



Hobbytech®



1.XMID.RTR
1.XMID.RTR-PACK

INSTRUCTION MANUAL



WARNING !

This vehicle delivers a very powerful velocity.
If the handling and the instructions are not followed with all attention needed, a lot of parts can be damaged easily.
It is better to start slowly to learn how to control this amazing power !

ATTENTION !

Ce véhicule possède une puissance extrêmement importante.
Le pilotage et les instructions doivent être effectués avec la plus grande attention.
De nombreuses pièces peuvent se détériorer ou casser très rapidement si vous n'apprenez pas d'abord à piloter et à contrôler la puissance de ce véhicule !

ACHTUNG!

Dieses Fahrzeug ist extrem wichtig.
Die Lenkung und Anweisungen müssen mit größter Aufmerksamkeit durchgeführt werden.
Viele Teile beschädigt werden oder brechen können sehr schnell, wenn Sie nicht zuerst lernen zu fahren und die Kraft dieses Fahrzeug zu steuern!

CUIDADO!

Este Vehículo tiene una potencia muy importante.
El pilotaje y las instrucciones tienen que ser dirigidas con la máxima atención.
El utilizador tiene que aprender a conducir y a controlar la potencia del vehículo sino muchas piezas pueden estropearse o romperse inmediatamente



• This is not a toy! Not suitable for children under 14 years old without adult supervision.
• Ceci n'est pas un jouet. Ne convient pas aux enfants de moins de 14 ans sans la surveillance d'un adulte.
• Kein Spielzeug. Nicht geeignet für Kinder unter 14 Jahren ohne Aufsicht Erwachsener.
• No es un juguete. No recomendado para niños menores de 14 años.



ENGLISH

FRANÇAIS

DEUTSCH

ESPAÑOL

WARRANTY AND SERVICE INFORMATIONS

COMPONENT WARRANTY PERIOD

PLEASE READ THE FOLLOWING INFORMATION CAREFULLY !

Please note this is a high-quality hobby product and not a toy. Therefore, it is necessary that children under 14 years are supervised by an adult. The guardians and / or parents have the responsibility to provide the appropriate guidance and supervision of the minors .

This product has a 90 day warranty, which is only guaranteed to the original purchaser. The warranty valid only to products that have been purchased from an authorized Hobbytech dealer. Warranty claims will be processed only with a valid proof of purchase / receipts. If within the warranty period, a portion of the product fails due to manufacturing defects, then it is within the discretion of Hobbytech to repair it or replace it. The decision to repair or replace the part will be taken by Hobbytech. After use, we do not offer new for old warranty.

WARRANTY DISCLAIMER

This high performance model was made with highest attention and care and should be treated with respect. Excluded from the warranty are components that have been damaged by wrong installation, mishandling, accident, operation, maintenance, lack of maintenance and care, as well as abuse and / or repair attempts. Furthermore excluded from the guarantee are wearing parts such as fuses and batteries, visual impairments, shipping - , transport costs.

WARRANTY CLAIM

Please contact your dealer with the warranty claim and / or repair. Your dealer and Hobbytech will make an proper decision that will help you as soon as possible. For invalid warranty claims you may be charged for the processing costs before the parts are returned. All repairs which are necessary by negligence or abuse are bill in advance. In case you decide that you not want to repair your product then Hobbytech editing and reserves the right to charge shipping costs .

DECLARATION OF CONFORMITY IN ACCORDANCE WITH THE (RED) 2014/53/EU DIRECTIVE

SAS Imodel
3 rue Labouche
31100 Toulouse
France



This product must not be disposed of with other waste. Instead, it is the user's responsibility to dispose of their waste equipment by handing it over to a designated collection point for the recycling collection point for the recycling of waste electrical and electronic equipment. Help us to protect the environment and respect our resources !

Declares that he following product: **KONECT KT3X Transmitter & KR3X Receiver**
Item Number : **KN-KT3X/SET**

Complies with the essential requirements and other relevant provisions of the european directive (RED) 2014/53/EU:

ETSI EN 301 489-1 V2.2.3 (2019-11)

Electromagnetic Compatibility and radio spectrum matters (ERM) ; Electromagnetic Compatibility (EMC) for radio equipment and services;
Part 1: Common technical requirements

ETSI EN 301 489-1 V2.2.3

ElectroMagnetic Compatibility (EMC) standard for radio equipment and services; Part 1: Common technical requirements; Harmonised Standard covering the essential requirements of article 3.1(b) of Directive 2014/53/EU and the essential requirements of article 6 of Directive 2014/30/EU

ETSI EN 301 489-17 V3.2.4

ElectroMagnetic Compatibility (EMC) standard for radio equipment and services; Part 17: Specific conditions for Broadband Data Transmission Systems; Harmonised Standard covering the essential requirements of article 3.1(b) of Directive 2014/53/EU

ETSI EN 300 328 V2.2.2:2019

Wideband transmission systems; Data transmission equipment operating in the 2,4 GHz ISM band and using wide band modulation techniques; Harmonised Standard for access to radio spectrum

EN 62479:2010

Assessment of the compliance of low power electronic and electrical equipment with the basic restrictions related to human exposure to electromagnetic fields (10 MHz to 300 GHz)

Manufacturer Address: **SAS Imodel - 3 rue Labouche - 31100 Toulouse - France**

Date of issue: **27 Septembre 2021**

i.A.



the reproduction even partial of this manual is forbidden - No contractual illustrations -
Specifications are subject to change without notice - No liability for printing errors and mistakes.

IMPORTANT - READ THIS BEFORE RUNNING

PLEASE READ ALL INSTRUCTIONS AND FAMILIARIZE YOURSELF WITH THE PRODUCTS AND CONTROL BEFORE OPERATION.

This product is not a toy. It is a high performance model product. It is important to familiarize yourself with the model, its manual, and its construction before assembly and operation. Adult supervision is necessary

CAUTION

To avoid serious personal injury and property damage, operate all remotely controlled models in a responsive manner as outlined below.

R/C car models can exceed speeds of 40km/h (25mph), and cannot be stopped quickly.

- ① Never run R/C models on the street or highways, as it could cause or contribute to serious traffic accidents.
- ② Never run an R/C model near people or animals, nor use people or animals as obstacles when operation R/C vehicles.
- ③ To avoid injury to persons or animals, and damage to property, never run a R/C model in a confined or crowded area.
- ④ Running R/C models into furniture or other inanimate objects will cause damage to the objects and the R/C models.

CAUTION DURING OPERATIONS

When the R/C model is in operation, do not touch any of its moving parts, such as drive shafts, wheels, as the rotating parts can cause serious injury.

- ① The vehicle motor gets very hot during running and could cause burns if touched.
- ② Make sure that no one else is using the same frequency as yours in your running area. Using the same frequency at the same time, whether is driving, flying or sailing, can cause loss of control of the R/C models, resulting in serious accidents.
- ③ Properly connect plugs. To prevent electrical shock and/or damage to the product resulting from a short-circuit; insulate connections with heat shrink tubing or electrical tape. Before running vehicle, check that battery wiring and plugs are not so loose as to drag on the ground. Properly secure cables using electrical tape or nylon tie-wraps.
- ④ Stiff rotation of gears, shafts, joints and wheels can burn out the motor. It's recommended to check proper joint and shaft rotation by using one 1.5V dry cell during assembly of the model.
A worn motor will overheat and result in a short running time. Replace a worn out motor as soon as possible.
- ⑤ R/C models will run out of control when either the receiver or transmitter battery voltage drops off. Stop the vehicle immediately when the car starts to show down to prevent it from running out of control.

SAFETY PRECAUTIONS

Follow the outlined rules for safe radio control operation.

Avoid running the car in crowded area and near small children.

Make sure that no one else is using the same frequency in your running area. Using the same frequency at the same time can cause serious accidents, whether it's driving, flying or sailing.

Avoid running in standing water and rain. If R/C unit, motor, or battery get wet, clean and dry thoroughly in a dry shaded area.

R/C operating procedures

- ① Make sure the transmitter controls and trims are in neutral. Switch on transmitter.
- ② Switch on receiver.
- ③ Inspect operation using transmitter before running.
- ④ Adjust steering servo and trim so that the model runs straight with transmitter in neutral.
- ⑤ Reverse sequence to shut down after running.
- ⑥ Make sure to disconnect/remove all batteries.
- ⑦ Completely remove sand, mud, dirt etc
- ⑧ Store the car and batteries separately when not in use

SETTING UP THE MODEL

To greatly enhance the overall performance of your car, it's necessary to tune the vehicle to the track (and its surface conditions) on which you will be racing. Make adjustments referring to the instruction manual, keeping in mind that "balance" is the key word.

① Tires

Tires have a great influence on the performance of your car, and are normally the first components tuned. Select the right tires for the track you are racing on.

② Toe-in and Toe-out

Adjusting the car toe-in a little, by pointing the wheel inwards, provides the car with good straight running and moderate steering characteristics. Toe-out, which point the wheels outwards, gives sharp and crisp steering. Take care not to overdo.

③ Camber angle

While taking the corners, the car is forced to go outwards, causing instability. The area of contact on each tire is determined by the camber angle, and therefore the traction of the tires can be made greater or lesser by adjustment of camber angle. To increase traction during cornering, adjust camber angle negative, and reduce traction, adjust for positive camber.

④ Ground clearance and suspension drop

Ground clearance and/or rebound stroke has a great effect on stability during cornering, acceleration, and braking. Ground clearance can be adjusted by altering damper spring tension and stiffness.

⑤ Gear ratio

Proper gear ratio should be determined by the available output power of the motor; type of battery; track condition and layout. It should be also noted that running the car on a good grip surface suggests use of pinion gear 1 teeth smaller, in order to effectively use all of the available battery power.

TOOLS REQUIRED NOT INCLUDED IN THE KIT



HTR-412
1-10 scale full tool set

Hex wrench 1,5-2-2,5mm
Nut driver 7mm



KN-ELECTRODOC

KONECT battery tester
Testeur de batterie KONECT



HTR-405

3pcs pliers set
Set de 3 pinces



4xAA Alkaline batteries
4 piles Alkaline R6



HTR-404

Shock shaft plier
Pince à amortisseurs



HTR-401

6 in 1 turnbuckles tools wrench
sizes 3/4/5/5.5/7/8 mm
Clé à bielettes 6 en 1 3/4/5/5.5/7/8 mm



HTR-407

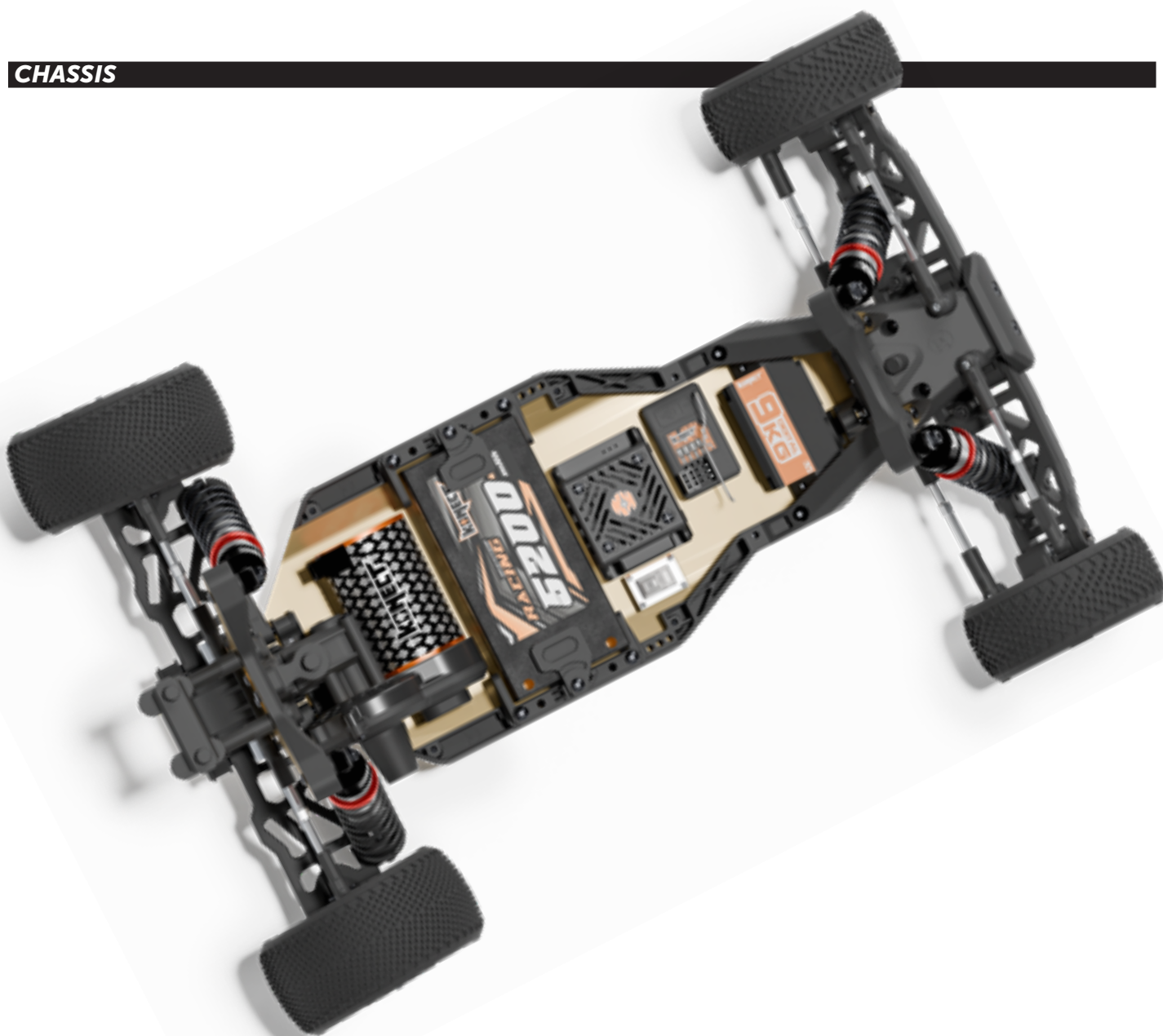
Curved lexan scissors
Ciseaux à lexan courbe



KN-LIPOBAG

Li-Po safety bag
Housse de charge LiPo

CHASSIS



For obvious reasons of security, the KONECT KT3X radio system is equipped with an automatic power shut down of the receiver when the user turns the transmitter On while turning the steering wheel or touching the throttle trigger. Consequently on ignition, the vehicle won't (for example) unintentionally accelerate. The transmitter Led flashes red & green, and the user cannot use it anymore. Then it must be turned Off and On without touching anything else.

Functions

KT3X Transmitter

Steering Wheel : Control direction (Left / Right)

Throttle Trigger : Control speed and direction (Forward/Brake/Backward)

Battery Compartment Tray : Cover and hold the batteries powering the transmitter

Power ON / OFF : Power ON / OFF the transmitter

SYNC & Battery Indicator : Top LED light indicates synchronization status and/or adequate battery power supply

CH. 3 : Third channel switch

ST. Trim : Adjust the neutral position of steering servo when model wheels are straight ahead

ST. REV : Steering inversion

ST D/R : Steering limit switch potentiometer

TH. REV : Throttle / brake inversion

SPEED : Throttle limit switch potentiometer

BIND : Pairing the receiver

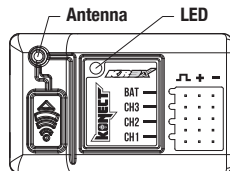
KR3X receiver

BAT : Battery connection

CH3 : Third channel / LED control

CH2 : Second channel

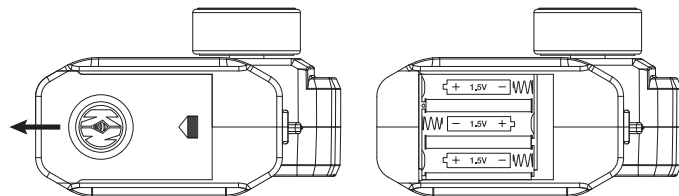
CH1 : First channel



Battery Installation

Works with 3 x 1.5V AA Batteries (not provided), KT3X can be operated a few hours. Installation: Remove the battery compartment cover as shown below.

Insert the batteries respecting the polarities indicated in the battery compartment then replace the battery compartment cover



❶ Pairing your radio

Pairing your receiver to your KT3X

1. Transmitter turned off, power the receiver On. The receiver LED flashes Red
2. Press and Hold the «BIND/EPA» transmitter button while powering On the transmitter.

The receiver LED becomes solid Red, and the transmitter solid green: your receiver is paired with your transmitter. You can release the «BIND/EPA» button.

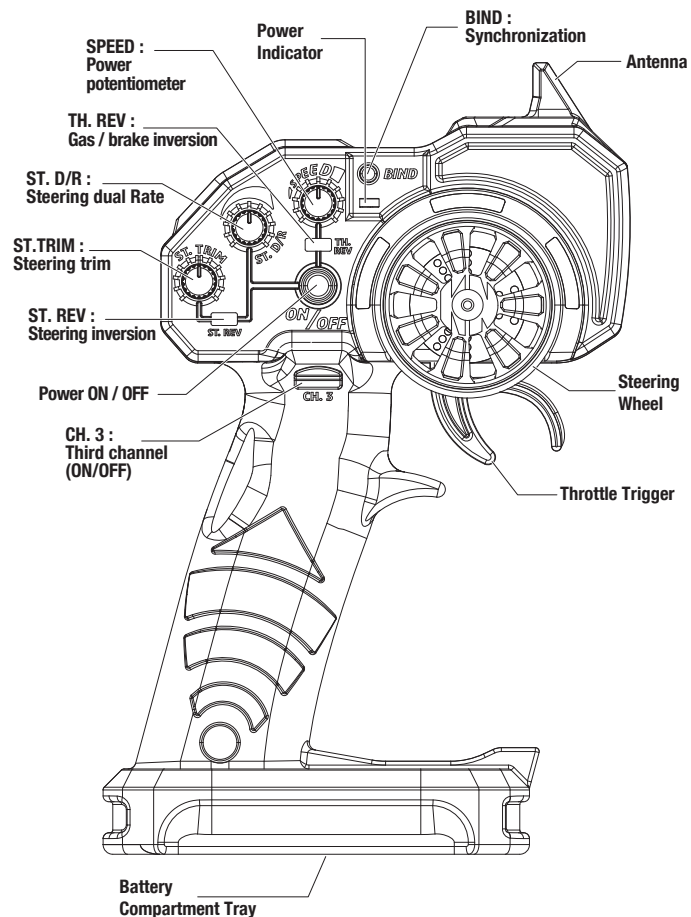
❷ Neutral settings (Trim)

KT3X features trimming steering.

Steering Trim Dial: Adjust the neutral position of steering servo when the wheels are straight ahead.

❸ Power adjustment

The power of the throttle can be adjusted using the "SPEED" potentiometer. The further the cursor is turned clockwise, the faster the car will go. It is therefore possible, thanks to this slider, to take advantage of a power range of the car from 0% to 100%.



Battery LED Indicator

- During normal operation, the transmitter LED should be solid green ON, and the receiver LED should be red ON (transmitter & receiver paired).

- La LED devindendra rouge fixe, pour indiquer que la batterie est faible. Remplacer les piles dès que possible. ATTENTION : une batterie faible peut entraîner un dysfonctionnement du véhicule.



Warning: Never disassemble batteries or put the batteries in fire, chemical agents, otherwise they may cause personal injuries or property damages.

Battery Disposal: Observe corresponding regulations about wasted battery treatment regulations.

Submit the wasted batteries to specific recycling stations.

❹ Inversion

Reversing is used to change the response direction of steering wheel and throttle trigger.

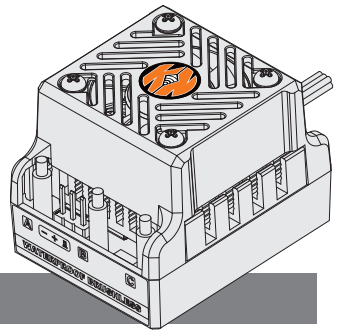
Steering Reverse: Reverse the response direction when operating steering wheel. Turning left steering wheel, the model turns right while turning right the model turns left.

Throttle Reverse: Reverse the response direction when operating throttle trigger. Pushing forward throttle trigger the model moves backward while pulling back, the model moves forward.

❺ Steering End Point Adjustment

Steering Dual Rate enables to adjust the same maximum steering angle of servo on both sides (Left and Right) when model makes steering. The Steering Dual Rate affects the sensitivity of servo. Rotate clockwise = increase maximum steering angle; rotate counterclockwise = reduce maximum steering angle.

The minimum adjustment of Dual Rate (counterclockwise to the max) makes a zero steering angle.



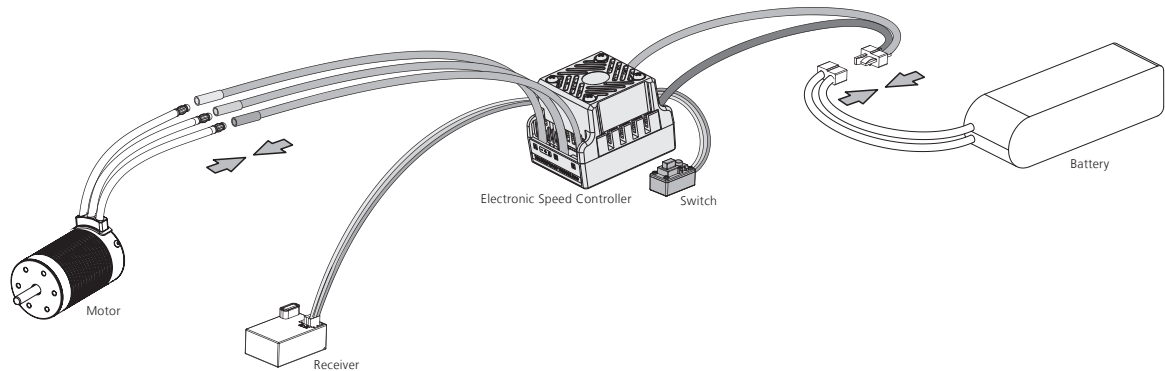
01 Warnings

- Ensure all wires and connections are well insulated before connecting the ESC to related devices, as short circuit will damage your ESC.
- Ensure all devices are well connected to prevent poor connection that may cause your vehicle to lose control or other unpredictable issues such as damage to the device.
- Read through the manuals of all power devices and chassis and ensure the power configuration is rational before using this unit.
- Do not let the external temperature of the esc exceed 90 °C / 194 °F, high temperature will destroy the esc and may cause motor damage.
- We recommend removing the cooling fan from ESC before exposing vehicle to liquids, and fully dry it right after use.
- Always disconnect the batteries after use, as the ESC will continue to consume current if it's connected to batteries (even if the ESC is turned off). Long-time contact will cause batteries to completely discharge and result in damage to batteries or ESC. This WILL NOT be covered under warranty.

