

WZÓR 68077-4

SLASH 4x4 ULTIMATE

TRAXXAS

właściciel instrukcja obsługi

SPIS TREŚCI

- 2 PRZED TOBĄ PRZYSTĘPOWAĆ
- 4 BEZPIECZEŃSTWO ŚRODKI OSTROŻNOŚCI
- 7 ANATOMIA SLASH 4x4 ULTIMATE
- 8 NARZĘDZIA, MATERIAŁY I WYMAGANE WYPOSAŻENIE
- 9 SZYBKI START: NAJBARDZIEJ PRĘDKOŚĆ
- 10 TRAXXAS TQi RADIO I WELION MOC BEZSZCZOTKOWA SYSTEM
- 18 REGULACJA PRĘDKOŚĆ ELEKTRONICZNA KONTROLA
- 20 JAZDA SWOIM MODELEM
- 23 PODSTAWOWE STROJENIE KOREKTY
- 25 UTRZYMYWANIE TWÓJ MODEL
- 27 ZAAWANSOWANE STROJENIE KOREKTY
- 33 TQi ZAAWANSOWANY
PRZEWODNIK DOTYCZĄCY STROJENIA

Niniejsza instrukcja zawiera instrukcje, których będziesz potrzebować do obsługi i konserwacji swojego modelu, abyś mógł się nim cieszyć przez wiele lat. Chcemy, abyś miał pewność, że posiadasz jeden z najlepiej działających modeli na rynku i że jest on wspierany przez zespół profesjonalistów, którzy starają się zapewnić najwyższy możliwy poziom wsparcia fabrycznego. Modele Traxxas to doświadczenie pełnej wydajności i satysfakcji, nie tylko ze swojego modelu, ale także z firmy, która za nim stoi.

Wiemy, że nie możesz się doczekać, kiedy Twój nowy model ruszy w drogę, ale bardzo ważne jest, abyś poświęcił trochę czasu na przeczytanie instrukcji obsługi. Niniejsza instrukcja zawiera wszystkie niezbędne procedury konfiguracyjne i operacyjne, które pozwolą uwolnić potencjał wydajności

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 hobbystyczny sprzedawca absolutnie nie może zaakceptować zwrotu lub wymiany modelu po jego uruchomieniu.**

OSTRZEŻENIA, POMOCNE WSKAZÓWKI I ODNIESIENIA

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.

REJESTRACJA MODELU

Aby lepiej służyć naszym klientom, zarejestruj swój produkt w ciągu 10 dni od zakupu online na [Traxxas.com/register](https://www.traxxas.com/register).

[Traxxas.com](https://www.traxxas.com/register) / [zarejestruj](https://www.traxxas.com/register)

Inżynierowie Traxxas zaprojektowali Twój model. Należy również przeczytać i przestrzegać środków ostrożności i ostrzeżeń zawartych w niniejszej instrukcji oraz na wszelkich etykietach lub etykietach dołączonych do modelu. Są po to, aby edukować Cię, jak bezpiecznie obsługiwać model, a także uzyskać maksymalną żywotność i wydajność modelu.

Nawet jeśli jesteś doświadczonym entuzjastą RC, ważne jest, aby przeczytać i postępować zgodnie z procedurami zawartymi w tej instrukcji.

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

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 od poniedziałku do piątku w godzinach od 8:30 do 21:00 czasu centralnego. Pomoc techniczna jest dostępna również na stronie [Traxxas.com/support](https://www.traxxas.com/support). 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](https://www.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 [Traxxas.com](https://www.traxxas.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!

Szybki start

Niniejsza instrukcja została zaprojektowana ze ścieżką szybkiego startu, która przedstawia procedury niezbędne do uzyskania

Twój model gotowy do pracy w możliwie 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 9, aby rozpocząć.



* Bezpłatna pomoc jest dostępna tylko dla mieszkańców USA.

Slash 4X4 Ultimate nowej generacji reprezentuje osiągi Ready-To-Race® na najwyższym poziomie. Slash 4X4 Ultimate przesuwa granicę wydajności; jego nowe podwozie Low-CG zapewnia doskonałe prowadzenie i maksymalny przędkość na zakrętach i nowe, anodowane na twardo aluminiowe amortyzatory GTR o średnicy 13 mm zapewniają stałe tłumienie i płynne działanie zawieszenia okrążenie po okrążeniu. Rezultatem jest błyskawiczna reakcja układu kierowniczego i płynne, spójne tłumienie, które podnosi poprzeczkę jeszcze wyżej w przypadku manetek Slash 4X4

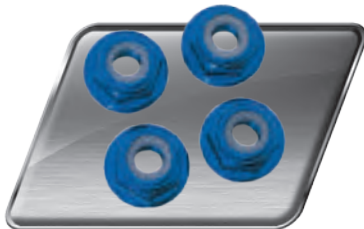
System radiowy TQi z bezprzewodowym łączem Traxxas

Moduł i fabrycznie zainstalowana telemetria Slash 4X4 Ultimate umożliwiają przechwytywanie danych w czasie rzeczywistym i wyznaczają standardy łatwości i wszechstronności strojenia. Aby naprawde uczynić z tego Ultimate Slash 4X4 specyfikacje są kompletne z prawie każdym to jest B



Aluminium

ok



Aluminiowe nakrętki do kół



Aluminiowe wsporniki tylnej piasty



Stabilizatory przednie i tylne



Opony BFGoodrich® z
Mieszanka wyścigowa S1

(Styl różni się w zależności od modelu)



PTFE anodowany na niebiesko
Powlekanie amortyzatory GTR

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 oraz 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.

Częstotliwość operacji: 2414-2453MHz

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

Cała zawartość ©2021 Traxxas. Wszelkie prawa zastrzeżone. Traxxas, Ready-To-Race, Ready-To-Win, Slash, Velineon i ProGraphix są znakami towarowymi lub zastrzeżonymi znakami towarowymi Traxxas. Inne nazwy marek i znaki towarowe są własnością ich właścicieli i są używane wyłącznie w celach identyfikacyjnych. Żadna część niniejszej instrukcji nie może być powielana ani rozpowszechniana w formie drukowanej lub elektronicznej bez wyraźnej pisemnej zgody Traxxas. Dane techniczne mogą ulec zmianie bez powiadomienia.

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

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



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 poniżej 14 roku życia bez nadzoru odpowiedzialnej i znającej się na rzeczy osoby dorosłej. Wybór przekładni i baterii (*patrz Baterie LiPo, po prawej*) wpływają na poziom umiejętności modelu. Zobacz wykres poniżej.



Mechanizm napędowy: **Koło zębate**
 Bateria: 7-ogniowy akumulator NiMH
 Napięcie: 8,4 V
 mAh: 3000+mAh



Mechanizm napędowy: **Optował. Walek zębaty**
 Bateria: 7-ogniowy akumulator NiMH
 Napięcie: 8,4 V
 mAh: 3000+mAh



Mechanizm napędowy: **Koło zębate**
 Bateria: LiPo 3S 20C
 Napięcie: 11,1 V
 mAh: 5000+mAh



Mechanizm napędowy: **Optował. Mechanizm napędowy**
 Bateria: LiPo 3S 20C
 Napięcie: 11,1 V
 mAh: 5000+mAh

* Nominalny

Więcej informacji znajduje się w tabeli przełożeń na stronie 27.



Wszyscy w Traxxas chcemy, abyś mógł bezpiecznie cieszyć się swoim nowym modelem. Obsługuj swój model rozsądnie i ostrożnie, a będzie on ekscytujący, bezpieczny i zabawny dla Ciebie i osób wokół Ciebie. Niewłaściwa obsługa modelu 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

- Twój model nie jest przeznaczony do użytku na drogach publicznych lub obszarach zatłoczonych, gdzie jego działanie może kolidować lub zakłócać ruch pieszy lub kołowy.
- Nigdy, pod żadnym pozorem nie używaj modelu w tłumie ludzi. Twój model jest bardzo szybki i może spowodować obrażenia, jeśli zderzy się z kimkolwiek.
- Ponieważ Twój model jest sterowany drogą radiową, podlega on zakłóceniom radiowym z wielu źródeł, na które nie masz wpływu. Ponieważ zakłócenia radiowe mogą powodować chwilową utratę kontroli radiowej, zawsze należy pozostawić margines bezpieczeństwa we wszystkich kierunkach wokół modelu, aby zapobiec kolizjom.
- Silnik, akumulator i regulator prędkości mogą się nagrzewać podczas użytkowania. Uważaj, aby się nie poparzyć.
- Nie obsługuj modelu w nocy lub w dowolnym momencie, gdy pole widzenia modelu może być w jakikolwiek sposób zasłonięte lub ograniczone.
- **Co najważniejsze, zawsze kieruj się zdrowym rozsądkiem.**

Kontrola prędkości

Elektroniczna kontrola prędkości (ESC) Twojego modelu to niezwykle wydajne urządzenie elektroniczne zdolne do dostarczania wysokiego prądu. Należy ściśle przestrzegać tych środków ostrożności, aby zapobiec uszkodzeniu regulatora prędkości lub innych elementów.

- **Odłącz akumulator:**Zawsze odłączaj akumulator lub akumulatory od regulatora prędkości, gdy nie jest używany.
- **Zaizoluj przewody:**Zawsze izoluj odsłonięte przewody rurkami termokurczliwymi, aby zapobiec zwarciom.

- **Nadajnik włączony jako pierwszy:**Najpierw włącz nadajnik przed włączeniem kontroli prędkości, aby zapobiec ucieczce i nieregularnym działaniom.
- **Nie poparzyć się:**ESC i silnik mogą się bardzo nagrzewać podczas użytkowania, dlatego należy uważać, aby ich nie dotykać, dopóki nie ostygną. Zapewnij odpowiedni przepływ powietrza do chłodzenia.
- **Użyj fabrycznie zainstalowanych złączy:**Nie zmieniaj złączy akumulatora i silnika. Nieprawidłowe okablowanie może spowodować pożar lub uszkodzenie ESC. Należy pamiętać, że zmodyfikowane regulatory prędkości mogą podlegać opłacie za ponowne okablowanie po zwrocie do serwisu.
- **Brak napięcia wstecznego:**ESC nie jest chroniony przed napięciem o odwrotnej polaryzacji.
- **Brak diod Schottky'ego:**Zewnętrzne diody Schottky'ego nie są kompatybilne ze sterowaniem prędkości cofania. Używanie diody Schottky'ego z regulatorem prędkości Traxxas spowoduje uszkodzenie ESC i unieważnienie 30-dniowej gwarancji.
- **Zawsze stosuj się do minimalnych i maksymalnych ograniczeń kontroli prędkości** podanych w tabeli specyfikacji w Instrukcji obsługi. Jeśli twój ESC działa na dwóch bateriach, nie mieszaj typów i pojemności baterii. Użyj tego samego napięcia i pojemności dla obu akumulatorów. Używanie niedopasowanych akumulatorów może spowodować uszkodzenie akumulatorów i elektronicznego regulatora prędkości.

Recykling baterii Traxxas Power Cell NiMH

Traxxas zdecydowanie zachęca do recyklingu akumulatorów Power Cell NiMH, gdy osiągną koniec okresu użytkowania. Nie wyrzucaj baterii do śmieci. Wszystkie akumulatory Power Cell NiMH mają ikonę RBRC (Rechargeable Battery Recycling Corporation), wskazującą, że nadają się do recyklingu. Aby znaleźć najbliższe centrum recyklingu, zapytaj lokalnego sprzedawcę hobbyistów lub odwiedź stronę www.call2recycle.org.

**OSTRZEŻENIE! OSTROŻNOŚĆ! NIEBEZPIECZEŃSTWO!**

ZAGROŻENIE POŻAROWE! Twój model może korzystać z LiPo baterie. Ładowanie i rozładowywanie akumulatorów ma grozi pożarem, wybuchem, poważnymi obrażeniami ciała i uszkodzeniem mienia, jeśli nie zostanie wykonane zgodnie z instrukcją. Przed użyciem przeczytaj i postępuj zgodnie ze wszystkimi instrukcjami producenta, ostrzeżeniami i środkami ostrożności. Ponadto akumulatory litowo-polimerowe (LiPo) stwarzają **POWAŻNE** ryzyko pożaru, jeśli nie są właściwie obsługiwane zgodnie z instrukcjami i wymagają szczególnej ostrożności i procedur postępowania w celu zapewnienia długiej żywotności i bezpiecznej eksploatacji. Akumulatory LiPo są przeznaczone wyłącznie dla zaawansowanych użytkowników, którzy zostali przeszkoleni w zakresie zagrożeń związanych z użytkowaniem akumulatorów LiPo. Traxxas nie zaleca, aby osoby poniżej 14 roku życia używały lub obsługiwały akumulatory LiPo bez nadzoru kompetentnej i odpowiedzialnej osoby dorosłej. Zużyte baterie należy utylizować zgodnie z instrukcją.

Ważne ostrzeżenia dla użytkowników akumulatorów litowo-polimerowych (LiPo):

- Akumulatory LiPo mają minimalny bezpieczny próg rozładowania, którego nie należy przekraczać. Elektroniczna kontrola prędkości jest wyposażona we wbudowane wykrywanie niskiego napięcia, które ostrzega kierowcę, gdy akumulatory LiPo osiągną minimalny próg napięcia (rozładowania). Obowiązkiem kierowcy jest natychmiastowe zatrzymanie się, aby zapobiec rozładowaniu akumulatora poniżej bezpiecznego progu minimalnego.
- Wykrywanie niskiego napięcia to tylko część kompleksowego planu bezpiecznego użytkowania baterii LiPo. Bardzo ważne jest przestrzeganie wszystkich instrukcji dotyczących bezpiecznego i prawidłowego ładowania, użytkowania i przechowywania akumulatorów LiPo. Upewnij się, że rozumiesz, jak korzystać z akumulatorów LiPo. Jeśli masz pytania dotyczące użytkowania baterii LiPo, skonsultuj się z lokalnym dealerm hobbyistycznym lub skontaktuj się z producentem baterii. Przypominamy, że wszystkie baterie powinny być poddane recyklingowi po zakończeniu okresu ich użytkowania.
- Do ładowania akumulatorów LiPo używaj **WYŁĄCZNIE** ładowarki do balansowania litowo-polimerowego (LiPo) z portem adaptera wagi. Nigdy nie używaj ładowarek typu NiMH lub NiCad ani trybów ładowania do ładowania akumulatorów LiPo. NIE ładuj tylko ładowarką NiMH. Korzystanie z ładowarki NiMH lub NiCad lub trybu ładowania spowoduje uszkodzenie akumulatorów i może spowodować pożar i obrażenia ciała.
- **NIGDY** nie ładuj akumulatorów LiPo szeregowo lub równolegle. Ładowanie pakietów szeregowo lub równolegle może skutkować nieprawidłowym rozpoznawaniem ogniw ładowarki i niewłaściwą szybkością ładowania, co może prowadzić do przeladowania, braku równowagi ogniw, uszkodzenia ogniw i pożaru.

• **ZAWSZE** dokładnie sprawdzaj akumulatory LiPo przed ładowaniem. Poszukaj luźnych przewodów lub złączy, uszkodzonej izolacji przewodów, uszkodzonego opakowania ogniw, uszkodzeń spowodowanych uderzeniami, wycieków płynu, pęcznienia (oznaka wewnętrznego uszkodzenia), deformacji ogniw, brakujących etykiet lub innych uszkodzeń lub nieprawidłowości. W przypadku zaobserwowania któregokolwiek z tych warunków nie ładuj ani nie używaj akumulatora. Postępuj zgodnie z instrukcjami utylizacji dołączonymi do baterii, aby prawidłowo i bezpiecznie pozbyć się baterii.

- **NIE WOLNO** przechowywać ani ładować akumulatorów LiPo z innymi akumulatorami lub zestawami akumulatorów jakiegokolwiek typu, w tym innych akumulatorów LiPo, ani w ich pobliżu.
- Przechowuj i transportuj akumulatory w chłodnym, suchym miejscu. **NIE** przechowywać w bezpośrednim świetle słonecznym. **NIE WOLNO** dopuścić, aby temperatura przechowywania przekroczyła 140°F lub 60°C, na przykład w bagażniku samochodu, ponieważ może to spowodować uszkodzenie ogniw i stworzyć ryzyko pożaru.
- **NIE WOLNO** demontować akumulatorów ani ogniw LiPo.
- **NIE** próbuj budować własnego zestawu akumulatorów LiPo z luźnych ogniw.

Środki ostrożności dotyczące ładowania i obchodzenia się ze wszystkimi typami akumulatorów:

- **PRZED** rozpoczęciem ładowania **ZAWSZE** upewnij się, że ustawienia ładowarki dokładnie odpowiadają typowi (skład chemiczny), specyfikacji i konfiguracji ładowanego akumulatora.
- **NIE NALEŻY** próbować ładować baterii jednorazowych (niebezpieczeństwo wybuchu), baterii z wewnętrznym obwodem ładowania lub obwodu zabezpieczającego, baterii zmienionych w stosunku do oryginalnej konfiguracji producenta lub baterii z brakującymi lub nieczytelnymi etykietami, które uniemożliwiają prawidłowe identyfikowanie typu baterii i specyfikacji.
- **NIE WOLNO** przekraczać maksymalnej szybkości ładowania zalecanej przez producenta.
- **NIE WOLNO** stykać się ze sobą żadnych odsłoniętych styków baterii lub przewodów. Spowoduje to zwarcie baterii i stworzy ryzyko pożaru.
- Podczas ładowania lub rozładowywania **ZAWSZE** umieszczaj akumulator (wszystkie typy akumulatorów) w ognioodpornym/niepalnym pojemniku na niepalnej powierzchni, takiej jak beton.
- **NIE** ładuj akumulatorów wewnątrz samochodu. **NIE** ładuj akumulatorów podczas jazdy samochodem.
- **NIGDY** nie ładuj akumulatorów na drewnie, tkaninie, dywanie lub jakimkolwiek innym łatwopalnym materiale.
- **ZAWSZE** ładuj akumulatory w dobrze wentylowanym pomieszczeniu.

