnij MENU czerwona dioda LED miga (x2)	x8 Użyj funkcji wielofunkcyjnej pokrętko ustawić neutralnie Naciśnij USTAW aby zapisać pozycję	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy			
Aby ustawić KONIEC PUNKTY Wspomaganie KIEROWNICY	Naciśnij/przytrzymaj MENU miga zielona dioda LED	x2 Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij USTAW miga zielona dioda LED	Naciśnij USTAW miga czerwona dioda LED	x3 Naciśnij dwukrotnie MENU czerwona dioda LED miga (x3)	x8 Obróć kierownicę kołodo pożądanego maks podróz w lewo i prawo Naciśnij USTAW aby zapisać każdą pozycję	Obróć kierownicę aby przetestować ustawienia	Naciśnij USTAW powraca do trybu jazdy	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy	Naciśnij USTAW i powtórz kroki 6-8
Aby zresetować PUNKTY KOŃCOWE STEROWANIA serwo do ustawień domyślnych	Naciśnij/przytrzymaj MENU miga zielona dioda LED	x2 Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij USTAW miga zielona dioda LED	Naciśnij USTAW miga czerwona dioda LED	x4 Naciśnij MENU 3 razy czerwona dioda LED miga (x4)	x8 Naciśnij USTAW aby zresetować punkty końcowe	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy			
Aby ODWRÓCIĆ kierunek Serwo przepustnicy	Naciśnij/przytrzymaj MENU miga zielona dioda LED	x2 Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij USTAW miga zielona dioda LED	x2 Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij USTAW miga czerwona dioda LED	x8 Naciśnij USTAW odwrócić kierunek serwa	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy			
Aby ustawić SUB TRIM THROTTLE serwo	Naciśnij/przytrzymaj MENU miga zielona dioda LED	x2 Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij USTAW miga zielona dioda LED	x2 Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij USTAW miga czerwona dioda LED	x2 Naciśnij MENU czerwona dioda LED miga (x2)	Użyj funkcji wielofunkcyjnej pokrętko ustawić neutralnie	x8 Naciśnij USTAW aby zapisać pozycję	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy	
Aby ustawić KONIEC PUNKTY Serwo przepustnicy	Naciśnij/przytrzymaj MENU miga zielona dioda LED	x2 Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij USTAW miga zielona dioda LED	x2 Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij USTAW miga czerwona dioda LED	x3 Naciśnij dwukrotnie MENU czerwona dioda LED miga (x3)	Użyj gazu spustaby ustawić żądaną maksymalną przepustnicę lub hamulec	Naciśnij USTAW zapisz. Użyj wywołacza, aby przetestować	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy	Naciśnij USTAW i powtórz kroki 7-9
Aby zresetować PUNKTY KOŃCOWE THROTTLE serwo do ustawień domyślnych	Naciśnij/przytrzymaj MENU miga zielona dioda LED	x2 Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij USTAW miga zielona dioda LED	x2 Naciśnij MENU zielona dioda LED miga (x2)	Naciśnij USTAW miga czerwona dioda LED	x4 Naciśnij MENU 3 razy czerwona dioda LED miga (x4)	x8 Naciśnij USTAW	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy		

FORMUŁY DRZEWA MENU

Aby wybrać funkcje i dokonać regulacji nadajnika TQi bez odwoływania się do Drzewa Menu, włącz nadajnik, znajdź funkcję w lewej kolumnie, którą chcesz dostosować i po prostu wykonaj odpowiednie kroki.



x8 Naciśnij USTAW aby zapisać pozycję	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy	Naciśnij USTAW powraca do trybu jazdy	Naciśnij USTAW powraca do trybu jazdy
x8 Obróć kierownicę kołodo pożądanego maks podróz w lewo i prawo	Naciśnij USTAW aby zapisać każdą pozycję	Obróć kierownicę aby przetestować ustawienia	Naciśnij USTAW powraca do trybu jazdy
x8 Naciśnij USTAW aby zresetować punkty końcowe	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy		
Użyj gazu spustaby ustawić żądaną maksymalną przepustnicę lub hamulec	Naciśnij USTAW zapisz. Użyj wywołacza, aby przetestować	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy	Naciśnij USTAW i powtórz kroki 7-9

PROGRAMOWANIE NADAJNIKA TQi ZA POMOCĄ URZĄDZENIA PRZENOŚNEGO APPLE iPhone, iPad, iPod Touch LUB ANDROID

Łącze Traxxas™ Moduł bezprzewodowy (część nr 6511, sprzedawany oddzielnie) do nadajnika TQi instaluje się w ciągu kilku minut, aby zmienić swój Apple® iPhone®, iPad®, iPod touch® lub Android™ urządzenie w potężne narzędzie do strojenia, które pozwala zastąpić system programowania przycisków/diod LED nadajnika intuicyjnym, kolorowym graficznym interfejsem użytkownika o wysokiej rozdzielczości.



