

AT3.4

1:10 SCALE 4WD ELECTRIC TRUGGY RTR

TRUGGY 1/10^{ème} ELECTRIQUE 4*4

BRUSHED / BRUSHLESS

NOTICE EN FRANÇAIS

Par **GVP**
RACING



INFORMATIONS GENERALES

Merci d'avoir acquis ce produit HOT SHOP d'ABSIMA.

Dans un souci d'amélioration constante, certaines évolutions produit peuvent ne pas figurer sur cette notice. Consultez sur notre site internet si le manuel d'utilisation en votre possession est bien la dernière mise à jour. Veillez à vous munir de la dernière version avant de démarrer le montage de votre modèle.

ATTENTION, CECI N'EST PAS UN JOUET !

Ne pas laisser à la portée d'enfant de moins de 14 ans sans surveillance.

Ce produit est un produit de hautes performances, pour des raisons de sécurité, ne pas rouler sur la chaussée publique, en zone très peuplée ou sous protection environnementale, près d'enfants ou d'animaux.

Ce modèle contient des roulements et pièces pouvant s'échauffer lors de l'utilisation. Merci d'utiliser avec prudence afin d'éviter tout risque de blessure.

Ce produit demande des opérations de montage et de maintenance.

Ce produit est soumis à une garantie. Tous dommages provenant d'un accident, d'un crash ne sont pas garantis.

Les batteries doivent être utilisées uniquement dans de bonnes conditions et doivent être correctement chargées.

Les modèles thermiques doivent être exclusivement utilisés à l'extérieur. L'inhalation de gaz d'échappement peut être nocif.

Tous produits chimiques doivent être tenus hors de portée des enfants.

Veillez que votre modèle est en bon état de fonctionnement avant chaque utilisation afin de lui assurer une bonne longévité et de vous assurer un plaisir de conduite maximum.



Informations utiles à l'utilisation sans risque d'un véhicule radiocommandé.

Cher client,

Nous vous remercions d'avoir choisi l'un des produits de haute performance de la gamme **Absima/Team C**. Nos produits ont été conçus pour les débutants, les pilotes loisir et les compétiteurs ambitieux. **Absima/Team C** souhaite que vous preniez un maximum de plaisir au volant de votre nouvelle voiture radiocommandée et vous recommande donc de lire les points suivant attentivement :

Avant chaque séance de conduite :

- Vérifier que tous les écrous sont correctement visés.
- Pour toutes les vis associées à de l'aluminium ou de l'acier, vous devez vous assurer que celles-ci sont freinées avec du frein filet spécial pour éviter tout desserrage intempestifs et la longévité de votre modèle.
- Le Sauve-Servo doit toujours fonctionner librement sans contrainte. Un Sauve-Servo grippé ou réglé trop dur n'assurerait plus sa fonction, ce qui entrainerait une dégradation sur le servo de direction.
- Contrôler sur votre radio et votre véhicule que les batteries sont totalement chargées.
- Bien vérifier que le Trim de direction de votre Radio soit réglé correctement avec les roues droites, et que vous avez une course de servo (débattement) correcte pour diriger le modèle.

Après chaque séance de conduite :

- Si vous avez roulé sur un terrain sale (poussière, boue...), il est nécessaire de nettoyer complètement votre véhicule.
- Si vous avez roulé sur terrain humide ou sous la pluie, vous devez sécher tout votre véhicule pour éviter la rouille des parties en métal. N'hésitez pas à utiliser le WD40 contre l'humidité.
- Après plusieurs roulages, nous vous recommandons de vérifier tous les roulements afin de s'assurer qu'ils sont toujours en parfait état de fonctionnement.
- Après plusieurs roulages, nous vous recommandons de vérifier les différentiels et la transmission du véhicule.
- Effectuer un contrôle général après chaque roulage.

Véhicules Electriques :

Avant de rouler avec un véhicule électrique pour la première fois, vous devez roder le moteur électrique. **Procédez comme suit :**

1. Conduire les deux premières batteries avec seulement la moitié de l'accélération.
2. Ensuite vous pouvez rouler normalement.

Réglage de la distance entre le pignon du moteur et le train principal (si nécessaire).
Desserrez les vis du moteur de support moteur et pousser le moteur loin du train principal.
Prenez une feuille de papier et de le maintenir entre le pignon du moteur et le train principal. Maintenant, faites glisser le moteur complètement Appel à la roue principale.
Retirez la feuille de papier, maintenant la bonne distance entre le pignon du moteur et le train principal est fait.