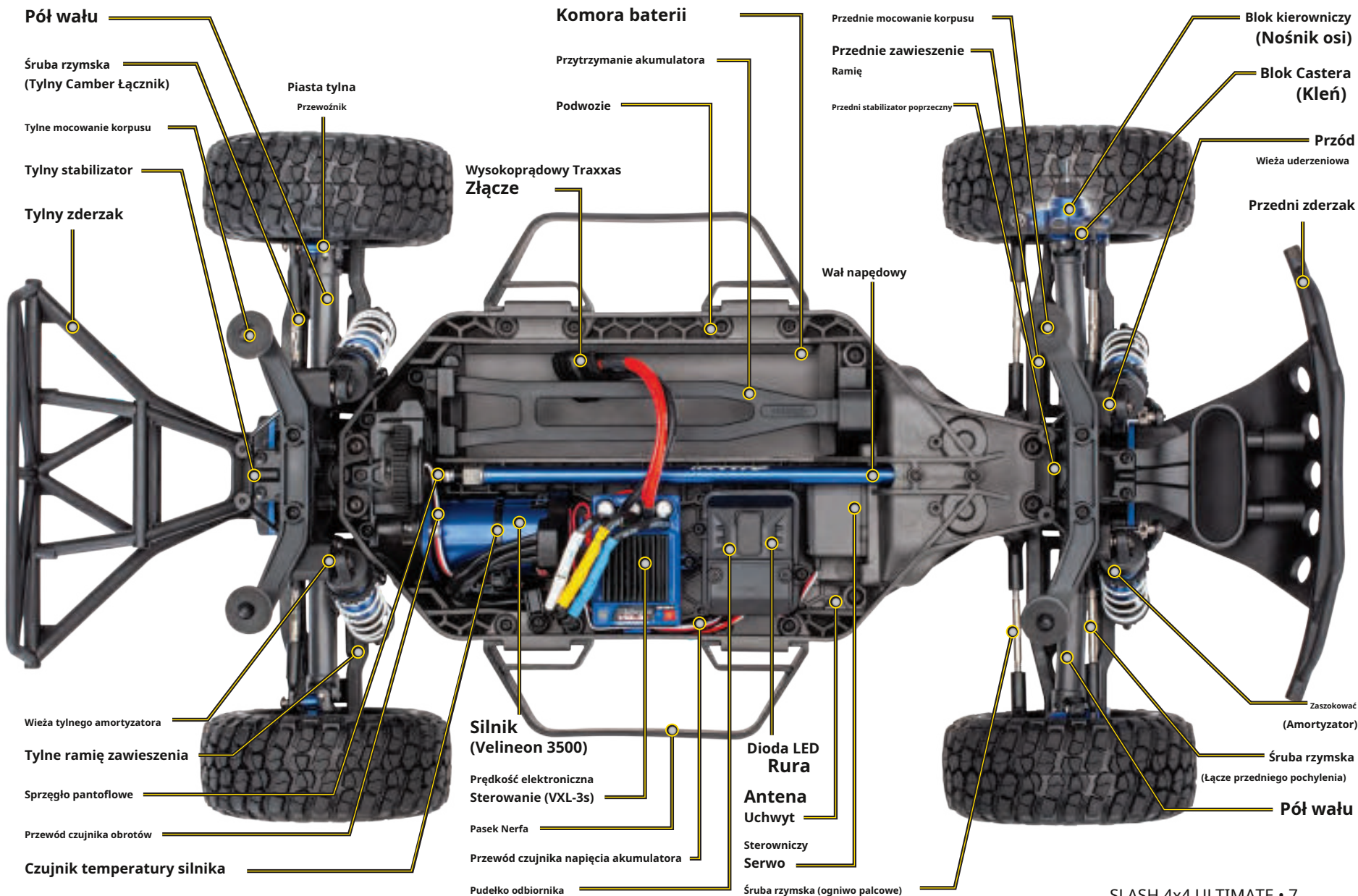
(ciąg dalszy z poprzedniej strony)

• **USUNĄĆ łatwopalne przedmioty i materiały z obszaru ładowania.**

- NIE pozostawiaj ładowarki i akumulatora bez nadzoru podczas ładowania, rozładowywania lub w dowolnym momencie, gdy ładowarka jest włączona z podłączonym akumulatorem. W przypadku jakichkolwiek oznak nieprawidłowego działania lub w przypadku awarii należy odłączyć ładowarkę od źródła zasilania i odłączyć akumulator od ładowarki.
- NIE używaj ładowarki w zagrożonej przestrzeni ani nie umieszczaj żadnych przedmiotów na ładowarce lub akumulatorze.
- Jeśli jakakolwiek bateria lub ogniwo baterii jest w jakikolwiek sposób uszkodzona, NIE NALEŻY ładować, rozładowywać ani używać baterii.
- Trzymaj w pobliżu gaśnicę klasy D na wypadek pożaru.
- NIE WOLNO demontować, zgniatać, zwierać ani wystawiać baterii na działanie ognia lub innych źródeł zapłonu. Toksyczne materiały mogą zostać uwolnione. W przypadku kontaktu z oczami lub skórą przemyć wodą.
- Jeśli akumulator nagrzej się w dotyku podczas procesu ładowania (temperatura przekracza 110°F / 43°C), należy natychmiast odłączyć akumulator od ładowarki i przerwać ładowanie.

- Pozwól, aby akumulator ostygł pomiędzy kolejnymi uruchomieniami (przed ładowaniem).
- **ZAWSZE odłączaj ładowarkę i odłączaj akumulator, gdy nie jest używany.**
- **ZAWSZE odłączaj akumulator od elektronicznego regulatora prędkości, gdy model nie jest używany oraz gdy jest przechowywany lub transportowany.**
- **NIE demontuj ładowarki.**
- **WYJMIJ baterię z modelu lub urządzenia przed ładowaniem.**
- NIE WOLNO wystawiać ładowarki na działanie wody lub wilgoci.
- **ZAWSZE** przechowuj akumulatory w miejscu niedostępnym dla dzieci i zwierząt domowych. Podczas ładowania i obsługi akumulatorów dzieci powinny zawsze znajdować się pod nadzorem osoby dorosłej.
- Akumulatory niklo-wodorkowe (NiMH) należy poddać recyklingowi lub odpowiednio zutylizować.
- **Zawsze postępuj ostrożnie i zawsze kieruj się zdrowym rozsądkiem.**

ANATOMIA SLASH 4X4 ULTIMATE





Aby uzyskać więcej informacji na temat baterii, zob *Używaj właściwych baterii* na stronie 13.



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 hobbystyczny
- Obcinaki boczne i/lub szczytce spiczaste
- Śrubokręt krzyżakowy
- Lutownica

Twój model jest dostarczany z zestawem specjalistycznych narzędzi metrycznych. Aby obsługiwać i konserwować swój model, musisz kupić inne przedmioty, dostępne u sprzedawcy hobbystów.

Dostarczone narzędzia i wyposażenie



Klucz płaski 2,5 mm



Klucz płaski 2,0 mm



Klucz płaski 1,5 mm



Klucz udarowy



Klucz 8mm/4mm



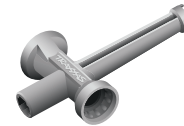
Klucz czterokierunkowy



Klipsy do ciała i myjki do ciała



Piankowa przekładka baterii



Multitool z zawieszaniem



Opcjonalny koło zębate

Wymagane wyposażenie



6- lub 7-ogniowy akumulator NiMH lub 2S lub 3S LiPo ze złączem Traxxas High-Current



Ładowarka

Śrzczyt EZ-Podwójny (część nr 2972)



4 baterie alkaliczne AA

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



Poniższy przewodnik zawiera omówienie procedur uruchamiania modelu. Poszukaj logo Szybki start w dolnych rogach stron Szybki start.



1. Przeczytaj środki ostrożności na stronach 4-6

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



6. Sprawdź działanie serwomechanizmu • Patrz strona 16

Upewnij się, że serwo układu kierowniczego działa prawidłowo.



2. Naładuj akumulator • Patrz strony 13

Twój model wymaga akumulatora i kompatybilnej ładowarki (brak w zestawie). NIGDY nie używaj ładowarki NiMH lub NiCad do ładowania akumulatorów LiPo.



7. Test zasięgu systemu radiowego • Patrz strona 16

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



3. Zainstaluj baterie w nadajniku • Patrz strona 13

Nadajnik wymaga 4 baterii alkalicznych AA (sprzedawane oddzielnie).



8. Wyszczególnij swój model • Patrz pasek boczny, strona 10

W razie potrzeby zastosuj inne naklejki.



4. Zainstaluj akumulator w modelu • Patrz strona 14

Twój model wymaga w pełni naładowanego akumulatora (brak w zestawie).



9. Prowadź swój model • Patrz strona 20

Wskazówki dotyczące jazdy i regulacje dla Twojego modelu.



5. Włącz system radiowy • Patrz strona 15

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



10. Konserwacja modelu • Patrz strona 25

Wykonaj te krytyczne kroki, aby utrzymać wydajność swojego modelu i utrzymać go w doskonałym stanie.



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 modelu.

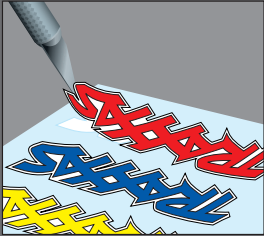
Poszukaj logo Szybki start na dole stron Szybki start.



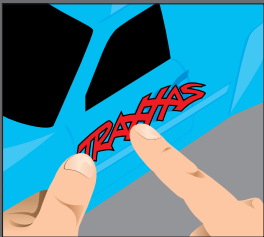


Nakładanie naklejek

Główne kalkomanie dla Twojego modelu zostały naniesione fabrycznie. Dodatkowe naklejki są drukowane na samoprzylepnym przezroczystym mylarze i są wycinane w celu łatwego usunięcia. Użyj noża hobbystycznego, aby podnieść róg kalkomanii i podnieść ją z podkładu.



Aby nakleić kalkomanie, umieść jeden koniec w dół, a drugi koniec do góry 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. Spójrz na zdjęcia na pudełku, aby zobaczyć typowe rozmieszczenie naklejek.



WSTĘP

Twój model zawiera najnowszy nadajnik Traxxas TQi 2,4 GHz z Traxxas Link-Pamięć modelu. Łatwa w użyciu konstrukcja nadajnika zapewni 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 przepustnice 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 pokręćła wielofunkcyjnego, które można zaprogramować do sterowania różnymi funkcjami. Szczegółowe instrukcje (strona 33) i drzewo menu (strona 37) 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 SYSTEMÓW RADIOWYCH I ZASILAJĄCYCH

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 33.

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 i oferuje doskonałą odporność na zakłócenia i „zakłócenia”.

BEC (obwód eliminatora akumulatora)–BEC może znajdować się w odbiorniku lub w ESC. Ten obwód umożliwi zasilanie odbiornika i serwo mechanizmów z głównego zestawu baterii w modelu elektrycznym. Eliminuje to konieczność noszenia oddzielnego pakietu 4 baterii AA do zasilania sprzętu radiowego.

Silnik bezszczotkowy–Bezczotkowy silnik AD/C zastępuje silnik szczotkowy tradycyjny komutator i układ szczotek z inteligentną elektroniką, która kolejno zasilą uzwojenia elektromagnetyczne, aby zapewnić obrót. W przeciwieństwie do silnika szczotkowego, silnik bezszczotkowy ma swoje uzwojenia (cewki) na obwodzie puszkii silnika, a magnesy są zamontowane na wirującym wale wirnika.

Zgrzytanie–Cogging jest stanem, z którym czasami się wiąże silniki bezszczotkowe. Zazwyczaj jest to lekkie zacinaanie się zauważalne podczas przyspieszania od zatrzymania. Dzieje się tak przez bardzo krótki czas, ponieważ sygnały z elektronicznej kontroli prędkości i synchronizacji silnika

ze sobą. Elektroniczna kontrola prędkości VXL-3s jest zoptymalizowana tak, aby praktycznie wyeliminować ząbienie.

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

ESC (elektroniczna kontrola prędkości)–Elektroniczna regulacja prędkości to tzw elektroniczne sterowanie silnikiem wewnątrz modelu. Elektroniczna kontrola prędkości VXL-3s wykorzystuje zaawansowane obwody, aby zapewnić precyzyjne, cyfrowe proporcjonalne sterowanie przepustnicą. Elektroniczne regulatory prędkości zużywają energię wydajniej niż mechaniczne regulatory prędkości, dzięki czemu akumulatory działają dłużej. Elektroniczna kontrola prędkości ma również obwody, które zapobiegają utracie kontroli nad kierownicą i przepustnicą, gdy akumulatory tracą ładunek.

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

Wartość znamionowa kV–Silniki bezszczotkowe są często oceniane na podstawie liczby kV. The Wartość znamionowa kV jest równa prędkości obrotowej silnika bez obciążenia z przyłożonym 1 woltom. kV wzrasta wraz ze spadkiem liczby zwojów drutu w silniku. Wraz ze wzrostem kV wzrasta również pobór prądu przez elektronikę. Silnik Velineon 3500 to silnik 3500 kV zoptymalizowany pod kątem najlepszej prędkości i wydajności w lekkich modelach w skali 1/10.

LiPo–Skrót oznaczający litowo-polimerowy. Ładowalna bateria LiPo Pakiety są znane ze swojego specjalnego składu chemicznego, który pozwala na wyjątkowo wysoką gęstość energii i obsługę prądu w kompaktowych rozmiarach. Są to akumulatory o wysokiej wydajności, które wymagają szczególnej troski i obsługi. Tylko dla zaawansowanych użytkowników.

mAh–Skrót od miliamperogodziny. Miara pojemności pakietu baterii. Im wyższa liczba, tym dłużej bateria będzie działać między ładowaniami.

Neutralna pozycja–Pozycja stojąca, której szukają serwa, kiedy 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.

Opór-W sensie elektrycznym opór jest miarą tego, jak obiekt stawia opór lub utrudnia przepływ prądu przez niego. Gdy przepływ jest ograniczony, energia zamienia się w ciepło i jest tracona. System zasilania Velineon jest zoptymalizowany pod kątem zmniejszenia oporu elektrycznego i wynikającego z tego ciepła pozbawiającego moc.

Wirnik-Rotor jest głównym S trzonek silnika bezszczotkowego. W silnik bezszczotkowy, magnesy są zamontowane na wirniku, a uzwojenia elektromagnetyczne są wbudowane w obudowę silnika.

Czujnik-Sensored odnosi się do typu silnika bezszczotkowego, który wykorzystuje wewnętrzny czujnik w silniku do przekazywania informacji o położeniu wirnika z powrotem do elektronicznego układu sterowania prędkością. Elektroniczna kontrola prędkości VXL-3s może wykorzystywać silniki z czujnikami, gdy aplikacje z nich korzystają (na przykład niektóre usankcjonowane klasy wyścigowe).

Bezczujnikowy-Bezczujnikowy odnosi się do silnika bezszczotkowego, który wykorzystuje zaawansowane instrukcje z elektronicznej kontroli prędkości, aby zapewnić płynną pracę. Dodatkowe czujniki silnika i okablowanie nie są wymagane. Elektroniczna kontrola prędkości VXL-3s jest zoptymalizowana pod kątem płynnej kontroli bezczujnikowej.

Serwo-Mała jednostka silnikowa w twoim modelu, która obsługuje układ kierowniczy mechanizm.

Zakładki lutownicze-Dostępne, zewnętrzne styki na silniku, które pozwalają do łatwej wymiany drutu. Velineon 3500 jest wyposażony w karty lutownicze.

Nadajnik-Ręczna jednostka radiowa, która wysyła przepustnicę i instrukcje kierowania do swojego modelu.

Przycinać-Precyzyjna regulacja położenia neutralnego serwa wykonane poprzez regulację przepustnicy i pokręteł trybowania kierownicy na czole nadajnika. **Notatka:** Pokrętko wielofunkcyjne musi być zaprogramowane, aby służyło jako regulacja trybowania przepustnicy.

Zabezpieczenie przed wyłączeniem termicznym-Elektronika do pomiaru temperatury zastosowane w VXL-3s elektroniczne sterowanie prędkością wykrywa przeciążenie i przegrzanie obwodów tranzystorowych. W przypadku wykrycia nadmiernej temperatury urządzenie automatycznie się wyłącza, aby zapobiec uszkodzeniu elektroniki.

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

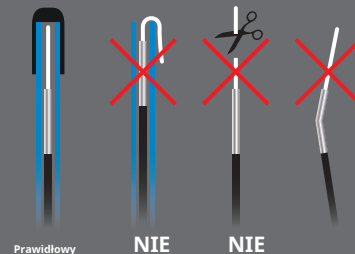
Napięcie-Napięcie jest miarą różnicy potencjałów elektrycznych między dwoma punktami, na przykład między dodatnim biegunem akumulatora a masą. Używając analogii do węża ogrodowego, podczas gdy prąd jest ilością wody przepływającej w wężu, napięcie odpowiada ciśnieniu, które przepycha wodę przez wąż.

WAŻNE ŚRODKI OSTROŻNOŚCI DOTYCZĄCE 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.
- Nie pozwól, aby przewód anteny wystawał poza ciało bez osłony rurki anteny, gdyż może to spowodować przecięcie lub uszkodzenie przewodu anteny, co zmniejszy zasięg. Zaleca się trzymanie przewodu wewnątrz korpusu (w tubusie anteny), aby zapobiec uszkodzeniu.



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.

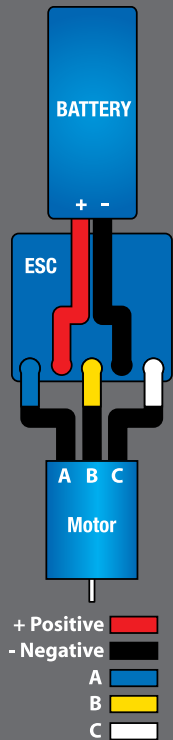


Prawidłowy

NIE

NIE

Schemat połączeń ESC/silnika

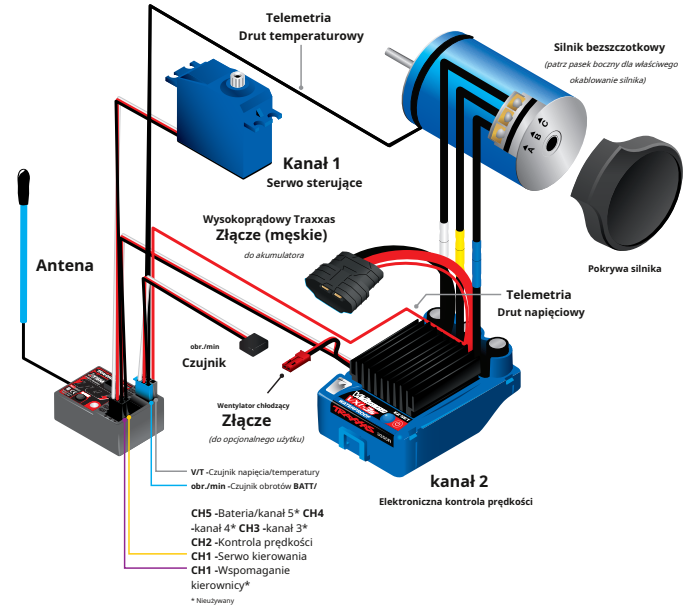


Twój model jest wyposażony w najnowszy nadajnik TQi 2,4 GHz z Traxxas Link-Pamięć modelu. Nadajnik ma dwa kanały do sterowania przepustnicą i układem kierowniczym. Odbiornik wewnątrz modelu posiada 5 kanałów wyjściowych. Twój model jest wyposażony w jedno serwo i elektroniczną kontrolę prędkości.

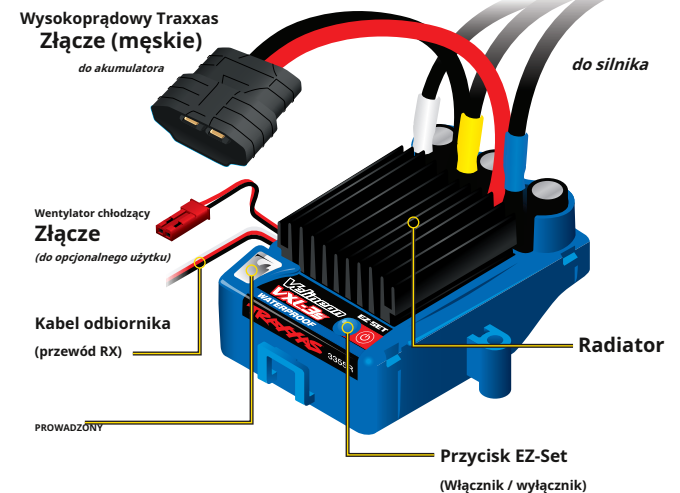
NADAJNIK I ODBIORNIK



MODELOWY SCHEMAT POŁĄCZEŃ



VXL-3s ELEKTRONICZNA KONTROLA PRĘDKOŚCI



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

W

Siema
współ

1. Zdejmij pokrywę komory baterii, naciskając zatrzask i otwierając pokrywę.
2. Zainstaluj baterie we właściwej orientacji wskazanej w komorze baterii.
3. Załóż ponownie pokrywę baterii i zamknij ją.
4. Włącz nadajnik i sprawdź, czy wskaźnik 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 34, aby uzyskać więcej informacji na temat kodów diod LED stanu nadajnika.