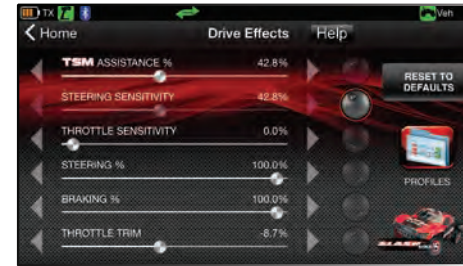
Łącze Traxxasa

Potężna aplikacja Traxxas Link (dostępna w Apple App Store™ lub w Google Play™) zapewnia pełną kontrolę nad działaniem i dostrajaniem Twojego modelu Traxxas z oszałamiającymi efektami wizualnymi i absolutną precyzją. Zainstaluj czujniki telemetryczne Traxxas Link na modelu, a Traxxas Link wyświetli dane w czasie rzeczywistym, takie jak prędkość, obroty, temperatura i napięcie baterii.



Kompatybilny z:
iPhone (4S i nowsze)
iPod touch (5. generacji i nowsze)
iPad (3. generacji i nowsze)
iPada mini
Android (4.4 i nowsze)

Intuicyjny interfejs iPhone'a, iPada, iPoda touch i systemu Android
Traxxas Link ułatwia naukę, zrozumienie i dostęp do zaawansowanych opcji strojenia. Kontroluj ustawienia efektów jazdy, takie jak procent pomocy TSM; czułość układu kierowniczego i przepustnicy; procent kierowania; siła hamowania; i trymowanie przepustnicy, po prostu dotykając i przeciągając suwaki na ekranie.



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

Telemetria w czasie rzeczywistym

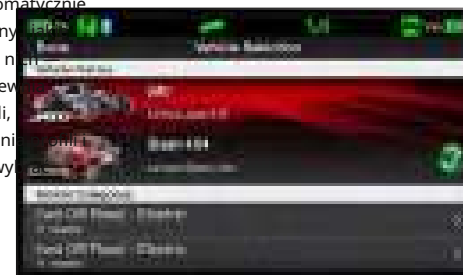
Gdy wyposażysz swój model w czujniki, pulpit nawigacyjny Traxxas Link ożyje, pokazując prędkość, napięcie akumulatora, obroty i temperaturę. Ustaw ostrzeżenia o progach i rejestruj wartości maksymalne, minimalne lub średnie. Użyj funkcji nagrywania, aby udokumentować widok pulpitu nawigacyjnego za pomocą dźwięku, dzięki czemu możesz skupić się na jeździe i nie przegapić ani jednego wierzchołka.



Konfigurowalny pulpit nawigacyjny Traxxas Link dostarcza dane dotyczące prędkości obrotowej, prędkości, temperatury i napięcia w czasie rzeczywistym.

Zarządzaj nawet 30 modelami za pomocą

Traxxas Link System radiowy TQi automatycznie śledzi, z jakimi pojazdami jest powiązany. Ustawienia zostały użyte dla każdego z nich łącznie do 30 modeli! Traxxas Link zapewnia wizualny interfejs do nazywania modeli, dostosowywania ich ustawień, dołączania i blokowania ich w pamięci. Wystarczy wybranie modelu i dowolną wcześniej oprawioną



Traxxas Link Model Memory upraszcza organizację swojej kolekcji pojazdów.

nadajnik, włącz je i zacznij się bawić.

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



Łącze Traxxas

Moduł bezprzewodowy jest sprzedawany oddzielnie (część nr 6511). Łącze Traxxas aplikacja jest dostępna ze sklepu Apple App Store na iPhone'a, iPada lub iPoda touch oraz w Google Play na urządzeniu z systemem Android. iPhone, iPad, iPod touch lub urządzenie z systemem Android nie są dołączone do modułu bezprzewodowego Traxxas Link.

Po więcej informacji

informacje o module bezprzewodowym Traxxas Link i aplikacji Traxxas Link można znaleźć na stronie Traxxas.com.



SLAYER[™] PRO 4X4

właściciel instrukcja obsługi

WZÓR 59076-3

TRAXXAS

6250 TRAXXAS WAY, MCKINNEY, TX 75070
1-888-TRAXXAS