Certificat CE, vous trouverez sur notre site dans la catégorie Support / Téléchargements.
www.absima.com

Manuel d'instruction pour chargeur de batteries type NiMH

INTÉRESSANT LE VEHICULE AVEC CHARGEUR ET NIMH BATTERIE.

1. Descriptif Technique

Tension d'alimentation : 100-240V
Courant de charge : 500mA
Type de batteries : 6 cells NiMH

2. Notifications d'usage et de sécurité

Ne jamais laisser l'appareil en charge sous tension sans surveillance. Si une opération ne s'effectue pas normalement, stopper immédiatement celui-ci et se référer au manuel d'instruction. Tenir à l'abri de la poussière, de l'humidité, de la pluie, de la chaleur, de la lumière directe du soleil et des vibrations. Ne pas faire tomber l'appareil. Les unités et batteries à charger ou à décharger doivent être disposées dans un dispositif résistant à la chaleur, non inflammable et non conducteur de courant. Ne jamais les mettre sur un siège de voiture, moquette ou identique. Tenir à l'écart de l'endroit d'opération tout matériau inflammable.

Afin d'éviter tout risque de court-circuit avec le chargeur, toujours connecter en premier la câble de charge au chargeur puis seulement à la batterie à charger ou à décharger. Procéder à l'inverse pour débrancher.

Ne pas tenter de charger les types suivants de batteries :

- Pack de batteries composé de plusieurs types de cellules (de divers fabricants)
- Batteries non rechargeables (risque d'explosion)
- Batteries défectueuses ou endommagées (batteries LiPo, LiFe, LiIon, NiCd, ou Pb)

3. Processus de charge des batteries NiMH

Ce chargeur permet la charge de batterie d'un ampérage de 500mA. Pour des batteries de 1800mAh, le temps de charge est d'environ 4 heures (1800mAh / 500mA = 3.6 heures).

NECESSAIRE POUR L'UTILISATION DE VOTRE KIT

ATTENTION !

N'utilisez pas de tournevis pour installer des vis dans des matériaux en nylon ou en plastique. Le verrouillage rapide peut chauffer les vis installées qui peuvent casser les pièces moulées ou dépouiller les fils pendant l'installation.

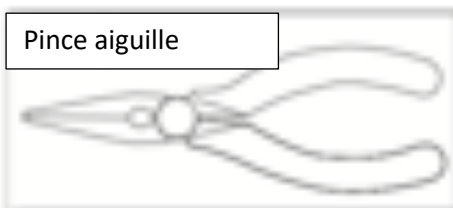
Version Brushed



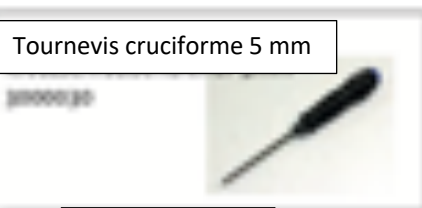
Version Brushless



Pince aiguille



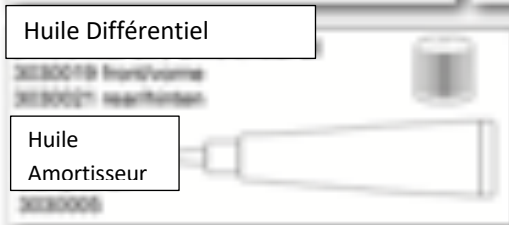
Tournevis cruciforme 5 mm



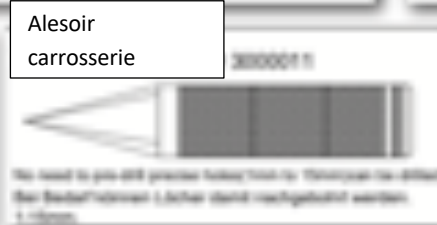
Frein filet



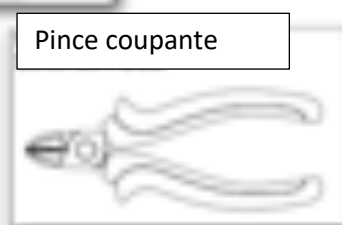
Huile Différentiel



Alesoir carrosserie



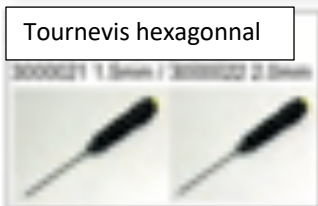
Pince coupante



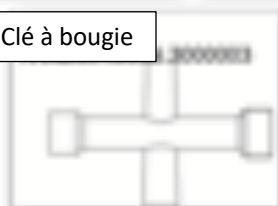
Huile Amortisseur



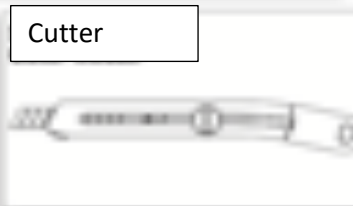
Tournevis hexagonal



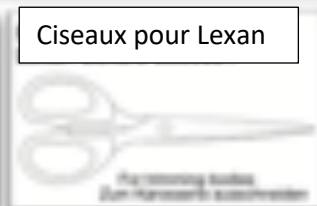
Clé à bougie



Cutter



Ciseaux pour Lexan



Manuel d'utilisation pour variateur 1/10^{ème} Brushed 40 A

Spécification:

Cont. amps: Avant 40A/rétrgrade 20A

Peak amps: Avant 180A/rétrgrade 90A

Motor limit: 2S LiPo – 540 or 550 motor >12T

5-6 NiMH RPM <30000 @7.2V

BEC: 2A/5V



Le contrôleur peut être utilisé avec des piles NiMH et LiPo. Pour le mettre en place, vous devez repositionner le petit bouchon noir sur le contrôleur. Pour LiPo le bouchon tout le chemin vers la gauche et la fiche pour NiMH extrême droite. Le sens de rotation peut être modifié avec les bouchons (fonctionne comme avec la batterie).

NOTICE D'UTILISATION



Variateur électronique Brushless étanche A10ECO

Déclaration
Merci pour l'acquisition de ce variateur électronique ABSIMA . Ce système est spécifiquement conçu pour un modèle réduit radiocommandé et peut être très dangereux. Veuillez donc lire très attentivement de cette notice. Nous ne pouvons pas nous assurer de la bonne utilisation de ce produit, de son installation, de sa mise en fonctionnement, de sa maintenance, aucun dédommagement ne pourra être assuré ou accepté pour tout dommage, résultant de l'utilisation de ce produit.

www.absima.com

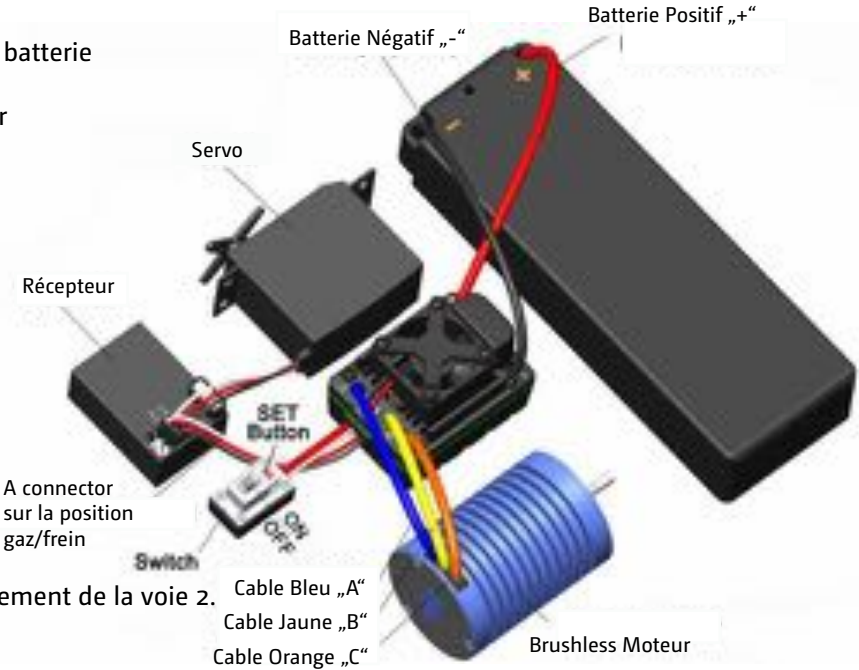
- Caractéristiques:**
- 1 Résistance à l'eau et la poussière : le variateur n'est pas conçu pour fonctionner en immersion mais juste résister à une utilisation humide pour résister aux projections d'eau. (lorsque que vous avez utilisé le produit dans des conditions humides avec de l'eau, après utilisation, veuillez retirer le ventilateur, nettoyer le variateur, le sécher si nécessaire pour éviter toute oxydation.
 - 2. Spécialement conçu pour les Voitures et Truck Radio commandées, avec un excellent paramétrage, accélération et linéarité de la puissance délivrée.
 - 3. Spécifique pour une utilisation sur des moteurs type « Brushless » sans charbon.
 - 4. 2 modes de fonctionnement (mode marche avant avec Frein OU mode marche Avant/Arrière avec frein)
 - 5. Fonction frein ABS disponible avec 4 types de freinage et 8 niveaux de force de freinage.
 - 6. 4 modes de puissance d'accélération « Punch » allant de « doux » Soft à très agressif « Very Agressive » pour s'adapter à tous véhicules.
 - 7. Multiples fonctions de protection : Protection sur le voltage minimum des batteries Lipo ou NiMH / Protection thermique / Portection contre la perte de signal radio / Protection contre un moteur bloqué.
 - 8. Facilité de programmation avec le bouton de réglage « Set » sur le variateur directement.