IES

DOBIERANIE AKUMULATORÓW DO TWOJEGO MODELU

Twój model nie zawiera baterii ani ładowarki. Wymagany jest jeden akumulator NiMH lub LiPo wyposażony w wysokoprądowe złącze Traxxas. Akumulatory Traxxas Power Cell iD są zdecydowanie zalecane ze względu na maksymalną wydajność i bezpieczniejsze ładowanie. W poniższej tabeli wymieniono wszystkie dostępne akumulatory Power Cell iD dla Twojego modelu:

Baterie LiPo z iD

2872X 5000 mAh 11,1 V 3-ogniowy akumulator LiPo 25C

2857X 6400 mAh 11,1 V 3-ogniowy akumulator LiPo 25C

2869X 7600 mAh 7,4 V 2-ogniowy akumulator LiPo 25C

2854X 10000 mAh 7,4 V 2-ogniowy akumulator LiPo 25C

Akumulatory NiMH z iD

2923X Akumulator, ogniwo zasilające, 3000 mAh (NiMH, 7-C płaski, 8,4 V)

2940X Akumulator, ogniwo zasilające serii 3, 3300 mAh (NiMH, płaski 7-C, 8,4 V)

2942X Akumulator, ogniwo zasilające serii 3, 3300 mAh (NiMH, płaski 6-C, 7,2 V)

2950X Akumulator, ogniwo zasilające serii 4, 4200 mAh (NiMH, płaski 7-C, 8,4 V)

2952X Akumulator, ogniwo zasilające serii 4, 4200 mAh (NiMH, płaski 6-C, 7,2 V)

2960X Akumulator, ogniwo zasilające serii 5, 5000 mAh (NiMH, płaski 7-C, 8,4 V)



OSTRZEŻENIE: NIEBEZPIECZEŃSTWO POŻARU!

Użytkownicy akumulatorów litowo-polimerowych (LiPo) muszą przeczytać

Ostrzeżenia i środki ostrożności zaczynające się na stronie 4. **MUSISZ** używać

ładowarki LiPo do akumulatorów LiPo, w przeciwnym razie może dojść do uszkodzenia akumulatora i potencjalnego pożaru.

DOBIERANIE ŁADOWARKI DO TWOJEGO MODELU

Upewnij się, że wybrałeś odpowiedni typ ładowarki dla wybranych akumulatorów. Traxxas zaleca wybranie oryginalnej ładowarki Traxxas EZ-Peak iD w celu bezpieczniejszego ładowania oraz maksymalnej żywotności i wydajności baterii.

Ładowarka	Nr części	NiMH Kompatybilny	LiPo Zgodny	Bateria ID	Maks. Komórki
EZ-Peak Plus, 4 ampery	2970	TAK	TAK	TAK	3s
EZ-Peak na żywo, 12 amperów	2971	TAK	TAK	TAK	4s
Podwójny szczyt EZ, 8 amperów	2972	TAK	TAK	TAK	3s
EZ-Peak na żywo Podwójny, 26+ amperów	2973	TAK	TAK	TAK	4s



Jeśli dioda LED stanu nie świeci na zielono, sprawdź polaryzację baterii. Jeśli widzisz inny migający sygnał diody LED, zapoznaj się z tabelą na stronie 34, aby zidentyfikować kod.

Używaj właściwych baterii
Twój nadajnik używa

Baterie AA. Użyj nowych baterii alkalicznych. Do nie używaj akumulatorów AA ogniw do zasilania nadajnika TQi, ponieważ nie zapewniają one wystarczającego napięcia dla optymalnej pracy nadajnika.

Przeostrożność: Przerwij działanie modelu, gdy pojawią się pierwsze oznaki słabych baterii (migające czerwone światło), aby uniknąć utraty kontroli.





Identyfikator baterii

Polecany Traxxas

akumulatory są wyposażone w Traxxas Battery iD. Ta wyjątkowa funkcja pozwala Ładowarki Traxxas (sprzedawane oddzielnie) do automatycznego rozpoznawania podłączonych akumulatorów i optymalizacji ustawienia ładowania baterii. Eliminuje to konieczność martwienia się o ustawienia ładowarki i menu w celu uzyskania najłatwiejszego i najbezpieczniejszego rozwiązania do ładowania. Odwiedź Traxxas.com, aby dowiedzieć się więcej o tej funkcji i dostępnych ładowarkach i bateriach Traxxas iD.

**Specyfikacja komory baterii:**

- 166 mm (6,54 cala) długości i 49,5 mm (1,95 cala) szerokości
- **Wysokość z kolbą:** 23 mm (0,91") lub 25 mm (0,94")
- **Wysokość z częściami nr 7426X z dystansami baterii:** do 44 mm (1,73 cala)

Uwaga: Pasek baterii jest trochę elastyczny. W komorze można umieścić nieco wyższe akumulatory.

INSTALACJA AKUMULATORA

Zainstaluj akumulator tak, aby przewody akumulatora były skierowane w stronę tylnej części modelu. Włóż wypustki docisku akumulatora do szczelin w tylnym ustalaczu docisku (A). Obróć uchwyt akumulatora w kierunku podwozia i zatrzaśnij (zablokuj) koniec w przednim uchwycie dociskowym (B).

Korzystanie z różnych konfiguracji baterii

Uchwyt akumulatora jest w stanie pomieścić pakiety w stylu wyścigowym obok siebie lub bardziej popularne pakiety typu stick. Komora baterii jest fabrycznie skonfigurowana na pakiety sztyftów. Liczba po obu stronach docisku wskazuje wysokość akumulatora w milimetrach, jaką może pomieścić docisk. Zauważ, że jedna strona jest

oznaczony „25”, a drugi bok oznaczony „23”. Strona 25 mm jest przeznaczona do użytku z typowymi akumulatorami typu sztyftowego. Jeśli używasz pakietów wyścigowych side-by-side, po prostu odwróć docisk na stronę 23 mm i użyj go po przeciwnej stronie podwozia. **Notatka:** W przypadku wyższych akumulatorów dostępny jest przedłużony uchwyt akumulatora, nr części 7426X (sprzedawany oddzielnie). W przypadku krótszych akumulatorów (6-ogniowych) użyj dołączonego bloku piankowego z przodu komory baterii.



Wysokoprądowe złącze Traxxas Twój model jest wyposażony w wysokoprądowe złącze Traxxas. Standardowe złącza ograniczają przepływ prądu i nie są w stanie dostarczyć mocy potrzebnej do maksymalizacji mocy wyjściowej VXL-3. The

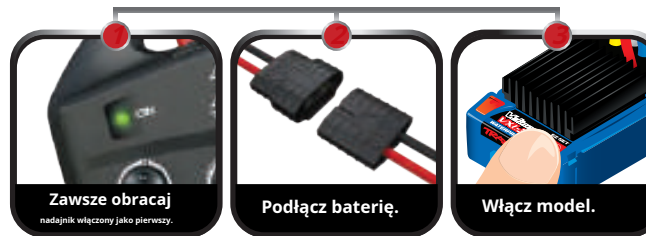
Połączone końcówki złącza Traxxas, z dużymi powierzchniami styków, zapewniają dodatni przepływ prądu przy najmniejszej rezystancji. Bezpieczne, trwałe i łatwe do uchwycenia złącze Traxxas zostało zaprojektowane tak, aby wydobyć całą moc, jaką ma do zaoferowania bateria.





REGULAMIN SYSTEMU RADIOWEGO

- Zawsze włączaj nadajnik TQi 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 włączanie nadajnika jako pierwszego i wyłączanie jako ostatniego.
- Zawsze używaj nowych baterii do systemu radiowego. Słabe baterie ograniczają sygnał radiowy między odbiornikiem a nadajnikiem. Utrata sygnału radiowego może spowodować utratę kontroli nad modelem.



- 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 przed podłączeniem baterii.

PODSTAWOWE USTAWIENIA SYSTEMU RADIOWEGO

Wykończenie układu kierowniczego

Elektroniczny 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 17, aby zapoznać się z regulacjami TSM.



Pokrętło wielofunkcyjne

Pokrętło wielofunkcyjne można zaprogramować do sterowania różnymi funkcjami. Fabrycznie pokrętło wielofunkcyjne

kontroluje zarządzanie stabilnością Traxxas (TSM). Więcej informacji na temat TSM można znaleźć na stronie 17.



Pamiętaj, zawsze włączaj nadajnik TQi jako pierwszy i wyłączaj jako ostatni, aby uniknąć uszkodzenia modelu.



Automatyczne zabezpieczenie przed awarią

Nadajnik i odbiornik TQi są wyposażone w automatyczny system bezpieczeństwa, który nie wymaga użytkownika programowanie. W przypadku utraty sygnału lub zakłóceń, przepustnica powróci do położenia neutralnego, a układ kierowniczy utrzyma ostatnią zadaną pozycję. Jeśli funkcja Fail-Safe aktywuje się podczas obsługi modelu, ustal przyczynę utraty sygnału i rozwiąż problem przed ponownym uruchomieniem modelu.



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



Korzystanie z biegu wstecznego: Podczas jazdy naciśnij dźwignię przepustnicy do przodu, aby włączyć hamulce. Po zatrzymaniu przestaw dźwignię przepustnicy w położenie neutralne.
Ponownie przesuń dźwignię przepustnicy do przodu, aby włączyć proporcjonalny bieg wsteczny.

KORZYSTANIE Z SYSTEMU RADIOWEGO

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

1. Włącz nadajnik. Dioda LED stanu na nadajniku powinna świecić na zielono (nie migać).
2. **Podnieś model na kločku lub stojaku, tak aby wszystkie opony znalazły się nad ziemią.** Upewnij się, że twoje ręce są z dala od ruchomych części modelu.
3. Podłącz akumulator w modelu do regulatora prędkości.
4. Włącznik/wyłącznik jest zintegrowany z regulatorem prędkości. Przy włączonym nadajniku naciśnij i zwolnij przycisk EZ-Set (0,25 sekundy). Dioda LED będzie świecić na CZERWONO (patrz uwaga poniżej). Spowoduje to włączenie modelu. Aby wyłączyć VXL-3s, naciśnij i przytrzymaj przycisk EZ-Set, aż dioda LED zgaśnie (0,5 sekundy).
Notatka: Jeśli dioda LED świeci na zielono, aktywowane jest wykrywanie niskiego napięcia. Spowoduje to nieprawidłowe działanie akumulatora NiMH. Domyślne ustawienie fabryczne to Detekcja niskiego napięcia jest wyłączona (dioda LED świeci na czerwono). Pamiętaj, aby włączyć wykrywanie niskiego napięcia podczas korzystania z akumulatorów LiPo. **Nigdy nie używaj akumulatorów LiPo, gdy funkcja wykrywania niskiego napięcia jest wyłączona.** Więcej informacji znajdziesz na stronie 18.
5. Obracaj kierownicą na nadajniku tam i z powrotem i sprawdź szybkie działanie serwa kierownicy. Sprawdź również, czy mechanizm kierowniczy nie jest luźny ani zakleszczony. Jeśli układ kierowniczy działa wolno, sprawdź, czy akumulatory nie są słabe.

6. Patrząc z góry na model, przednie koła powinny być skierowane na wprost. Jeśli koła są lekko skrócone w kierunku w lewo lub w prawo, wyłącz TSM (patrz strona 17) i powoli wyregulować trymowanie kierownicy na nadajniku, aż będą skierowane na wprost; następnie ustawić pokrętko wielofunkcyjne z powrotem na żądane ustawienie TSM.



7. Delikatnie operuj spustem przepustnicy, aby upewnić się, że masz bieg do przodu i do tyłu oraz że silnik zatrzymuje się, gdy spust przepustnicy jest w położeniu neutralnym. **OSTRZEŻENIE: Nie wciskaj pełnego gazu do przodu ani do tyłu, gdy model jest podniesiony.**
8. 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. Niech przyjaciel potrzyma model. Upewnij się, że ręce i ubranie są z dala od kół i innych ruchomych części modelu.
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 Slash 4X4 Ultimate, tym szybciej zbliża się on do granicy zasięgu radiowego. Przy prędkości 60 mil na godzinę model może pokonać 88 stóp na sekundę! To dreszczyk emocji, ale zachowaj ostrożność, aby utrzymać swój model w zasięgu. Jeśli chcesz zobaczyć, jak Slash 4X4 Ultimate osiąga maksymalną prędkość, najlepiej ustawić się na środku obszaru roboczego ciężarówki, a nie na drugim końcu, aby jechać ciężarówką w kierunku i obok swojej pozycji. 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 i jak daleko jedziesz swoim Slash 4X4 Ultimate, zawsze zostawiaj odpowiednią przestrzeń między sobą, modelem i innymi. Nigdy nie jedź bezpośrednio w kierunku siebie lub innych osób.

Wiążące instrukcje TQi

Do prawidłowego działania 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. **Notatka:** 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.
2. Naciśnij i przytrzymaj przycisk LINK na odbiorniku, jednocześnie włączając regulację prędkości, naciskając przycisk EZ-Set.
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

panowania 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.

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



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

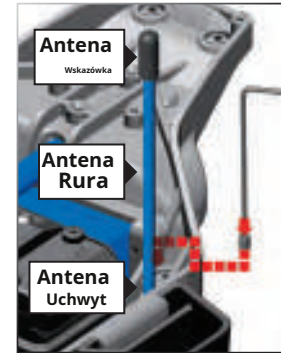
Jedź z włączonym i wyłączonym TSM, aby sprawdzić, w jaki sposób sprawia, że panowanie nad pojazdem jest łatwiejsze i bardziej precyzyjne. Więcej informacji można znaleźć na stronie Traxxas.com/tsm.

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

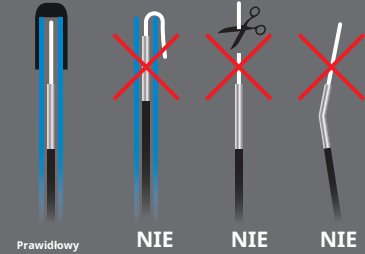
KONFIGURACJA ANTENY

Antena odbiornika została ustawiona i zainstalowana fabrycznie. Antena jest mocowana śrubą ustalającą 3x4mm. Aby zdjąć rurkę anteny, wystarczy odkręcić śrubę ustalającą za pomocą dołączonego klucza 1,5 mm.

Podczas ponownego instalowania anteny najpierw wsuń przewód anteny w dolną część rurki anteny, aż biała końcówka anteny znajdzie się na górze rurki pod czarną nasadką. Następnie włóż rurkę anteny do uchwytu, upewniając się, że przewód anteny znajduje się w gnieździe w uchwycie anteny, a następnie zainstaluj śrubę ustalającą obok rurki anteny. Użyj dostarczonego klucza 1,5 mm, aby dokręcić śrubę, aż rurka anteny będzie pewnie zamocowana. Nie dokręcać zbyt mocno. **Nie zginaj ani nie skręcaj przewodu antenowego! Zobacz pasek boczny, aby uzyskać więcej informacji. Nie skracaj rurki anteny.**



Aby zapobiec utracie zasięgu radiowego, nie zginaj ani nie przecinaj czarnego przewodu, nie zginaj ani nie przecinaj metalowej końcówki i nie zgładź lub przeciąć biały przewód na końcu metalowej końcówki.



Specyfikacje VXL-3s

Napięcie wejściowe:

4,8-11,1 V (4 do 9 ogniw NiMH lub 2S do 3S LiPo)

Obsługiwane silniki:

Bezszczotkowy

Ograniczenie silnika:

Nic

Prąd ciągły:
200A

Prąd szczytowy:
320A

Napięcie BEC:

6,0 V prądu stałego

Typ tranzystora:

MOSFET

Złącze baterii:

Wysokoprądowy Traxxas

Złącze

Złącza silnika:

Pocisk TRX 3,5 mm
złącza

Okablowanie silnika/akumulatora:

12-metrowy Maxx®Kabel

Ochrona termiczna:

2-stopniowe wyłączenie termiczne

Ustawienia baterii VXL-3s (ustawienie wykrywania niskiego napięcia)

Elektroniczna kontrola prędkości Velieon VXL-3s jest wyposażona we wbudowane wykrywanie niskiego napięcia. Obwód wykrywania niskiego napięcia stale monitoruje napięcie akumulatora. Gdy napięcie baterii zacznie osiągać minimalny zalecany próg napięcia rozładowania dla akumulatorów LiPo, VXL-3 ograniczy moc wyjściową do 50% przepustnicy. Kiedy napięcie akumulatora spróbuje spaść poniżej minimalnego progu, VXL-3 wyłączy wszystkie wyjścia silnika. Dioda LED na regulatorze prędkości będzie powoli migać na czerwono, wskazując wyłączenie z powodu niskiego napięcia. VXL-3 pozostanie w tym trybie do momentu podłączenia w pełni naładowanego akumulatora.

Po włączeniu modelu dioda LED stanu kontrolera prędkości VXL-3s zaświeci się na zielono, wskazując to **Wykrywanie niskiego napięcia jest włączone** aby zapobiec nadmiernemu rozładowaniu akumulatorów LiPo. **Baterie LiPo są przeznaczone tylko dla najbardziej zaawansowanych użytkowników, którzy zostali przeszkoleni w zakresie zagrożeń związanych z użytkowaniem baterii LiPo.**



OSTRZEŻENIE: NIEBEZPIECZEŃSTWO POŻARU!

Nie używaj akumulatorów LiPo w tym pojeździe z wyłączoną funkcją wykrywania niskiego napięcia.

Aby zweryfikować ustawienie wykrywania niskiego napięcia:

1. Włącz nadajnik (z przepustnicą w położeniu neutralnym).
2. Podłącz w pełni naładowany akumulator do VXL-3s.
3. Naciśnij i zwolnij przycisk EZ-Set, aby włączyć VXL-3s. Jeśli dioda LED świeci stałym czerwonym światłem, oznacza to, że wykrywanie niskiego napięcia jest **WYŁĄCZONE** (nie jest bezpieczne używanie akumulatorów LiPo). Jeśli dioda LED świeci na zielono, oznacza to, że wykrywanie niskiego napięcia jest **AKTYWNE**.

Aby aktywować wykrywanie niskiego napięcia (ustawienie LiPo):

1. Upewnij się, że dioda LED na VXL-3s jest włączona i czerwona.
2. Naciśnij i przytrzymaj przycisk EZ-Set przez dziesięć sekund. Dioda LED wyłączy się, a następnie zaświeci na zielono. Ponadto z silnika zostanie wyemitowany „narastający” dźwięk muzyczny.
3. Wykrywanie niskiego napięcia jest teraz **AKTYWNE**.



Aby wyłączyć wykrywanie niskiego napięcia (ustawienie NiMH):

1. Upewnij się, że dioda LED na VXL-3s świeci się na zielono.
2. Naciśnij i przytrzymaj przycisk EZ-Set przez dziesięć sekund. Dioda LED wyłączy się, a następnie zaświeci na czerwono. Ponadto z silnika zostanie wyemitowany „opadający” dźwięk muzyczny.
3. Wykrywanie niskiego napięcia jest teraz **WYŁĄCZONE**.



Regulacja nadajnika dla VXL-3s ESC

Przed przystąpieniem do programowania ESC VXL-3s ważne jest, aby upewnić się, że nadajnik jest odpowiednio wyregulowany (przywrócony do ustawień fabrycznych). W przeciwnym razie możesz nie uzyskać najlepszej wydajności z kontroli prędkości.

Nadajnik należy wyregulować w następujący sposób:

Jeśli ustawienia nadajnika zostały zmienione, zresetuj je do domyślnych ustawień fabrycznych. 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 wyczyć ustawienia. Dioda LED zaświeci się na zielono, a transmisja zostanie przywrócona do domyślnych.

Programowanie ustawień VXL-3s (kalibracja ESC i nadajnika) Zanim zaczniesz, przeczytaj wszystkie kroki programowania. Jeśli zgubisz się podczas programowania lub otrzymasz nieoczekiwane wyniki, po prostu odłącz baterię, odczekaj kilka sekund, podłącz baterię z powrotem i zacznij od nowa.