02 Specifications

Modèle	KN-10BL60-WP
Cont. Current	60A
Motor Type	Sensorless / Sensored Brushless Motor (only in sensorless mode)
Applications	1/10th On-road, Buggy, Short course truck (2WD)
Motor Limit	with 2S LiPo: KV≤6000; with 3S LiPo: KV≤3500 (3652/3660 size motor)
LiPo /NiMH Cells	2-3S Lipo, 6-9 Cells NiMH
BEC Output	6V/3A
Size/Weight	46mm(L) x 36.5mm(W) x 35.5mm(H) / 98.2g (w/ wire&connectors)
Programming Method	SET button / LED program card

03 Connections



Refer to the wiring instructions and wiring diagram:

• Motor connection

There are no wire sequencing requirements needed when using a sensorless brushless motor, you can swap two wires if the motor runs in opposite direction.

• Receiver connection

Connect the ESC throttle cable to the throttle channel on the receiver. Since the red wire in the throttle cable outputs BEC voltage to the receiver and servo, please do not supply additional power to the receiver, otherwise the esc may be damaged. If additional power is required, disconnect the red wire on the throttle plug from the ESC.

• Battery connection

Make sure that the (+) pole of the ESC is connected to the (+) pole of the battery and (-) to the (-). If the connection is reversed, the ESC will be damaged and will not be covered by the warranty service.

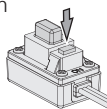
04 ESC Setup

1 ESC/Radio Calibration

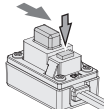
You must reset throttle range when you begin to use a new ESC, or the transmitter has been replaced, or the Throttle TRIM have been adjusted, otherwise the ESC cannot work properly.

We strongly recommend to activate the "Fail Safe" function of the transmitter and set no signal protection for throttle channel of transmitter (F/S) to "OFF" or set its value to the "Neutral Position" to ensure the motor can be stopped when there is no signal received from the transmitter. The throttle calibration steps is as follows:

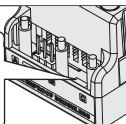
Hold the SET button



Turn on the switch



Release the SET button once the LED flashes



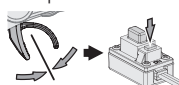
1. Turn on the transmitter, set parameters on the throttle channel like "D/R", "EPA" and "ATL" to 100% (for transmitter without LCD, please turn the knob to the maximum) and the throttle "TRIM" to 0 (for transmitter without LCD, please turn the corresponding knob to the neutral position).

You don't need to do this step if the transmitter's settings are default, and you can start from the second step directly!

2. Turn off the ESC. Hold the SET button and turn on the ESC, the RED LED on the ESC starts to flash (the motor beeps at the same time), and then release the SET button immediately. (The ESC will enter the programming mode if the SET button is not released in 3 seconds, then you need to restart from step 2.)

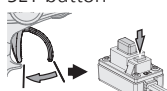
Note: Beeps from the motor may be low sometimes, and you can check the LED status instead.

Move the throttle trigger to the neutral position and press the SET button



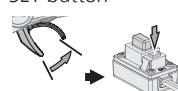
Press the SET button and the Green LED flashes once

Move the throttle trigger to the end position of forward and press the SET button



Press the SET button and the Green LED flashes twice

Move the throttle trigger to the end position of backward and press the SET button



Press the SET button and the Green LED flashes three times.

3. Set the neutral point, the end position of forward and the end position of backward.

1) Leave the throttle trigger at the neutral position, press the SET button, the RED LED dies out and the GREEN LED flashes once and the motor beeps 1 time to store the neutral position.

2) Pull the throttle trigger to the end position of forward, press the SET button, the GREEN LED flashes twice and the motor beeps 2 times to store the end position of forward.

3) Push the throttle trigger to the end position of backward, press the SET button, the GREEN LED flashes 3 times and the motor beeps 3 times to store the end position of backward.

Note :

• **The end position of forward: Pull the trigger to the maximum throttle position if it is pistol-style transmitter . Push the throttle to the top if it is board-style transmitter.**

• **The end position of backward: Push the trigger to the maximum brake position if it is pistol-style transmitter. Pull the throttle to the bottom if it is board-style transmitter.**

4. The motor can work normally after the throttle range calibration is complete.

2 Programmable Items (Those black background and white text" options are the factory default settings)

Programme	Option 1	Option 2	Option 3	Option 4	Option 5	Option 6	Option 7	Option 8	Option 9
1. Running Mode	Forward with Brake	Forward/Reverse with Brake							
2. Drag Brake Force	0%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	40%	
3. Low Voltage Cutoff	Disabled	2.6V/Cell	2.8V/Cell	3.0V/Cell	3.2V/Cell	3.4V/Cell			
4. Punch	Level 1	Level 2	Level 3	Level 4					
5. Max. Brake Force	25%	50%	75%	100%					

1. Running Mode

Option 1: Forward with Brake

It has forward and brake functions only and is usually a racing mode.

Option 2: Forward / Reverse with Brake

This mode provides reverse function. The vehicle only brakes on the first time you push the throttle trigger to the reverse/brake position. If the motor stops when the throttle trigger return to the neutral position and then re-push the trigger to reverse position, the vehicle will reverse, if the motor does not completely stop, then your vehicle won't reverse but still brake. This method is for preventing vehicle from being accidentally reversed.

2. Drag Brake Force

Refers to the brake force generated by the motor when the throttle trigger returns to neutral position. Typically drag brake will be 0. Drag brake can add some heat so use only as needed.

3. Low Voltage Cutoff

This function is mainly to prevent excessive discharge of lithium batteries causing damage. The ESC monitors the battery voltage at all times, and once the voltage falls below the set threshold, the power output will be reduced, and after a few seconds, it will be completely cut off. When the voltage protection is entered, the red LED flashes in the "-, -, -". For NiMH batteries, it is recommended to set this parameter to "Disabled"

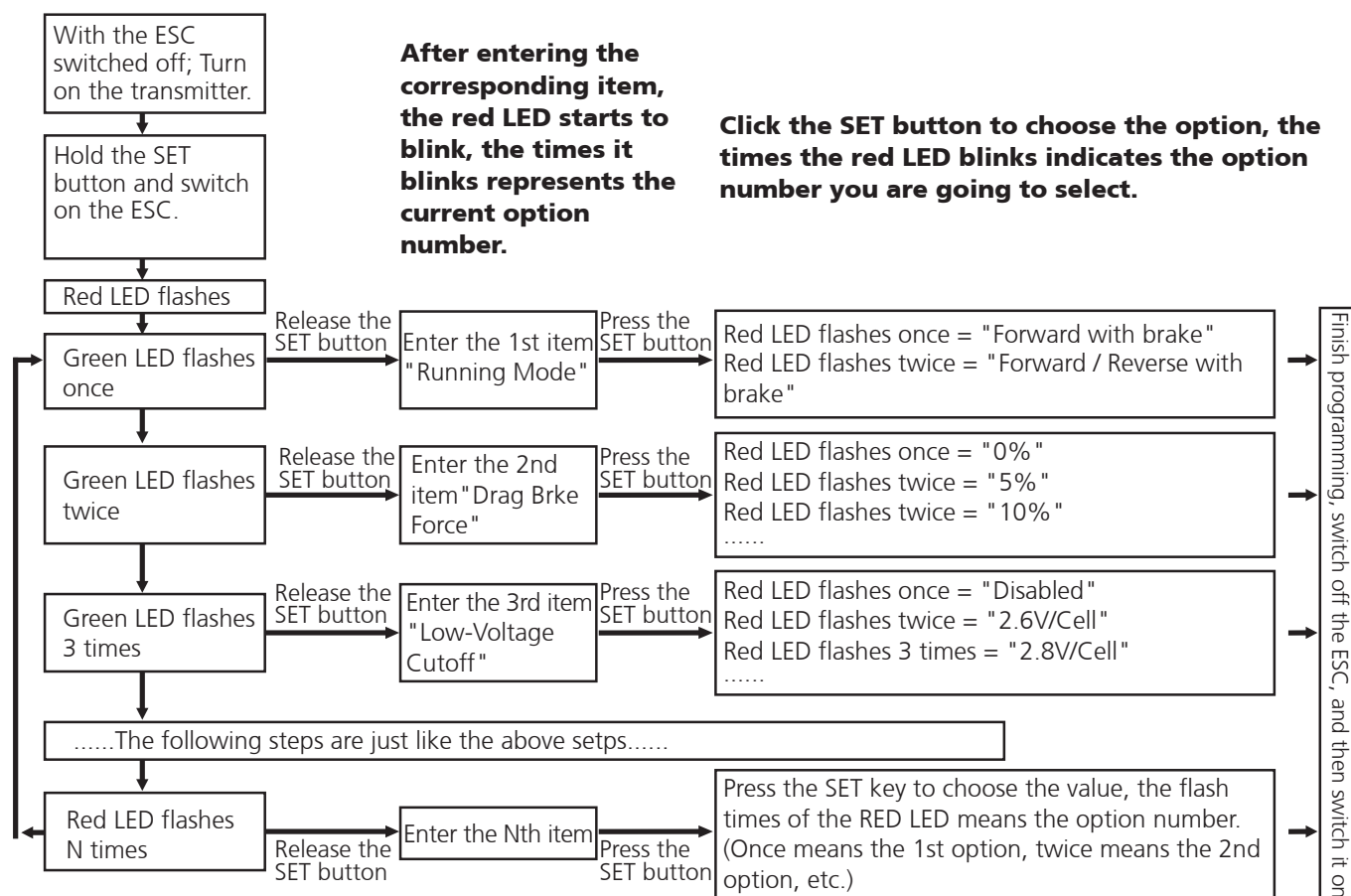
4. Punch

This item is used to control the throttle response, the lower this value, the slower the response; the higher this value, the faster the response, a suitable rate can help driver to control his vehicle properly during the starting-up process.

5. Max. Brake Force

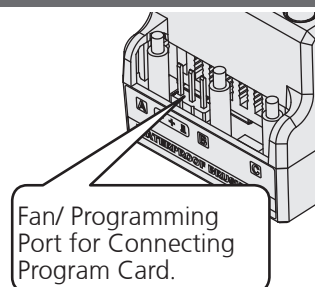
This ESC provides proportional braking function; the braking effect is decided by the position of the throttle trigger. It sets the percentage of available braking power when full brake is applied. Large amount will shorten the braking time but it may damage your pinion and spur gear.

1. Program your ESC with the SET Button



2. Program your ESC with a LED program card

The ESC is in off state, connect the 3pin setting interface on the esc with the interface marked with - + 1 on the upper right corner of the LED program card according to the polarity with a cable with JR plug at both ends, then power on the ESC, after a few seconds, all parameters of the ESC can be displayed. The "ITEM" and "VALUE" button on the program box can quickly select the programming items and parameter values, press "OK" button to save the new parameters in ESC.



- The programming interface used to connect the program card is shared with fan port, not the throttle cable.
- Since the program card supports multiple escs, the label content on the separately purchased program card may not exactly correspond to the parameter items of your esc. Please refer to the parameter table in the manual of esc when setting it (the number displayed in the left window of the program card is the parameter item, and the number displayed in the right window is the parameter value).

OPTIONAL

KN-PROGRAMCARD



• Restore the default values with the SET button

Turn on the transmitter first (with the throttle trigger in the neutral position), then turn on the esc (with the light is in the off state), finally press and hold the SET button of the esc switch for over 3 seconds. RED & GREEN LEDs flash simultaneously indicating you have successfully restored all the default values within your ESC. Once you power the ESC off, and then back on, your settings will be back in the default mode.

• Restore the default values with a LED program card

After connecting the program card to the ESC, press the "RESET" button and the "OK" button to factory reset your ESC.

05 Troubleshooting

TROUBLE	POSSIBLE REASON	SOLUTION
The light does not turn on after power-up, the motor does not start, and the fan does not work.	1. No power is supplied to the ESC. 2. The ESC switch is damaged	1. Check the battery, and whether the connection between battery and esc is good and whether the plug is soldered well. 2. Replace the switch.
The esc does not work after power on, with a "beep-beep-„beep-beep-„..." Warning tone accompanied by a flashing light (approximately 0.5 seconds for each set of two-tone intervals).	Input voltage is abnormal	Check the battery voltage or change the battery for test.
After power on, the red light flashes quickly.	1. The ESC didn't detect any throttle signal. 2. The neutral throttle value stored on your ESC is different from the value stored on the transmitter.	1. Check if the throttle wire is reversely plugged in or in the wrong channel and if the transmitter is turned on. 2. Re-calibrate the esc.
The motor runs in the opposite direction when it is accelerated.	1. The (ESC-to-motor) wiring order was incorrect. 2. Your chassis is different from popular chassis.	Swap any two wire connections between the ESC and the motor.
The motor suddenly stopped or significantly reduced the output in running.	1. The throttle signal is lost. 2. The ESC has entered the Low Voltage Protection Mode or Over-heat Protection Mode	1. Check the transmitter and the receiverCheck the signal wire from the throttle channel of your receiver 2. Red LED flashing means Low Voltage. Green LED flashing means Over-heat.
The motor stuttered but couldn't start.	1. Poor connection between esc and motor. 2. The ESC was damaged (some MOSFETs were burnt).	1. Check all plugs and soldering points, and re-solder them if necessary. 2. Contact the distributor for repair or other customer services.
The vehicle could run forward (and brake), but could not reverse.	1. The throttle neutral position on your transmitter was actually in the braking zone. 2. Set the "Running Mode" improperly. 3. The ESC was damaged.	1. Re-calibrate the throttle neutral position. No LED on the ESC will come on when the throttle trigger is at the neutral position. 2. Set the "running mode" to "Forward/Reverse with Brake". 3. Contact the distributor for repair or other customer services.
The LED program card kept display 3 short lines (- - -) after you connected it to your ESC.	The program card was connected to the ESC via the throttle cable (Rx cable).	Connect the program box with the correct interface, which to the fan port, not throttle cable.
The throttle travel setting (ESC/Radio Calibration) could not be completed.	The esc did not receive the correct throttle signal.	1. Check whether the throttle cable is correctly connected to the receiver. 2. If the servo works normally, you can connect the throttle cable of esc to the steering channel to have a test, or change the transmitter/receiver system for test directly.

GARANTIE DE 90 JOURS

MERCI DE LIRE ATTENTIVEMENT LES LIGNES CI-DESSOUS :

A partir de la date d'achat, le produit est couvert par une garantie de 90 jours couvrant les composants. Si durant cette période, une des pièces composant votre produit (hormis les pièces de transmission) possède un défaut de fabrication réellement constaté par notre service technique, la pièce sera réparée ou échangée. Une fois cette nouvelle pièce utilisée, elle ne sera plus garantie.

Il est important de savoir que ce produit n'est en aucun cas un jouet, il est recommandé aux moins de 14 ans uniquement sous la surveillance d'un adulte. Il est de la responsabilité des parents ou du tuteur de garantir que les moins de 14 ans ont une supervision nécessaire.

Lors de l'utilisation, si vous vous apercevez qu'il existe un problème avec le produit, il est de la responsabilité de l'acquéreur de rechercher et de corriger le problème avant de causer des dommages plus importants.

NON GARANTIE

Ce produit est un modèle de haute performance et sophistiqué, il sera dans tous les cas traité avec soins et respect. Au niveau conception et choix des matières, tout a été fait pour vous apporter un produit durand et robuste. Toutefois, lors d'utilisation sévère et anormale, il est possible de casser et d'endommager les pièces composantes le modèle.

La garantie ne couvre pas l'usure normale d'un produit ni la casse résultant de son utilisation. Elle ne s'applique pas non plus à la réparation de dommages résultant d'une cause externe à l'appareil (par exemple d'un accident, d'un choc, de la foudre, de la tempête, de la présence d'eau (et plus généralement tous corps étrangers à l'appareil, d'une fluctuation de courant, d'une oxydation...), d'une installation ou d'un branchement non conformes aux spécifications ou prescriptions du constructeur, d'une utilisation nuisible à la bonne conservation de l'appareil, d'une utilisation à caractère professionnel, de l'utilisation de périphériques, d'accessoires ou de consommables inadaptés, ou encore aux appareils démontés ou modifiés.

MISE EN PLACE DE LA GARANTIE

Dans un premier temps, veuillez retourner le produit chez votre revendeur, en tant que professionnel il vous conseillera sur la possibilité ou pas de la prise en garantie.

Surtout, n'envoyez pas le produit directement chez le distributeur avant d'avoir vu votre revendeur et/ou sans l'accord du distributeur.

Vous n'avez pas à envoyer le produit en entier, seulement l'élément défectueux avec le formulaire qui vous sera transmis en amont. Dans tous les cas, ces frais d'expédition sont à votre charge. Dans beaucoup de cas, il est plus rapide et rentable pour l'utilisateur de remplacer directement la pièce.

Attention, toute pièce retournée et inspectée par le service technique du distributeur qui ne s'avère pas prise en garantie, peut être sujette à des frais d'inspection, de manipulation et de retour à votre charge. Si le produit défectueux demande une réparation et ne rentre pas dans les conditions couvertes par la garantie, ces réparations vous seront facturées au prix horaire en cours applicable par le service technique du distributeur.

Si vous décidez de ne réaliser aucun travail de réparation, le distributeur se réserve le droit de facturer les frais d'inspection, de manipulation et d'expédition.

Nous vous conseillons de garder précieusement votre preuve d'achat, elle pourrait vous être utile.

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ SELON LA DIRECTIVE (RED) 2014/53/EU

SAS Imodel
3 rue Labouche
31100 Toulouse
France



Ce pictogramme indique que le produit ne doit pas être traité comme déchet ménager. Vous devez veiller à éliminer ce produit correctement afin d'éviter toute atteinte à l'environnement et à la santé humaine. Un traitement ou une mise au rebut inappropriés de ce produit pourraient avoir des conséquences négatives sur l'environnement et la santé humaine. Aidez-nous à respecter l'environnement !

Déclare que le produit suivant : Émetteur KONECT KT3X & Récepteur KR3X

Référence article : KN-KT3X/SET

Correspond aux exigences essentielles de la directive européenne (RED) 2014/53/EU :

ETSI EN 301 489-1 V2.2.3 (2019-11)

Compatibilité électromagnétique et spectre radioélectrique (ERM) ; Compatibilité électromagnétique (CEM) pour les équipements et services radio ; Partie 1 : Exigences techniques communes

ETSI EN 301 489-1 V2.2.3

Norme de compatibilité électromagnétique (CEM) pour les équipements et services radio ; Partie 1 : Exigences techniques communes ; Norme harmonisée couvrant les exigences essentielles de l'article 3.1(b) de la directive 2014/53/UE et les exigences essentielles de l'article 6 de la directive 2014/30/UE

ETSI EN 301 489-17 V3.2.4

Norme de compatibilité électromagnétique (CEM) pour les équipements et services radio ; Partie 17 : Conditions spécifiques pour les systèmes de transmission de données à large bande ; Norme harmonisée couvrant les exigences essentielles de l'article 3.1(b) de la directive 2014/53/UE

ETSI EN 300 328 V2.2.2:2019

Systèmes de transmission à large bande ; Équipements de transmission de données fonctionnant dans la bande ISM 2,4 GHz et utilisant des techniques de modulation à large bande ; Norme harmonisée pour l'accès au spectre radioélectrique

EN 62479:2010

Évaluation de la conformité des équipements électroniques et électriques de faible puissance aux restrictions de base liées à l'exposition humaine aux champs électromagnétiques (10 MHz à 300 GHz)

Adresse du fabricant : SAS Imodel - 3 rue Labouche - 31100 Toulouse - France

Date de délivrance : 27 Septembre 2021

i.A.



Toute reproduction totale ou partielle de cette notice est interdite - Visuels non contractuels -

Les spécifications sont sujettes à changement sans avertissement préalable - Sous réserve d'erreurs typographiques, indications erronées et changements

IMPORTANT - LIRE AVANT DE DÉMARRER

LIRE CES INSTRUCTIONS ET SE FAMILIARISER AVEC LE PRODUIT AVANT DE S'EN SERVIR.

Ce produit n'est pas un jouet. C'est un modèle réduit de haute performance. Il est important de se familiariser avec le modèle, son manuel et sa construction avant l'assemblage et le fonctionnement. La surveillance d'un adulte est nécessaire.

ATTENTION

Afin d'éviter tout dommage à des personnes ou à des biens, utiliser le modèle radio-commandé de manière responsable comme décrit ci-après. Les modèles radio commandés peuvent atteindre des vitesses supérieures à 40km/h (25mph) et ne peuvent s'arrêter instantanément.

- ❶ Ne jamais conduire le modèle radio-commandé sur les routes et dans les rues car il pourrait provoquer des accidents qui causeraient de graves dommages.
- ❷ Ne pas rouler près de personnes ou d'animaux. Ne pas utiliser les personnes ou animaux comme obstacles.
- ❸ Pour éviter tout dommage aux personnes et animaux, ne pas conduire dans un endroit bruyant ou trop exigü.
- ❹ Piloter le modèle radio-commandé à l'intérieur entre des objets statiques peut causer des dommages aux objets et au modèle radio-commandé.

PRÉCAUTIONS À OBSERVER PENDANT L'UTILISATION

Lorsque le modèle R/C est en marche, ne jamais toucher les parties en mouvement (transmission, roues, engrenages...)