Model		WP-10BL50-RTR					
Courant/max		50A/300A					
Résistance		0.0010 ohm					
S'adapter			1/10 Onroad / Offroad / 1/8 Offroad				
Moteur Limite	2S Lipo 6 piles NiMH	On-road: ≥ 8T Off-road: ≥ 11T					
	3S Lipo 9 piles NiMH	On-road: ≥ 11T Off-road: ≥ 14T					
Type de Batterie		De 4 à 9 piles NuMH et de 2 - 3S LiPo					
Voltage d'alimentation du ventilatuer		5V					
Tension du BEC		6V/3A (Switch Mode)					
Dimenssion et poids		48.5*38*32 / 90g					

- * *Note1:*
- 1 La ventilateur sur ce variateur est alimenté par le BEC, l'alimentation en 5V est donc bonne et ne tient pas compte des la tension de base du voltage en entrée des batteries connectées. La régulation du voltage est faite directement par le variateur (BEC).
 - 2. De plus, merci de bien démonter le ventilateur pour entretien dès que le véhicule a roulé dans l'eau.

Avant d'utiliser votre nouveau variateur:

1 Branchement du variateur :
Connecter le variateur , le moteur, le récepteur, la batterie et le servo selon le schéma ci-contre.
Les câbles « + » positif et « - » négatif du variateur sont à connecter avec les câbles de la batterie.
Les #A, #B et #C sont à connecter avec le moteur (attention au bons emplacements indiqué sur le moteur). Le bouton « SET » est utilisé pour réaliser la programmation de votre variateur. Le câble de contrôle du variateur (petit câble a trois fils, noir, rouge et blanc) est à connecter sur le récepteur en position des gaz(généralement position 2). Une fois que les câbles #A, #B et #C du variateur sont connectés au moteur et que celui-ci tourne dans le mauvais sens, vous pouvez inverser la position de de 2 des fils connectés sur le moteur OU directement utilisé la fonction dans votre radio d'inversion du sens de fonctionnement de la voie 2.



2. Calibration du variateur :

Afin que le variateur fonctionne en adéquation avec la position de votre gâchette de radio, celui-ci doit être calibré. La calibration doit être réalisée dès que vous changez de radio, ou d'un réglage de neutre, de course ou d'un autre paramètre sur la voie concernée, sinon le variateur ne fonctionnera pas correctement. Il y a 3 positions qui doivent être calibrées : plein gaz / plein gaz arrière / position neutre zéro. Les images ci-contre illustrent les étapes à suivre :

A) Eteindre le variateur, allumer la radio émetteur, régler les paramètres de la voie concernée, neutre à 0%, EPA/ATV à 100% et déconnecter la fonction ABS de votre radio(*Note2).
B) Maintenir appuyer sur le bouton « SET » et ensuite allumer le variateur, seulement lorsque la led du variateur se met à clignoter rouge, relâcher immédiatement le bouton « SET ». Merci de regarder les images pour les étapes de calibrages.

C) Réaliser comme expliqué les trois étapes de calibrages :
1) Position neutre
2) Position plein gaz
3) Position plein gaz arrière / frein

D) Lorsque le processus de calibrage est terminé, le moteur peut fonctionner normalement après 3 secondes.

Note2: Si le bouton « SET » n'est pas relâché immédiatement après que la led est clignotée rouge, le variateur rentre en mode programmation, pour refaire le processus de calibration, merci de respecter les étapes A à D autant que nécessaire.

3. Statut des Leds en fonctionnement normal :

- A) Lorsque la position de la gâchette est au neutre, aucune des leds rouge ou verte ne sont allumées.
- B) Lorsque la voiture est en marche avant, la led rouge est allumée fixe, la led verte est également allumée lorsque la position maximale est atteinte.
- C) Lorsque la voiture est en frein, la led rouge est allumée fixe, la led verte est également allumée lorsque la position maximale est atteinte.
- D) Lorsque la voiture est en marche arrière, la led rouge est fixe.