A Grań Ti & n Wy



B Raz czerwony



C TW Modowa czerwony



D Raz zielony

1. Podłącz w pełni naładowany akumulator do VXL-3s.
2. Włącz nadajnik (przy przepustnicy w położeniu neutralnym).
3. Naciśnij i przytrzymaj przycisk EZ-Set (A). Dioda LED najpierw zmieni kolor na zielony, a następnie na czerwony. Zwolnij przycisk EZ-Set.
4. Gdy dioda LED zamiga RAZ NA CZERWONO, pociągnij za spust przepustnicy C do pozycji pełnego otwarcia przepustnicy i przytrzymaj ją w tej pozycji (B).
5. Kiedy dioda LED zamiga RAZ NA CZERWONO, przesuwaj dźwignię przepustnicy do końca do tyłu i przytrzymaj ją (C).
6. Gdy dioda LED zamiga RAZ NA ZIELONO, programowanie jest zakończone. Dioda LED zaświeci się na zielono lub czerwono (w zależności od ustawienia wykrywania niskiego napięcia), wskazując, że VXL-3s jest włączony i ustawiony na neutralny (D).

Operacja VXL-3s

Aby obsługiwać kontrolę prędkości i programowanie testowe, umieść pojazd na stabilnym bloku lub stojaku, tak aby wszystkie koła napędowe były uniesione nad podłożem. Odłącz przewody silnika „A” i „C” (patrz strona 12), zapewni to, że silnik nie będzie napędzał kół podczas testowania. Nie testuj programowania bez odłączenia przewodów silnika.

Zwróć uwagę, że w krokach 1-7 poniżej wykrywanie niskiego napięcia jest AKTYWOWANE (ustawienie fabryczne), a dioda LED świeci na zielono. Jeśli wykrywanie niskiego napięcia jest WYŁĄCZONE, dioda LED będzie świecić na czerwono zamiast na zielono w krokach 1-7 poniżej. Nigdy nie używaj akumulatorów LiPo, gdy funkcja wykrywania niskiego napięcia jest wyłączona.

1. Przy włączonym nadajniku naciśnij i zwolnij przycisk EZ-Set. Dioda LED zaświeci się na zielono. Spowoduje to włączenie VXL-3.
2. Włącz przepustnicę do przodu. Dioda LED wyłączy się, dopóki nie zostanie osiągnięta pełna moc przepustnicy. Przy pełnym otwarciu przepustnicy dioda LED zaświeci się na zielono.
3. Przesuń spust do przodu, aby włączyć hamulce. Należy pamiętać, że sterowanie hamowaniem jest w pełni proporcjonalne. Nie testuj programowania bez odłączenia przewodów silnika. Przy pełnym hamowaniu dioda LED zaświeci się na zielono.
4. Ustaw dźwignię przepustnicy w położeniu neutralnym. Dioda LED zaświeci się na zielono.
5. Ponownie przesuń dźwignię przepustnicy do przodu, aby włączyć bieg wsteczny (profil nr 1). Dioda LED wyłączy się. Po osiągnięciu pełnej mocy wstecznej dioda LED zaświeci się na zielono.
6. Aby zatrzymać, ustaw dźwignię przepustnicy w położeniu neutralnym. Należy pamiętać, że istnieje zaprogramowane opóźnienie przy zmianie z biegu wstecznego na bieg do przodu. Zapobiega to uszkodzeniu przekładni na nawierzchniach o dużej przyczepności.
7. Aby wyłączyć VXL-3s, naciśnij przycisk EZ-Set, aż dioda LED zgaśnie (0,5 sekundy).

Wybór profilu VXL-3s

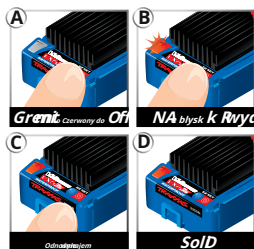
Regulacja prędkości jest fabrycznie ustawiona na Profil nr 1 (100% do przodu, hamulce, I Rawsze). Aby wyłączyć bieg wsteczny (Profil nr 2) lub zezwolić na 50% do przodu i 50% do tyłu (Profil # 3), wykonaj poniższe czynności. Regulator prędkości należy podłączyć do odbiornika i akumulatora, a nadajnik wyregulować zgodnie z opisem poprzednio. Profile wybiera się wchodząc w tryb programowania.

opis profilu

Profil nr 1 (tryb sportowy): 100% do przodu, 100% hamulce, 100% do tyłu
 Profil nr 2 (tryb wyciągowy): 100% do przodu, 100% hamulce, brak wstecznego
 Profil nr 3 (tryb treningowy): 50% do przodu, 100% hamulce, 50% do tyłu

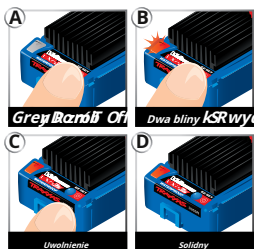
Wybór trybu sportowego (Profil nr 1: 100% do przodu, 100% brak wstecznego)

1. Podłącz w pełni naładowany akumulator do VXL-3s i włącz nadajnik.
2. Gdy VXL-3s są wyłączone, naciśnij i przytrzymaj przycisk EZ-Set, aż dioda LED zaświeci się na zielono, potem na czerwono, a następnie zacznie migać na czerwono (wskazując numery profili).
3. Gdy dioda LED zamiga raz na czerwono, zwolnij przycisk EZ-Set.
4. Dioda LED zacznie migać, a następnie zacznie świecić na zielono (wykrywanie niskiego napięcia AKTYWNE) lub na czerwono (wykrywanie niskiego napięcia) Wykrywanie napięcia WYŁĄCZONE). Model jest gotowy do jazdy.



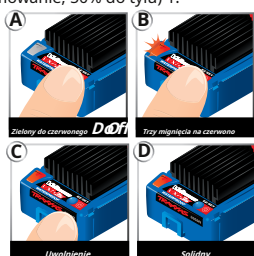
Wybór trybu wyciągu (Profil nr 2: 100% do przodu, 100% hamowanie, brak wstecznego)

1. Podłącz w pełni naładowany akumulator do VXL-3s i włącz nadajnik.
2. Gdy VXL-3s są wyłączone, naciśnij i przytrzymaj przycisk EZ-Set, aż dioda LED zaświeci się na zielono, potem na czerwono, a następnie zacznie migać na czerwono (wskazując numery profili).
3. Gdy dioda LED zamiga dwukrotnie na czerwono, zwolnij przycisk EZ-Set.
4. Dioda LED zacznie migać, a następnie zacznie świecić na zielono (wykrywanie niskiego napięcia AKTYWNE) lub na czerwono (wykrywanie niskiego napięcia) Wykrywanie napięcia WYŁĄCZONE). Model jest gotowy do jazdy.



Wybór trybu treningu (Profil #3: 50% do przodu, 100% hamowanie, 50% do tyłu)

1. Podłącz w pełni naładowany akumulator do VXL-3s i włącz nadajnik.
2. Gdy VXL-3s jest wyłączony, naciśnij i przytrzymaj przycisk EZ-Set, aż dioda LED zacznie świecić na zielono, potem na czerwono, a następnie zacznie migać na czerwono (wskazując numery profili).
3. Kiedy dioda LED zamiga trzy razy na czerwono, zwolnij przycisk EZ-Set.
4. Dioda LED zacznie migać, a następnie zacznie świecić na zielono (wykrywanie niskiego napięcia AKTYWNE) lub na czerwono (wykrywanie niskiego napięcia) Wykrywanie napięcia WYŁĄCZONE). Model jest gotowy do jazdy.



Jeśli przegapiłeś żądany tryb, przytrzymaj wciśnięty przycisk EZ-Set, a cykl migania będzie się powtarzał, aż przycisk zostanie zwolniony i wybrany zostanie tryb.

Kody LED i tryby ochrony



• **Świeci na zielono:** Lampka zasilania VXL-3s. Wykrywanie niskiego napięcia to ACTIVA ED (ustawienie LiPo).



• **Stały czerwony:** Lampka zasilania VXL-3s. Detekcja niskiego napięcia jest WYŁĄCZONA (ustawienie NiCad/NiMH). **Nigdy nie używaj akumulatorów LiPo, gdy funkcja wykrywania niskiego napięcia jest wyłączona.**



• **Wolno migający czerwony** (z włączonym wykrywaniem niskiego napięcia): VXL-3s ma włączoną **ochronę niskiego napięcia**. Gdy napięcie baterii zacznie osiągać minimalny zalecany próg napięcia rozładowania dla akumulatorów LiPo, VXL-3 ograniczy moc wyjściową do 50% przepustnicy. Kiedy napięcie akumulatora spróbuje spaść poniżej minimalnego progu, VXL-3 wyłączy wszystkie wyjścia silnika. Dioda LED na regulatorze prędkości będzie powoli migać na czerwono, wskazując wyłączenie z powodu niskiego napięcia. VXL-3 pozostanie w tym trybie do momentu podłączenia w pełni naładowanego akumulatora.



• **Szybki Błaznienie Czerwony:** Zabezpieczenie przed wyłączeniem termicznym, stopień 1. Jeśli silnik ma **niższą normalną mocą** VXL-3s jest gorący, wszedł VXL-3s **Zabezpieczenie przed wyłączeniem termicznym stopnia 1w** celu ochrony przed przegrzaniem spowodowanym nadmiernym przepływem prądu. Jeśli silnik ma **brak mocy** VXL-3s jest bardzo gorący, wszedł VXL-3s **Zabezpieczenie przed wyłączeniem termicznym stopnia 2** i automatycznie się wyłączył. Pozwól VXL-3 ostygnąć. Upewnij się, że Twój model jest odpowiednio dostosowany do warunków (patrz strona 27).



• **Bardzo szybko migający czerwony:** Zabezpieczenie przed przegrzaniem i zabezpieczenie przed niskim napięciem (patrz wyżej) wystąpiły w tym samym czasie.



• **Naprzemiennie; Miga na czerwono, a następnie na zielono:** Jeśli silnik ma **brak mocy**, wszedł VXL-3s **Ochrona przed wysokim napięciem**. Jeśli używany jest akumulator o zbyt wysokim napięciu, VXL-3 przejdzie w tryb awaryjny. **WOJNA:** Jeśli napięcie wejściowe przekroczy około 20 V, ESC może ulec uszkodzeniu. Nie przekraczaj maksymalnego wejścia szczytowego 12,6 woltów.



• **Migający zielony:** VXL-3s wskazuje nadajnik Throt Trim (patrz strona 34) jest źle ustawiony. Jeśli pokrętko wielofunkcyjne jest ustawione na trymowanie przepustnicy, ustaw trymowanie przepustnicy na środkowe ustawienie „0”.



Opatentowany tryb treningowy (Profil #3) zmniejsza przepustnicę do przodu i do tyłu o 50%. Tryb treningowy ma na celu zmniejszenie mocy wyjściowej, umożliwiając początkującym kierowcom lepszą kontrolę nad modelem. W miarę jak poprawiają się umiejętności jazdy, po prostu zmień tryb na sportowy lub wyciągowy, aby pracować z pełną mocą.



Porada dotycząca szybkich zmian w trybie VXL-3s jest domyślnie ustawiony na Profil 1 (tryb sportowy). Aby szybko przejść do Profilu 3 (Tryb Treningu), za pomocą nadajnik, naciśnij i przytrzymaj przycisk EZ-Set, aż dioda zamiga trzy razy na czerwono, a następnie zwolnij. Aby uzyskać pełną moc, szybko zmień profil z powrotem na profil 1 (tryb sportowy), naciskając i przytrzymując przycisk EZ-Set, aż lampka zamiga raz na czerwono i następnie zwalniają.



VXL-3s ma wbudowane programowanie, które zapobiega przypadkowemu włączeniu biegu wstecznego podczas jazdy do przodu i odwrotnie. Ty musi całkowicie się zatrzymać, zwolnij dźwignię przepustnicy, a następnie prześlij przepustnicę w przeciwnym kierunku, aby uruchomić silnik w żądanym kierunku.

Teraz czas na zabawę! Ta sekcja zawiera instrukcje dotyczące jazdy i wprowadzania zmian w modelu. Zanim przejdziesz dalej, oto kilka ważnych środków ostrożności, o których należy pamiętać.

- Pozwól modelowi ostygnąć przez kilka minut pomiędzy cyklami. Jest to szczególnie ważne w przypadku korzystania z akumulatorów o dużej pojemności, które umożliwiają dłuższe okresy pracy. Monitorowanie temperatur wydłuży żywotność akumulatorów i silników. Patrz strona 28, aby uzyskać zaawansowane informacje dla użytkownika dotyczące monitorowania temperatur.
- Nie używaj modelu z niskimi bateriami, ponieważ możesz stracić nad nim kontrolę. Oznaki niskiego poziomu naładowania baterii obejmują wolne działanie, powolne serwomechanizmy (powolny powrót do środka) lub wyłączenie ESC z powodu obwodu wykrywania niskiego napięcia. Zatrzymaj się natychmiast przy pierwszych oznakach słabych baterii. Kiedy baterie w nadajniku wyczerpią się, lampka zasilania zacznie migać na czerwono. Natychmiast zatrzymaj się i zainstaluj nowe baterie.
- Nie jeźdź modelem w nocy, po ulicach publicznych lub w dużych skupiskach ludzi.
- Jeśli model utknie w jakimś obiekcie, nie uruchamiaj silnika. Usuń przeszkodę przed kontynuowaniem. Nie pchać ani nie ciągnąć przedmiotów za pomocą modelu.
- Ponieważ model jest sterowany drogą radiową, podlega zakłóceniom radiowym z wielu źródeł, na które nie masz wpływu. Ponieważ zakłócenia radiowe mogą powodować chwilową utratę kontroli, należy zapewnić margines bezpieczeństwa we wszystkich kierunkach wokół modelu, aby zapobiec kolizjom.
- Kierując modelem, kieruj się zdrowym rozsądkiem. Celowa jazda w niewłaściwy i brutalny sposób doprowadzi jedynie do słabych osiągnięć i uszkodzeń części. Zadbaj o swój model, aby mógł się nim cieszyć przez długi czas.
- Używając dostarczonego opcjonalnego zębniaka do biegania z maksymalną prędkością, ogranicz jazdę wyłącznie do utwardzonych powierzchni. Jazda po trawie i w terenie może spowodować nadmierne obciążenie układu elektrycznego w modelu.
- Pojazdy o wysokich osiągnięciach wytwarzają niewielkie wibracje, które z czasem mogą poluzować elementy konstrukcyjne. Często sprawdzaj nakrętki kół i inne śruby w pojeździe, aby upewnić się, że wszystkie elementy są odpowiednio dokręcone.

O czasie pracy

Dużym czynnikiem wpływającym na czas pracy jest rodzaj i stan baterii. Wartość miliamperogodzin (mAh) akumulatorów określa, jak duży jest ich „zbiornik paliwa”. Akumulator o pojemności 3000 mAh teoretycznie będzie działał dwa razy dłużej niż pakiet sportowy o pojemności 1500 mAh. Ze względu na duże zróżnicowanie typów dostępnych akumulatorów i metod ich ładowania nie jest możliwe podanie dokładnego czasu pracy dla tego modelu.

Innym ważnym czynnikiem wpływającym na czas działania jest sposób prowadzenia modelu. Czasy pracy mogą ulec skróceniu, gdy model jest prowadzony w sposób powtarzalny od zatrzymania do prędkości maksymalnej i z powtarzalnym gwałtownym przyspieszaniem.

Wskazówki dotyczące wydłużania czasu pracy

- Używaj baterii o najwyższej dostępnej pojemności mAh.
- Używaj wysokiej jakości ładowarki wykrywającej wartości szczytowe.
- Przeczytaj i postępuj zgodnie ze wszystkimi instrukcjami dotyczącymi konserwacji i pielęgnacji dostarczonymi przez producenta baterii i ładowarki.
- Utrzymuj VXL-3 w chłodzie. Uzyskaj duży przepływ powietrza przez radiator ESC.
- Użyj odpowiednich ustawień wykrywania niskiego napięcia dla swojej baterii (patrz strona 18). Wykrywanie niskiego napięcia można wyłączyć, aby uzyskać maksymalny czas pracy akumulatora NiMH. Nigdy nie używaj akumulatorów LiPo, gdy funkcja wykrywania niskiego napięcia jest wyłączona.
- Utrzymaj swój model. Nie pozwól, aby brud lub uszkodzone części zakleszczyły się w układzie napędowym. Utrzymuj silnik w czystości.
- Obniż przełożenie skrzyni biegów. Zainstalowanie mniejszego zębniaka lub większego koła zębatego czołowego obniży przełożenie, powodując mniejszy pobór mocy z silnika i akumulatora oraz obniżenie ogólnych temperatur roboczych.

Osceny mAh i moc wyjściowa

Osceny mAh baterii może wpływać na wydajność przy maksymalnej prędkości. Akumulatory o większej pojemności doświadczają mniejszego spadku napięcia przy dużym obciążeniu niż akumulatory o niskim wskaźniku mAh. Wyższy potencjał napięcia pozwala na zwiększenie prędkości, aż akumulator zacznie się rozładowywać.

BIEGANIE W MOKRYCH WARUNKACH

Twój nowy model Traxxas został zaprojektowany z wodoodpornymi funkcjami, aby chronić elektronikę w modelu (odbiornik, serwa, elektroniczna kontrola prędkości). Daje to swobodę zabawy podczas prowadzenia modelu przez kałuże, mokrą trawę, śnieg i inne mokre warunki. Pomimo wysokiej wodoodporności modelu nie należy traktować tak, jakby można go było zanurzyć lub całkowicie w 100% wodoodporny. Wodoodporność dotyczy tylko zainstalowanych elementów elektronicznych. Jazda w mokrych warunkach wymaga dodatkowej pielęgnacji i konserwacji elementów mechanicznych i elektrycznych, aby zapobiec korozji części metalowych i zapewnić ich prawidłowe działanie.

Środki ostrożności

- **Bez odpowiedniej pielęgnacji niektóre części modelu mogą ulec poważnemu uszkodzeniu w wyniku kontaktu z wodą. Pamiętaj, że po pracy w mokrych warunkach wymagane będą dodatkowe procedury konserwacyjne, aby utrzymać wydajność Twojego modelu. Nie uruchamiaj modelu w mokrych warunkach, jeśli nie chcesz zaakceptować dodatkowych obowiązków związanych z pielęgnacją i konserwacją.**
- **Nie wszystkie akumulatory mogą być używane w wilgotnym środowisku.** Skonsultuj się z producentem baterii, aby dowiedzieć się, czy ich baterie mogą być używane w wilgotnych warunkach. Nie używaj akumulatorów LiPo w mokrych warunkach.
- Nadajnik Traxxas TQi nie jest wodoodporny. Nie wystawiaj go na działanie wilgoci, takiej jak deszcz.
- Nie używaj modelu podczas burzy lub innej niesprzyjającej pogody, podczas której mogą występować wyładowania atmosferyczne.
- **NIE** dopuszczaj do kontaktu modelu ze słoną wodą (wodą oceaniczną), wodą słoną (między wodą słodką a wodą oceaniczną) lub inną zanieczyszczoną wodą. Słona woda jest wysoce przewodząca i wysoce korozyjna. Zachowaj ostrożność, jeśli planujesz uruchomić swój model na plaży lub w jej pobliżu.

Przed uruchomieniem pojazdu w mokrych warunkach

1. Przed kontynuowaniem zapoznaj się z rozdziałem „Po jeździe samochodem w mokrych warunkach”. Upewnij się, że rozumiesz dodatkową konserwację wymaganą przy pracy na mokro.
2. Koła mają wytłoczone małe otwory, aby powietrze mogło wchodzić i wychodzić z opon podczas normalnej jazdy. Woda dostanie się do tych otworów i zostanie uwięziona w oponach, jeśli otwory nie zostaną wycięte w oponach. Wytnij dwa małe otwory (o średnicy 3 mm lub 1/8 cala) w każdej oponie. Każdy otwór powinien znajdować się w pobliżu linii środkowej opony, w odległości 180° od siebie.

3. Sprawdź, czy pierścień uszczelniający i pokrywa skrzynki RX są prawidłowo i bezpiecznie zainstalowane. Upewnij się, że śruby są dokręcone, a niebieski o-ring nie wystaje widocznie z krawędzi pokrywy.
4. Potwierdź, że akumulatory mogą być używane w mokrych warunkach.
5. Używaj niższych przełożeń (mniejsze zębniaki, tak niskie, jak 9T lub koła zębate czołowe, tak duże, jak 54T) podczas jazdy w błocie, głębokich kałużach, śniegu lub w innych podobnych sytuacjach, które ograniczają opony i powodują znacznie większe obciążenie silnika.