- ❶ Quand le modèle roule, son moteur fonctionne continuellement et il chauffe. Il peut atteindre une température élevée. Ne pas le toucher, risque de brûlures. Faire Attention !
- ❷ S'assurer que personne n'utilise la même fréquence. Si c'est le cas, le contrôle du modèle risque d'être perdu et causer des accidents.
- ❸ Préserver tous les fils des frottements et des pièces en rotation. Veiller à ce que les connecteurs soient bien enfichés et les sécuriser avec la gaine thermorétractable ou de la bande adhésive d'isolation. Fixer les câbles au châssis avec des colliers en nylon. Réparer immédiatement les fils et les connexions endommagés.
- ❹ Le moteur risque d'être endommagé si toutes les pièces en mouvement ne tournent pas librement : roues, axes de transmission, pignonnerie...Le moteur risque de chauffer plus que la normale, il consommera plus d'énergie et diminuera l'autonomie de l'accu. Il est important de vérifier régulièrement que toutes ces pièces et le moteur sont en bon état. Dans le cas contraire, les changer immédiatement.
- ❺ Si l'accu devient trop faible pour alimenter le récepteur, le contrôle du modèle est perdu. Arrêter le modèle quand il commence à ralentir pour éviter de perdre le contrôle.

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

- Ne pas faire fonctionner le modèle au milieu d'enfants ou de la foule.
- Vérifier que personne d'autre n'utilise la même fréquence dans le même secteur car cela pourrait provoquer de sérieux incidents.
- Ne pas rouler dans l'eau ou sous la pluie. Si le moteur, le dispositif électrique ou l'accumulateur est mouillé, le sécher immédiatement.

Ordre de fonctionnement fondamental du modèle sans fil :

Allumer l'émetteur après avoir mis le trim de gaz à la position neutre.

- ❷ Brancher le contact du récepteur.
- ❸ Avant de faire fonctionner, s'assurer du bon fonctionnement des 2 voies de votre émetteur.
- ❹ Régler le trim du volant, agir sur le curseur pour que le modèle puisse avancer droit.
- ❺ Après avoir arrêté de conduire, arrêter le récepteur et ensuite la radiocommande.
- ❻ Débrancher tous les accumulateurs.
- ❼ A la fin de chaque fonctionnement, nettoyer l'ensemble du modèle.

RÉGLAGES

Pour augmenter les performances du modèle, il est nécessaire de le régler en fonction de la surface et du tracé du circuit sur lequel il roulera. Faire les réglages en se référant aux instructions de ce manuel.

Garder à l'esprit que « l'équilibre » est le maître mot.

- ❶ **Pneus** - Le pneu a une grande influence sur les performances de la voiture et sont normalement les premiers composants qu'il faut modifier en fonction du circuit. Sélectionner les bons pneus pour le circuit où le modèle roulera en fonction de la surface et/ou des conditions atmosphériques.
- ❷ **Pincement et ouverture** - Régler le modèle avec un peu de pincement procure un meilleur maintien du cap en ligne droite mais diminue le rayon de braquage. L'ouverture procure une direction plus marquée et plus incisive, elle permet de tourner plus court. Exagérer les modifications réduira les facultés du modèle.
- ❸ **Carrossage positif & négatif** - Lorsque le modèle tourne dans un virage, il subit la force centrifuge qui le pousse à l'extérieur du virage, cela provoque une perte d'adhérence et de stabilité. La surface de contact de chaque pneu avec le sol est déterminée par l'angle de carrossage. La traction des pneus peut être augmentée ou diminuée en modifiant le carrossage. Pour augmenter l'adhérence dans les virages il faut augmenter le carrossage négatif. Pour réduire l'adhérence, augmenter le carrossage positif.
- ❹ **Garde au sol & débattement de la suspension** - La garde au sol et le débattement des suspensions ont un effet direct sur la stabilité en virage, accélération, freinage. La garde au sol peut être ajustée en modifiant la tension des ressorts des amortisseurs.
- ❺ **Rapport de transmission** - Le bon rapport de transmission est déterminé par la puissance du moteur + le type d'accu + les conditions du circuit. Il est à noter que rouler sur un circuit avec une bonne adhérence suggère d'utiliser un pignon de 1 dent plus petite afin d'utiliser toute la capacité de l'accu.

OUTILLAGE REQUIS NON INCLUS DANS LE KIT



HT 421910

Gamme d'outils complète 1/10

Clé allen 1,5-2mm
Tournevis cruciforme 1.5mm
Clé à douille 5.5mm



4 piles Alkaline R6



HTR-404

Pince à amortisseurs



HTR-401

Clé à bielettes 6 en 1 (3/4/5/5.5/7/8 mm)



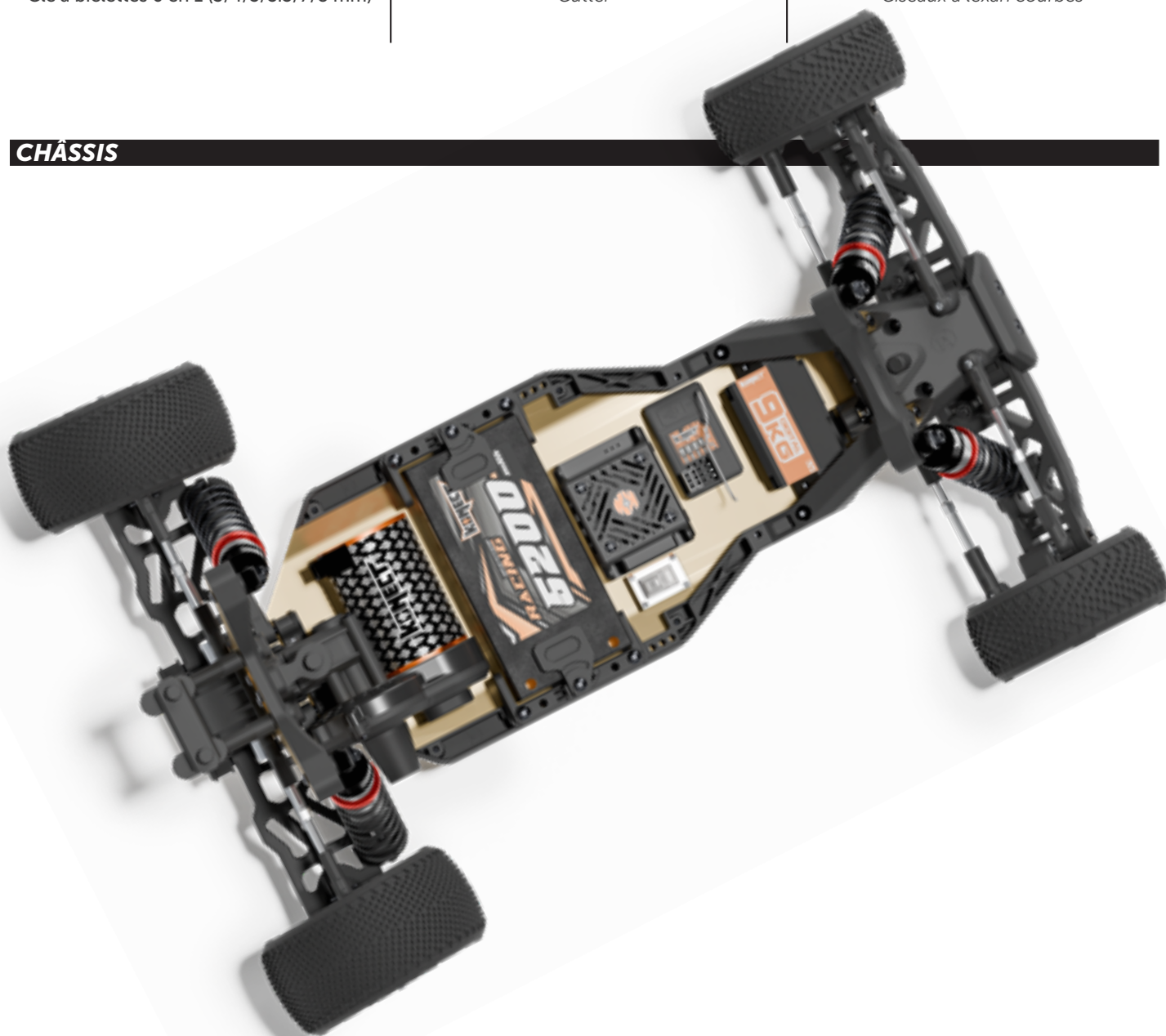
Cutter



EX 421200

Ciseaux à lexan courbes

CHÂSSIS



Pour des raisons évidentes de sécurité, le système KONECT KT3X est équipé d'une coupure automatique du récepteur lorsque l'utilisateur allume l'émetteur tout en tournant le volant de direction ou en touchant à la gâchette. Ainsi à l'allumage, le véhicule ne risque pas (par exemple) d'accélérer involontairement. La LED de l'émetteur clignote alors en vert et rouge, et l'utilisateur ne peut plus s'en servir. Il faut alors l'éteindre et le rallumer.

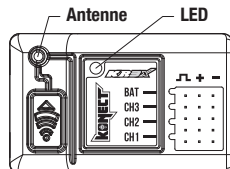
Fonctions

L'émetteur KT3X

- Volant de direction** : Contrôle de la direction (Gauche/Droite)
- Gâchette des gaz** : Contrôle de la vitesse (Marche avant / Frein / Marche arrière)
- Compartiment porte-piles** : Maintient et couvre les piles qui alimentent l'émetteur
- Interrupteur ON / OFF** : Allume / Eteint l'émetteur
- SYNC & indicateur de batterie** : La LED du haut indique le statut de synchronisation et/ou l'alimentation adéquate de la batterie
- CH. 3** : Chaque impulsion pilote la 3ème voie
- ST. Trim** : Ajuste la position neutre du servo de direction lorsque les roues du modèle sont droites
- ST. REV** : Inversion de la direction
- ST D/R** : Potentiomètre des fins de course de direction
- TH. REV** : Inversion des gaz / frein
- SPEED** : Potentiomètre des fins de course des gaz
- BIND** : Appairage du récepteur

Le récepteur KR3X

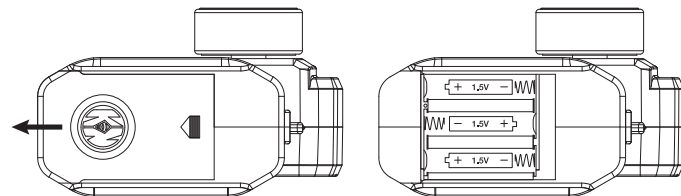
- BAT** : Branchement pour la batterie
- CH3** : Voie n°3 / Pilotage des LEDs
- CH2** : Voie n°2
- CH1** : Voie n°1



Mise en place des piles

Fonctionne avec 3 piles 1.5V AA ou batteries rechargeables 1,2V AA (non fournies), le KT3X peut fonctionner plusieurs heures. Installation : Retirer le cache du compartiment à piles comme ci-dessous

Insérer les piles en respectant les polarités indiquées dans le compartiment à piles puis remettre en place le cache du compartiment à piles



① Appairage de la Radio

Appairer votre récepteur à votre émetteur :

1. Vérifier que l'émetteur soit éteint, puis alimenter le récepteur : la LED du récepteur clignote en rouge.
2. Rester appuyé sur le «BIND/EPA» de l'émetteur, puis allumer l'émetteur. La LED du récepteur devient rouge fixe, et celle de l'émetteur verte fixe, l'appairage du récepteur avec l'émetteur est alors terminé. Vous pouvez relâcher le bouton «BIND/EPA».

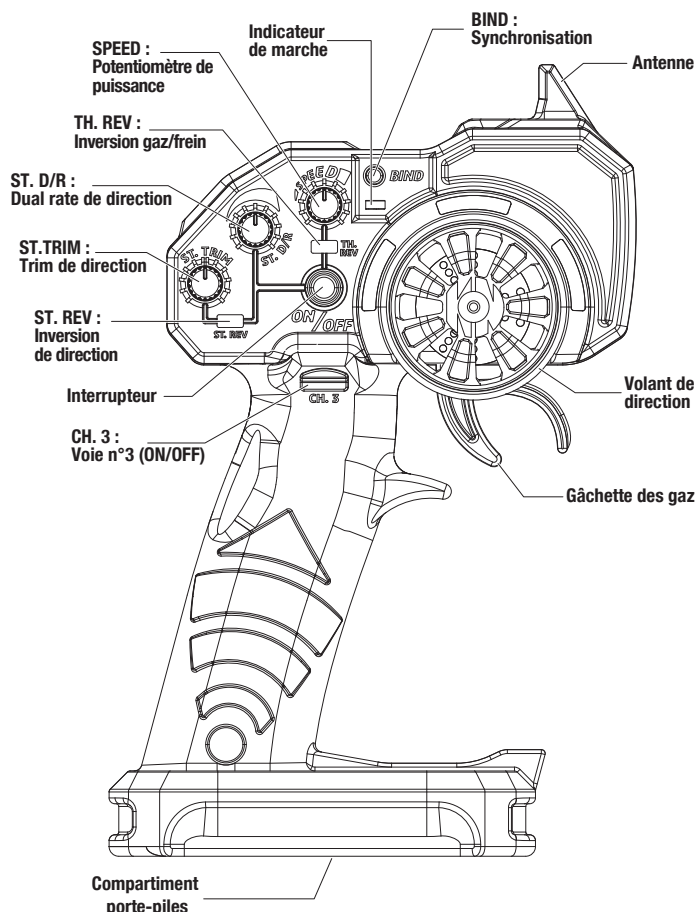
② Réglages du neutre (Trim)

Le KT3X possède la fonction de Trim de direction.

Trim de direction : Ajuste la position neutre du servo de direction afin que les roues soient droites.

③ Réglage de puissance

La puissance des gaz peut être réglée grâce au potentiomètre «SPEED». Plus le curseur est tourné dans le sens des aiguilles d'une montre, plus la voiture ira vite. Il est donc possible grâce à ce curseur de profiter d'une gamme de puissance de la voiture allant de 0% à 100%.



Indicateur LED de batterie

- Pendant une opération normale, la LED de l'émetteur est verte et fixe, celle du récepteur rouge fixe (émetteur et récepteur appairés).
- La LED deviendra rouge fixe, pour indiquer que la batterie est faible. Remplacer les piles dès que possible. ATTENTION : une batterie faible peut entraîner un dysfonctionnement du véhicule.



ATTENTION : Ne jamais essayer de démonter les piles ou de les jeter dans le feu ou agents chimiques, ce qui pourrait provoquer des dommages corporels ou des dégâts matériels.

Piles usagées : Respecter la réglementation en vigueur sur le traitement des batteries usagées.

Déposer les batteries usagées dans les points prévus à cet effet.

④ Inversion

L'inversion est utilisée pour inverser la commande du volant de direction et de la gâchette des gaz/freins.

Inversion de direction : Inverse la réponse du volant de direction.

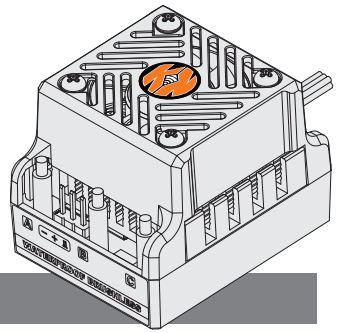
En tournant le volant de direction vers la gauche, le modèle tourne à droite, et inversement. Une pression sur **ST.REV** active l'inversion, une autre pression l'annule.

Inversion des gaz/frein : Inverse la réponse de la commande de la gâchette des gaz. En accélérant avec la gâchette des gaz, le modèle part en marche arrière, et inversement. Une pression sur **TH.REV** active l'inversion, une autre pression l'annule.

⑤ Ajustement fin de course de direction

Le Dual Rate de direction permet d'ajuster le même angle maximum de direction des deux côtés (Gauche et Droite). Il touche à la sensibilité du servo : la rotation dans le sens horaire augmente le pourcentage de braquage maximum ; la rotation dans le sens inverse, diminue l'angle de braquage.

Le réglage minimum du Dual Rate (en butée dans le sens anti-horaire) a pour effet un braquage nul à droite comme à gauche.



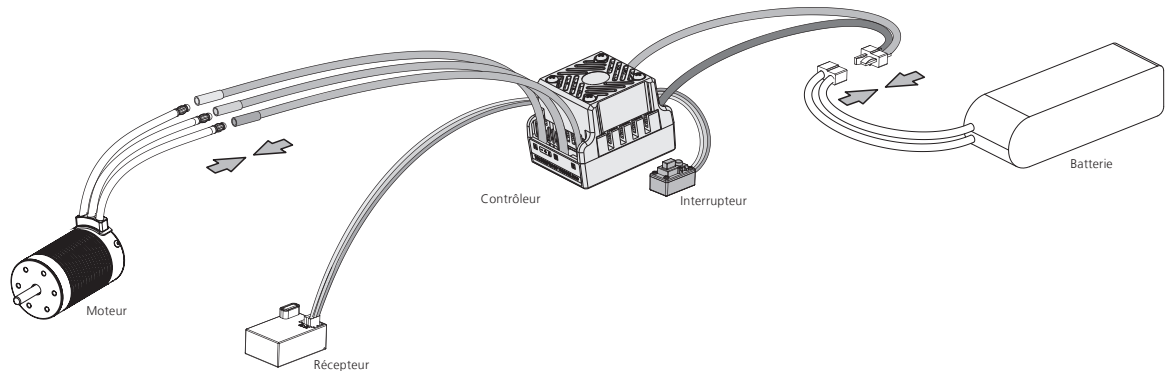
01 Avertissements

- Assurez-vous que tous les fils et connexions sont bien isolés avant de connecter le contrôleur de vitesse (ESC) aux appareils concernés, car un court-circuit pourrait endommager votre ESC.
- Vérifiez que tous les appareils sont bien connectés pour éviter une mauvaise connexion qui pourrait entraîner une perte de contrôle de votre véhicule ou d'autres problèmes imprévisibles tels que des dommages à l'appareil.
- Lisez attentivement les manuels de tous les dispositifs d'alimentation et du châssis, et assurez-vous que la configuration de l'alimentation est rationnelle avant d'utiliser cet appareil.
- Ne laissez pas la température externe de l'ESC dépasser 90° C / 194° F, une température élevée pourrait détruire l'ESC et endommager le moteur.
- Nous recommandons de retirer le ventilateur de refroidissement de l'ESC avant d'exposer le véhicule à des liquides, et de bien le sécher après utilisation.
- Déconnectez toujours les batteries après utilisation, car l'ESC continuera à consommer du courant s'il est connecté aux batteries (même si l'ESC est éteint). Un contact prolongé pourrait entraîner la décharge complète des batteries, ce qui pourrait endommager les batteries ou l'ESC. Cela ne sera PAS couvert par la garantie.

02 Spécifications

Modèle	KN-10BL60-WP
Courant continu	60A
Type de moteur	Moteur brushless sans capteur / avec capteur (uniquement en mode sans capteur)
Applications	1/10e On-road, Buggy, Camion de short course (2WD)
Limite du moteur	2S LiPo: KV ≤ 6000; 3S LiPo: KV ≤ 3500 (Taille de moteur 3652/3660)
Cellules LiPo / NiMH	2-3S Lipo, 6-9 cellules NiMH
Sortie BEC	6V/3A
Taille / Poids	46mm(L) x 36.5mm(W) x 35.5mm(H) / 98.2g (avec câbles)
Méthode de programmation	Bouton SET - Carte de programmation

03 Connections



Reportez-vous aux instructions de câblage et au schéma de câblage

• Connection du moteur

Il n'y a pas d'exigences spécifiques pour le séquençement des câbles lors de l'utilisation d'un moteur brushless sans capteur, vous pouvez échanger deux câbles si le moteur tourne dans le sens opposé.

• Connection du récepteur

Connectez le câble d'accélérateur de l'ESC au canal d'accélérateur du récepteur. Comme le fil rouge du câble d'accélérateur délivre la tension BEC au récepteur et au servo, veuillez ne pas fournir d'alimentation supplémentaire au récepteur, sinon l'ESC pourrait être endommagé. Si une alimentation supplémentaire est nécessaire, déconnectez le fil rouge sur la fiche d'accélérateur de l'ESC.

• Connection de la batterie

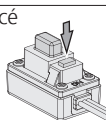
Assurez-vous que le pôle (+) de l'ESC est connecté au pôle (+) de la batterie et le pôle (-) au pôle (-). Si la connexion est inversée, l'ESC sera endommagé et ne sera pas couvert par le service de garantie.

04 Configuration de l'ESC

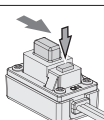
1 Calibration de l'ESC/Radio

Vous devez réinitialiser la plage d'accélération lorsque vous commencez à utiliser un nouvel ESC, que l'émetteur a été remplacé, ou que le réglage de la TRIM d'accélération a été modifié. Sinon, l'ESC ne pourra pas fonctionner correctement. Nous vous recommandons fortement d'activer la fonction « Fail Safe » de l'émetteur et de définir la protection en cas de perte de signal pour le canal d'accélération de l'émetteur (F/S) sur « OFF » ou de régler sa valeur sur la « Position Neutre » pour garantir que le moteur puisse être arrêté en cas de perte de signal provenant de l'émetteur. Les étapes de calibration de l'accélérateur sont les suivantes :

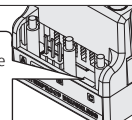
Maintenez le bouton SET enfoncé



Allumez l'interrupteur



Relâchez le bouton SET une fois que la LED clignote



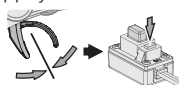
1. Allumez l'émetteur, réglez les paramètres sur le canal de gaz tels que « D/R », « EPA » et « ATL » à 100 % (pour un émetteur sans écran LCD, veuillez tourner le potentiomètre au maximum) et le « TRIM » de gaz à 0 (pour un émetteur sans écran LCD, veuillez tourner le potentiomètre correspondant à la position neutre).

Vous n'avez pas besoin de faire cette étape si les paramètres de l'émetteur sont par défaut, et vous pouvez passer directement à la deuxième étape.