ALERTE bruits :

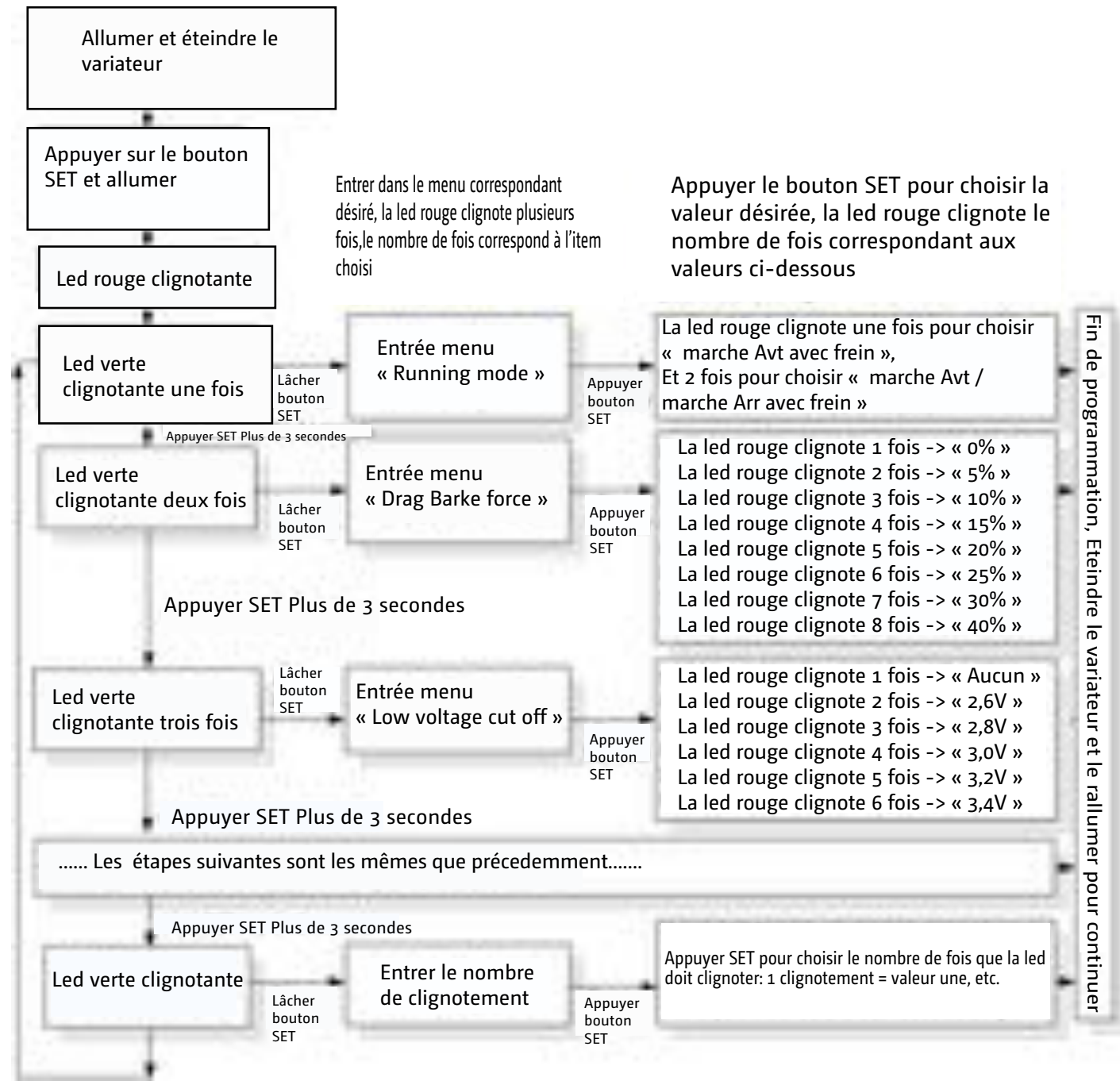
- 1. Alerte de tension d'alimentation: le variateur commence d'abord par vérifier la tension d'alimentation lors de sa mise en fonctionnement, si le voltage est anormal, un son d'alerte sera émis « beep-beep » avec une seconde d'intervalle entre chaque « beep ».
- 2. Alerte de tension du signal de radio: Lorsque le variateur ne peut recevoir correctement le signal de la radio, un son d'alerte est émis « beep – beep – beep » avec deux secondes d'intervalle entre chaque « beep ».