Środki ostrożności dotyczące silnika

- Żywotność silnika Velineon może ulec znacznemu skróceniu w błocie i wodzie. Jeśli silnik zostanie nadmiernie zamoczony lub zanurzony, użyj bardzo lekkiej przepustnicy (uruchom silnik powoli), aż nadmiar wody wypłynie. Całkowite otwarcie przepustnicy w przypadku silnika pełnego wody może spowodować szybką awarię silnika. Twoje nawyki związane z jazdą będą miały wpływ na żywotność silnika z mokrym silnikiem. Nie zanurzaj silnika pod wodą.
- Podczas pracy w mokrych warunkach nie należy zmieniać biegów silnika na podstawie temperatury. Silnik będzie chłodzony przez kontakt z wodą i nie będzie dawał dokładnego wskazania odpowiedniego przełożenia.
- Zachowaj szczególną ostrożność podczas obsługi modelu w błotnistych warunkach. Przestań korzystać z modelu, jeśli wydaje się, że jest on nadwyrężony z powodu kleistego błota lub nagromadzenia błota na podwoziu. Nie dopuszczaj do gromadzenia się błota na silniku lub wokół silnika.

Po uruchomieniu pojazdu w mokrych warunkach

1. Opróżnij opony, obracając je z dużą prędkością, aby „wyrzucić” wodę. Jednym ze sposobów na to jest wykonanie kilku podań z dużą prędkością na płaskiej, suchej powierzchni, jeśli to możliwe.
2. Wyjmij baterie.
3. Splucz nadmiar brudu i błota z wózka wodą pod niskim ciśnieniem, np. z węża ogrodowego. **NIE** używaj myjki ciśnieniowej ani innej wody pod wysokim ciśnieniem. Unikaj kierowania wody na łożyska, mechanizmy różnicowe itp.
4. Przedmuchać ciężarówkę sprężonym powietrzem (opcjonalne, ale zalecane). Podczas używania sprężonego powietrza należy nosić okulary ochronne.
5. Zdejmij koła z ciężarówki.
6. Spryskaj wszystkie łożyska, układ napędowy i elementy mocujące WD-40® lub podobny środek wypierający wodę lekkim olejem.

7. Odstaw wózek lub przedmuchań go sprężonym powietrzem. Umieszczenie wózka w ciepłym, nasłonecznionym miejscu ułatwi suszenie. Uwieczona woda i olej będą nadal kapać z ciężarówki przez kilka godzin. Umieść go na ręczniku lub kawałku tektury, aby zabezpieczyć powierzchnię pod spodem.
 8. Jako krok zapobiegawczy zdejmij uszczelnioną pokrywę odbiornika. Chociaż jest to mało prawdopodobne, podczas pracy na mokro do odbiornika może przedostać się wilgoć lub niewielkie ilości wilgoci lub skroplin. Może to powodować długotrwałe problemy z wrażliwą elektroniką odbiornika. Zdejmowanie pokrywy odbiornika podczas przechowywania umożliwi wyschnięcie powietrza w środku. Ten krok może poprawić długoterminową niezawodność odbiornika. Nie trzeba wyjmować odbiornika ani odłączać żadnego z przewodów.
9. **Dodatkowa konserwacja:** Zwiększ częstotliwość demontażu, kontroli i smarowania następujących elementów. Jest to konieczne po dłuższym użytkowaniu na mokrej nawierzchni lub jeśli pojazd nie będzie używany przez dłuższy czas (na przykład tydzień lub dłużej). Ta dodatkowa konserwacja jest konieczna, aby zapobiec korozji wewnętrznych elementów stalowych przez uwieczoną wilgoć.
- **Łożyska obudowy zwrotnicy:** Wymontować, wyczyścić i ponownie naoliwić łożyska.
 - **Dyferencjały:** Wymontować, rozmontować, wyczyścić i ponownie nasmarować elementy mechanizmu różnicowego. Nałóż cienką warstwę smaru do łożysk kół (ze sklepu z częściami samochodowymi) na metalowe zęby przekładni. Zapoznaj się ze schematami widoku rozstrzelonego, aby uzyskać pomoc dotyczącą demontażu i ponownego montażu.
 - **Silnik Velineon:** Po użytkowaniu modelu w mokrych lub błotnistych warunkach wyjmij silnik i oczyść łożyska z błota lub brudu. Aby uzyskać dostęp do tylnego łożyska, zdejmij plastikową nasadkę, naciskając kciukiem lub delikatnie podważ nasadkę płaskim śrubokrętem. Aby zapobiec korozji i zapewnić maksymalną żywotność łożysk, nasmaruj je lekkim olejem (dostępnym w lokalnym sklepie hobbystycznym). Wykonanie tych czynności wydłuży żywotność silnika i utrzyma najwyższą wydajność. Podczas używania środków czyszczących w aerozolu należy nosić okulary ochronne.

SKRZYŃKA ODBIORNIKA: UTRZYMANIE WODOSZCZELNEGO USZCZELNIENIA

Demontaż i montaż sprzętu radiowego

Unikalna konstrukcja puszkii odbiornika umożliwia demontaż i montaż odbiornika bez utraty możliwości zachowania wodoszczelności puszkii. Zgłoszona do opatentowania funkcja zacisku przewodu daje możliwość instalowania systemów radiowych z rynku wtórnego i zachowania wodoszczelności odbiornika.

Usuwanie odbiornika

1. Aby zdjąć zacisk drutu, wykręć dwie śruby z łbem gniazdowym 2,5x12mm.
2. Aby zdjąć pokrywę, wykręć dwie śruby z łbem półkulistym 3x12 mm.
3. Aby wyjąć odbiornik z pudełka, odłącz kable serwo od odbiornika i wyjmij odbiornik.

Instalacja odbiornika

1. Za pomocą dwustronnej samoprzylepnej taśmy piankowej zamontuj odbiornik w puszcze. Upewnij się, że rura świetlna LED jest wyrównana z diodą LED odbiornika.



Uwaga: Aby uzyskać najlepszą wydajność, zaleca się zainstalowanie odbiornika w oryginalnej orientacji, jak pokazano.

2. Przełóż przewody serwa i anteny przez pokrywę i podłącz przewody do odbiornika.
3. Upewnij się, że O-ring jest prawidłowo osadzony w rowku w skrzynce odbiornika, tak aby pokrywa go nie ścisnęła ani nie uszkodziła.
4. Załóż pokrywę i mocno dokręć dwie śruby z łbem półkulistym 3x12mm.
5. Sprawdź pokrywę, aby upewnić się, że uszczelka O-ring nie jest widoczna.
6. Starannie ulóż przewody, korzystając z przewodniczących przewodów w odbiorniku.
7. Nałóż niewielką ilość smaru silikonowego (nr części 1647) na zacisk drutu.
8. Zamontuj zacisk drutu i mocno dokręć dwie śruby mocujące 2,5x12mm.



Po zapoznaniu się z prowadzeniem modelu może być konieczne wprowadzenie poprawek w celu uzyskania lepszych osiągnięć podczas jazdy.

REGULACJA SIATKI PRZEKŁADNI

Nieprawidłowe zazębienie kół zębatych jest najczęstszą przyczyną zdzierania się kół zębatych czołowych. Zazębienie przekładni powinno być sprawdzane i regulowane przy każdej wymianie przekładni. Uzyskaj dostęp do kół zębatych, odkręcając pojedynczą śrubę na pokrywie koła zębatego.

Aby ustawić zazębienie, poluzuj śrubę silnika. Wytnij wąski pasek papieru zeszytowego i włóż go do siatki zębatej. Wsuń silnik i zębnik w koło zębate czołowe. Dokręć śruby silnika, a następnie zdejmij pasek papieru. Powinieneś być w stanie przeciągnąć świeży pasek papieru przez koła zębate bez ich wiązania.



REGULACJA POCHYLENIA

Kąt pochylenia kół przednich i tylnych można regulować za pomocą łączników pochylenia kół (górných śrub rzymskich). Użyj kwadratu lub trójkąta prostokątnego, aby dokładnie ustawić pochylenie. Ustaw przednie koła na 1° do 2° ujemnego pochylenia. Z tyłu ustaw koła o 1° do 2° ujemnego pochylenia. Regulacje te należy przeprowadzać, gdy wózek znajduje się na normalnej wysokości do jazdy.



Fabryczne ustawienia podstawy statycznego

cambera Przód: 1° ujemny camber z każdej strony
Tył: 1° ujemny camber z każdej strony

REGULACJA ZBIEŻNOŚCI

Zbieżność odnosi się do kąta nachylenia kół widzianego z góry. Specyfikacje geometrii i wyrównania odgrywają ważną rolę w obsłudze Twojego modelu. Poświęć trochę czasu na ich prawidłowe ustawienie. Wyłącz TSM (patrz strona 17); następnie ustaw trzymowanie kierownicy na nadajniku w pozycji neutralnej. Teraz wyreguluj serwo mechanizm i drążki kierownicze tak, aby oba koła były skierowane na wprost i były równoległe do siebie (zbieżność 0°). Zapewni to taką samą sterowność w obu kierunkach.

Zbieżność z przodu: Aby zwiększyć stabilność, dodaj od 1° do 2° zbieżności każdego przedniego koła. Użyj śrub rzymskich, aby wyregulować wyrównanie.



Ustawienia fabryczne podstawy palców

przednich Przód: 0°

Tył: Zbieżność 2,5° z każdej strony

Zbieżność z tyłu: Zauważysz, że tylne koła Slash 4x4 Ultimate są skierowane lekko do wewnątrz, co poprawia stabilność. Nazywa się to zbieżnością i jest mierzone w stopniach. Jeśli koła skierowane są na wprost, równoległe do linii środkowej podwozia, wówczas koła mają „zerową zbieżność”. Slash 4x4 Ultimate jest wyposażony w aluminiowe wsporniki tylnej osi, które zapewniają zbieżność kół tylnych pod kątem 4°. Zauważysz, że wsporniki osi są oznaczone „L” i „R”, aby wskazać lewy i Prawidłowy. Uchwyty osi można zamontować po przeciwnych stronach (L po prawej stronie, R po lewej stronie), aby zapewnić zbieżność 1°.



Aluminiowe wsporniki osi
zainstalowany zgodnie z oznaczeniem:
4° zbieżność



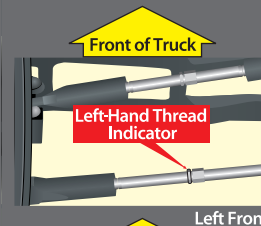
Aluminiowa oś
przewoźnicy odwrócenie:
1° zbieżność



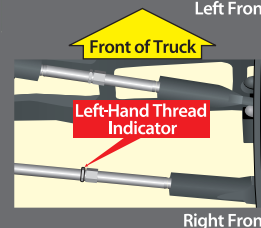
Plastikowe wsporniki osi
(niezależnie od L/P):
Zbieżność 2,5°



Wszystkie ogniwa zbieżne są zamontowane w ciężarówce, więc wskaźniki lewego gwintu wskazują ten sam kierunek. To ułatwia pamiętać, 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

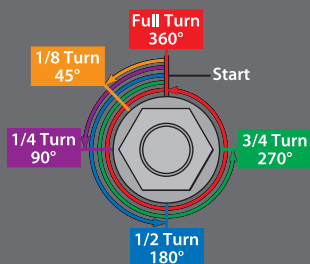


Right Front



Aby uzyskać dobry punkt wyjścia dla sprężła poślizgowego w tym modelu, wyjmij zespół koła poślizgowego ze swojego modelu (patrz strona 26

instrukcję) i dokręć nakrętkę regulacyjną sprężła poślizgowego zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aż sprężyna regulacyjna sprężła poślizgowego całkowicie się zapadnie (nie dokręcaj zbyt mocno), a następnie obróć nakrętkę sprężła poślizgowego o jeden pełny obrót w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



Nie uruchamiaj modelu z całkowicie ściśniętą sprężyną regulacyjną sprężła poślizgowego. Zalecane minimum

ustawienie sprężła poślizgowego wynosi 1/2 obrót w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara od pełnego ściśnięcia.

Slash 4x4 Ultimate może również wykorzystywać plastikowe wsporniki tylnej osi (część # 1952, sprzedawany oddzielnie), które zapewniają zbieżność 2,5°. Mogą być instalowane po obu stronach ciężarówki, ponieważ nie są przypisane do lewej/prawej strony.

Ogólnie rzecz biorąc, zwiększenie zbieżności poprawia stabilność, podczas gdy zmniejszenie zbieżności może pomóc „poluzować” prowadzenie ciężarówki, aby poprawić prędkość na zakrętach, zwłaszcza na torach o dużej przyczepności. Eksperymentuj, aby zobaczyć, co najlepiej pasuje do Twojego toru i stylu jazdy.

POZYCJE MOCOWANIA AMORTYZATORA

Duże wyboje i nierówny teren wymagają bardziej miękkiego zawieszenia z maksymalnym możliwym skokiem zawieszenia i wysokością jazdy. Wyścigi na przygotowanym torze lub na drogach wymagają niższego prześwitu i twardszych, bardziej progresywnych ustawień zawieszenia. Bardziej progresywne ustawienia zawieszenia pomagają zmniejszyć przechyły nadwozia (zwiększona sztywność przechyłów), nurkować podczas hamowania i przysiądać podczas przyspieszania.



Zawieszenie Twojego modelu zostało ustawione do pracy w terenie (pozycja 2 na przednich wahaczach i pozycja 3 na tylnych wahaczach). Jeśli planujesz jazdę po twardych nawierzchniach, należy wprowadzić następujące zmiany:

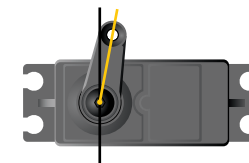
1. Przesuń przednie amortyzatory do pozycji 3 na wahaczach.
2. Ustaw tylne amortyzatory w pozycji 4 lub 5 na wahaczach.
3. Zmniejsz prześwit, poluzowując górną przekładkę wstępnego naprężenia sprężyny.
4. Pozycja 1 nie jest zalecana dla przodu lub tyłu.

CENTROWANIE SERWA

Jeśli wyjąłeś klakson serwa z serwa układu kierowniczego swojego modelu lub serwo zostało wyjęte w celu serwisowania lub czyszczenia, serwomechanizm musi zostać ponownie wycentrowany przed zamontowaniem klaksonu serwa lub instalacją serwa w modelu.

1. Wyjmij moduł przedni z pojazdu, aby uzyskać dostęp do serwa układu kierowniczego.

2. Podłącz serwomechanizm kierowania do kanału 1 odbiornika. Podłącz elektroniczną kontrolę prędkości (ESC) do kanału 2. Biały przewód na przewodzie serwa jest skierowany w stronę diody LED odbiornika.
3. Włącz włącznik zasilania nadajnika. Upewnij się, że baterie nadajnika nie są wyczerpane.
4. Wyłącz TSM (patrz strona 17).
5. Obróć pokrętko trymera sterowania nadajnika do środkowej pozycji „0”.
6. Odłącz przewody silnika „A” i „C” (patrz strona 12), aby zapobiec obracaniu się silnika podczas wykonywania kolejnych czynności. Podłącz nowy akumulator do regulatora prędkości i włącz ESC (patrz strona 18). Wał wyjściowy serwomechanizmu automatycznie przeskoczy do pozycji środkowej.
7. Zamontuj klakson serwa na wałku wyjściowym serwa. Róg serwa powinien być wyrównany o jeden splajn zgodnie z ruchem wskazówek zegara od ustawienia prostopadłego do obudowy serwa (nie do podwozia).
8. Sprawdź działanie serwomechanizmu, obracając kierownicą w przód i w tył upewnij się, że mechanizm został prawidłowo wycentrowany i że masz równy rzut w obu kierunkach. Użyj pokrętła trymowania kierownicy nadajnika, aby precyzyjnie dostosować położenie serwomechanizmu, tak aby model jechał prosto, gdy kierownica jest w położeniu neutralnym.



REGULACJA SPRĘŻŁA KLAPKI

Model wyposażony jest w regulowane sprężło poślizgowe, które jest wbudowane w dużą zębatkę czołową. Celem sprężła poślizgowego jest regulacja ilości mocy przesyłanej na koła, aby zapobiec buksowaniu opon. Kiedy się ślizga, sprężło poślizgowe wydaje wysoki, jęczący dźwięk. Aby wyregulować pantofel, zdejmij zespół koła zębatego z modelu (instrukcje znajdują się na stronie 26) i przekręć nakrętkę regulacyjną w prawo, aby dokręcić, lub w lewo, aby poluzować. Wyreguluj pantofelek tak, aby przez chwilę było słychać, jak się ślizga przy ruszaniu na stojąco z pełnym otwarciem przepustnicy. (Dowiedz się więcej o regulacji sprężła poślizgowego na pasku bocznym).

Twój model wymaga terminowej konserwacji, aby pozostać w doskonałym stanie. **Poniższe procedury należy traktować bardzo poważnie.**

Często sprawdzaj pojazd pod kątem widocznych uszkodzeń lub zużycia. Szukać:

1. Pęknięte, wygięte lub uszkodzone części
2. Sprawdź koła i układ kierowniczy pod kątem zacięć.
3. Sprawdź działanie amortyzatorów.
4. Sprawdź okablowanie pod kątem postrzępionych przewodów lub luźnych połączeń.
5. Sprawdź mocowanie odbiornika i serwo mechanizmów oraz regulację prędkości.
6. Sprawdź dokręcenie nakrętek kół za pomocą klucza.
7. Sprawdź działanie systemu radiowego, aw szczególności stan baterii.
8. Sprawdź, czy w konstrukcji podwozia lub zawieszeniu nie ma poluzowanych śrub.
9. Sprawdź działanie serwa kierownicy i upewnij się, że nie blokuje się.
10. Sprawdź koła zębate pod kątem zużycia, pękniętych zębów lub zanieczyszczenia utkniętych między zębami.
11. Sprawdź szczelność sprzęgła poślizgowego.

Inna konserwacja okresowa:

• Klocki sprzęgła antypoślizgowego

(materiał cierny):

Podczas normalnego użytkowania,

materiał cierny

w sprzęgle poślizgowym

powinno się bardzo zużywać

powoli. Jeśli grubość

któregokolwiek z pantofli c

wynosi 1,8 mm lub mniej,

należy wymienić fri. Zmierz gr

za pomocą suwmiarki lub pomiaru względem średnicy

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

- **Podwozie:** Utrzymuj obudowę w czystości z nagromadzonego brudu i brudu. Okresowo sprawdzaj podwozie pod kątem uszkodzeń.



- **Zawieszenie:** Okresowo sprawdzaj model pod kątem oznak uszkodzeń, takich jak wygięte lub zabrudzone sworznie zawieszenia, wygięte ściągacze, poluzowane śruby oraz wszelkie oznaki naprężeń lub zgięć. W razie potrzeby wymień komponenty.

- **Sterowanie:** Z biegiem czasu można zauważyć zwiększone luzy w układzie kierowniczym. Końcówki drążków kierowniczych mogą ulec zużyciu podczas użytkowania (części Traxxas nr 2742 i nr 5525). W razie potrzeby wymień te elementy, aby przywrócić tolerancje fabryczne.

- **Wstrząsy:** Utrzymuj pełny poziom oleju w amortyzatorach. Używaj wyłącznie w 100% czystego silikonowego oleju do amortyzatorów, aby przedłużyć żywotność uszczelki. Jeśli występuje wyciek wokół górnej części amortyzatora, sprawdź pęcherz w górnej pokrywie pod kątem oznak uszkodzenia lub zniekształcenia spowodowanego nadmiernym dokręceniem. Jeśli dolna część amortyzatora przecieka, nadszedł czas na odbudowę. Zestaw do odbudowy Traxxas dla dwóch amortyzatorów to część nr 7463.