2. Éteignez le contrôleur de vitesse (ESC). Maintenez le bouton SET enfoncé et allumez le contrôleur de vitesse, la LED ROUGE sur le contrôleur commence à clignoter (le moteur émet des bips en même temps), puis relâchez immédiatement le bouton SET. (Si le bouton SET n'est pas relâché dans les 3 secondes, le contrôleur de vitesse entrera en mode de programmation, et vous devrez recommencer à partir de l'étape 2).

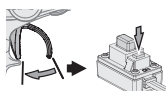
Remarque : Les bips du moteur peuvent parfois être faibles ; vous pouvez vérifier l'état de la LED à la place.

Déplacez la gâchette des gaz en position neutre et appuyez sur le bouton SET



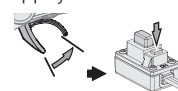
Appuyez sur le bouton SET et la LED verte clignote une fois.

Déplacez la gâchette des gaz en position de pleine avance et appuyez sur le bouton SET



Appuyez sur le bouton SET et la LED verte clignote 2 fois.

Déplacez la gâchette des gaz jusqu'à la position finale vers l'arrière et appuyez sur le bouton SET.



Appuyez sur le bouton SET et la LED verte clignote 3 fois.

3. Réglez le point neutre, la position finale vers l'avant et la position finale vers l'arrière.

1) Laissez la gâchette des gaz en position neutre, appuyez sur le bouton SET, la LED rouge s'éteint et la LED verte clignote une fois, et le moteur émet un bip pour mémoriser la position neutre.

2) Tirez la gâchette des gaz jusqu'à la position finale vers l'avant, appuyez sur le bouton SET, la LED verte clignote deux fois et le moteur émet deux bips pour mémoriser la position finale vers l'avant.

3) Poussez la gâchette des gaz jusqu'à la position finale vers l'arrière, appuyez sur le bouton SET, la LED verte clignote trois fois et le moteur émet trois bips pour mémoriser la position finale vers l'arrière.

Note :

- **Position finale vers l'avant : Tirez la gâchette jusqu'à la position de gaz maximale s'il s'agit d'une télécommande de type pistolet.**
- **Position finale vers l'arrière : Poussez la gâchette jusqu'à la position de freinage maximale s'il s'agit d'une télécommande de type gâchette.**

4. Le moteur peut fonctionner normalement une fois l'étalonnage de la plage des gaz terminé.

2 Éléments programmables (les options avec un fond noir et du texte blanc sont les réglages par défaut d'usine)

Programme	Option 1	Option 2	Option 3	Option 4	Option 5	Option 6	Option 7	Option 8	Option 9
1. Running Mode	Marche avant avec frein	Marche Ar/Av avec frein							
2. Drag Brake Force	0%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	40%	
3. Low Voltage Cutoff	Désactivé	2.6V/Cell	2.8V/Cell	3.0V/Cell	3.2V/Cell	3.4V/Cell			
4. Punch	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4					
5. Max. Brake Force	25%	50%	75%	100%					

1. Running Mode (Mode de fonctionnement)

Option 1: Forward with Brake

Il n'a que des fonctions de marche avant et de frein et est généralement en mode course.

Option 2: Forward / Reverse with Brake

Ce mode offre une fonction de marche arrière. Le véhicule ne freine que la première fois que vous poussez la gâchette de l'accélérateur en position marche arrière/frein. Si le moteur s'arrête lorsque la gâchette de l'accélérateur revient à la position neutre, puis que vous réappuyez sur la gâchette en position marche arrière, le véhicule reculera. Si le moteur ne s'arrête pas complètement, le véhicule ne reculera pas mais continuera de freiner. Cette méthode vise à éviter que le véhicule ne recule accidentellement.

2. Drag Brake Force (Frein moteur)

Fait référence à la force de freinage générée par le moteur lorsque la gâchette de l'accélérateur revient à la position neutre. En général, le freinage au freinage est de 0. Le freinage au freinage peut générer de la chaleur, donc utilisez-le uniquement si nécessaire.

3. Low Voltage Cutoff (Coupe basse tension)

Cette fonction est principalement conçue pour éviter une décharge excessive des batteries lithium, ce qui pourrait les endommager. Le contrôleur de vitesse (ESC) surveille en permanence la tension de la batterie, et lorsque celle-ci tombe en dessous du seuil réglé, la puissance de sortie est réduite, puis complètement coupée après quelques secondes. Lorsque la protection de tension est activée, la LED rouge clignote en "-", "-", "-". Pour les batteries NiMH, il est recommandé de définir ce paramètre sur "Désactivé".

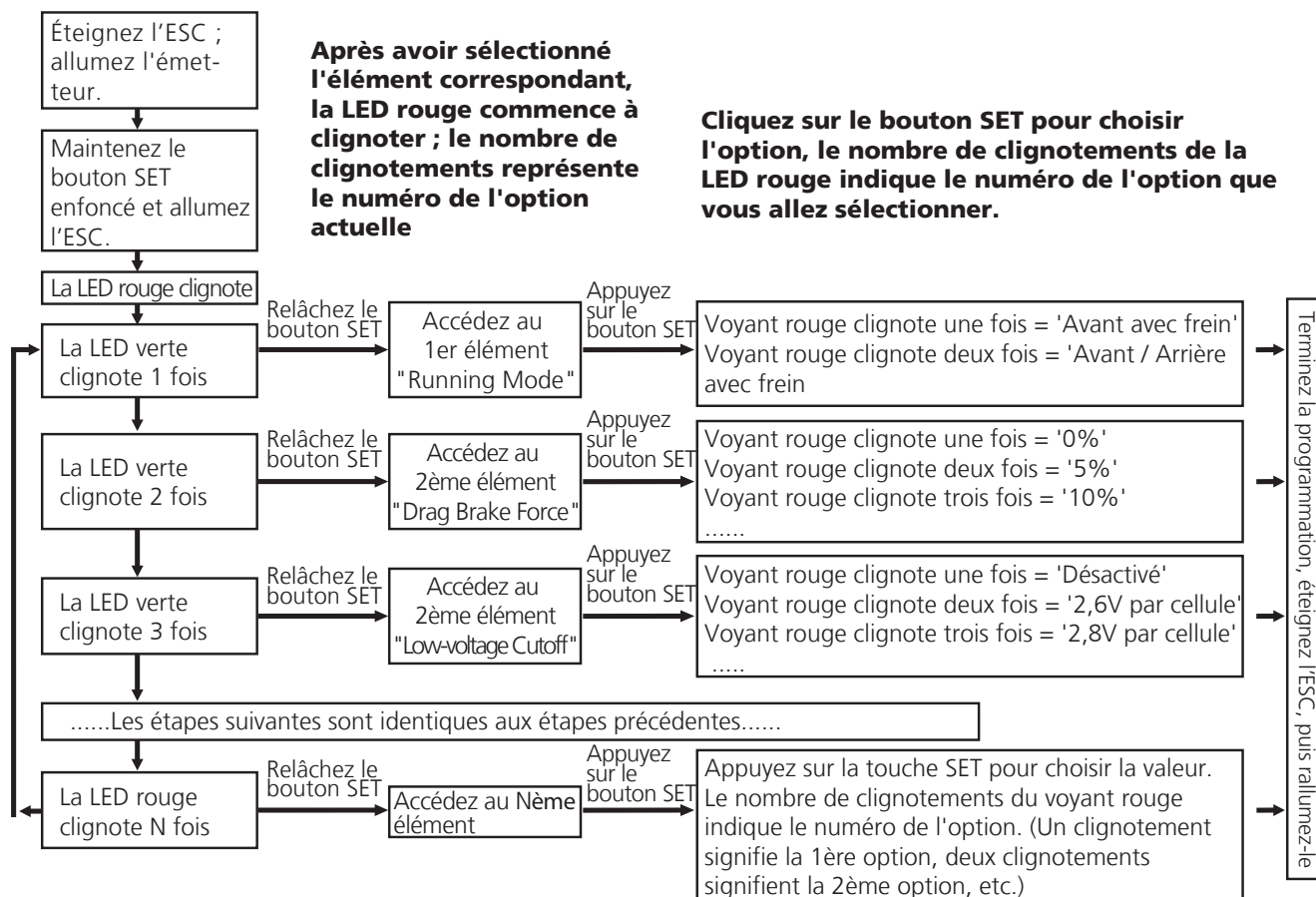
4. Punch

Cet élément est utilisé pour contrôler la réponse de l'accélérateur. Plus la valeur est basse, plus la réponse est lente ; plus la valeur est élevée, plus la réponse est rapide. Un taux approprié peut aider le conducteur à mieux contrôler son véhicule lors du démarrage.

5. Max. Brake Force (Puissance de freinage maximum)

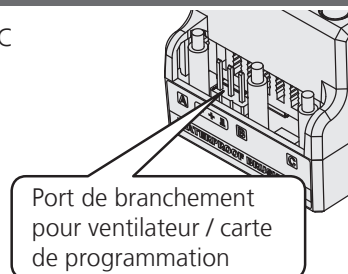
Ce contrôleur de vitesse (ESC) offre une fonction de freinage proportionnel ; l'effet de freinage est déterminé par la position de la gâchette de l'accélérateur. Il définit le pourcentage de puissance de freinage disponible lorsque le frein est complètement appliqué. Une grande quantité de freinage réduira le temps de freinage, mais cela peut endommager votre pignon et votre couronne.

1. Programmez votre ESC avec le bouton SET



2. Programmez votre ESC avec une carte de programmation

L'ESC est à l'état éteint. Connectez l'interface de réglage à 3 broches de l'ESC avec l'interface marquée par - + dans le coin supérieur droit de la carte de programmation LED, en respectant la polarité, l'aide d'un câble avec un connecteur JR à chaque extrémité. Ensuite, allumez l'ESC. Après quelques secondes, tous les paramètres de l'ESC s'affichent. Les boutons "ITEM" et "VALUE" sur la boîte de programmation permettent de sélectionner rapidement les éléments de programmation et les valeurs de paramètres. Appuyez sur le bouton "OK" pour enregistrer les nouveaux paramètres dans l'ESC.



- L'interface de programmation utilisée pour connecter la carte de programme est partagée avec le port du ventilateur, et non avec le câble d'accélérateur.
- Étant donné que la carte de programme prend en charge plusieurs ESCs (contrôleurs de vitesse électroniques), le contenu des étiquettes sur la carte de programme achetée séparément peut ne pas correspondre exactement aux éléments de paramètres de votre ESC. Veuillez vous référer au tableau des paramètres dans le manuel de l'ESC lors de la configuration (le numéro affiché dans la fenêtre de gauche de la carte de programme correspond à l'élément de paramètre, et le numéro affiché dans la fenêtre de droite correspond à la valeur du paramètre).

EN OPTION

KN-PROGRAMCARD



• Rétablir les valeurs par défaut avec le bouton SET

Allumez d'abord l'émetteur (avec la gâchette des gaz en position neutre), puis allumez l'ESC (avec la lumière éteinte). Enfin, maintenez enfoncé le bouton SET de l'interrupteur de l'ESC pendant plus de 3 secondes. Les LEDS ROUGE et VERTE clignotent simultanément, indiquant que vous avez réussi à rétablir toutes les valeurs par défaut de votre ESC. Une fois que vous éteignez l'ESC, puis le rallumez, vos réglages seront de retour en mode par défaut.

• Rétablir les valeurs par défaut avec une carte de programmation LED

Après avoir connecté la carte de programmation au contrôleur de vitesse électronique (ESC), appuyez sur le bouton « RESET » puis sur le bouton « OK » pour réinitialiser votre ESC aux paramètres d'usine.

05 Dépannage

PROBLÈME	SOURCE DU PROBLÈME	SOLUTION
La lumière ne s'allume pas après la mise sous tension, le moteur ne démarre pas et le ventilateur ne fonctionne pas.	1. Aucune alimentation n'est fournie à l'ESC 2. L'interrupteur de l'ESC est endommagé.	1. Vérifiez la batterie, ainsi que la connexion entre la batterie et l'ESC, et assurez-vous que le connecteur est bien soudé. 2. Remplacez l'interrupteur.
L'ESC ne fonctionne pas après la mise sous tension, avec un signal sonore « bip-bip-, bip-bip-,... » lumière clignotante (environ 0,5 seconde pour chaque série de deux tons).	La tension d'entrée est anormale.	Vérifiez la tension de la batterie ou changez la batterie pour effectuer le test.
Après la mise sous tension, la lumière rouge clignote rapidement..	1. L'ESC n'a détecté aucun signal d'accélérateur. 2. La valeur de l'accélérateur neutre enregistrée sur votre ESC est différente de la valeur enregistrée sur l'émetteur.	1. Vérifiez si le fil de l'accélérateur est branché à l'envers ou dans le mauvais canal et si l'émetteur est allumé. 2. Recalibrez le contrôleur de vitesse (ESC).
Le moteur tourne dans la direction opposée lorsqu'il accélère.	1. L'ordre de câblage (ESC-moteur) était incorrect. 2. Votre châssis est différent des châssis courants.	Échangez deux connexions de fils entre le contrôleur de vitesse (ESC) et le moteur.
Le moteur s'est arrêté brusquement ou a considérablement réduit sa puissance en fonctionnement.	1. Le signal d'accélérateur est perdu. 2. L'ESC est entré en mode de protection contre la basse tension ou en mode de protection contre la surchauffe.	1. Vérifiez l'émetteur et le récepteur. Vérifiez le fil de signal du canal d'accélérateur de votre récepteur. 2. Un voyant rouge clignotant signifie faible tension. Un voyant vert clignotant signifie surchauffe.
Le moteur a tremblé mais n'a pas pu démarrer.	1. Mauvaise connexion entre l'ESC et le moteur. 2. L'ESC est endommagé (certains MOSFETs sont brûlés).	1. Vérifiez toutes les connexions et les points de soudure, et ressoudez-les si nécessaire. 2. Contactez le distributeur pour une réparation ou d'autres services clients.
Le véhicule peut avancer (et freiner), mais ne peut pas reculer.	1. La position neutre de l'accélérateur sur votre émetteur était en réalité dans la zone de freinage. 2. Mode de fonctionnement réglé de manière incorrecte. 3. L'ESC est endommagé.	1. Recalibrez la position neutre de l'accélérateur. Aucun voyant du contrôleur de vitesse (ESC) ne doit être allumé lorsque la gâchette de l'accélérateur est en position neutre. 2. Réglez le "mode de fonctionnement" sur "Avant/ Arrière avec Frein". 3. Contactez le distributeur pour une réparation ou d'autres services clients.
La carte de programmation affiche constamment 3 lignes courtes (- - -) après que vous l'ayez connectée à votre ESC.	La carte de programmation était connectée à l'ESC via le câble d'accélérateur (câble Rx).	Connectez la boîte de programmation au port approprié, c'est-à-dire au port de ventilation, et non au câble de l'accélérateur.

GARANTIE UND SERVICE INFORMATIONEN

GARANTIEZEITRAUM DER KOMPONENTEN

BITTE LESEN SIE ERST DIE FOLGENDEN AUSFÜHRUNGEN !

Dies ist ein hochwertiges Hobby Produkt und kein Spielzeug. Daher ist es notwendig, daß Kinder unter 14 Jahren bei den Gebrauch von einem Erziehungsberechtigten beaufsichtigt werden. Die Aufsichtspersonen und / oder Eltern haben die Pflicht und Verantwortung die entsprechende Anleitung und Aufsicht an die minderjährige Person zu gewährleisten.

Diese Produkt hat eine 90 Tage Garantie, die nur dem Erstkäufer gewährleistet wird. Die Garantie gilt nur für die Produkte die bei einem autorisierten Hobbytech Händler erworben wurden. Garantieansprüche werden nur mit einem gültigen Kaufbeleg bearbeitet. Sollte innerhalb des Garantiezeitraumes ein Teil des Produktes infolge von Fabrikationsmängel ausfallen, dann liegt es im ermesen von Hobbytech dies zu reparieren oder gegebenenfalls auszutauschen. Die Entscheidung zur Reparatur oder zum Austausch liegt nur bei Hobbytech. Nach Benutzung bieten wir keine Neu für Alt Garantie.

GARANTIEAUSSCHLUSS

Dieses Hochleistungs-Modell wurde unter höchster Sorgfalt gefertigt und sollte mit Respekt behandelt werden. Von der Garantie ausgeschlossen sind Komponenten die durch falschen Einbau, falsche Handhabung, Unfälle, Betrieb, Service, mangelnde Wartung und Pflege, sowie Mißbrauch und / oder Reperaturversuche beschädigt wurden. Desweiteren sind auch Verschleißteile wie etwa Sicherungen und Batterien, optische Beeinträchtigungen, Versand-, Transportkosten von der Garantie ausgeschlossen.

GARANTIEANSPRUCH

Mit einem Garantieanspruch -, Reparaturen wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler. Dieser wird sich mit Hobbytech kurzschließen, um eine sachgerechte Entscheidung zu fällen, die Ihnen schnellst möglich hilft. Für ungültige Garantieansprüche werden Ihnen vor der Rücksendung möglicherweise Bearbeitungskosten in Rechnung gestellt. Vorab berechnet werden notwendige Reparaturen die durch Nachlässigkeit oder Mißbrauch erforderlich sind. Sollten Sie sich entscheiden das keine Arbeiten ausgeführt werden sollen, behält sich Hobbytech das Recht Bearbeitungs und Versandkosten in Rechnung zu stellen.

KONFORMITÄTSERKLÄRUNG GEMÄSS DER RICHTLINIE (ROT) 2014/53/EU

Sarl Imodel
3 rue Labouche
31100 Toulouse
France



Dieses Produkt darf nicht zusammen mit anderen Abfällen entsorgt werden. Vielmehr liegt es in der Verantwortung des Benutzers, seine Altgeräte zu entsorgen, indem er sie bei einer ausgewiesenen Sammelstelle für das Recycling von Elektro- und Elektronikaltgeräten abgibt. Helfen Sie uns, die Umwelt zu schützen und unsere Ressourcen zu schonen!

Erklärt, dass das folgende Produkt: KONECT KT3X-Sender & KR3X-Empfänger

Artikel Nummer: KN-KT3X/SET

mit den grundlegenden Anforderungen und anderen relevanten Bestimmungen der europäischen Richtlinie (RED) 2014/53/EU übereinstimmt:

ETSI EN 301 489-1 V2.2.3 (2019-11)

Elektromagnetische Verträglichkeit und Funkfrequenzangelegenheiten (ERM); Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) für Funkeinrichtungen und -dienste; Teil 1: Gemeinsame technische Anforderungen

ETSI EN 301 489-1 V2.2.3

Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) für Funkeinrichtungen und -dienste; Teil 1: Gemeinsame technische Anforderungen; Harmonisierte Norm, die die wesentlichen Anforderungen des Artikels 3.1(b) der Richtlinie 2014/53/EU und die wesentlichen Anforderungen des Artikels 6 der Richtlinie 2014/30/EU abdeckt

ETSI EN 301 489-17 V3.2.4

Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) für Funkeinrichtungen und -dienste; Teil 17: Spezifische Bedingungen für Breitband-Datenübertragungssysteme; Harmonisierte Norm, die die grundlegenden Anforderungen des Artikels 3.1(b) der Richtlinie 2014/53/EU enthält

ETSI EN 300 328 V2.2.2:2019

Breitbandübertragungssysteme; Datenübertragungseinrichtungen, die im 2,4-GHz-ISM-Band arbeiten und Breitbandmodulationsverfahren verwenden; Harmonisierte Norm für den Zugang zum Funkspektrum

EN 62479:2010

Bewertung der Übereinstimmung elektronischer und elektrischer Geräte geringer Leistung mit den Basisgrenzwerten für die Sicherheit von Menschen in elektromagnetischen Feldern (10 MHz bis 300 GHz)

Hersteller Adresse: Sarl Imodel - 3 rue Labouche - 31100 Toulouse - Frankreich

Ausgabedatum: 27 Septembre 2021

i.A.



the reproduction even partial of this manual is forbidden - No contractual illustrations -
Specifications are subject to change without notice - No liability for printing errors and mistakes.

WICHTIG - LESEN SIE DIESE ANLEITUNG VOR DER VERWENDUNG DURCH !

BITTE LESEN SIE ALLE ANWEISUNGEN UND MACHEN SIE SICH MIT DEN PRODUKTEN VOR DER INBETRIEBNAHME VERTRAUT.

Dieses Produkt ist kein Spielzeug. Es ist ein hochentwickeltes Hobby Produkt. Es ist wichtig, sich mit dem Modell, dem Handbuch und seiner Konstruktion vor der Montage und dem Betrieb vertraut zu machen. Die Beaufsichtigung durch Erwachsene ist erforderlich.

VORSICHT

Um ernsthafte Verletzungen und Sachschäden zu vermeiden, betreiben Sie alle ferngesteuerten Modelle in einer ansprechenden Art und Weise wie nachfolgend beschrieben.

R/C Auto Modelle können Geschwindigkeiten von mehr als 40km/h (25mph) überschreiten und nicht schnell gestoppt werden.

- ❶ Niemals die R/C Modelle auf der Straße oder Autobahn fahren, da dies zu schweren Verkehrsunfällen beitragen und / oder führen könnte.
- ❷ Niemals ein R/C Modell in der Nähe von Menschen oder Tieren verwenden. Und / oder diese als Hindernisse verwenden, wenn R/C Fahrzeuge betrieben werden.
- ❸ Um Verletzungen an Personen und / oder Tiere, sowie Schäden an Eigentum zu vermeiden, niemals ein R/C Modell in einem begrenzten oder überfüllten Bereich betreiben.
- ❹ Bedienung von R/C Modelle auf Möbel oder andere leblose Gegenstände verursachen Schäden an den Objekten und den R/C Modell.

VORSICHT WÄHREND DES BETRIEBES

Wenn das R/C Modell in Betrieb ist, berühren Sie keinesfalls einer seiner beweglichen Teile, wie z.Bsp. Antriebswellen, Räder.