Fonctions de protection:

- 1. Protection contre la tension d'alimentation basse : Si la tension de la batterie Lipo est trop basse pendant plus de 2 secondes, le variateur se met en sécurité en coupant son alimentation. Noter que le variateur ne pourra repartir si la tension de chaque élément de batterie Lipo est inférieure à 3,5V. Pour les batteries NiMH, si la tension totale de la batterie est plus grande que 9V et plus petite que 12V, elle sera considérée comme une batterie Lipo 3S. Si la tension est inférieure à 9V, elle sera considérée comme une batterie Lipo 2S. Par exemple, si la batterie NiMH est à 8,0V, et que la limite est fixée à 2,6V/ élément, la batterie est considérée comme un Lipo 2S et la protection de « tension d'alimentation basse » sera pour cette batterie NiMH 2,6V x 2 = 5,2V.
- 2. Protection thermique : Lorsque la température du variateur est au-dessus de la valeur définie en usine pendant plus de 5 secondes, le variateur se met en sécurité en coupant son alimentation. Vous pouvez annuler cette protection de température si besoin lors des compétitions à vos risques d'endommagement.
- 3. Perte du signal de commandement : Le variateur se mettra en sécurité en coupant son alimentation. Dès que la perte de signal de l'émetteur est supérieure à 0,2 seconde.

Schéma de Programmation:

1. Méthode de programme



Note :

- ☑ Dans le processus de programmation, le moteur peut émettre un « Beep » lorsque la led clignote.
- ☑ Le nombre de « beep » correspond à la valeur choisie, par exemple 5 beep « Bp-bp-bp-bp-bp » correspond à la valeur 5.
- ☑ Par exemple avec les indications ci-dessous, on a :
 - « une led allumée fixe » et beep moteur « Bbbbb » = Option 5
 - « une led allumée fixe » + « une led clignotement » et beep moteur « Bbbbb » = Option 6
 - « une led allumée fixe » + « une led clignotement » et beep moteur « Bbbbbb » = Option 7
 - « une led allumée fixe » + « une led clignotement » et beep moteur « Bbbbbbb » = Option 8

2. Tableau des programmations :

Eléments	Valeurs de programmation							
	1	2	3	4	5	6	7	8
1. Running Mode	Marche AVT avec frein	Marche AVT/ARR avec frein						
2. Drag Brake	0%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	40%
3. Low voltage Cut-Off	Pas de protection	2.6V/Zelle	2.8V/Zelle	3.0V/Zelle	3.2V/Zelle	3.4V/Zelle		
4. Start Mode (Punch)	Level1 (Soft)	Level2	Level3	Level4 (très agressif)				
5. Maximum Brake Force	25%	50%	75%	100%				

Attention : Les cases en noir sont les valeurs par défaut réglées en usine.

3. Programmation des fonctions :

3.1. Running Mode / mode marche : Avec « Forward with brake » marche AVT avec frein, la voiture pourra avancer et freiner, mais ne pourra pas aller en marche arrière. Ce mode est recommandé pour la compétition. Le mode « Forward/reverse with Brake », marche AVT/ARR avec frein permet d’activer la marche arrière en plus, l’idéal pour les sessions d’entraînement. Note : Le mode « Forward/reverse with Brake », nécessite d’actionner la marche arrière avec un double « click » à la gâchette. Lorsque vous activer la gâchette depuis la zone plein gaz vers la zone marche arrière, le variateur active d’abord la fonction frein. Le moteur ralenti mais n’es pas complètement arrêté si bien que la fonction marche arrière n’est pas encore activée. C’est seulement lorsque que vous activez une seconde fois la gâchette dans la zone marche arrière que la fonction marche arrière est alors activée. Cette méthode permet d’éviter l’endommagement de votre transmission de voiture.

3.2. Running Mode / mode marche : Avec « Forward with brake » marche AVT avec frein, la voiture pourra avancer et freiner, mais ne pourra pas aller en marche arrière. Ce mode est recommandé pour la compétition. Le mode « Forward/reverse with Brake », marche AVT/ARR avec frein permet d’activer la marche arrière en plus, l’idéal pour

3.3. Coupure de bas Voltage : Cette fonction est principalement utilisée pour protéger les batteries Lipo d’un trop fort déchargement qui les endommagerait. Le variateur contrôle donc le voltage de al batterie à tout moment, si le voltage descend en dessous d’un certain seuil, la puissance transmise au moteur sera alors diminué de 50% en 2 secondes. Dans ce cas pilotez votre voiture sur le bord de la piste et arrêtez vous dès que possible. Le variateur coupera ensuite l’alimentation du moteur dans les 10 secondes suivantes. Les valeurs indiquées dans le tableau ci-dessus indiquent les seuils de coupure.