- **Układ napędowy:** Sprawdzić układ napędowy pod kątem oznak zużycia, takich jak zużyte jarzma napędowe, zabrudzone półosie oraz wszelkie nietypowe odgłosy lub zacieranie. Jeśli przegub w kształcie litery U pęknie, nadszedł czas na wymianę części. Zdejmij osłonę przekładni. Sprawdź koło zębate czołowe pod kątem zużycia i sprawdź dokręcenie śrub ustalających w kołach zębatych. W razie potrzeby dokręć, wyczyść lub wymień komponenty.

Składowanie

Po całodziennym użytkowaniu modelu przedmuchać go sprężonym powietrzem lub użyj pędzla z miękkim włosiem, aby odkurzyć pojazd.

Zawsze odłączaj i wyjmuj akumulator z modelu, gdy model jest przechowywany. Jeśli model będzie przechowywany przez dłuższy czas, należy również wyjąć baterie z nadajnika.



Zawsze noś okulary ochronne podczas używania sprężonego

środku czyszczącego w powietrzu lub w aerozolu oraz smary.



Pojazdy o wysokich osiągnięciach generują podczas jazdy niewielkie wibracje. Te wibracje mogą się poluzować sprzętu w czasie i wymagają uwagi. Zawsze sprawdzaj nakrętki kół i inny osprzęt i dokręcaj lub wymieniaj w razie potrzeby.

Demontaż zespołu zawieszenia i sprzęgła poślizgowego

Slash 4X4 Ultimate został zaprojektowany z myślą o łatwości demontażu. Cały zespół przedniego i tylnego zawieszenia można całkowicie wymontować z podwozia, odkręcając tylko kilka śrub. Zapoznaj się z widokami rozstrzelonymi zawartymi w Podręczniku obsługi i wsparcia Slash 4X4 Ultimate, aby uzyskać kompletne schematy montażowe.

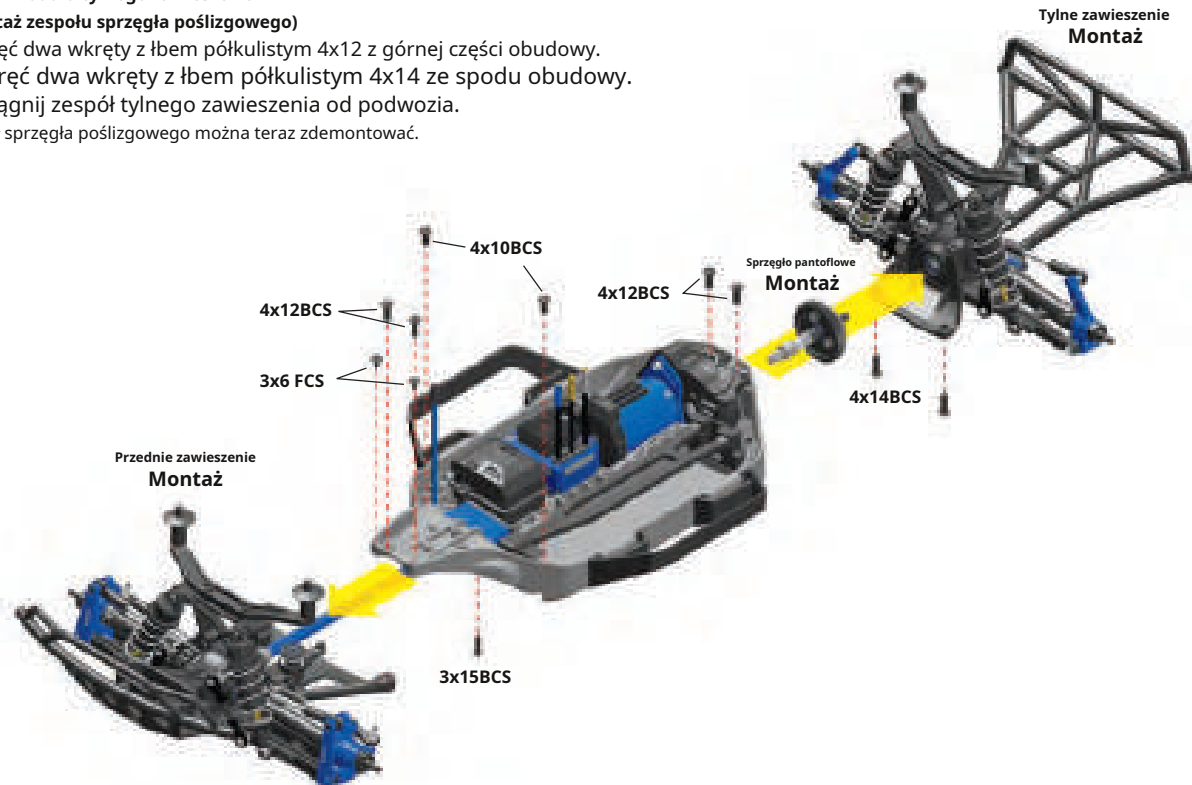
• Demontaż modułu przedniego zawieszenia

1. Wykręć śrubę z łbem półkulistym 3x15 z drążka kierowniczego pod podwoziem.
2. Wykręć dwa wkręty z łbem płaskim 3x6 z przedniej ramy montażowej.
3. Wykręć dwa wkręty z łbem półkulistym 4x12 z przodu obudowy.
4. Wykręć dwa wkręty z łbem półkulistym 4x10 z górnej części obudowy.
5. Odciągnij zespół przedniego zawieszenia od podwozia.

• Demontaż modułu tylnego zawieszenia

(Demontaż zespołu sprzęgła poślizgowego)

1. Wykręć dwa wkręty z łbem półkulistym 4x12 z górnej części obudowy.
2. Wykręć dwa wkręty z łbem półkulistym 4x14 ze spodu obudowy.
3. Odciągnij zespół tylnego zawieszenia od podwozia.
4. Zespół sprzęgła poślizgowego można teraz zdemontować.

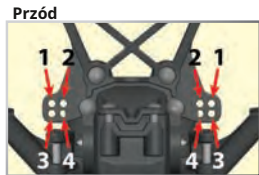


WZMOCNIENIE CAMBERA

Slash 4X4 Ultimate ma możliwość regulacji geometrii wzmocnienia przedniego i tylnego zawieszenia. „Wzmocnienie pochylenia koła” odnosi się do wzrostu kąta pochylenia koła, gdy zawieszenie jest ściśnięte. Wzmocnienie pochylenia pojazdu można zmienić, przesuując mocowanie łącznika pochylenia koła do innej poziomej pozycji montażowej. Regulacja wzmocnienia pochylenia zmieni powierzchnię styku opony, gdy zawieszenie zostanie ściśnięte. Skrócenie łącznika camber zwiększy wzmocnienie camber. Dzięki temu pojazd jest bardziej stabilny na wybojach, ale zmniejsza przyczepność na gładkich powierzchniach. Wydłużenie łączników camber ma odwrotny skutek.

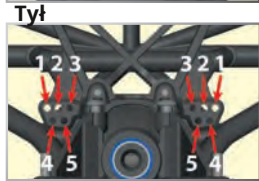
Wzmocnienie pochylenia przedniego

Aby zwiększyć kąt pochylenia przedniego zawieszenia, przesunąć wewnętrzne końce łączników pochylenia kół do pozycji 3. Pozycja 4 to ustawienie standardowe.



Wzmocnienie pochylenia tylnego

Aby zwiększyć kąt pochylenia tylnego zawieszenia, przesunąć wewnętrzne końce łączników pochylenia koła do innego otworu mocującego (pozycja 4 na ilustracji). Pozycja 5 to ustawienie podstawowe.



Po dokonaniu regulacji pochylenia

wzmocnienia, może zaistnieć potrzeba ponownej regulacji statycznego camberu, aby odpowiadał Twoim potrzebom strojenia.

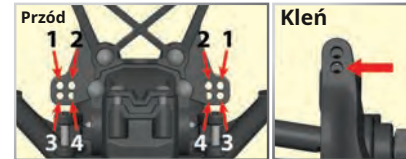
CENTRUM ROLKI

Slash 4X4 Ultimate ma możliwość regulacji geometrii środka obrotu przedniego i tylnego zawieszenia. Środek przechyłu odnosi się do wirtualnej osi, wokół której podwozie będzie się toczyć pod wpływem sił pokonywania zakrętów. Środek przechyłu pojazdu można podnieść, montując wewnętrzne końce łączników pochylenia koła w niższej pozycji. Podniesienie środka przechyłu skutecznie zwiększy sztywność przechyłu pojazdu (podobnie jak przy montażu stabilizatorów). Zwiększenie oporu toczenia na jednym końcu pojazdu spowoduje zwiększenie przyczepności na drugim końcu. Na przykład zwiększenie oporu toczenia z tyłu zapewni lepszą przyczepność przednim kołom

i potencjalnie więcej kierowania. Równe podniesienie środka przechyłu z przodu i z tyłu zwiększy ogólny opór toczenia bez zmiany równowagi prowadzenia. Domyślne lokalizacje fabryczne zostały zaprojektowane tak, aby ciężarówka była łatwiejsza w prowadzeniu i łatwiejsza w prowadzeniu oraz mniej podatna na toczenie się na zakrętach.

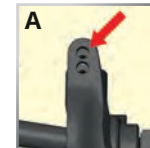
Centrum rolki przedniej

Aby obniżyć środek przechyłu przedniego zawieszenia, przesunąć wewnętrzne końce łączników camber do innego otworu mocującego (pozycja 1 lub 2 – pozycja 4 to ustawienie zapasów). Aby jeszcze bardziej obniżyć środek rolki, przesunąć zewnętrzne końce łącznika camber do dolnej pozycji na piaście typu C.



Korekta skrętu- „Bump Steer” odnosi się do niepożądanych ruchów układu kierowniczego spowodowanych ruchem zawieszenia. Przetnij zawieszenie 4X4

geometria została zaprojektowana tak, aby zminimalizować wstrząsy. Jeśli używasz górnego otworu w piaście typu C (zdjęcie A) i jednego z dwóch dolnych otworów w wieży amortyzatorów (pozycja 3 lub 4 na obrazie „Przód”), kula drążka kierowniczego powinna być zorientowana z dużym płaskim końcem na górze (pozycja magazynowa - obraz B). Podczas używania jakiegokolwiek innej kombinacji punktów mocowania drążka kierowniczego, kula drążka kierowniczego powinna być ustawiona tak, aby duży płaski koniec był skierowany w dół (C).



Tylny środek rolki

Aby obniżyć środek przechyłu tylnego zawieszenia, przełożyć wewnętrzne łączniki pochylenia kół do jednego z górnych otworów (pozycja 1, 2 lub 3 na ilustracji) w górnym rzędzie mocowania łączników pochylenia tylnego.

Po dokonaniu regulacji środka przechyłu może być konieczne ponowne ustawienie statycznego pochylenia koła, aby dostosować je do potrzeb związanych z dostrajaniem.

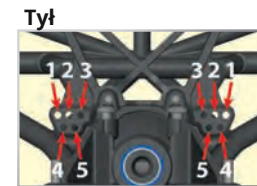


Tabela kompatybilności przekładni: Poniższa tabela przedstawia zalecane zakresy kombinacji biegów dla Twojego modelu.

Przekładnia zębata

	50	52	54
9	-	16,44	17,08
10	-	14,80	15,37
11	12,94	13,45	13,97
12	11,86	12,33	12,81
13	10,95	11,38	11,82
14	10,16	10,57	10,98
15	9,49	9,87	10,25
16	8,89	9,25	9,61
17	8,37	8,71	9,04
18	7,91	8,22	8,54
19	7,49	7,79	8,09
20	7,12	7,40	7,68
21	6,78	7,05	7,32
22	6,47	6,73	-
23	6,19	6,43	-
24	5,93	-	-
25	5,69	-	-
26	-	-	-

Gruba czarna ramka wskazuje ustawienia zapasów.

	Konfiguracja po wyjęciu z pudełka, zalecana do większości działających, 6- lub 7-ogniowych akumulatorów NiMH, 2S LiPo
	Zalecany zakres przełożeń dla 6 lub 7-ogniowych akumulatorów NiMH i 2S LiPo
	W zestawie opcjonalna przekładnia, tylko do szybkiego działania NiMH
	Opcjonalna przekładnia (brak w zestawie), tylko do pracy z LiPo o dużej prędkości
	Pasuje, nie polecam
	Nie pasuje
	Wymaga usunięcia lub modyfikacji plastikowej zaślepki końcowej silnika w celu prawidłowego dopasowania
	Wymaga usunięcia lub modyfikacji osłony wału środkowego w celu prawidłowego dopasowania
	Dla silników 540 na rynku wtórnym; usunięto lub zmodyfikowano osłonę wału środkowego

Niebieskie, fioletowe i czerwone zakresy przełożeń wymagają modyfikacji części lub zastosowania nieoryginalnych silników szrotkowych 540 w celu dostosowania do wybranego przełożenia



Specyfikacja Velineona 3500

Typ:

Bezczujnikowy bezszczotkowy

obr/min:

3500 (10 tur)

Typ magnesu:

Ultra wysoka temperatura
Spiekany neodym

Rodzaj połączenia :

pocisk 3,5 mm

Rozmiar przewodu:

12 Miernik

Maksymalne obroty:

50 000

Średnica:

36 mm (1,42) (rozmiar 540)

Długość:

55 mm (2,165)

Waga:

262 g (9,24 uncji)



Zawsze używaj śrub silnika o odpowiedniej długości. Standardowe śruby mocujące silnik są 3x8mm. Używanie zbyt długich śrub silnika może kolidować z obrotami silnika i uszkodzić elementy wewnętrzne silnika!



VXL-3s posiada zabezpieczenie przed zablokowaniem wirnika. VXL-3s sprawdza, czy silnik się obraca. Jeśli silnik jest zablokowany lub uszkodzony, ESC przejdzie w tryb fail-safe, dopóki silnik nie będzie mógł się swobodnie obracać.

MECHANIZM NAPEWODY

Jedną z ważniejszych zalet przekładni Twojego modelu jest niezwykle szeroki zakres dostępnych przełożeń. Zmiana przełożeń pozwala precyzyjnie dobrać prędkość modelu oraz kontrolować temperaturę akumulatora i silnika. Użyj niższego przełożenia (liczbowo większego), aby zmniejszyć pobór prądu i temperaturę. Użyj wyższego biegu (niższego numerycznie), aby zwiększyć prędkość maksymalną. Skorzystaj z poniższego wzoru, aby obliczyć całkowite przełożenie dla kombinacji niewymienionych na wykresie biegów:

$$\# \text{ Zęby przekładni czołowej} \times 2,85 = \text{Przełożenie końcowe}$$

Zęby zębчатки

Podczas korzystania z wyższych przełożeń ważne jest monitorowanie temperatury akumulatora i silnika. Jeśli akumulator jest bardzo gorący (150°F) i/lub silnik jest zbyt gorący, aby go dotknąć (200°F), Twój model jest prawdopodobnie przeciążony i pobiera zbyt dużo prądu. Ten test temperaturowy zakłada, że model jest zbliżony do maszyn fabrycznej i działa swobodnie, bez nadmiernego tarcia, ciągnięcia lub zakleszczania, a akumulator jest w pełni naładowany i w dobrym stanie. **Notatka:** Sprawdź i wyreguluj zazębienie w przypadku wymiany koła zębatego czołowego i/lub zębnika.

Model ten wyposażony jest w silnik Velineon 3500. Kombinacja biegów, która jest dostępna w każdym modelu, zapewnia dobre ogólne przyspieszenie i prędkość maksymalną. Jeśli chcesz uzyskać większą prędkość maksymalną, zainstaluj dołączone opcjonalne duże koło zębate (więcej zębów). **Dołączony opcjonalny duży zębnik jest przeznaczony do szybkiej jazdy po twardych nawierzchniach i nie jest zalecany do jazdy w terenie lub do powtarzalnego ruszania i zatrzymywania.**

BATERIE LIPO

Baterie LiPo są przeznaczone tylko dla najbardziej zaawansowanych użytkowników, którzy zostali przeszkoleni w zakresie zagrożeń związanych z użytkowaniem baterii LiPo. Bardzo ważne jest przestrzeganie wszystkich instrukcji dostarczonych przez producenta baterii i producenta ładowarki w celu prawidłowego ładowania, użytkowania i przechowywania akumulatorów LiPo. Upewnij się, że rozumiesz, jak korzystać z akumulatorów LiPo. *Widzieć Środki ostrożności i ostrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa* na stronie 4, aby uzyskać więcej informacji.

TEMPERATURA I CHŁODZENIE

Monitorowanie temperatur wydłuży żywotność akumulatorów i silników. Dostępnych jest wiele opcji, które pomogą Ci monitorować temperatury i chłodzić komponenty.

Czujnik temperatury

Aby dokładnie monitorować temperaturę silnika i zapobiegać przegrzaniu, na silniku można zainstalować telemetryczny czujnik temperatury (część nr 6523), który stale monitoruje temperaturę podczas jazdy. Ogólnie rzecz biorąc, staraj się utrzymywać temperaturę silnika poniżej 200° F. W razie potrzeby zwiększ przepływ powietrza do silnika, wycinając tylną część nadwozia lub przednią szybę.



Wentylator chłodzący radiator

VXL-3s jest wyposażony w dodatkowe złącze do zasilania opcjonalnego wentylatora chłodzącego radiator (nr części 3340). Opcjonalny wentylator chłodzący radiator może pomóc w chłodzeniu VXL-3 w zastosowaniach z silnikami wysokoprądowymi.



	35+mph	40 + mph	40 + mph	45+mph	60+mph
Cięcie 4X4	35+mph	40 + mph	40 + mph	45+mph	60+mph
Koło zębate / ostroga	13/54*	18/54**	19/54	13/54*	19/54
Bateria	7-ogniowy akumulator NiMH	7-ogniowy akumulator NiMH	2S LiPo	3S LiPo	3S LiPo
Napięcie nominalne	8,4 V	8,4 V	7,4 V	11,1 V	11,1 V
mAh	4000+mAh	4000+mAh	4000+mAh	5000+mAh	5000+mAh
Poziom umiędznoci	1 Skill Level	2 Skill Level	4 Skill Level	4 Skill Level	5 Skill Level

* Przekładnia zapasowa

** W zestawie opcjonalne koło zębate

REGULACJA ZAMKNIĘTYCH MECHANIZMÓW RÓŻNICOWYCH

Działanie przedniego i tylnego mechanizmu różnicowego Slash 4X4 Ultimate można dostosować do różnych warunków jazdy i wymagań dotyczących osiągnięć, bez większego demontażu lub demontażu układu zawieszenia.

Fabrycznie mechanizmy różnicowe są uszczelnione, aby zapewnić stałą, długoterminową wydajność. Wymiana oleju w mechanizmie różnicowym na olej o niższej lub wyższej lepkości zmienia 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 działa jak mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu, rozkładając bardziej równomiernie moc na lewe i prawe koło.

Slash 4X4 Ultimate generalnie skorzysta na oleju o wyższej lepkości podczas wspinaczki lub wyścigów na nawierzchniach o niskiej przyczepności. **Notatka:** Cięższy olej umożliwi przenoszenie mocy nawet wtedy, gdy jedna lub więcej opon nie dotyka podłoża. Może to zwiększyć prawdopodobieństwo przewrócenia się pojazdu na nawierzchniach o dużej przyczepności.