- ❶ Der Motor des Fahrzeuges wird sehr heiß während des Laufes und könnte bei Berührung Verbrennungen verursachen.
 - ❷ Stellen Sie sicher, dass niemand in Ihrem Fahrbereich die gleiche Frequenz benutzt. Die Benutzung gleicher Frequenzen zur gleichen Zeit, kann zu einem Verlust der Kontrolle über die R/C Modelle und somit zu schweren Unfällen führen. Egal ob Sie Auto fahren, Fliegen oder Segeln.
 - ❸ Stecker richtig verbinden. Um einen durch Kurzschluss entstandenen elektrischen Schlag und / oder Schäden am Produkt zu verhindern, isolieren Sie Verbindungen mit Schrumpfschlauch oder Isolierband.
- Vor der Inbetriebnahme des Fahrzeuges kontrollieren Sie die Batterie Verkabelung und Stecker und stellen Sie sicher das diese nicht locker sind oder auf dem Boden schleifen. Sichern Sie die Leitungen mit Isolierband oder Nylon Kabelbinder.
- ❹ Steife Drehung der Zahnräder, Wellen, Gelenke und Räder können den Motor beschädigen oder zerstören. Bei der Montage wird empfohlen, um eine ordnungsgemäße Verbindung und Drehung der Welle mit einer 1,5 V Trockenbatterie des Modells zu überprüfen. Ein verschlissener Motor führt zum überhitzen und resultiert in kurze Laufzeit. Ersetzen Sie den abgenutzten Motor so schnell wie möglich.
 - ❺ R/C Modelle können außer Kontrolle geraten, wenn die Batteriespanne vom Empfänger oder Sender abfällt. Bei Anzeigen hierfür halten Sie das Fahrzeug sofort an, bevor Ihr Auto außer Kontrolle gerät.

SICHERHEITSHINWEISE

- Befolgen Sie die beschriebenen Vorschriften für einen sicheren Funksteuerungsbetrieb.
- Betreiben Sie Ihr Modell stets auf offenen Gelände, weitab von Automobilen, Verkehr und der Nähe von kleinen Kindern.
- Stellen Sie sicher, dass niemand in Ihrem Fahrbereich die gleiche Frequenz benutzt. Die Benutzung gleicher Frequenzen zur gleichen Zeit kann zu schweren Unfällen führen, egal ob beim Autofahren, Fliegen oder Segeln.
- Vermeiden Sie das Fahren durch Pfützen und Regen. Wenn die R/C Einheit, der Motor oder der Akku nass geworden sind, dann trocknen und säubern Sie diese in einem trocknen Bereich.

R/C Betriebsverfahren

- ❶ Sicherstellen, dass Kontrollsender und Trimm in neutral eingestellt sind. Sender einschalten.
- ❷ Empfänger einschalten.
- ❸ Überprüfen Sie den Betrieb des Sender vor der Inbetriebnahme.
- ❹ Stellen Sie Lenkservo und Trimm so ein, dass das Modell gerade läuft wenn der Sender in Neutral ist.
- ❺ Rückwärts-Sequenz zum Abschluss nach dem Laufen.
- ❻ Achten Sie darauf, die Verbindungen zu trennen / entfernen Sie alle Batterien.
- ❼ Entfernen Sie Sand, Matsch, Schmutz usw.
- ❽ Lagern Sie das Auto und Akkus getrennt, wenn sie diese nicht benutzen

INBETRIEBNAHME DES MODELL

Zu Verbesserung der Gesamtleistung des Autos, ist es notwendig, das Fahrzeug auf die jeweilige Strecke (und deren Oberflächenbeschaffenheit) auf die Sie fahren, einzustellen. Nehmen Sie die Einstellung unter Bezugnahme der Bedienungsanleitung vor. Beachten Sie das „Balance“ das Stichwort ist.

- ❶ **Reifen** - Reifen haben einen großen Einfluss auf die Leistung Ihres Autos, und sind in der Regel die ersten Komponenten die abgestimmt werden. Wählen Sie jeweils die richtigen Reifen für die Rennstrecke auf der Sie fahren.
- ❷ **Vorspur und Nachspur** - Das Einstellen der Vorspur (Toe-in), die Räder zeigen etwas nach innen, bietet dem Fahrzeug guten Geradeauslauf und moderate Lenkeigenschaften. Nachspur (Toe-out), die Räder zeigen etwas nach außen, gibt scharfe und klare Lenkung. Achten Sie darauf, nicht zu übertreiben.
- ❸ **Sturzwinkel** - Beim Nehmen der Kurve ist das Auto gezwungen nach außen zu gehen, was zu Instabilität führen kann. Die Kontaktfläche eines jeden Reifens wird durch den Sturzwinkel bestimmt. Die Haftung der Reifen kann durch die Einstellung des Sturzes beeinflusst werden. Um die Haftung bei Kurvenfahrt zu erhöhen, stellen Sie den Sturzwinkel negativ. Um die Haftung zu reduzieren stellen Sie den Sturz positiv ein.
- ❹ **Bodenfreiheit und Aufhängungsrückgang** - Bodenfreiheit und / oder Rückfederungshub haben einen großen Einfluss auf die Stabilität bei Kurvenfahrt, Beschleunigung und Bremsung. Bodenfreiheit kann durch Änderung der Dämpfer Federkraft und Steifheit eingestellt werden.
- ❺ **Getriebeübersetzung** - Das richtige Übersetzungsverhältnis sollte durch die verfügbare Ausgangsleistung des Motors bestimmt werden, die Art der Batterie, Streckenzustand und das Layout. Es sollte auch angemerkt werden, dass das Fahren des Autos auf einer guten Grifffläche, die Verwendung des Ritzel um einen Zahn kleiner nahe liegt, um so effektiv alle verfügbare Batterieleistung zu nutzen.

BENÖTIGTE WERKZEUGE (NICHT IM LIEFERUMFANG ENTHALTEN!)



HT 421910
1-10 Werkzeug-Set

1,5-2mm Inbusschlüssel
Philips 1.5mm
Steckschlüssel 5.5mm



4xAA Alkaline Batterien



HTR-404
Stoßdämpferzange



HTR-401

6-in-1-Gliederschlüssel 3/4/5/5,5/7/8 mm

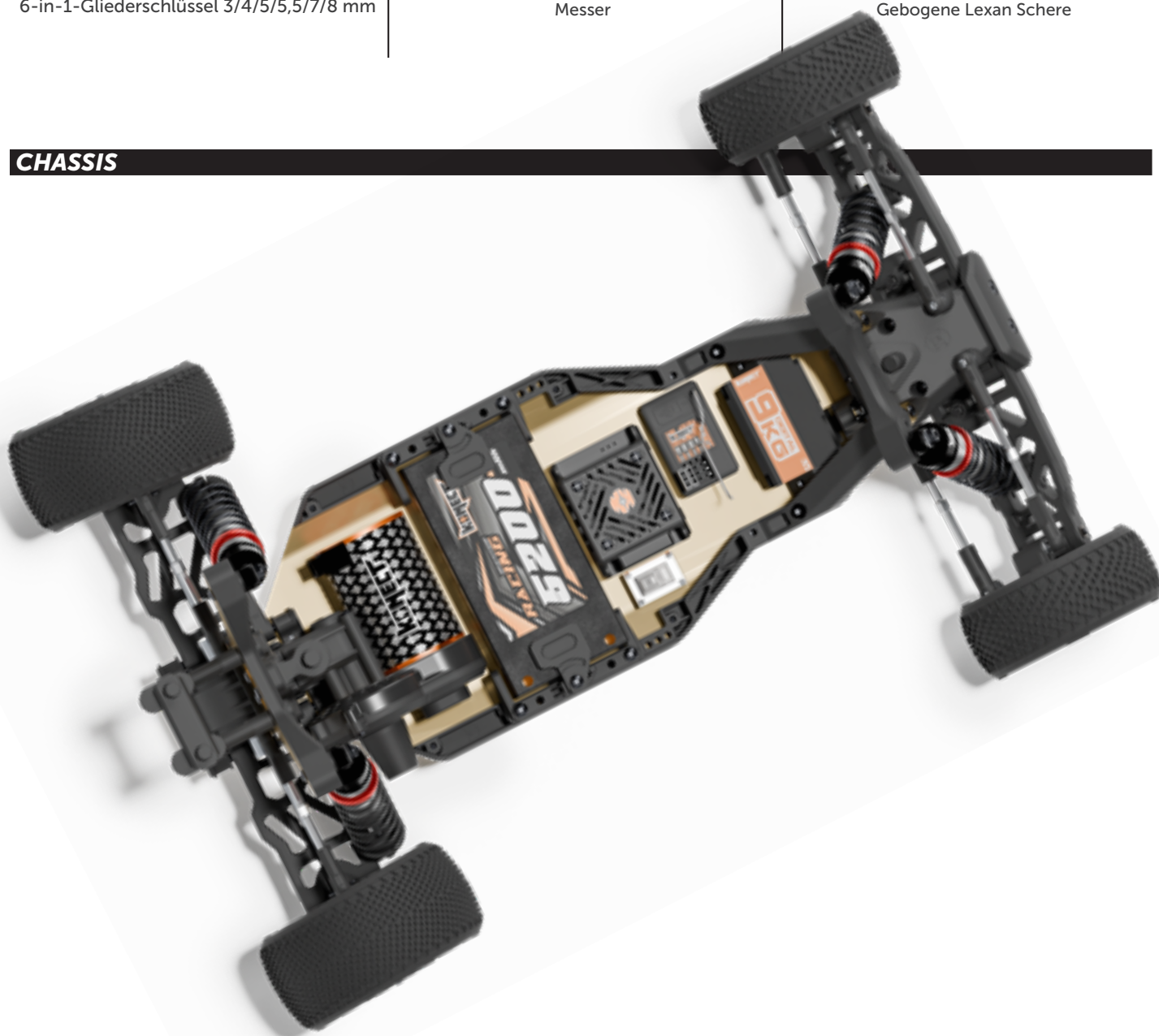


Messer



EX 421200
Gebogene Lexan Schere

CHASSIS



Aus Sicherheitsgründen ist das KONECT KT3X Funksystem mit einer automatischen Empfängerabschaltung ausgestattet, wenn der Benutzer den Sender einschaltet, während er das Lenkrad dreht oder den Gashebel berührt, während er den Sender einschaltet. Somit wird das Fahrzeug beim Anschalten (z.B.) nicht ungewollt beschleunigt. Die Led des Senders blinkt rot und grün, und der Benutzer kann ihn nicht mehr benutzen. Der Sender muss dann aus- und wieder eingeschaltet werden, ohne das Lenkrad zu drehen oder den Gashebel zu berühren.

Funktionen

KT3X-Sender

Lenkrad: Steuerung der Richtung (links/rechts)

Gashebel: Steuerung von Geschwindigkeit und Richtung (Vorwärts/Bremse/Rückwärts)

Batteriefach: Abdeckung und Halterung für die Sender Batterien

Power ON / OFF: Ein- und Ausschalten des Senders

SYNC & Batterieanzeige: Die obere LED-Leuchte zeigt den Synchronisationsstatus und/oder eine ausreichende Batteriespannung an

CH. 3: Schalter für den dritten Kanal

ST. Trim: Einstellung der neutralen Position des Lenkservos, wenn die Reifen geradeaus stehen

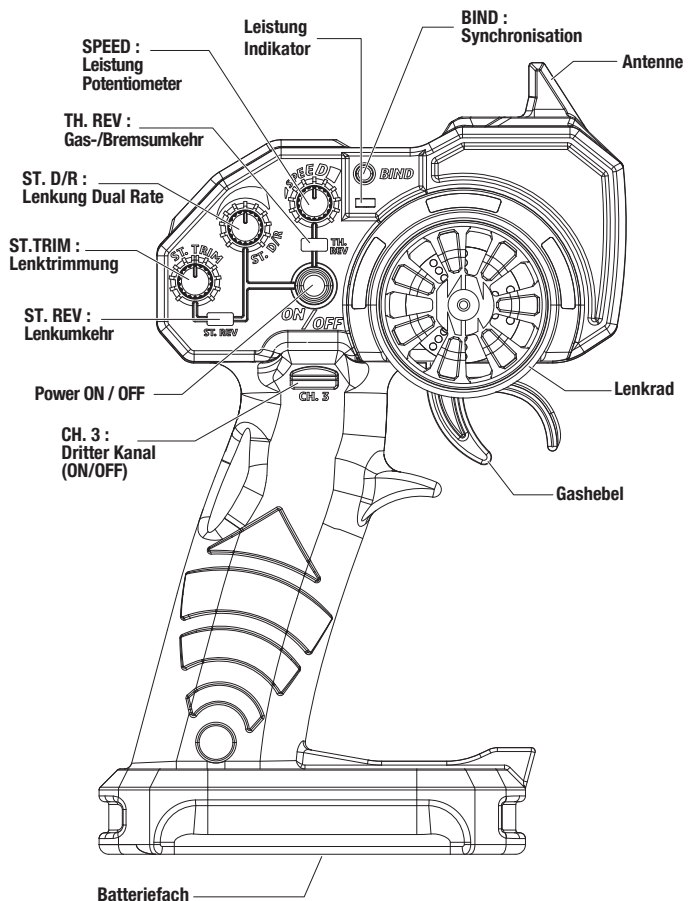
ST. REV: Umkehrung der Lenkung

ST D/R: Einstellung des max. Lenkeinschlages

TH. REV: Umkehrung von Gas/Bremse

SPEED: Einstellung der max. Geschwindigkeit

BIND: Pairing des Empfängers



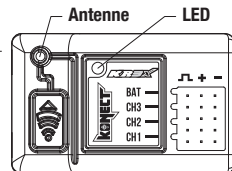
KR3X-Empfänger

BAT: Batterieanschluss

CH3: Dritter Kanal / LED-Steuerung

CH2: Zweiter Kanal

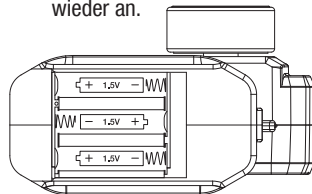
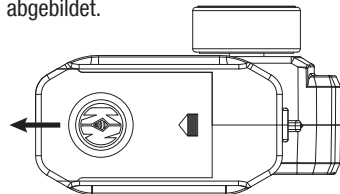
CH1: Erster Kanal



Batterie-Installation

Der KT3X funktioniert mit 3 x 1,5V AA-Batterien (nicht im Lieferumfang enthalten) und kann mit diesen einige Stunden betrieben werden. Einsetzen: Entfernen Sie die Abdeckung des Batteriefachs wie unten abgebildet.

Legen Sie die Batterien unter Beachtung der im Batteriefach angegebenen Polarität ein und bringen Sie dann die Abdeckung des Batteriefachs wieder an.



❶ Koppeln Ihres Funkgeräts

Koppeln Ihres Empfängers mit Ihrem KT3X

1. Schalten Sie bei ausgeschaltetem Sender den Empfänger ein. Die Empfänger-LED blinkt rot.
2. Halten Sie die Sendertaste BIND/EPA gedrückt und schalten Sie den Sender ein. Die LED des Empfängers leuchtet rot und die des Senders grün: Ihr Empfänger ist mit dem Sender gepaart. Sie können die BIND/EPA-Taste loslassen.

❷ Neutrale Einstellungen (Trimmung)

Der KT3X verfügt über eine Trimmsteuerung.

Steering Trim Dial: Stellen Sie die neutrale Position des Lenkservos ein, wenn die Räder geradeaus stehen.

❸ Einstellung der Leistung

Die Stärke (Gasannahme) des Gashebels kann mit dem Potentiometer **SPEED** eingestellt werden. Je weiter der Cursor im Uhrzeigersinn gedreht wird, desto schneller fährt das Fahrzeug. Mit diesem Schieberegler ist es also möglich, einen Leistungsbereich des Fahrzeugs von 0 % bis 100 % einzustellen und zu nutzen.

Batterie-LED-Anzeige

- Während des normalen Betriebs sollte die Sender-LED durchgehend grün und die Empfänger-LED rot leuchten (Sender und Empfänger sind gekoppelt).
- Die LED leuchtet durchgehend rot, sobald die Batterie schwach ist. Tauschen Sie die Batterien so schnell wie möglich aus. VORSICHT: Eine zu schwache Batterie kann zu Fehlfunktionen des Fahrzeugs führen.



Warnung: Zerlegen Sie die Batterien nicht und legen Sie diese nicht ins Feuer oder in chemische Substanzen, da dies zu Verletzungen oder Sachschäden führen kann.

Batterieentsorgung: Beachten Sie die entsprechenden Vorschriften zur Behandlung und Entsorgung von Altbatterien.

Geben Sie die Altbatterien bei speziellen Recyclingstellen ab.

❹ Reversing / Umkehrung

Die Umkehrung (Reversing) wird verwendet, um die Steuerungsrichtung des Lenkrads und des Gashebels zu ändern.

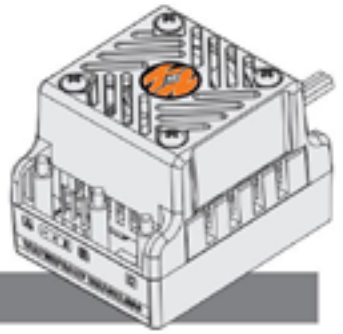
Lenkung umkehren: Kehrt die Steuerungsrichtung beim Betätigen des Lenkrads um. Wird das Lenkrad nach links gedreht, lenkt das Modell nach rechts, wird es nach rechts gedreht, lenkt das Modell nach links.

Gashebel rückwärts: Umkehrung der Steuerungsrichtung bei der Betätigung des Gashebels. Wird der Gashebel nach vorne gedrückt, fährt das Modell rückwärts, wird er nach hinten gezogen, fährt das Modell vorwärts.

❺ Einstellung des Lenkendpunkts

Steering Dual Rate ermöglicht die Einstellung des maximalen Lenkwinkels des Servos auf beiden Seiten (links und rechts), wenn das Modell lenkt. Die Steering Dual Rate beeinflusst die Empfindlichkeit des Servos. Drehen im Uhrzeigersinn = Erhöhung des maximalen Lenkwinkels; Drehen gegen den Uhrzeigersinn = Verringerung des maximalen Lenkwinkels.

Die minimale Einstellung der Dual Rate (gegen den Uhrzeigersinn bis zum Maximum) ergibt einen Null-Lenkswinkel.



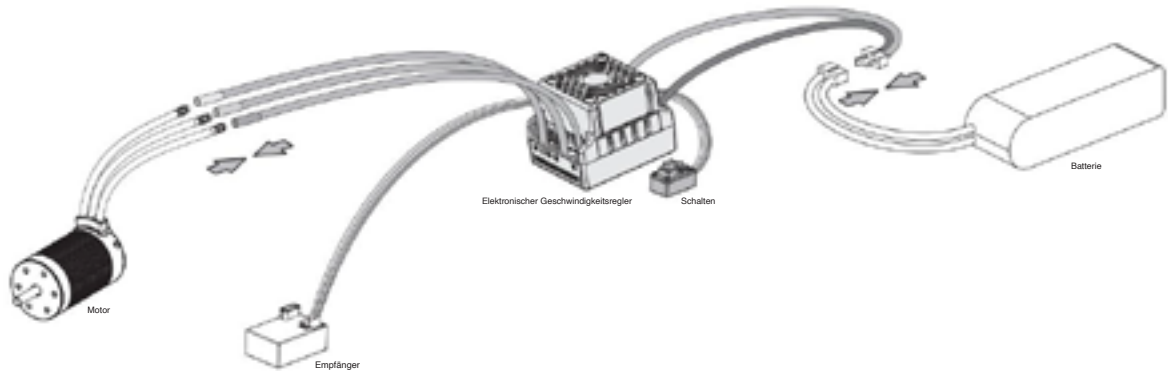
01 Warnungen

- Stellen Sie sicher, dass alle Kabel und Anschlüsse gut isoliert sind, bevor Sie den ESC an entsprechende Geräte anschließen, da ein Kurzschluss Ihren ESC beschädigt.
- Stellen Sie sicher, dass alle Geräte gut angeschlossen sind, um eine schlechte Verbindung zu vermeiden, die dazu führen kann, dass Ihr Fahrzeug außer Kontrolle gerät oder andere unvorhersehbare Probleme, wie z. B. Geräteschäden, auftreten.
- Lesen Sie die Handbücher aller Stromgeräte und Fahrgestelle durch und stellen Sie sicher, dass die Stromkonfiguration sinnvoll ist, bevor Sie dieses Gerät verwenden.
- Lassen Sie die Außentemperatur des ESC 90/194 °F nicht überschreiten, hohe Temperaturen zerstören den ESC und können zu Motorschäden führen.
- Wir empfehlen, den Kühllüfter vom ESC zu entfernen, bevor Sie das Fahrzeug Flüssigkeiten aussetzen, und ihn direkt nach dem Gebrauch vollständig trocknen zu lassen.
- Trennen Sie nach dem Gebrauch stets die Batterien, da der ESC weiterhin Strom verbraucht, wenn er an Batterien angeschlossen ist (auch wenn der ESC ausgeschaltet ist).
- Längerer Kontakt führt zur vollständigen Entladung der Batterien und zu Schäden an Batterien oder ESC. Dies wird NICHT durch die Garantie abgedeckt.

02 Spezifikationen

Modell	KN-10BL60-WP
Forts. Aktuell	60 A
Motortyp	sensorloser / sensorgesteuerter bürstenloser Motor (nur im sensorlosen Modus) 1/10 On-
Anwendungen	Road, Buggy, Short Course Truck (2WD) mit 2S LiPo: KV6000; mit
Motorbegrenzung	3S LiPo: KV3500 (Motorgröße 3652/3660)
LiPo /NiMH Zellen	2–3S Lipo, 6–9 Zellen NiMH 6 V/3
BEC-Ausgang	A 46
Größe/Gewicht	mm (L) x 36,5 mm (B) x 35,5 mm (H)/98,2 g (mit Kabel und Anschlüssen)
Programmierungsmethode	SET-Taste / LED-Programmierskarte

03 Verbindungen



Beachten Sie die Verdrahtungsanleitung und den Schaltplan: •

Motoranschluss

Bei Verwendung eines sensorlosen bürstenlosen Motors sind keine Anforderungen an die Reihenfolge der Drähte erforderlich. Sie können zwei Drähte austauschen, wenn der Motor läuft entgegengesetzt.