3.4. Accélération au démarrage (Punch) : L’accélération est réglable selon 4 niveaux du Level 1 (doux) au level 4 (très agressif). Notez que si vous décidez de choisir un niveau 4, vous devez avoir de très bonne batteries avec un bon taux de décharge, sinon vous risquez d’endommager vos batteries qui ne pourront pas délivrer la puissance demandée par le variateur.

3.5. Puissance du Freinage : le variateur fournit un freinage proportionnel à la position de la gâchette sur la radio.Le frein maximum sera obtenu avec une gâchette poussée à fon en fin de course. Une forte puissance de freinage peut réduire les distances de freinage mais endommager la transmission de votre voiture.

4. Remise à zéro des valeurs par défaut :

A tout moment, avec une position de gâchette au neutre (hors du mode de calibrage), il est possible de revenir aux valeurs par défaut réglées en usine. Appuyer sur le bouton SET plus de 3 secondes, la led rouge et la led verte clignoteront en même temps pour indiquer la remise à zéro du variateur. Il est ensuite nécessaire d’éteindre et de rallumer le variateur pour utiliser cette nouvelle configuration d’origine.

Dépannage :

Problème rencontré	Raison possible	Solution
Après avoir allumé, le moteur ne marche pas et un son est entendu.	Les connexions entre la batterie et le variateurs ne sont pas correctes.	Vérifier les connexions et si besoin les remplacer.
Après avoir allumé, le moteur ne marche pas et émet un « beep-beep » d’alerte toute les 1 seconde.	Le voltage en entrée du variateur est anormal, trop fort ou trop faible.	Vérifier le voltage de votre batterie.
Après avoir allumé, le moteur ne marche pas et émet un « beep-beep, beep – beep » d’alerte toute les 2 secondes et la led rouge est fixe.	L’ordre reçu de la radio pour la voie gaz/frein est anormal.	Vérifier la radio et le récepteur, vérifier le câble de contrôle du variateur qui s e connecte au récepteur.
Après avoir allumé, le moteur ne marche pas et la led rouge clignote très rapidement.	Le point de neutre gaz/frein a été changé	Refaire un calibrage complet du variateur en suivant la procédure.
Le moteur dans le mauvais sens.	La connectique des câbles entre le variateur et le moteur doivent être changées.	Inverser 2 connexions entre le variateur et le moteur.
Le moteur s’arrête soudainement en plein roulage.	Le signal de la radio a été perdu ou le variateur a détecté un voltage trop faible de la batterie.	Vérifier l’émission de la radio, vérifier le câble de contrôle du variateur qui s e connecte au récepteur. Remplacer la batterie.
Défaut d’accélération ou de frein.	Des connexions sont défectueuses, i l y a des interférences électromagnétiques.	Vérifier toutes les connexions de la voiture, eteindre et rallumer le variateur, rouler dans un autre endroit.

Si vous avez un autre problème que décrit ci-dessus avec votre variateur A10 ECO, nous vous invitons a reprendre contact avec votre magasin revendeur ou ABSIMA via www.absima.com.

Déclaration de conformité :

Le produit ci-dessus déclaré remplit toutes les conditions techniques en accord avec la réglementation européenne en vigueur pour ce produit décrite dans **les directives 2004/108/EG**



Les directives spéciales ci-dessous s’appliquent :

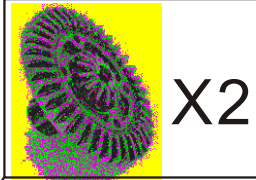
EN 61000-6-1:2007

EN 61000-6-3:2007

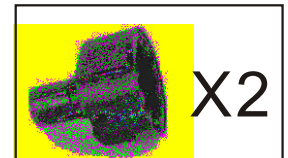
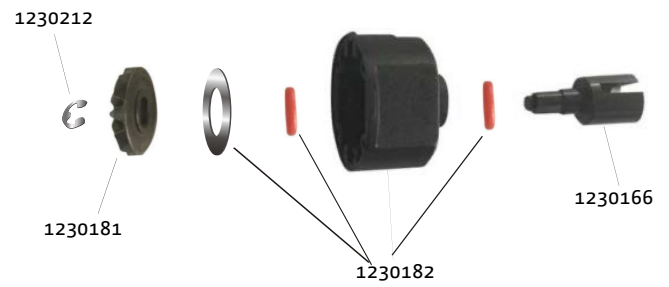


Ce produit ne doit pas être jeté avec les autres déchets. Il est de la responsabilité de l’utilisateur de déposer ses déchets électriques et électroniques dans les dépôts de recyclages appropriés pour les Déchets d’équipements électriques et électroniques (DEEE). Ces dispositions vous permettront de participer à la conservation des ressources naturelles et assureront de leur recyclage garantissant une protection de notre environnement. Pour plus de détail, rendez-vous dans votre point de collecte locale; pour les utilisateurs de l’union Européenne, vous pouvez aussi contacter directement votre détaillant ou le distributeur pour plus d’information sur où déposer les équipements électriques. Ces derniers pourront vous communiquer les bonnes informations. Ce Symbole est uniquement valable dans les pays de l’Union Européenne.