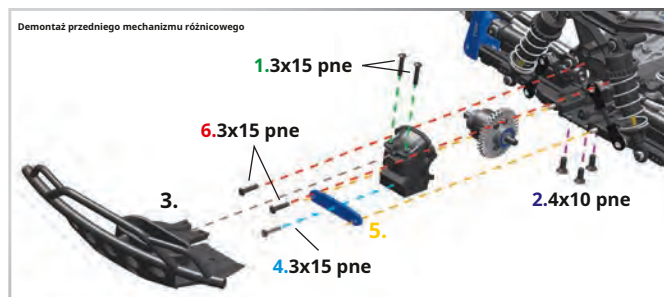
Fabrycznie przedni mechanizm różnicowy jest napełniony olejem silikonowym o lepkości SAE 30 000 W (30 K). Tylny mechanizm różnicowy jest wypełniony smarem, ale można go również wyregulować silikonowym olejem do mechanizmu różnicowego. W dyferencjalach stosować wyłącznie olej silikonowy. Traxxas oferuje silikonowy płyn różnicowy o różnych lepkościach:

Część nr 5135: 10 tys Część nr 5136: 30 tys Część nr 5137: 50 tys
Część nr 5130: 100 tys Część nr 5039: 500 tys

Wykonaj poniższe czynności, aby uzyskać dostęp do przedniego i tylnego mechanizmu różnicowego i napełnić je:

Przedni mechanizm różnicowy:

1. Wykręć dwie śruby z łbem półkulistym 3x15 mm, które mocują górne mocowanie zderzaka do mechanizmu różnicowego (różnica) przypadek.
2. Odwróć podwozie i wykręć trzy śruby z łbem stożkowym 4x10 mm, które mocują zderzak/osłonę do przegrody. Nie trzeba odkręcać dwóch tylnych śrub.
3. Wsuń zespół zderzaka z podwozia.
4. Wykręć śrubę z łbem półkulistym 3x15 mm z drążka kierowniczego mechanizmu różnicowego.
5. Zsuń drążek kierowniczy z ciężarówki.

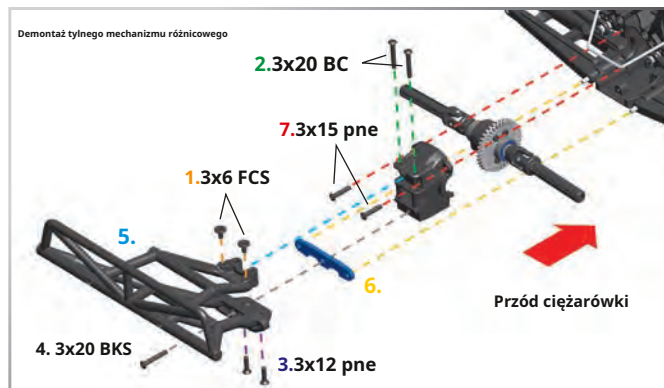


6. Wykręć dwie śruby z łbem półkulistym 3x15 mm z pokrywy mechanizmu różnicowego. Nie wykręcaj dwóch śrub mocujących wieżę amortyzatorów.
7. Za pomocą klucza sześciokątnego 1,5 mm wykręć dwa kołki mocujące jarzma wału napędowego do wałków wyjściowych mechanizmu różnicowego. Zdejmij osłonę mechanizmu różnicowego i wysuń mechanizm różnicowy z przodu obudowy.

8. Aby ponownie zainstalować mechanizm różnicowy, wykonaj te czynności w odwrotnej kolejności.

Tylny mechanizm różnicowy:

1. Wykręć dwie śruby stabilizatora z płaskim łbem 3x6 mm.
2. Wykręć dwie śruby z łbem półkulistym 3x20 mm, które mocują górne mocowanie zderzaka do obudowy mechanizmu różnicowego.
3. Odwróć podwozie i wyjmij dwie śruby z łbem stożkowym 3x12 mm, które mocują zderzak/osłonę do przegrody. Nie ma potrzeby wykręcania dwóch przednich śrub.
4. Wykręć śrubę z łbem półkulistym 3x20 mm z mocowania zderzaka i drążka kierowniczego.



5. Zsuń zespół zderzaka z podwozia.

6. Zdejmij drążek kierowniczy z podwozia.
7. Wykręć dwie śruby z łbem półkulistym 3x15mm z pokrywy mechanizmu różnicowego. Nie wykręcaj dwóch śrub mocujących wieżę amortyzatorów.
8. Zdejmij osłonę mechanizmu różnicowego i wysuń mechanizm różnicowy z przodu obudowy.

9. Aby ponownie zainstalować mechanizm różnicowy, wykonaj te czynności w odwrotnej kolejności.

Uzupełnianie dyferencjałów:

1. Wykręć cztery śruby 2,5x8mm z obudowy mechanizmu różnicowego i ostrożnie rozsuń połówki obudowy mechanizmu różnicowego. Pracuj nad ręcznikiem, aby zebrać płyn, który kapie z mechanizmu różnicowego.
2. Spuścić płyn z mechanizmu różnicowego. Możesz chcieć usunąć koła zębate z mechanizmu różnicowego, aby to ułatwić.
3. Umieść koła zębate z powrotem w obudowie mechanizmu różnicowego, jeśli zostały usunięte. Napełnij skrzynię dyferencjału płynem, aż koła zębate będą zanurzone do połowy.
4. Połącz ponownie połówki obudowy mechanizmu różnicowego, uważając, aby wyrównać otwory na śruby.
Upewnij się, że gumowa uszczelka jest na swoim miejscu, w przeciwnym razie mechanizm różnicowy może przeciekać.

5. Wkręć śruby 2,5x8mm i mocno je dokręć.

Centralny mechanizm różnicowy

Opcjonalny centralny mechanizm różnicowy (część nr 6814, sprzedawana oddzielnie) umożliwia niezależne przenoszenie mocy z silnika na przedni i tylny mechanizm różnicowy. Gdy tylne koła są bardziej obciążone niż przednie, większa moc jest przekazywana na przednie koła. Jest to bardzo korzystne na nierównym terenie i ułatwia kontrolowanie gwałtownego przyspieszania przy niskich prędkościach dzięki opuszczeniu dziobu. Centralny mechanizm różnicowy jest fabrycznie montowany przy użyciu smaru do mechanizmu różnicowego 100 K. Ta lepkość będzie dobrym punktem odniesienia dla większości warunków.

1. Zlokalizuj i wykręć dwa wkręty z łbem kulistym 4x12mm z górnej tylnej części obudowy oraz dwa wkręty z łbem walcowym 4x14mm z dolnej części przegrody tylnego zawieszenia (patrz strona 26).
2. Zdejmij modułową część tylną z obudowy, odsuwając ją do tyłu. Ma to na celu dostęp do koła zębatego czołowego/jednostki ślizgowej. Zdejmij koło zębate czołowe/zespół ślizgowy z tyłu podwozia.

3. Włóż dołączoną centralną jednostkę mechanizmu różnicowego z tyłu podwozia (tam, gdzie usunięto koło zębate czołowe/zespół ślizgowy). Ustaw podwozie na przednim zderzaku, aby stabilnie przytrzymać koło zębate czołowe i wyrównaj je z zębnikiem. Wielowypustowy adapter wału musi pasować do aluminiowego środkowego wału napędowego.
4. Przymocuj tylną jednostkę końcową do podwozia, wbijając klin w tylny wał wyjściowy środkowego mechanizmu różnicowego z otworem w tylnym mechanizmie różnicowym. Zamocuj zespół za pomocą tych samych czterech śrub z łbem półkulistym.
Wskazówka: Obracaj powoli tylnymi kołami, mocując tylną część do podwozia, aby prawidłowo ustawić tylny wał wyjściowy środkowego mechanizmu różnicowego w tylnym mechanizmie różnicowym. Tylny koniec powinien być osadzony na swoim miejscu. Tylna płyta poślizgowa powinna zablokować się w dolnej części podwozia.

REGULACJA I KONSERWACJA AMORTYZATORÓW

Slash 4X4 Ultimate jest wyposażony w wysokowydajne amortyzatory GTR, które wykorzystują redukujące tarcie wałki z azotku tytanu i anodowane na twardo korpusy z otworami pokrytymi PTFE, aby zapewnić najwyższą precyzyjną kontrolę tłumienia. Amortyzatory są wypełnione płynem silikonowym 30W. Możesz zainstalować płyn o niższej („cieńszej”) lub wyższej („gęstszej”) lepkości, aby dostosować działanie tłumienia do toru, terenu lub stylu jazdy. Tłumienie można również zmienić, zmieniając tłoki wewnątrz amortyzatorów. Przedni tłok to 2 otwory z otworami o średnicy 1,5 mm. Tylny tłok to 2 otwory z otworami o średnicy 1,6.

Olej szokowy

4 wypełnione olejem aluminiowe amortyzatory skutecznie kontrolują ruch zawieszenia, zapobiegając dalszemu „podskakiwaniu” kół i opon po odbiciu od nierówności. Wymiana oleju w amortyzatorach może zmienić efekt tłumienia zawieszenia. Zmiana oleju na olej o wyższej lepkości zwiększy tłumienie. Obniżenie lepkości oleju spowoduje zmniejszenie tłumienia zawieszenia. Tłumienie należy zwiększyć (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.

Wymiana oleju amortyzatora

W celu ułatwienia obsługi należy zdemontować amortyzatory z pojazdu i zdemontować je w celu wymiany oleju.

1. Zdejmij dolny ustalacz sprężyny i sprężynę amortyzującą.
2. Zdejmij górną nasadkę amortyzatora za pomocą klucza do amortyzatorów i narzędzia wielofunkcyjnego do zawieszenia (A).
3. Usuń zużyty olej z korpusu amortyzatora.
4. Napelnij 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 nakręć górną nasadkę z zamontowaną dętką amortyzatora na korpus amortyzatora za pomocą narzędzia wielofunkcyjnego zawieszenia. Nadmiar oleju będzie wykrwawić się z małego otworu w nasadce amortyzatora.
7. Dokręć nasadkę amortyzatora aż do oporu. Użyj dołączonego stalowego klucza amortyzatora, aby przytrzymać korpus amortyzatora podczas dokręcania (A).

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 i opróżnij korpus amortyzatora z oleju (A).
3. Zdejmij dolną nasadkę i pierścień X z korpusu amortyzatora (B).
4. Za pomocą ostrzy bocznych chwyć amortyzator tuż nad końcem drążka. Zdejmij końcówkę drążka 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.

Funkcje wstrząsów wielu narzędzi



A. Dokręć/poluzuj górną nasadkę



B. Dokręć/poluzuj dolną nasadkę



C. Zdejmij/zamontuj końcówkę drążka

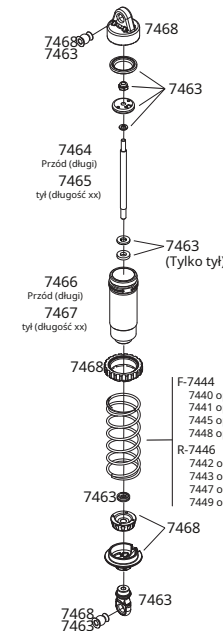


Zespół amortyzatora

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 zamocować zespół (D).
3. Włóż zespół wałka amortyzatora przez korpus amortyzatora aż do tłoka 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. Chwyć wał blisko gwintu za pomocą szczypiec lub szczypiec bocznych i wkręć końcówkę drążka na wałek amortyzatora, aż końcówka drążka znajdzie się na dole (C).
8. Napelnij amortyzator nowym olejem silikonowym do górnej części korpusu amortyzatora. Powoli przesuwaj tłok w górę i w dół (zawsze utrzymując go zanurzonym w oleju), aby uwolnić pęcherzyki powietrza. Pozwól wstrząsowi siedzieć przez kilka minut, aby pozwolić na jakikolwiek pozostałe pęcherzyki powietrza na powierzchni.
9. Powoli nakręć górną nasadkę z zamontowaną dętką amortyzatora na korpus amortyzatora za pomocą narzędzia wielofunkcyjnego zawieszenia. Nadmiar oleju wypłynie przez mały otwór w korku amortyzatora. Dokręć nasadkę amortyzatora, aż będzie dobrze dopasowana. Użyj dołączonego stalowego klucza amortyzatora, aby przytrzymać korpus amortyzatora podczas dokręcania (A).
10. Ponownie zamontuj sprężynę i dolny ustalacz.



D. Montaż/demontaż tłoka



Rozmiary tłoków amortyzatorów



1,5 mm przód 1,6 mm tył

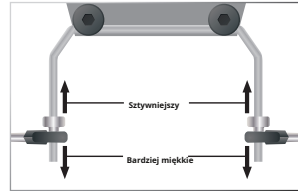


Opcjonalne sprężyny amortyzujące dostępne w Traxxasie. Zapoznaj się z listą części, aby uzyskać pełną listę numerów części. Sprężyny o wyższym współczynniku są sztywniejsze. Sprężyny można rozpoznać po kolorowych kropkach na jednym końcu.

USTAWIENIA I REGULACJE STABILIZATORA

- Wyreguluj łączniki stabilizatora tak, aby były wypoziomowane (równoległe do podłoża), gdy wózek stoi na ziemi, a zawieszenie jest w stanie spoczynku (normalna wysokość jazdy). Pozwala to na równy skok stabilizatora zarówno w warunkach zawieszenia nieobciążonego, jak i obciążonego. Zawsze reguluj lewy i prawy drążek stabilizatora jednakowo, aby zapobiec rozregulowaniu zawieszenia.

- Regulowane wydrążone kule można przesuwając bliżej lub dalej od mocowania stabilizatora (punktu obrotu), aby zwiększyć reakcję na skręcanie i precyzyjnie dostosować reakcję stabilizatora do różnych warunków na torze.



Bliżej punktu obrotu skutkuje sztywniejszą konfiguracją, dalej od punkt obrotu spowoduje łagodniejszą reakcję stabilizatora.

Do gładkich powierzchni o dużej przyczepności:

- Dostosuj położenie układu zawieszenia, aby uzyskać sztywniejszą reakcję (bliżej mocowania drążka stabilizatora).

Na nierówne powierzchnie o niskiej przyczepności:

- Dostosuj położenie układu zawieszenia, aby uzyskać łagodniejszą reakcję (dalej od mocowania drążka stabilizatora).

Aby zmniejszyć podsterowność (pchanie na zakrętach):

- Dostosuj położenie przedniego podnośnika, aby uzyskać łagodniejszą reakcję (dalej od mocowania stabilizatora).
- Wyreguluj położenie tylnego podnośnika, aby uzyskać sztywniejszą reakcję (bliżej mocowania drążka stabilizatora).

Aby zmniejszyć nadsterowność (luz w zakrętach):

- Dostosuj ustawienie przedniego podnośnika, aby uzyskać sztywniejszą reakcję (bliżej mocowania drążka stabilizatora).
- Wyreguluj położenie tylnego podnośnika, aby uzyskać łagodniejszą reakcję (dalej od mocowania drążka stabilizatora).

1-888-872-9927
 Jeśli potrzebujesz pomocy technicznej, zadzwoń do naszego zespołu wsparcia technicznego. **AXAS**
 (1-888-872-9927) (tylko mieszkańcy USA)

Nadajnik TQi modelu jest wyposażony w moduł bezprzewodowy Traxxas Link. To innowacyjne akcesorium odmieni Twój Apple® iPhone®, iPad®, iPod touch® lub Android™ urządzenie w potężne narzędzie do strojenia, które wyposaża TQi w intuicyjny, kolorowy graficzny interfejs użytkownika o wysokiej rozdzielczości.

Łączy Traxxasa

Potężny link Traxxas™ Aplikacja (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. Dzięki zainstalowanemu w modelu czujnikom telemetrycznym Traxxas Link, Traxxas Link wyświetla dane w czasie rzeczywistym, takie jak prędkość, obroty, temperatura i napięcie akumulatora.

Intuicyjny interfejs iPhone'a, iPada, iPoda touch i systemu

Android Traxxas Link ułatwia naukę, zrozumienie i dostęp do

zaawansowanych opcji strojenia. Kontroluj jazdę, takie jak procent pomocy TSM; czułość kierowniczego i przepustnicy; procent hamowania; i trymowanie przepustnicy, p przeciągając suwaki na ekranie.



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

Telemetria w czasie rzeczywistym

Dzięki zainstalowanym czujnikom telemetrycznym pulpit nawigacyjny Traxxas Link ożywa, pokazując prędkość, napięcie akumulatora, obroty i temperaturę. Ustaw ostrzeżenia o progach i rejestruj wartości maksymalne, minimalne lub średnie. Użyj funkcji nagrywania, aby udokumentować widok deski rozdzielczej 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 i jakie ustawienia zostały użyte dla każdego z nich — łącznie do 30 modeli! Traxxas Link zapewnia wizualny interfejs do nazywania modeli, dostosowywania ich ustawień, dołączania profili i blokowania ich w pamięci. Po prostu wybierz model i dowolny wcześniej podłączony nadajnik, włącz je i zacznij się bawić.

Parowanie nadajnika TQi z modułem bezprzewodowym Traxxas Link i aplikacją Traxxas Link po raz pierwszy:

1. Włącz nadajnik.

2. Otwórz aplikację Traxxas Link na swoim urządzeniu mobilnym. Dotknij przycisku Garaż, a następnie dotknij przycisku modułu bezprzewodowego (A).

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



4. W ciągu 10 sekund dotknij przycisku „Wyszukaj dla łącza Traxxas Modułu bezprzewodowego” przycisk na swoim urządzenie mobilne (C).

5. Ikona Bluetooth® na pasku stanu zaświeci się

zmieni kolor na niebieski, a niebieska dioda LED na module będzie świecić ciągłym niebieskim światłem (D).

6. Moduł bezprzewodowy Traxxas Link i aplikacja Traxxas Link są teraz sparowane i automatycznie łączą się, gdy nadajnik jest włączony, a aplikacja jest uruchomiona.



KODY LED MODUŁU ŁĄCZĄCEGO TRAXXAS

Kolor / wzór diody LED	Nazwa	Notatki	
	Niebieska dioda LED włączona	Tryb łączenia	Aplikacja Traxxas Link nie działa na sparowanym urządzeniu.
	Powolny niebieski (0,5 s wł. / 0,5 s wyl.)	Tryb parowania	Patrz powyżej, aby uzyskać informacje na temat parowania modułu z aplikacją Traxxas Link.
	Jedynity niebieski	Połączony	Informacje na temat korzystania z elementów sterujących nadajnika znajdują się na stronie 15.

**Tryb wyszukiwania trymowania przepustnicy**

Kiedy pokrętko wielofunkcyjne jest ustawione na trymowanie przepustnicy, nadajnik zapamiętuje ustawienie trymowania przepustnicy. Jeśli pokrętko trymera przepustnicy (pokrętko wielofunkcyjne) zostanie przesunięte z pierwotnego ustawienia, gdy nadajnik jest wyłączony lub gdy nadajnik był używany do sterowania innym modelem, nadajnik zignoruje rzeczywistą pozycję pokrętkła 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**

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

**Zaczynać od nowa:****Przywracanie ustawień fabrycznych**

Podczas programowania nadajnika TQ1 możesz poczuć potrzebę rozpoczęcia od nowa z czystym kontem. 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 zielono, a nadajnik zostanie przywrócony do ustawień domyślnych.

Dostępne korekty strojenia

Następujące elementy można najłatwiej dostosować za pomocą urządzenia mobilnego i aplikacji Traxxas Link. Dostęp do wszystkich opisanych poniżej funkcji można również uzyskać za pomocą przycisków MENU i SET na nadajniku oraz obserwując sygnały z diody LED. Wyjaśnienie struktury menu znajduje się na stronie 37.

Twój nadajnik Traxxas ma programowalne pokrętko wielofunkcyjne, które można ustawić do sterowania różnymi zaawansowanymi funkcjami nadajnika (domyślnie ustawione na Traxxas Stability Management, patrz strona 17). Eksperymentuj z ustawieniami i funkcjami, aby sprawdzić, czy mogą poprawić wrażenia z jazdy.

Czułość układu kierowniczego (wykładnica)

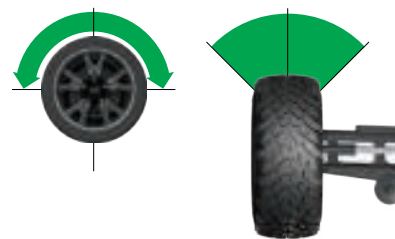
Pokrętko wielofunkcyjne na nadajniku TQ1 można ustawić na sterowanie czułością układu kierowniczego (znaną również jako wykładnica). Standardowe ustawienie czułości układu kierowniczego to „normalna (zerowa wykładnica)”, a pokrętko znajduje się maksymalnie w lewo w swoim zakresie ruchu. To ustawienie zapewni liniową odpowiedź serwo mechanizmu: ruch serwo mechanizmu sterującego będzie odpowiadał dokładnie sygnałom wejściowym z układu kierowniczego nadajnika

koło. Obracanie pokrętkła 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.