Richtung: • Empfängeranschluss

Verbinden Sie das Gaskabel des ESC mit dem Gaskanal des Empfängers. Da das rote Kabel im Gaskabel BEC-Spannung an den Empfänger und das Servo ausgibt, versorgen Sie den Empfänger bitte nicht mit zusätzlicher Spannung, da der ESC sonst beschädigt werden könnte. Wenn zusätzliche Spannung benötigt wird, trennen Sie das rote Kabel am Gasstecker vom ESC.

Batterieanschluss

Stellen Sie sicher, dass der (+) Pol des Reglers mit dem (+) Pol der Batterie und (-) mit dem (-) Pol verbunden ist. Bei umgekehrter Verbindung wird der Regler beschädigt werden und werden nicht durch den Garantieservice abgedeckt.

04 Regler-Einstellungen

1 ESC/Radio-Kalibrierung

Gasbereich zurücksetzen, wenn Sie einen neuen ESC verwenden, der Sender ausgetauscht wurde oder die Gas-TRIM-Funktion angepasst wurde, da der ESC sonst nicht ordnungsgemäß funktionieren kann.

Wir empfehlen dringend, die „Fail Safe“-Funktion des Senders zu aktivieren und den Signalschutz für den Gashebelkanal des Senders (F/S) auf „AUS“ oder auf „Neutralposition“ zu setzen, um sicherzustellen, dass der Motor gestoppt werden kann, wenn kein Signal vom Sender empfangen wird. Die Schritte zur Gashebelkalibrierung sind wie folgt:

Halten Sie die SET-Taste gedrückt

Schalten Sie den Schalter ein



1. Schalten Sie den Sender ein, stellen Sie die Parameter für den Gaskanal wie „D/R“, „EPA“ und „ATL“ auf 100 % (bei Sendern ohne LCD drehen Sie den Knopf bitte auf das Maximum) und den Gashebel „TRIM“ auf 0 (bei Sendern ohne LCD drehen Sie bitte den Knopf auf das Maximum). drehen Sie bitte den entsprechenden Knopf in die Neutralstellung).

Diesen Schritt müssen Sie nicht durchführen, wenn die Einstellungen des Senders Standard sind und Sie können direkt mit dem zweiten Schritt beginnen!

2. Schalten Sie den ESC aus. Halten Sie die SET-Taste gedrückt und schalten Sie den ESC ein. Die ROTE LED am ESC beginnt zu blinken (der Motor piept gleichzeitig). Lassen Sie dann die SET-Taste sofort los. (Der ESC wechselt in den Programmiermodus, wenn die SET Die Taste wird nicht innerhalb von 3 Sekunden losgelassen, dann müssen Sie ab Schritt 2 neu beginnen.)

Hinweis: Die Pieptöne des Motors können manchmal leise sein. Sie können stattdessen den LED-Status überprüfen.

Bewegen Sie den Gashebel in die Neutralstellung

Position und drücken Sie die SET-Taste



Drücken Sie die SET-Taste und die Grüne LED blinkt einmal

Bewegen Sie den Gashebel in die Endposition von vorwärts und drücken Sie die SET-Taste



Drücken Sie die SET-Taste und die Grüne LED blinkt zweimal

Bewegen Sie den Gashebel in die Endposition von hinten und drücken Sie die SET-Taste



Drücken Sie die SET-Taste und die grüne LED blinkt dreimal.

3. Stellen Sie den Neutralpunkt, die Endposition vorwärts und die Endposition rückwärts ein.

1) Lassen Sie den Gashebel in der Neutralstellung und drücken Sie die SET-Taste. Die ROTE LED erlischt, die GRÜNE LED blinkt einmal und der Motor piept 1 Mal, um die Neutralstellung zu speichern.

2) Ziehen Sie den Gashebel in die Endposition Vorwärts, drücken Sie die SET-Taste, die GRÜNE LED blinkt zweimal und der Motor piept zweimal, um die Endposition Vorwärts zu speichern.

3) Schieben Sie den Gashebel in die Endposition „Rückwärts“, drücken Sie die SET-Taste, die GRÜNE LED blinkt 3 Mal und der Motor piept 3 Mal, um die Endposition „Rückwärts“ zu speichern.

Notiz :

• Die Endposition vorwärts: Ziehen Sie den Auslöser bis zur maximalen Gasposition, wenn es sich um einen Pistolensender handelt.

Drücken Sie den Gashebel nach oben, wenn es sich um einen Platinsender handelt.

• Die Endposition nach hinten: Drücken Sie den Auslöser bis zur maximalen Bremsposition, wenn es sich um einen Pistolensender handelt. Ziehen Sie den Gashebel ganz nach unten, wenn es sich um einen Platinsender handelt.

4. Der Motor kann normal arbeiten, nachdem die Kalibrierung des Gasbereichs abgeschlossen ist.

2 Programmierbare Elemente (Die Optionen „schwarzer Hintergrund und weißer Text“ sind die Werksvorgaben)

Programm 1.	Option 1	Option 2	Option 3	Option 4	Option 5	Option 6	Option 7	Option 8	Option 9
Laufmodus	Vorwärts mit Bremse	Vorwärts/Rückwärts mit Bremse							
2. Bremskraft ziehen	0 %	5 %	10 %	15 %	20 %	25 %	30 %	40 %	
3. Unterspannungsabschaltung	Deaktiviert	2,6 V/Zelle	2,8 V/Zelle	3,0 V/Zelle	3,2 V/Zelle	3,4 V/Zelle			
4. Schlag	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4					
5. Max. Bremskraft	25 %	50 %	75 %	100 %					

1. Laufmodus

Option 1: Vorwärts mit Bremse

Es verfügt nur über Vorwärts- und Bremsfunktionen und ist normalerweise ein Rennmodus.

Option 2: Vorwärts / Rückwärts mit Bremse

Dieser Modus bietet eine Rückwärtsfunktion. Das Fahrzeug bremsst nur, wenn Sie den Gashebel zum ersten Mal in die Rückwärts-/Bremsposition drücken. Wenn der Motor stoppt, wenn der Gashebel in die Neutralposition zurückkehrt, drücken Sie den Hebel erneut in die Neutralposition.

Rückwärtsgang: Das Fahrzeug fährt rückwärts. Wenn der Motor nicht vollständig stoppt, fährt Ihr Fahrzeug nicht rückwärts, bremsst aber trotzdem. Mit dieser Methode soll verhindert werden, dass das Fahrzeug versehentlich rückwärts fährt.

2. Widerstandsbremskraft

Bezieht sich auf die Bremskraft, die vom Motor erzeugt wird, wenn der Gashebel in die Neutralstellung zurückkehrt. Normalerweise beträgt der Widerstandsbremswert 0. Der Widerstandsbremswert kann etwas Wärme erzeugen, verwenden Sie ihn daher nur bei Bedarf.

3. Unterspannungsabschaltung

Diese Funktion dient hauptsächlich dazu, eine übermäßige Entladung der Lithiumbatterien zu verhindern, die zu Schäden führen kann. Der ESC überwacht die Batteriespannung ständig und sobald die Spannung unter den eingestellten Schwellenwert fällt, wird die Leistungsabgabe reduziert und nach einigen Sekunden

wird vollständig abgeschaltet. Wenn der Spannungsschutz aktiviert ist, blinkt die rote LED in den „-“, „+“, „-“. Für NiMH-Batterien wird empfohlen, diesen Parameter auf „Deaktiviert“ zu setzen.

4. Schlag

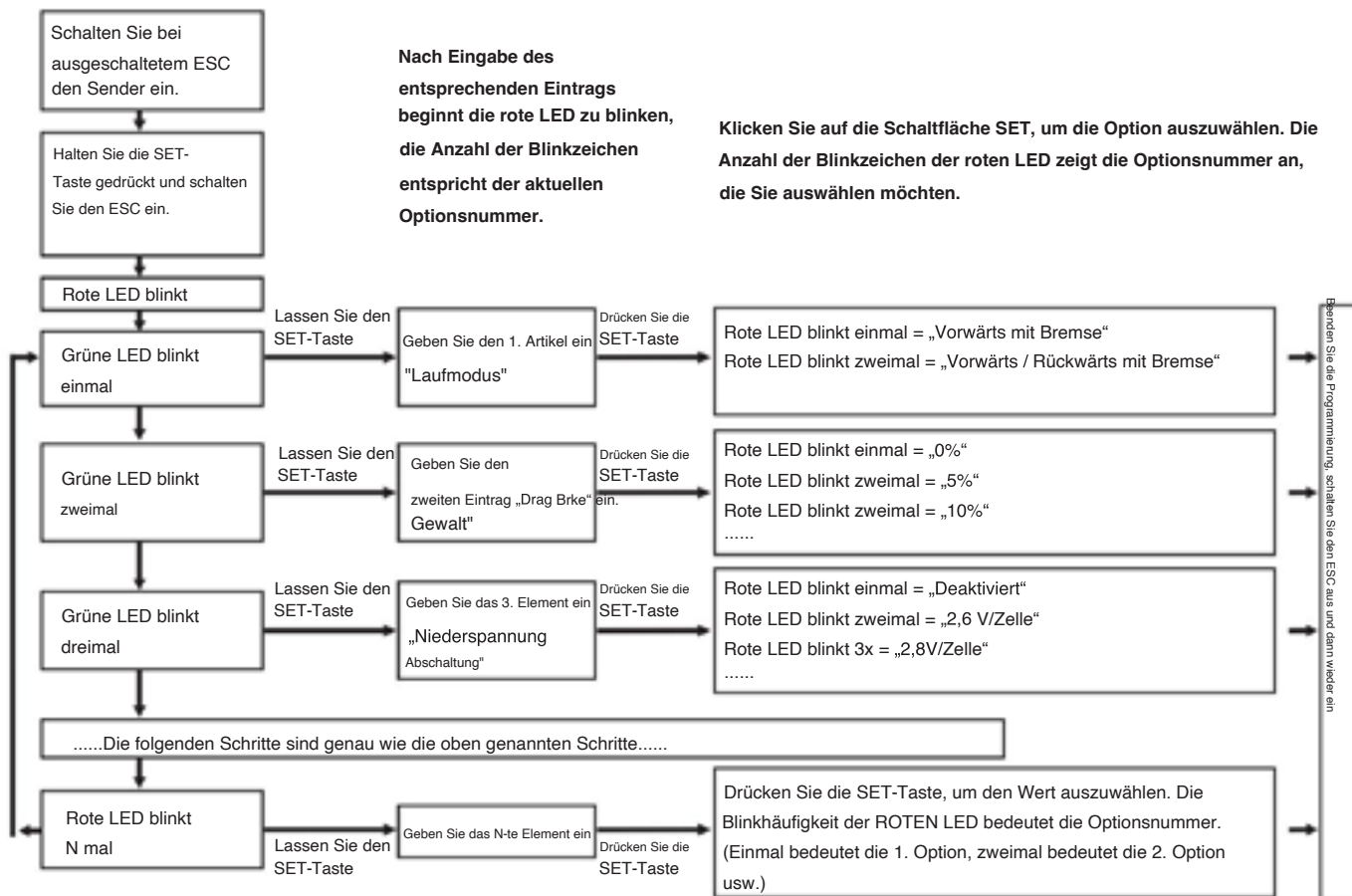
Mit diesem Element wird die Gasannahme gesteuert. Je niedriger dieser Wert, desto langsamer die Reaktion; je höher dieser Wert, desto schneller die Reaktion. Eine geeignete Rate kann dem Fahrer helfen, sein Fahrzeug während des Startvorgangs richtig zu kontrollieren.

5. Max. Bremskraft

Dieser Regler bietet eine proportionale Bremsfunktion; die Bremswirkung wird durch die Position des Gashebels bestimmt. Er legt den Prozentsatz der verfügbaren Bremskraft fest, wenn die Vollbremsung betätigt wird. Ein hoher Wert verkürzt die Bremszeit, aber

kann Ihr Ritzel und Stirnrad beschädigen.

1. Programmieren Sie Ihren ESC mit der SET-Taste



2. Programmieren Sie Ihren ESC mit einer LED-Programmierkarte

Der ESC ist ausgeschaltet. Verbinden Sie die 3-polige Einstellungsschnittstelle mit dem ESC.

mit der mit + gekennzeichneten Schnittstelle in der oberen rechten Ecke des

LED-Programmierkarte entsprechend der Polarität mit einem Kabel mit JR-Stecker

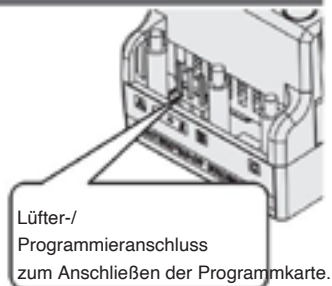
an beiden Enden, dann schalten Sie den ESC ein, nach einigen Sekunden

Parameter des ESC können angezeigt werden. Die „ITEM“ und „VALUE“

Mit der Taste auf der Programmbbox können Sie schnell die Programmierelemente auswählen

und Parameterwerte, drücken Sie die Taste „OK“, um die neuen Parameter zu speichern

im ESC.



- Die zum Anschließen der Programmkarte verwendete Programmierschnittstelle wird mit dem Lüfteranschluss geteilt, nicht mit dem Gaszug.
- Da die Programmkarte mehrere ESCs unterstützt, entspricht der Inhalt des Etiketts auf der separat erworbenen Programmkarte möglicherweise nicht genau den Parameterelementen Ihres ESCs. Beachten Sie beim Einstellen die Parametertabelle im Handbuch des ESCs (die im linken Fenster der Programmkarte angezeigte Nummer ist das Parameterelement und die im rechten Fenster angezeigte Nummer ist der Parameterwert).

OPTIONAL

KN-PROGRAMMKARTE



4 Werksreset

• Wiederherstellen der Standardwerte mit der SET-Taste

Schalten Sie zuerst den Sender ein (mit dem Gashebel in Neutralstellung), dann den Regler (mit ausgeschaltetem Licht) und halten Sie schließlich die SET-Taste des Reglerschalters länger als 3 Sekunden gedrückt. ROTE UND GRÜNE LEDs blinken

Gleichzeitig zeigt dies an, dass Sie alle Standardwerte in Ihrem ESC erfolgreich wiederhergestellt haben. Sobald Sie den ESC aus- und wieder einschalten, sind Ihre Einstellungen wieder im Standardmodus.

• Wiederherstellen der Standardwerte mit einer LED-Programmierskarte

Nachdem Sie die Programmkarte mit dem ESC verbunden haben, drücken Sie die Tasten „RESET“ und „OK“, um Ihren ESC auf die Werkseinstellungen zurückzusetzen.

05 Fehlerbehebung

PROBLEM	MÖGLICHER URSACHEN	LÖSUNG
Das Licht geht nach dem Einschalten nicht an, der Motor startet nicht und der Lüfter funktioniert nicht.	1. Der Regler wird nicht mit Strom versorgt. 2. Der ESC-Schalter ist beschädigt	1. Überprüfen Sie den Akku und ob die Verbindung zwischen Akku und ESC gut ist und ob der Stecker gut verlötet ist. 2. Ersetzen Sie den Schalter.
Der Regler funktioniert nach dem Einschalten nicht, mit einem „Beep-Beep-Beep-Beep-...“ Warnton begleitet von einem Blinklicht (ca. 0,5 Sekunden für jeden Satz von Zweitonintervallen).	Die Eingangsspannung ist anormal	Überprüfen Sie die Batteriespannung bzw. wechseln Sie testweise die Batterie.
Nach dem Einschalten blinkt das rote Licht schnell.	1. Der ESC hat kein Gassignal erkannt. 2. Der Neutralgaswert gespeichert auf your ESC is different from the Der im Sender gespeicherte Wert.	1. Überprüfen Sie, ob das Gaskabel vertauscht oder im falschen Kanal eingesteckt ist und ob der Sender eingeschaltet ist An. 2. Kalibrieren Sie den Regler neu.
Beim Beschleunigen läuft der Motor in die entgegengesetzte Richtung.	1. Die Verdrahtungsreihenfolge (ESC zum Motor) war falsch. 2. Your chassis is different from popular Chassis.	Tauschen Sie zwei beliebige Kabelverbindungen zwischen dem ESC und dem Motor aus.
Der Motor stoppte plötzlich oder reduzierte die Ausgabe im Betrieb.	1. Das Gassignal geht verloren. 2. Der Regler ist in den Unterspannungsschutzmodus oder Überhitzungsschutz eingetreten. Schutzmodus	1. Überprüfen Sie den Sender und den Empfänger. Überprüfen Sie das Signalkabel vom Gaskanal Ihres Empfängers. 2. Rote LED blinkt, bedeutet niedrige Spannung. Grüne LED blinkt, bedeutet Überhitzung.
Der Motor stotterte, sprang aber nicht an.	1. Schlechte Verbindung zwischen Regler und Motor. 2. Der ESC wurde beschädigt (einige MOSFETs waren durchgebrannt).	1. Alle Stecker und Lötstellen prüfen und ggf. nachlöten. 2. Wenden Sie sich bezüglich Reparaturen oder anderer Kundendienste an den Händler.
Das Fahrzeug konnte zwar vorwärtsfahren (und bremsen), aber nicht umkehren.	1. Die Gashebel-Neutralstellung Ihres Senders war eigentlich in der Bremszone. 2. Stellen Sie den „Ausführungsmodus“ falsch ein. 3. Der ESC wurde beschädigt.	1. Kalibrieren Sie die Neutralstellung des Gashebels neu. Wenn sich der Gashebel in der Neutralstellung befindet, leuchtet keine LED am ESC auf. 2. Stellen Sie den „Fahrmodus“ auf „Vorwärts/Rückwärts mit Bremse“. 3. Wenden Sie sich bezüglich Reparaturen oder anderer Kundendienstleistungen an den Händler.
Die LED-Programmierskarte zeigte weiterhin drei kurze Zeilen (- - -) an, nachdem Sie sie an Ihren ESC angeschlossen hatten.	Die Programmkarte wurde an den ESC über den Gaszug (Rx-Kabel).	Verbinden Sie die Programmbox mit der richtigen Schnittstelle, also mit dem Lüfteranschluss, nicht mit dem Gaszug.
Die Gaswegeinstellung (ESC/Radio-Kalibrierung) konnte nicht abgeschlossen werden.	Der Regler erhielt nicht die richtige Gassignal.	1. Prüfen Sie, ob das Gaskabel richtig mit dem Empfänger verbunden ist. 2. Wenn das Servo normal funktioniert, können Sie zum Testen das Gaskabel des ESC an den Lenkkanal anschließen oder zum Testen das Sender-/Empfängersystem direkt wechseln.

ATENCIÓN :

- Este coche no es un juguete. El comprador de este producto reconoce y comprende que asume la responsabilidad sobre los daños personales o materiales que pueda causar por el uso de este producto.
- El usuario es el único responsable del correcto uso de este producto. El fabricante o el vendedor no tienen ninguna responsabilidad sobre los posibles daños producidos por su mal uso.
- No use el coche R/C en lugares peligrosos donde pueda causar daños a personas o propiedades.
- No deje su coche y emisora a la intemperie. La humedad de la noche puede causarles daños.
- No olvide retirar las pilas y/o emisora si no va a utilizarlos más en el día.
- No use pilas o baterías mezcladas de diferentes tipos o antigüedad.
- Asegúrese de apagar la emisora cuando vaya a dejarla de sus manos. Si está encendida, se pueden mover los controles involuntariamente y causar un accidente.
- Mantenga el coche fuera del alcance de los niños. Este aparato está pensado para personas mayores de 14 años. Los menores de esta edad deberán usarlo siempre bajo la supervisión de un adulto.

GARANTIA DE 90 DIAS

LEER CON MUCHA ATENCIÓN LAS LÍNEAS SIGUIENTES :

La garantía de 90 días empieza el día de la compra del producto. Durante esta temporada de 90 días la garantía cubre todos los componentes (menos las piezas de transmisión). Si un componente no funciona después de ser averiguado por nuestro servicio técnico será cambiado.

Este producto no es un juguete. Los menores de 14 años tienen que utilizarlo bajo la responsabilidad de adultos.

Cuando se utiliza el producto si hay un problema hay que arreglarlo inmediatamente.

SIN GARANTIA

Este producto es un modelo de alta prestación, y se trata de utilizarlo con cuidado y respeto. Al nivel del concepto se escogieron productos robustos. Sin embargo si se utiliza el producto de una manera muy dura se pueden romper piezas.

La garantía no cubre piezas usadas o rotas por mal tratamiento. La garantía también no cubre averías por casos externos al producto (por ejemplo un accidente, golpes, humedad) y de una mala utilización (conectores enchufados al revés, piezas desmontadas por el utilizador o mal montadas).

COMO UTILIZAR LA GARANTIA

Si hay un problema técnico la primera cosa es de consultar a la persona que le vendió el producto por ejemplo su tienda habitual de modelismo y le dirán si su producto está bajo garantía.

Nunca hay que mandar el producto al fabricante se tiene que presentar en primero a donde se compró.

De esta manera si se averigua que el producto tiene un problema técnico y que la garantía lo cubre, el vendedor podrá cambiar la pieza defectuosa o mandar el producto directamente a nuestros almacenes.

Cuidado si no se respetan estas condiciones se facturará la mano de obra, las piezas defectuosas y los portes.

Les aconsejamos guardar siempre las facturas de compras.

DECLARATION OF CONFORMITY IN ACCORDANCE WITH THE (RED) 2014/53/EU DIRECTIVE

SAS Imodel
3 rue Labouche
31100 Toulouse
France



This product must not be disposed of with other waste. Instead, it is the user's responsibility to dispose of their waste equipment by handing it over to a designated collection point for the recycling of waste electrical and electronic equipment. Help us to protect the environment and respect our resources !

Declares that the following product: KONECT KT3X Transmitter & KR3X Receiver

Item Number : KN-KT3X/SET

Complies with the essential requirements and other relevant provisions of the European Directive (RED) 2014/53/EU:

ETSI EN 301 489-1 V2.2.3 (2019-11)

Electromagnetic Compatibility and radio spectrum matters (ERM) ; Electromagnetic Compatibility (EMC) for radio equipment and services;
Part 1: Common technical requirements

ETSI EN 301 489-1 V2.2.3

Electromagnetic Compatibility (EMC) standard for radio equipment and services; Part 1: Common technical requirements; Harmonised Standard covering the essential requirements of article 3.1(b) of Directive 2014/53/EU and the essential requirements of article 6 of Directive 2014/30/EU

ETSI EN 301 489-17 V3.2.4

Electromagnetic Compatibility (EMC) standard for radio equipment and services; Part 17: Specific conditions for Broadband Data Transmission Systems; Harmonised Standard covering the essential requirements of article 3.1(b) of Directive 2014/53/EU

ETSI EN 300 328 V2.2.2:2019

Wideband transmission systems; Data transmission equipment operating in the 2,4 GHz ISM band and using wide band modulation techniques; Harmonised Standard for access to radio spectrum

EN 62479:2010

Assessment of the compliance of low power electronic and electrical equipment with the basic restrictions related to human exposure to electromagnetic fields (10 MHz to 300 GHz)

Manufacturer Address: SAS Imodel - 3 rue Labouche - 31100 Toulouse - France

Date of issue: 27 September 2021

i.A.



the reproduction even partial of this manual is forbidden - No contractual illustrations -
Specifications are subject to change without notice - No liability for printing errors and mistakes.

IMPORTANTE - LEER ANTES DE ARRANCAR

LEER ESTAS INSTRUCCIONES Y ACOSTUMBRARSE CON LOS PRODUCTOS ANTES DE UTILIZARLOS.

Este producto no es un juguete es un modelo reducido y hay que aprender poco a poco bajo los consejos de un adulto.

CUIDADO

Antes de danar a personas o a objetos utilizar el modelo teledirigido de manera responsable como esta detallado mas lejos

Estos modelos pueden alcanzar una velocidad de mas de 40KM/H.

- ❶ Nunca conducir el modelo en carreteras y en la calle porque podrian provocar accidentes
- ❷ No hay que rodar cerca de personas o de animales.
- ❸ Para no danar a personas o animales no hay que rodar en sitios demaciados pequenos
- ❹ Manejar con el modelo en la casa puede danar a objetos.

PRECAUCIONES DE UTILIZACION

Cuando el modelo esta en marcha nunca hay que tocar las piezas en movimiento (transmicion ruedas engranage).

- ❶ Cuando el coche esta rodando el motor se calienta y puede llegar a una alta temperatura no hay que tocarlo. Sino hay riesgo de quemaduras.
- ❷ Proteger todos los cables electricos que no sean en contacto con pieza en movimiento sostener los cables con collares de plastico sujetos al chasi del coche.
- ❸ El motor puede estropearse si todas las piezas en movimiento no estan libres :ruedas,ejes de transmicion pignones. El motor puede calentarse demaciafdo y gastara mas baterias.
- ❺ Si la bateria se descarga y no puede alimentar el receptor el coche empieza a perder velocidad hay que cargar inmediatamente la bateria

CONSIGNAS DE SEGURIDADES

- No hay que utizar el modelo en el medio de ninos o de la muchedumbre
- No hay que rodar el el agua o bajo la lluvia Si el motor o la electronica esta mojada hay que secarla.

Puesta en marcha de la Radio :

- ❶ Encender la emisora despues de haber puesto el Trim (motor) a la posicion 0
- ❷ Enchufar en posicion on el receptor
- ❸ Antes de rodar averiguar coche parado que todos los mandos uncionan
- ❹ Ajustar el trim del volante para que el coche rode derecho
- ❺ Despues de rodar para parar el mando primero apagar el receptor y despues la emisora
- ❻ Desenchufar la bateria
- ❼ Y antes de todo limpiar el modelo

Para aumentar las prestaciones del modelo es necesario de ajustar el coche segun el tipo de circuito .

Las ruedas : utizar el tipo de ruedas segun el circuito : arena,tiera, asfalto.

For obvious reasons of security, the KONECT KT3X radio system is equipped with an automatic power shut down of the receiver when the user turns the transmitter On while turning the steering wheel or touching the throttle trigger. Consequently on ignition, the vehicle won't (for example) unintentionally accelerate. The transmitter Led flashes red & green, and the user cannot use it anymore. Then it must be turned Off and On without touching anything else.

Functions

KT3X Transmitter

Steering Wheel : Control direction (Left / Right)

Throttle Trigger : Control speed and direction (Forward/Brake/Backward)

Battery Compartment Tray : Cover and hold the batteries powering the transmitter

Power ON / OFF : Power ON / OFF the transmitter

SYNC & Battery Indicator : Top LED light indicates synchronization status and/or adequate battery power supply

CH. 3 : Third channel switch

ST. Trim : Adjust the neutral position of steering servo when model wheels are straight ahead

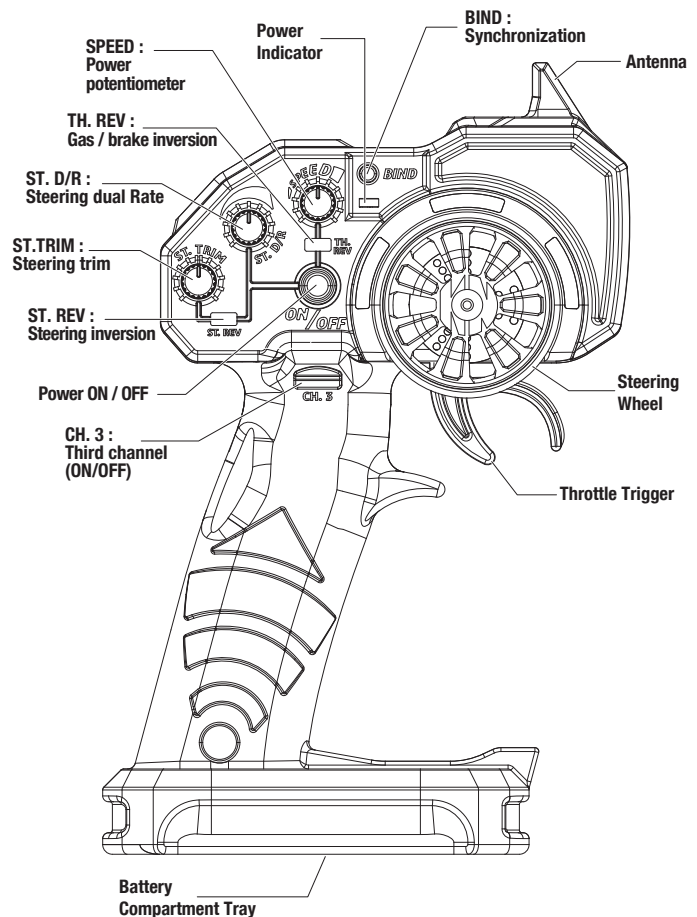
ST. REV : Steering inversion

ST D/R : Steering limit switch potentiometer

TH. REV : Throttle / brake inversion

SPEED : Throttle limit switch potentiometer

BIND : Pairing the receiver



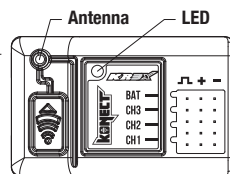
KR3X receiver

BAT : Battery connection

CH3 : Third channel / LED control

CH2 : Second channel

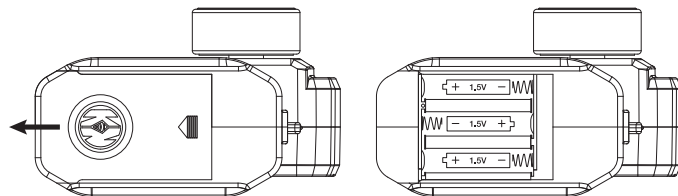
CH1 : First channel



Battery Installation

Works with 3 x 1.5V AA Batteries (not provided), KT3X can be operated a few hours. Installation: Remove the battery compartment cover as shown below.

Insert the batteries respecting the polarities indicated in the battery compartment then replace the battery compartment cover



① Pairing your radio

Pairing your receiver to your KT3X

1. Transmitter turned off, power the receiver On. The receiver LED flashes Red
2. Press and Hold the «BIND/EPA» transmitter button while powering On the transmitter.

The receiver LED becomes solid Red, and the transmitter solid green: your receiver is paired with your transmitter. You can release the «BIND/EPA» button.

③ Neutral settings (Trim)

KT3X features trimming steering.

Steering Trim Dial: Adjust the neutral position of steering servo when the wheels are straight ahead.

⑤ Power adjustment

The power of the throttle can be adjusted using the "SPEED" potentiometer. The further the cursor is turned clockwise, the faster the car will go. It is therefore possible, thanks to this slider, to take advantage of a power range of the car from 0% to 100%.

Battery LED Indicator

- During normal operation, the transmitter LED should be solid green ON, and the receiver LED should be red ON (transmitter & receiver paired).

- La LED deviendra rouge fixe, pour indiquer que la batterie est faible. Remplacer les piles dès que possible. ATTENTION : une batterie faible peut entraîner un dysfonctionnement du véhicule.



Warning: Never disassemble batteries or put the batteries in fire, chemical agents, otherwise they may cause personal injuries or property damages.

Battery Disposal: Observe corresponding regulations about wasted battery treatment regulations.

Submit the wasted batteries to specific recycling stations.

② Inversion

Reversing is used to change the response direction of steering wheel and throttle trigger.

Steering Reverse: Reverse the response direction when operating steering wheel. Turning left steering wheel, the model turns right while turning right the model turns left.

Throttle Reverse: Reverse the response direction when operating throttle trigger. Pushing forward throttle trigger the model moves backward while pulling back, the model moves forward.

④ Steering End Point Adjustment

Steering Dual Rate enables to adjust the same maximum steering angle of servo on both sides (Left and Right) when model makes steering. The Steering Dual Rate affects the sensitivity of servo. Rotate clockwise = increase maximum steering angle; rotate counterclockwise = reduce maximum steering angle.

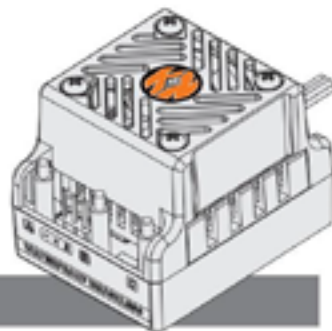
The minimum adjustment of Dual Rate (counterclockwise to the max) makes a zero steering angle.



MANUAL DEL USUARIO

Controlador de velocidad electrónico sin escobillas

10BL60
WP RTR



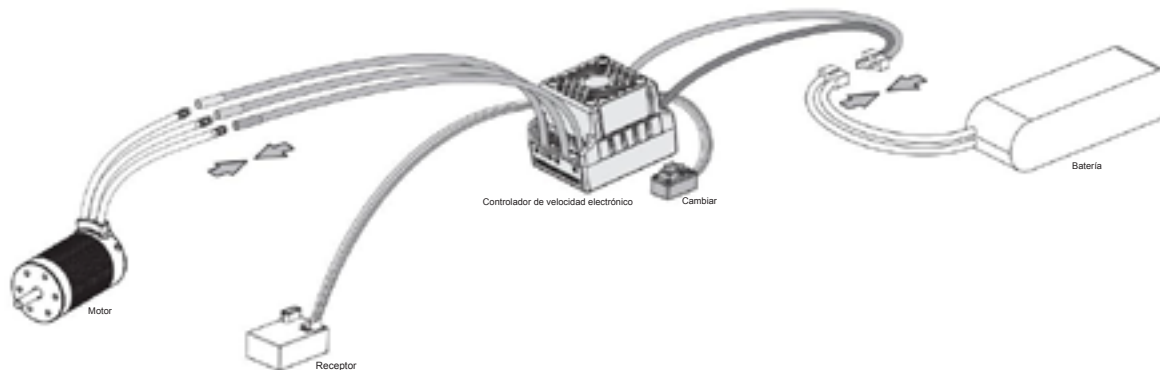
01 Advertencias

- Asegúrese de que todos los cables y conexiones estén bien aislados antes de conectar el ESC a los dispositivos relacionados, ya que un cortocircuito dañará su ESC.
- Asegúrese de que todos los dispositivos estén bien conectados para evitar una mala conexión que pueda hacer que su vehículo pierda el control u otros problemas impredecibles, como daños al dispositivo.
- Lea los manuales de todos los dispositivos de alimentación y chasis y asegúrese de que la configuración de alimentación sea racional antes de usar esta unidad.
- No deje que la temperatura externa del ESC supere los 90 /194 , la temperatura alta destruirá el ESC y puede causar daños al motor.
- Recomendamos quitar el ventilador de enfriamiento del ESC antes de exponer el vehículo a líquidos y secarlo completamente inmediatamente después del uso.
- Siempre desconecte las baterías después del uso, ya que el ESC continuará consumiendo corriente si está conectado a las baterías (incluso si el ESC está apagado). El contacto prolongado provocará que las baterías se descarguen por completo y provocará daños en las baterías o en el ESC. Esto NO estará cubierto por la garantía.

02 Especificaciones

Modelo	KN-10BL60-WP
Continuación actual	Motor
Tipo de motor	sin escobillas con sensor/sin sensor de 60 A (solo en modo sin sensor) 1/10 para carretera,
Aplicaciones	buggy, camión de recorrido corto (2WD) con LiPo 2S: KV≤6000; con
Límite del motor	LiPo 3S: KV≤3500 (motor de tamaño 3652/3660)
Celdas LiPo/NiMH	Lipo 2-3S, 6-9 celdas, NiMH, 6 V/3
Salida BEC	A, 46
Tamaño/Peso	mm (largo) x 36,5 mm (ancho) x 35,5 mm (alto), 98,2 g (con cable y conectores)
Método de programación	Botón SET / Tarjeta de programación LED

03 Conexiones



Consulte las instrucciones de cableado y el diagrama de cableado: • Conexión del motor

No se necesitan requisitos de secuenciación de cables cuando se utiliza un motor sin escobillas y sin sensores, puede intercambiar dos cables si el motor funciona en dirección opuesta. •

Conexión del receptor

Conecte el cable del acelerador del ESC al canal del acelerador en el receptor. Dado que el cable rojo del cable del acelerador envía voltaje BEC al receptor y al servo, no suministre energía adicional al receptor, de lo contrario, el ESC podría dañarse. Si se requiere energía adicional, desconecte el cable rojo en el enchufe del acelerador del ESC.

• Conexión de la batería

Asegúrese de que el polo (+) del ESC esté conectado al polo (+) de la batería y (-) al (-). Si la conexión está invertida, el ESC no funcionará. estar dañado y no estará cubierto por el servicio de garantía.

04 Configuración ESC

1 Calibración de ESC/Radio

el rango del acelerador cuando comience a usar un ESC nuevo, o si se ha reemplazado el transmisor, o se ha ajustado el TRIM del acelerador; de lo contrario, el ESC no puede funcionar correctamente.

Recomendamos encarecidamente activar la función "Fail Safe" del transmisor y configurar la protección contra la falta de señal para el canal del acelerador del transmisor (F/S) en "OFF" o configurar su valor en "Posición neutra" para garantizar que el motor se pueda detener cuando no se reciba ninguna señal del transmisor. Los pasos de calibración del acelerador son los siguientes:

ENGLISH

FRANÇAIS

DEUTSCH

ESPAÑOL

Mantenga pulsado el botón SET

Enciende el interruptor

Suelta el SET
botón una vez que
el LED parpadea

1. Encienda el transmisor, configure los parámetros en el canal del acelerador como "D/R", "EPA" y "ATL" al 100% (para el transmisor sin LCD, gire la perilla al máximo) y el acelerador "TRIM" a 0 (para el transmisor sin LCD, (Por favor, gire la perilla correspondiente a la posición neutra).

¡No es necesario realizar este paso si la configuración del transmisor es predeterminada y puede comenzar desde el segundo paso directamente!

2. Apague el ESC. Mantenga presionado el botón SET y encienda el ESC, el LED ROJO del ESC comienza a parpadear (el motor emite un pitido al mismo tiempo) y luego suelte el botón SET inmediatamente. (El ESC ingresará al modo de programación si el botón SET (Si el botón no se suelta en 3 segundos, deberá reiniciar desde el paso 2).

Nota: Los pitidos del motor pueden ser bajos a veces, pero puedes verificar el estado del LED.

Mueva el gatillo del acelerador a la posición neutral.
posición y presione el botón SET

Mueva el gatillo del acelerador a la posición final de adelante y presione el Botón SET

Mueva el gatillo del acelerador a la posición final de atrás y presione el Botón SET

3. Establezca el punto neutro, la posición final hacia adelante y la posición final hacia atrás.

1) Deje el gatillo del acelerador en la posición neutral, presione el botón SET, el LED ROJO se apaga y el LED VERDE parpadea una vez y el motor emite un pitido 1 vez para almacenar la posición neutral.

2) Tire del gatillo del acelerador hasta la posición final de avance, presione el botón SET, el LED VERDE parpadea dos veces y el motor emite 2 pitidos para almacenar la posición final de avance.

3) Empuje el gatillo del acelerador hasta la posición final de retroceso, presione el botón SET, el LED VERDE parpadea 3 veces y el motor emite 3 pitidos para almacenar la posición final de retroceso.

Nota :

- Posición final hacia adelante: Tire del gatillo hasta la posición de aceleración máxima si es un transmisor tipo pistola. Empuje el acelerador hasta el tope si es un transmisor tipo placa.
- Posición final de retroceso: Empuje el gatillo hasta la posición de freno máximo si se trata de un transmisor tipo pistola. Tire del acelerador hasta el fondo si se trata de un transmisor tipo tabla.

4. El motor puede funcionar normalmente una vez completada la calibración del rango del acelerador.

2 elementos programables (las opciones de "fondo negro y texto blanco" son las configuraciones predeterminadas de fábrica)

Programa 1.	Opción 1	Opción 2	Opción 3	Opción 4	Opción 5	Opción 6	Opción 7	Opción 8	Opción 9
Modo de funcionamiento	Adelante con freno	Adelante/atrás con freno							
2. Fuerza de frenado de arrastre	0%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	40%	
3. Corte por bajo voltaje	Desactivado	2,6 V/celda	2,8 V/celda	3,0 V/celda	3,2 V/celda	3,4 V/celda			
4. Golpe	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4					
5. Fuerza de frenado máxima	25%	50%	75%	100%					

1. Modo de ejecución

Opción 1: Adelante con freno

Tiene únicamente funciones de avance y freno y normalmente es un modo de carrera.

Opción 2: Avanzar/Retroceder con freno

Este modo proporciona la función de marcha atrás. El vehículo solo frena la primera vez que se presiona el gatillo del acelerador a la posición de marcha atrás/freno. Si el motor se detiene cuando el gatillo del acelerador vuelve a la posición neutra y luego se vuelve a presionar el gatillo a la posición de marcha atrás/freno.

Posición inversa, el vehículo dará marcha atrás; si el motor no se detiene por completo, el vehículo no dará marcha atrás, pero seguirá frenando. Este método es para evitar que el vehículo dé marcha atrás accidentalmente.

2. Fuerza de frenado por arrastre

Se refiere a la fuerza de frenado generada por el motor cuando el gatillo del acelerador vuelve a la posición neutra. Normalmente, el freno por arrastre será 0. El freno por arrastre puede generar algo de calor, por lo que se debe utilizar solo cuando sea necesario.

3. Corte por bajo voltaje Esta

función es principalmente para evitar que la descarga excesiva de las baterías de litio provoque daños. El ESC monitorea el voltaje de la batería en todo momento y, una vez que el voltaje cae por debajo del umbral establecido, la salida de potencia se reducirá y, después de unos segundos, se cortará por completo. Cuando se activa la protección de voltaje, el LED rojo parpadea en "-", "-", "-". Para baterías NiMH, se recomienda configurar este parámetro en "Desactivado"

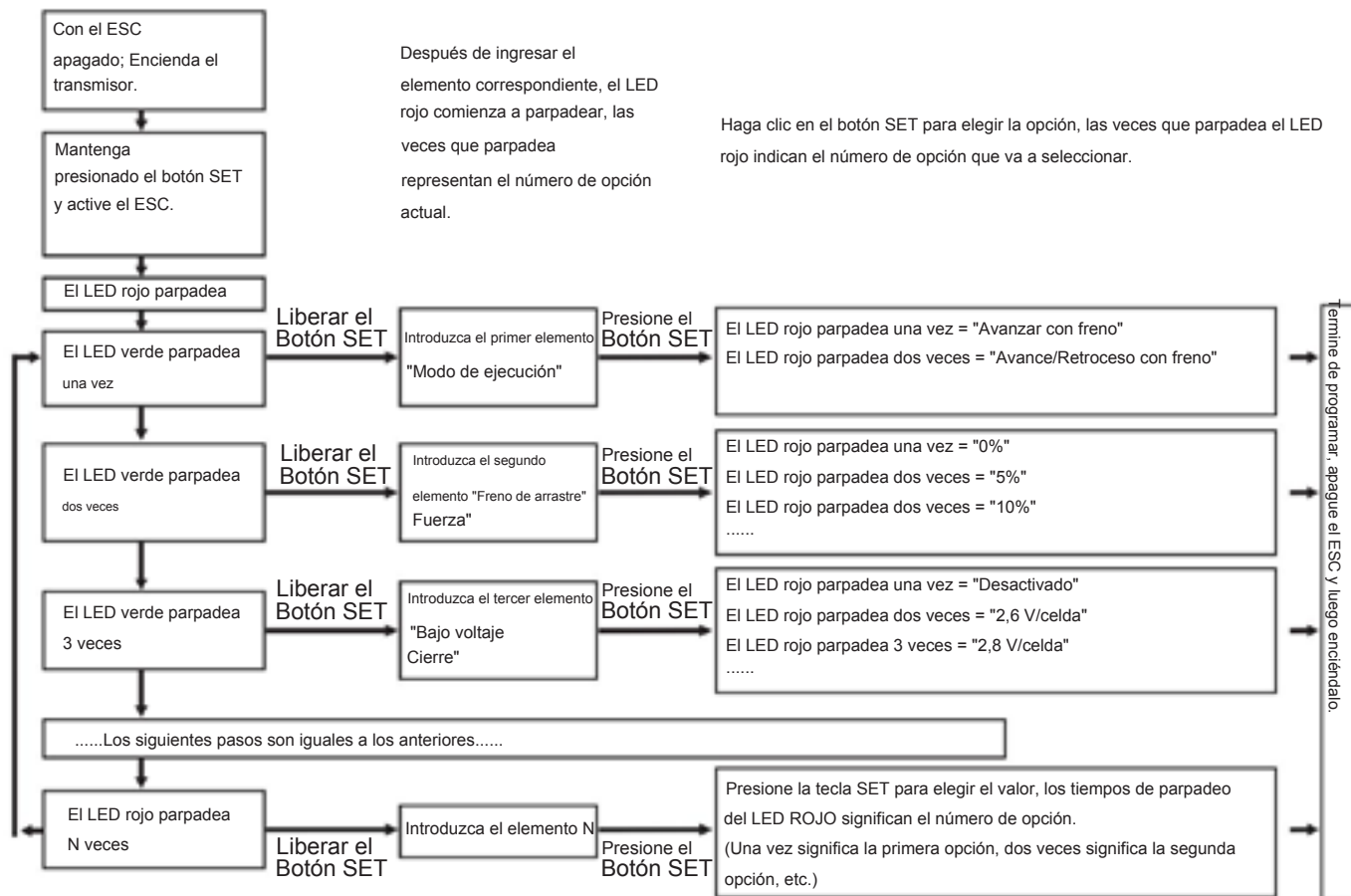
4. Golpe

Este elemento se utiliza para controlar la respuesta del acelerador, cuanto menor sea este valor, más lenta será la respuesta; cuanto mayor sea este valor, más rápida será la respuesta, una velocidad adecuada puede ayudar al conductor a controlar su vehículo correctamente durante el proceso de arranque.