**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 15.	
	Wolne czerwone (0,5 s wł. / 0,5 s wył.)	Wiązący	Więcej informacji na temat wiązania znajduje się na stronie 16.	
	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. Zobacz pasek boczny, aby uzyskać więcej informacji.	
	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 13.	
	Miga szybko na czerwono (0,125 s wł. / 0,125 s wył.)	Awaria łącza / błąd	Nadajnik i odbiornik nie są już ponownie o. Wyłącz system, a następnie włącz, aby wznowić normalne działanie. Wyłącz źródło awarii łącza (tzn. Zasięg Fi, słabe baterie, uszkodzona antena).	
Wzorce programowania				
	Lub	Odclicza liczbę (zieloną lub czerwoną), a następnie zatrzymuje się	Bieżąca pozycja menu	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.

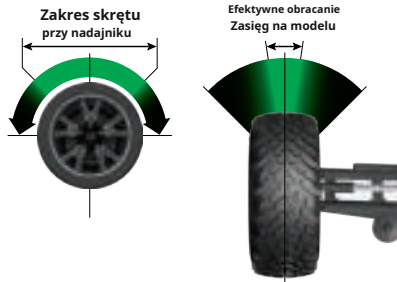
KODY LED ODBIORNIKA

Kolor / wzór diody LED	Nazwa	Notatki	
	Świeci na zielono	Normalny tryb jazdy	Informacje na temat korzystania z elementów sterujących nadajnika znajdują się na stronie 15.
	Wolne czerwone (0,5 s wł. / 0,5 s wył.)	Wiązący	Więcej informacji na temat wiązania znajduje się na stronie 16.
	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 serwo mechanizm przepustnicy, zanim całkowicie straci moc.

Zmniejszona czułość układu kierowniczego (ujemna wykładnicza):

Obracając pokrętkę wielofunkcyjną zgodnie z ruchem wskazówek zegara, zmniejszy się czułość kierowania modelem. Należy pamiętać, że stosunkowo duży skok kierownicy skutkuje mniejszym ilością skoku serwa. Im dalej obrócisz pokrętkę, tym wyraźniejszy będzie efekt. Zmniejszona czułość kierowania może być pomocna

podczas jazdy po nawierzchniach o słabej przyczepności, podczas jazdy z dużą prędkością lub na torach, które preferują zakręty wymagające delikatnego kierowania. Zakresy są przesadzone w celach ilustracyjnych.



Punkty końcowe układu kierowniczego i przepustnicy

Nadajnik TQi pozwala wybrać granicę zakresu ruchu serwa (lub jego „punkt końcowy”) niezależnie dla lewej i prawej strony

) i skoku przepustnicy/hamulca (na wyjściu, aby dostosować ustawienia serwomechanizmu do serwomechanizmu poruszającego kierownicą lub przepustnicą samochodu) dalej niż ich mechaniczne ustawienia nt, które wybierzesz, będą reprezentować maksymalny skok; Funkcje wieku kierownicy nie zastąpią funkcji

Dodatkowa regulacja układu kierowniczego i przepustnicy

Funkcja Sub-Trim służy do precyzyjnego ustawienia punktu neutralnego serwa kierownicy lub przepustnicy w przypadku, gdy samo ustawienie pokrętki trymera na „zero” nie spowoduje całkowitego wyśrodkowania serwa. Po wybraniu Sub-Trim umożliwia dokładniejszą regulację położenia wałka wyjściowego serwomechanizmu w celu precyzyjnego ustawienia punktu neutralnego. Zawsze ustawiaj pokrętkę trymera układu kierowniczego na zero przed dokonaniem ostatecznej regulacji (jeśli jest to wymagane) za pomocą dodatkowego trymera. Jeśli trymowanie przepustnicy zostało wcześniej wyregulowane, przed dokonaniem ostatecznej regulacji za pomocą dodatkowego trymera należy przeprogramować trymowanie przepustnicy na „zero”.

Procent hamowania

Pokrętkę wielofunkcyjną można również ustawić w celu kontrolowania długości skoku hamulca stosowanego przez serwomechanizm 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 wielofunkcyjnej do końca zgodnie z ruchem wskazówek zegara zapewni maksymalny skok hamulca; obracanie pokrętki w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara zmniejsza siłę hamowania (**Notatka:** Obrót pokrętki w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara do oporu wyeliminuje działanie hamulca).

Trymer przepustnicy

Ustawienie pokrętki wielofunkcyjnej, aby służyło jako trymowanie przepustnicy, umożliwi regulację położenia neutralnego przepustnicy, aby zapobiec niepożądanemu otarciu hamulca lub uruchomieniu przepustnicy, gdy spust nadajnika znajduje się w położeniu neutralnym.

Notatka: Twój nadajnik jest wyposażony w tryb szukania trymowania przepustnicy, który zapobiega przypadkowemu ucieczce. Więcej informacji znajduje się na pasku bocznym na stronie 34.

Czułość przepustnicy (wykładnicza przepustnicy)

Pokrętkę wielofunkcyjną 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)

Pokrętkę wielofunkcyjną można ustawić w celu kontrolowania ilości (w procentach) skoku serwomechanizmu stosowanego do kierowania. Obrócenie pokrętki wielofunkcyjnej 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 serwomechanizmu). Należy pamiętać, że ustawienia punktu końcowego sterowania określają maksymalny zasięg sterowania serwa. Jeśli ustawisz Procent sterowania na 100% (poprzez obrócenie pokrętki wielofunkcyjnej do końca w prawo), serwomechanizm 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, ułatwiając w ten sposób prowadzenie samochodu przez pozostałą część trasy.

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 pokrętko wielofunkcyjne 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 pokrętką, 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 przywołuje ustawienia dla tego odbiornika. Nie ma potrzeby ręcznego wybierania pojazdu z listy wpisów w pamięci modeli.

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 umożliwia 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 pojedynczych mignięciach.
5. Naciśnij jeden raz przycisk SET. Dioda LED stanu zamiga raz na czerwono.
6. Naciśnij jeden raz przycisk MENU. Dioda LED zamiga dwukrotnie na czerwono.
7. Naciśnij USTAW. Dioda LED zacznie szybko migać na zielono. Pamięć jest teraz zablokowana. Naciśnij MENU i SET, 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.

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 przycisk 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.

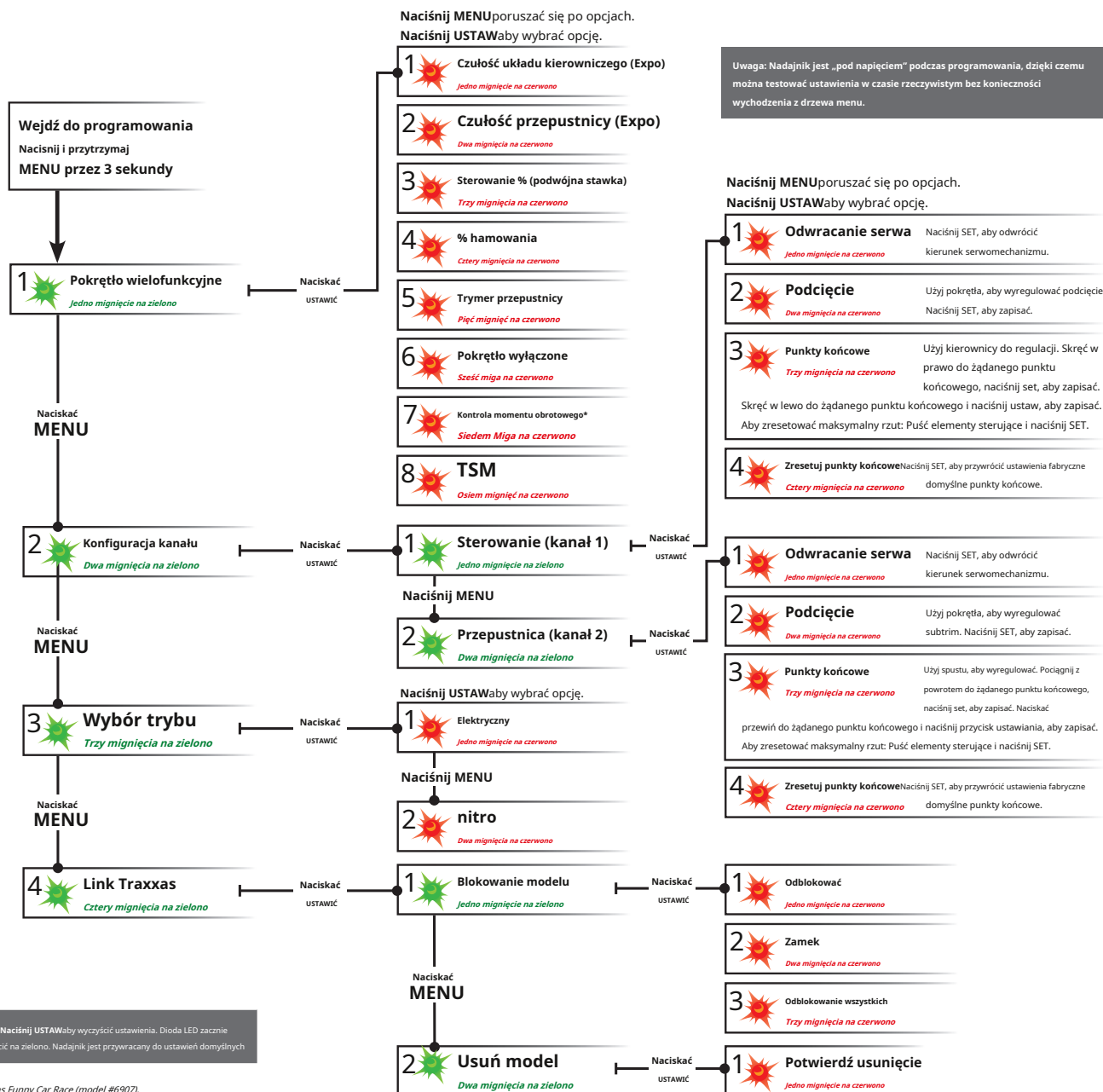
Poniżej znajduje się przykład, jak uzyskać dostęp do funkcji w drzewie menu. W przykładzie użytkownik ustawia pokrętło wielofunkcyjne jako sterowanie % (podwójna szybkość).

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	Naciśnij USTAWaby wyczyścić ustawienia. Dioda LED zacznie świecić na zielono. Nadajnik jest przywracany do ustawień domyślnych
			miga czerwona dioda LED	



Uwaga: Nadajnik jest „pod napięciem” podczas programowania, dzięki czemu można testować ustawienia w czasie rzeczywistym bez konieczności wychodzenia z drzewa menu.

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					
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)	Użyj funkcji wielofunkcyjnej pokrętko ustawij neutralnie	x8 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)	Obróć kierownicę kołodo pożądanego maks podróz w lewo i prawo	x8 Naciśnij USTAW aby zapisać każdą pozycję	Obróć kierownicę aby przetestować ustawienia	JEŚLI PUNKTY KOŃCOWE SĄ OK: Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy	JEŚLI PUNKTY KOŃCOWE MUSZĄ BYĆ ZMIENIONO: 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			
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 ustawij 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 spuścić ustawieć Zapiąć maksymalną przepustnicę lub hamulec	Naciśnij USTAW zapisać Użyj wywalacza, aby przetestować	JEŚLI PUNKTY KOŃCOWE SĄ OK: Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy	JEŚLI PUNKTY KOŃCOWE MUSZĄ BYĆ ZMIENIONO: 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 zielona dioda LED miga (x8)	Naciśnij/przytrzymaj MENU powraca do trybu jazdy		

FORMUŁY DRZEWA MENU

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

Zawsze obracaj
nadajnik włączony jako pierwszy.

SWASTA 4X4 ULTIMATE

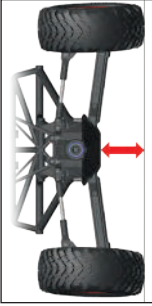
arkusz ustawień

Kierowca: FACTORY_S_mIT_UP
 Data: _____ Temperatura powietrza: _____
 Wydarzenie: _____
 Tor/Miasto: _____ Kwalifikacje/
 Meta _____

Przednie zawieszenie

pozycja szokowka

A SZCZYT
 B
 C



wysokość jazdy

2 SPÓD
 3
 4
 5



Poziom półosi napędowych

Tyłne zawieszenie

pozycja szokowka

A SZCZYT
 B
 C



wysokość jazdy

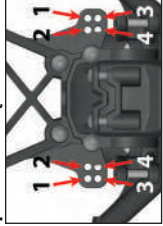
2 SPÓD
 3
 4
 5



Wąty nieco powyżej poziomu

położenie łącznika camber

Pozycja 1
 Pozycja 2
 Pozycja 3
 Pozycja 4

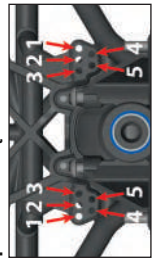


Szczyt
 Spód



położenie łącznika camber

Pozycja 1
 Pozycja 2
 Pozycja 3
 Pozycja 4
 Pozycja 5



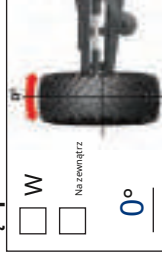
kąt pochylenia



Negatywny 1.5°

kąt palca

W
 Na zewnątrz
0°



kąt pochylenia



Negatywny 1.5°

sterować



Płaskie w dół



Wyrównaj

kąt palca



Niebieski zgodnie z oznaczeniem
 1° (niebieski odwrócony)
 2.5° (czarny plastik)
 Szczyt
 Spód

amortyzatory przednie

Sprężyny (kolor) B_I_A_0_k Wstępne ładowanie 4 mm
 Olej 3_0 wag tłok 1.5 mm

amortyzatory tylne

Sprężyny (kolor) B_I_A_C_k Wstępne ładowanie 6 mm
 Olej 3_0 wag tłok 1.6 mm

koła / opony

Przód

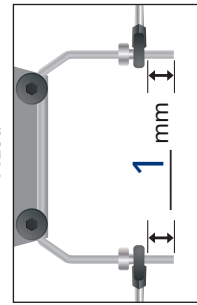
opona Tak_S_1_1 Typ opony S_1_1
 opona wser S_C_T_o_F-R opona wser S_C_T_0_0_0
 Koło S_T_0_k_S_I_A_S_H Koło S_T_0_c_k_S_I_a_S_H

Tył

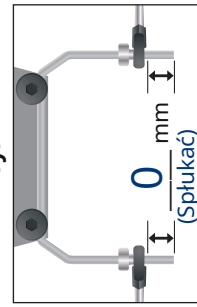
opona Tak_S_1_1 Typ opony S_1_1
 opona wser S_C_T_0_0_0
 Koło S_T_0_c_k_S_I_a_S_H

drążki wahadłowe

Przód



Tył



Srebro Czarny

Srebro Czarny

balans wagi

Odczylenie wagowe: Przód % Tył % Waga w funtach.

Umieszczenie baterii: Przód Tył

typ ciała

Traxxas

Ciąc4X4

warunki na torze

Powierzchnia: Gładki Med. Surowy
 Trakcja: Wysoki Med. Niski
 Rozmiar: Obcisły Med. otwarty
 Podlewane: Tak NIE

Przedni mechanizm różnicowy 3_0k wt Tylny mechanizm różnicowy 6_mi_A_5r_L_D waga

Środkowy mechanizm różnicowy 1_0_0k waga

silnik / układ napędowy

Silnik V_mi_n_mi_o_N_3_5_0_0 Koło zębate 13_T
 Bateria ostroga 5_4_T
 Pantofel WYJŚCIE V_X_L_3_S
 Środkowy mechanizm różnicowy 1_0_0k waga



6250 TRAXXAS WAY, MCKINNEY, TEKSA
 750701-888-TRAXXAS, TRAXXAS.COM

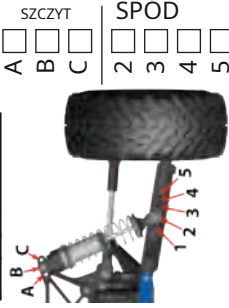
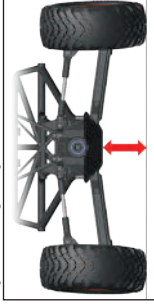
Kierowca: _____ Data: _____
 Temperatura powietrza: _____
 Wydarzenie: _____ Tor/miasto: _____
 Kwalifikacje/finisz _____

Przednie zawieszenie

pozycja szokowa

A SZCZYT
 B
 C
 2 SPÓD
 3
 4
 5

wysokość jazdy

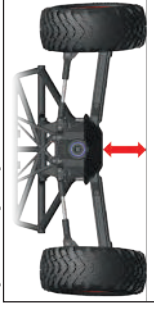


Tylne zawieszenie

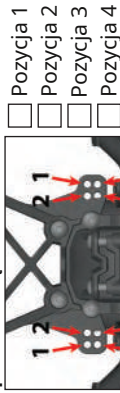
pozycja szokowa

A SZCZYT
 B
 C
 2 SPÓD
 3
 4
 5

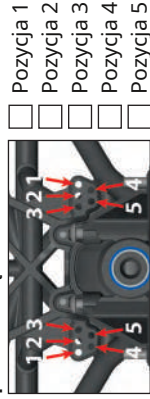
wysokość jazdy



położenie łącznika camber



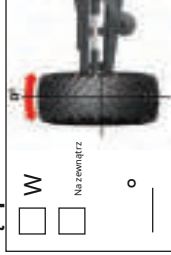
Kieł
 Szczyt
 Spód



kąt pochylenia



kąt palca



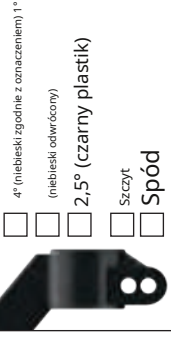
kąt pochylenia



sterować



kąt palca



amortyzatory przednie

Sprężyny (kolor) _____ Napiecie wstępne _____ mm

olej _____ wag Tłok _____ mm

amortyzatory tylne

Sprężyny (kolor) _____ Napiecie wstępne _____ mm

olej _____ wag Tłok _____ mm

kola / opony

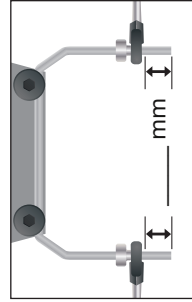
Przód

opona Tyłek _s_T_ jesti _hm_ Tył
 Typ opony _s_T_ jesti _fhm_
 opona wser _burdziej mikielie_ opona wser _burdziej mikielie_
 Kolo _____ Kolo _____

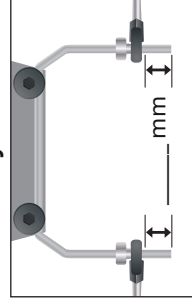
Tył

drażki wahadlowe

Przód



Tył



Srebro Czarny

Srebro Czarny

balans wagi

Odcylenie wagowe: Przód _____ % Tył _____ % Waga w funtach.

Umieszczenie baterii:



silnik / układ napędowy

Silnik _____ kolo zębate _____

Bateria _____ ostroga _____

Pantofel **WYJŚCIE** _____

Centralny mechanizm różnicowy _____ wag

Przedni mechanizm różnicowy _____ wt Tylny mechanizm różnicowy _____ wt

typ ciała

warunki na torze

Powierzchnia: Gładki Med. Surowy
 Trakcja: wysoki Med. Niski
 Rozmiar: obcisły Med. otwarty
 Podlewane: Tak NIE



6250 TRAXXAS WAY, MCKINNEY, TEKSA
 750701-888-TRAXXAS, TRAXXAS.COM

SLASH 4x4 ULTIMATE

właściciel instrukcja obsługi

TRAXXAS

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