5. Fuerza de frenado máxima

Este ESC proporciona una función de frenado proporcional; el efecto de frenado se determina por la posición del gatillo del acelerador. Establece el porcentaje de potencia de frenado disponible cuando se aplica el freno a fondo. Una cantidad grande acortará el tiempo de frenado, pero Puede dañar el piñón y el engranaje recto.

1. Programa tu ESC con el botón SET



2. Programe su ESC con una tarjeta de programación LED

El ESC está en estado apagado, conecte la interfaz de configuración de 3 pines en el ESC.

con la interfaz marcada con - + en la esquina superior derecha de la

Tarjeta de programación LED según la polaridad con un cable con conector JR

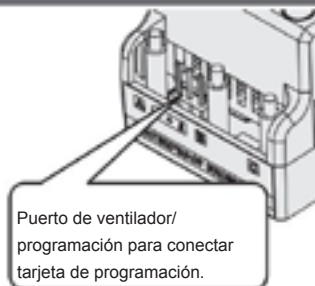
en ambos extremos, luego encienda el ESC, después de unos segundos, todos

Se pueden visualizar los parámetros del ESC. El "ELEMENTO" y el "VALOR"

El botón en el cuadro de programa puede seleccionar rápidamente los elementos de programación

y los valores de los parámetros, presione el botón "OK" para guardar los nuevos parámetros

en CES.



- La interfaz de programación utilizada para conectar la tarjeta de programa se comparte con el puerto del ventilador, no con el cable del acelerador.
- Dado que la tarjeta de programa admite varios ESC, es posible que el contenido de la etiqueta de la tarjeta de programa adquirida por separado no corresponda exactamente con los elementos de parámetro de su ESC. Consulte la tabla de parámetros en el manual de ESC al configurarlo (el número que se muestra en la ventana izquierda de la tarjeta de programa es el elemento de parámetro y el número que se muestra en la ventana derecha es el valor del parámetro).

OPCIONAL

TARJETA DE PROGRAMA KN



- Restaurar los valores predeterminados con el botón SET

Encienda primero el transmisor (con el gatillo del acelerador en la posición neutra), luego encienda el esc (con la luz apagada), finalmente presione y mantenga presionado el botón SET del interruptor esc durante más de 3 segundos. Los LED ROJO y VERDE parpadean

Al mismo tiempo, indica que ha restaurado correctamente todos los valores predeterminados de su ESC. Una vez que apague y vuelva a encender el ESC, la configuración volverá al modo predeterminado.

- Restaurar los valores predeterminados con una tarjeta de programa LED

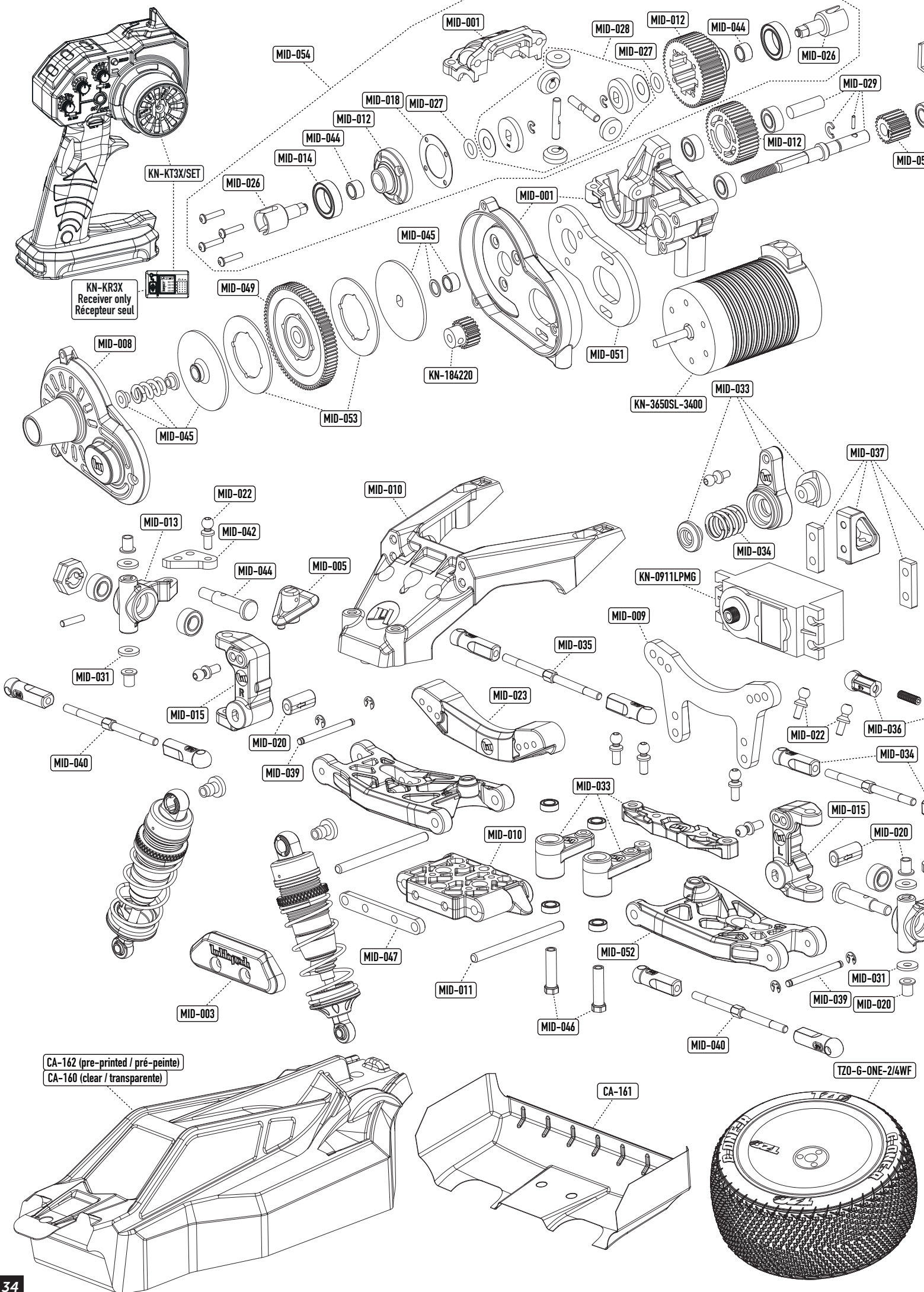
Después de conectar la tarjeta de programa al ESC, presione el botón "RESET" y el botón "OK" para restablecer de fábrica su ESC.

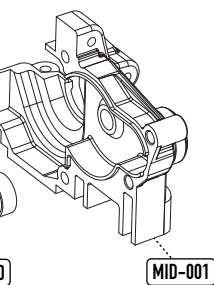
05 Solución de problemas

PROBLEMA	POSIBLE RAZÓN	SOLUCIÓN
La luz no se enciende después del encendido, el motor no arranca y el ventilador no funciona.	1. No se suministra energía al ESC. 2. El interruptor ESC está dañado.	1. Verifique la batería, si la conexión entre la batería y el ESC es buena y si el enchufe está bien soldado. 2. Reemplace el interruptor.
El esc no funciona después del encendido, con un "bip-bip-,bip-bip-,...". Tono de advertencia acompañado de una luz intermitente (aproximadamente 0,5 segundos por cada conjunto de intervalos de dos tonos).	El voltaje de entrada es anormal	Verifique el voltaje de la batería o cambie la batería para realizar la prueba.
Después del encendido, la luz roja parpadea rápidamente.	1. El ESC no detectó ninguna señal del acelerador. 2. El valor del acelerador neutral almacenado en your ESC is different from the valor almacenado en el transmisor.	1. Verifique si el cable del acelerador está enchufado al revés o en el canal incorrecto y si el transmisor está encendido. 2. Vuelva a calibrar el esc.
El motor gira en sentido contrario cuando se acelera.	1. El orden de cableado (ESC a motor) era incorrecto. 2. Your chassis is different from popular chasis.	Intercambie dos conexiones de cables entre el ESC y el motor.
El motor se detuvo repentinamente o redujo significativamente la salida en ejecución.	1. Se pierde la señal del acelerador. 2. El ESC ha entrado en el modo de protección de bajo voltaje o sobrecalentamiento. Modo de protección	1. Verifique el transmisor y el receptor. Verifique el cable de señal del canal del acelerador de su receptor. 2. El LED rojo parpadeante significa bajo voltaje. El LED verde parpadeante significa sobrecalentamiento.
El motor tartamudeaba pero no podía arrancar.	1. Mala conexión entre esc y motor. 2. El ESC se dañó (algunos MOSFET se quemaron).	1. Verifique todos los enchufes y puntos de soldadura y vuelva a soldarlos si es necesario. 2. Comuníquese con el distribuidor para obtener reparaciones u otros servicios al cliente.
El vehículo podía avanzar (y frenar), pero no podía contrarrestar.	1. La posición neutra del acelerador en su transmisor estaba en realidad en la zona de frenado. 2. Configure incorrectamente el "Modo de ejecución". 3. El ESC estaba dañado.	1. Vuelva a calibrar la posición neutra del acelerador. No se encenderá ningún LED del ESC cuando el gatillo del acelerador esté en la posición neutra. 2. Establezca el "modo de funcionamiento" en "Avance/Retroceso con freno". 3. Comuníquese con el distribuidor para obtener reparaciones u otros servicios al cliente.
La tarjeta de programa LED siguió mostrando 3 líneas cortas (- - -) después de conectarla a su ESC.	La tarjeta de programa estaba conectada a la ESC a través del cable del acelerador (Cable de recepción).	Conecte la caja del programa con la interfaz correcta, es decir, al puerto del ventilador, no al cable del acelerador.
No se pudo completar el ajuste del recorrido del acelerador (ESC/Calibración de radio).	El esc no recibió la correcta señal del acelerador.	1. Compruebe si el cable del acelerador está conectado correctamente al receptor. 2. Si el servo funciona normalmente, puedes conectar el cable del acelerador del ESC al canal de dirección para realizar una prueba o cambiar el sistema transmisor/receptor para realizar una prueba directamente.

REFERENCE GUIDE

RÉF. / ITEM	DÉSIGNATION / DESIGNATION	RÉF. / ITEM	DÉSIGNATION / DESIGNATION	RÉF. / ITEM	DÉSIGNATION / DESIGNATION
CA-160	Carrosserie transparente Buggy Xmid Xmid buggy clear body	MID-002	Chassis aluminium Xmid Xmid chassis aluminium chassis plate	MID-030	Xmid Battery holder set Xmid Battery holder set
CA-161	Aileron transparent buggy 1/10 Xmid 1/10 Buggy clear rear wing Xmid	MID-003	Pare-choc avant Xmid Xmid Front bumper	MID-031	Kit de rondelles de calage plastique Xmid Xmid plastic washers set
CA-162	Carrosserie Buggy Xmid Orange/Grise prepeinte Xmid buggy prepint body Orange/Grey	MID-004	Bavettes latérales Xmid Xmid Side plate	MID-032	Axe d'étriers arrière +clips Xmid (x2) Xmid rear knuckle axle+clips (x2)
HTR-570001	Bouchons amortisseurs HTR 13mm (x4) HTR 13 mm Big Bore Shocks Cap (x4)	MID-005	Support aileron et support carrosserie Xmid Xmid Wing mount+ body post	MID-033	Set plastique de direction Xmid Xmid Steering plastic set
HTR-570002	Bagues supérieures en plastique amortisseurs HTR 13mm HTR 13mm Shock cap bushing	MID-006	Axe triangle arrière Xmid (x2) Xmid Rear arm axle (x2)	MID-034	Set de chape Xmid Xmid Ball end set
HTR-570003	Tiges amortisseur HTR 1/10 - 42,5 mm (HTR-510075) 42,5 mm shock shafts for HTR 1/10 (HTR-510075)	MID-007	Cardans arrières Xmid (x2) Xmid Rear dog bone (x2)	MID-035	Pas inversé de direction Xmid (x2) Xmid steering turnbuckle (x2)
HTR-570004	Corps amortisseur HTR 1/10 L=44,5 mm (HTR-510095) 1/10 HTR Shock bodies L=44,5mm (HTR-510095)	MID-008	Capot de protection de slipper Xmid Xmid Slipper protect cover Xmid	MID-036	Chape servo Xmid Xmid servo ball end
HTR-570005	Kit de joint amortisseur HTR 13 et 16mm HTR 13 - 16 mm Shocks Rebuilt Kit	MID-009	Support amortisseur avant Xmid Xmid front shocks tower	MID-037	Set de fixation de servo Xmid Xmid servo mount set
HTR-570006	Tiges amortisseur HTR 1/10 - 52,5 mm (HTR-510095) 52,5 mm shock shafts for HTR 1/10 (HTR-510095)	MID-010	Support suspension et renfort supérieur avant Xmid Xmid Front Bulkhead + Suspension Mount	MID-038	Set de cale de triangle arrière Xmid Xmid Rear arm holder set
HTR-570007	Molette amortisseur HTR 13 mm HTR 13mm Shocks adjustable Screw + oring	MID-011	Axe triangle avant Xmid (x2) Xmid front arm axle (x2)	MID-039	Axe d'étriers avant +clips Xmid (x2) Xmid front knuckle axle+clips (x2)
HTR-570008	Corps amortisseur HTR 1/10 L=34,5 mm (HTR-510075) 1/10 HTR Shock bodies L=34,5mm (HTR-510075)	MID-012	Corps de diff et pignon transmission Xmid Xmid plastic diff. Case +Pinion	MID-040	Pas inversé de suspension avant Xmid (x2) Xmid front suspension turnbuckle (x2)
HTR-570010	Maintien ressort chappes amortisseur HTR 13mm HTR 13mm Shock bottom holder ball ends	MID-013	Fusée de direction Xmid Xmid Front Steering Knuckle	MID-041	Axe de roue arrière Xmid (x2) Xmid Rear Wheel Axe (x2)
HTR-570011	Piston 4 trous amortisseur HTR 13 mm HTR 13 mm Shock piston 4 holes	MID-014	Kit complet roulement Xmid Xmid ball bearing complety set	MID-042	Bras de direction de fusées avants Xmid (x2) Xmid Alum Front Hub Carrier Arms (x2)
HTR-570013	Membranes renforcées amortisseur HTR 13 mm Racing HTR 13 mm Shocks Bladders (4)	MID-015	Etriers avants pour Xmid Xmid Front C-hub	MID-043	Pas inversé de suspension arrière Xmid (x2) Xmid rear suspension turnbuckle (x2)
HTR-570014	Boules de chapes pour amortisseurs HTR 13mm HTR 13mm shocks balls	MID-016	Kit complet de vis Xmid Xmid screws complety set	MID-044	Bague de boitier de diff Xmid (x2) Xmid diff case bushing (x2)
HTR-570019	Ecrous de fermeture de joint pour amortisseurs HTR 13 et 16mm HTR 13 and 16 mm Shocks o-ring tap	MID-017	Set étriers arrières Xmid Xmid rear knuckle set	MID-045	Kit de pièces du slipper Xmid Xmid Slipper kit parts
HTR-570020	Ressort très souple 45 mm HTR 13mm Super soft 45mm shock spring for HTR 13mm	MID-018	Joint de différentiel Xmid Xmid Differential Gasket	MID-046	Axe de sauve servo Xmid (x2) Xmid Servo saver shaft
HTR-570021	Ressort très souple 65 mm HTR 13mm Super soft 65mm shock spring for HTR 13mm	MID-019	Mousse de protection pour accus Xmid Xmid battery protect foam	MID-047	Plaque avant de renfort Xmid Xmid Front brace
HTR-580109	Mini chaussette de protection poussiere amortisseur Universal Mini Shocks Boots (4pcs)	MID-020	Inserts d'étriers Xmid (x6) Xmid Knuckle inserts (x6)	MID-048	Triangle arrière Xmid (x2) Xmid rear lower arm (x2)
HTR-599137	Boules courtes de fixation d'amortisseur supérieur Shock ball end post (Short)	MID-021	Hexagone de roues + clavette (x4) Xmid Wheels hex + pin (x4)	MID-049	Couronne principale plastique Xmid (48dp) Xmid Center Spur gear (48dp)
KN-0911LPMG	Servo Low Profil Konect Digital 9kg-0.11s pignons métal Digital Low Profil servo 9kg-0.11s metal gear	MID-022	Set complet de boules de chape Xmid Xmid Ball stud complety set	MID-050	Pignon metal primaire de transmission Xmid Xmid top shaft metal pinion
KN-10BL60-WP	Contrôle Brushless 1/10 60A Waterproof 1/10 Waterproof Brushless 60A Controler	MID-023	Protection de tourelle avant Xmid Xmid plastic front shock tower protect	MID-051	Support moteur aluminium Xmid Xmid aluminium motor mount
KN-184220	Pignon moteur 48dp ø3,175mm 20 dents en acier 20T pinion gear alloy steel 48dp ø3,175mm	MID-024	Support amortisseur arrière Xmid Xmid rear shocks tower	MID-052	Triangle avant Xmid (x2) Xmid front lower arm (x2)
KN-3650SL-3400	Moteur Brushless 1/10 taille 3650 3400kv 3650SL - 3400KV Brushless motor	MID-025	Protection de tourelle arrière Xmid Xmid plastic Rear shock tower protect	MID-053	Garniture slipper Xmid (x2) Xmid slipper pad (x2)
KN-KR3X	Récepteur 2.4ghz 3 voies pour radio Konect KT3X 2.4 GHz Receiver for transmitter KT3X (3 channels)	MID-026	Noix de cardans Diff ar (x2) Xmid differential drive cup (x2)	MID-054	Différentiel complet Xmid Xmid Differential complety set
KN-KT3X/SET	Ensemble radio 2.4 GHz Konect KT3X Konect KT3X 2.4 GHz radio set	MID-027	Joint torique de différentiel Xmid Xmid differential O-Ring	STICK-XMID-OR	Planche de stickers Hobbytech Xmid buggy Hobbytech Xmid buggy stickers sheet
MID-001	Cellule arrière + support moteur Xmid Xmid Gear box + motor mount	MID-028	Set de pignons de différentiel Xmid Xmid differential pinion set	TZO-G-ONE-2/4WF	Roue avant TZO G-ONE (x2) TZO G-ONE front wheel (x2)
		MID-029	Set axes de cellule Xmid Xmid Gear box shafts set	TZO-G-ONE-R	Roue arrière TZO G-ONE (x2) TZO G-ONE Rear wheel (x2)





STICK-XMID-OR



MID-016

MID-005

MID-034

MID-043

MID-017

MID-014

MID-007

MID-041

MID-032

MID-025

MID-024

HTR-599137

MID-043

MID-034

MID-017

MID-020

MID-014

MID-021

MID-032

MID-019

MID-048

MID-031

MID-030

MID-004

MID-013

MID-021

KN-10BL60-WP

MID-038

MID-006

MID-038

MID-041

KN-KR3X

MID-030

HTR-570014

HTR-570010

HTR-580109

MID-002

HTR-570021

HTR-570011

HTR-570013

HTR-570002

HTR-570001

HTR-570008

HTR-570004

HTR-570003

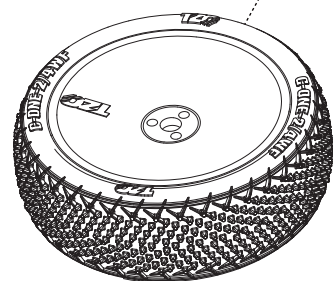
HTR-570019

HTR-570005

HTR-570007

HTR-570020

T2D-G-ONE-R





WWW.HOBBYTECH-RC.COM

info@hobbytech-rc.com

General information

Specifications are subject to change without notice.
Photograph shows model after assembly and painting.

Les spécificités peuvent changer sans information préalable.
Les photos sont non contractuelles.

Spezifikationen können ohne vorherige Ankündigung ändern.
Effektive Abbildung zeigt das Modell in Montage und Lackierung.

El fabricante puede modificar los kits sin previo aviso.
Las fotos no son contractuales.