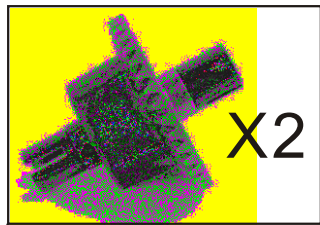
Differential Zusammenbau Differential assembling



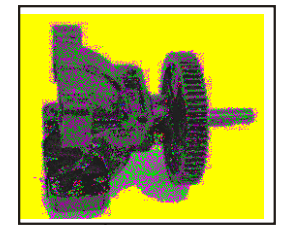
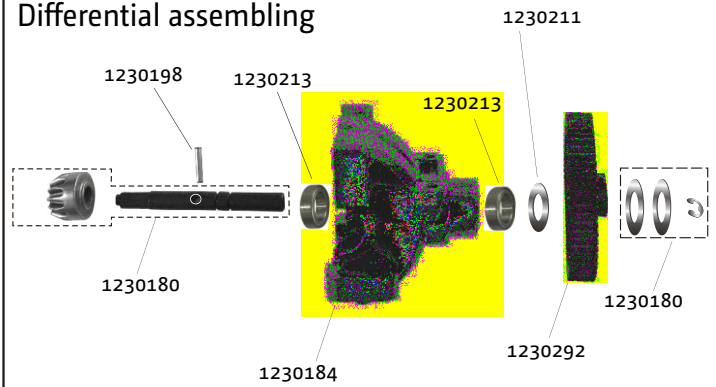
Differential Zusammenbau Differential assembling



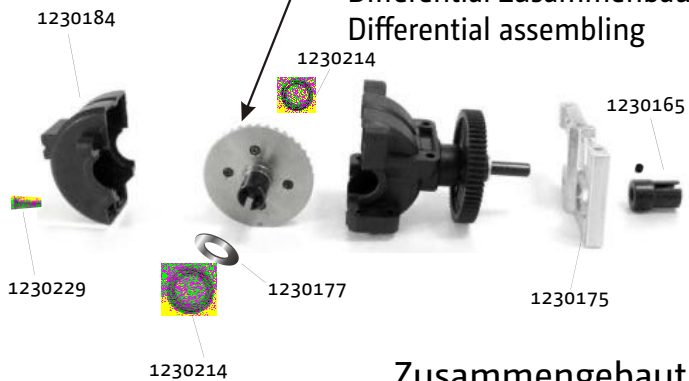
Differential Zusammenbau Differential assembling



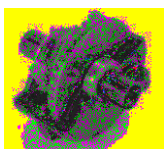
Differential Zusammenbau Differential assembling



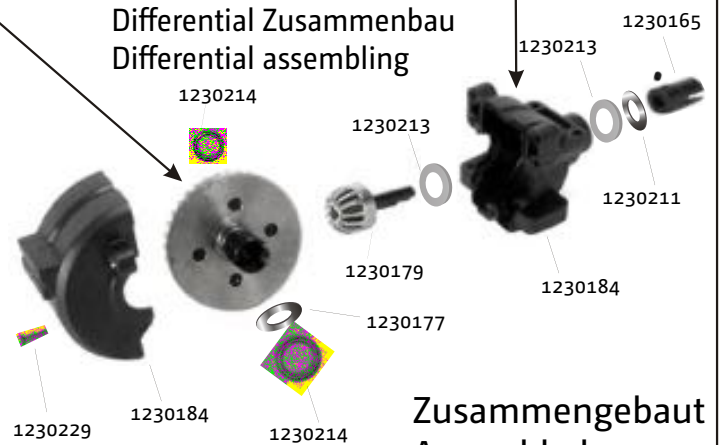
Differential Zusammenbau Differential assembling



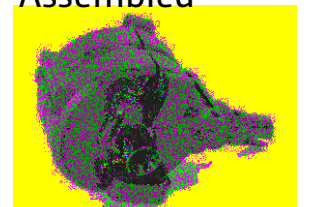
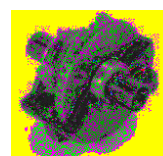
Zusammengebaut Assembled



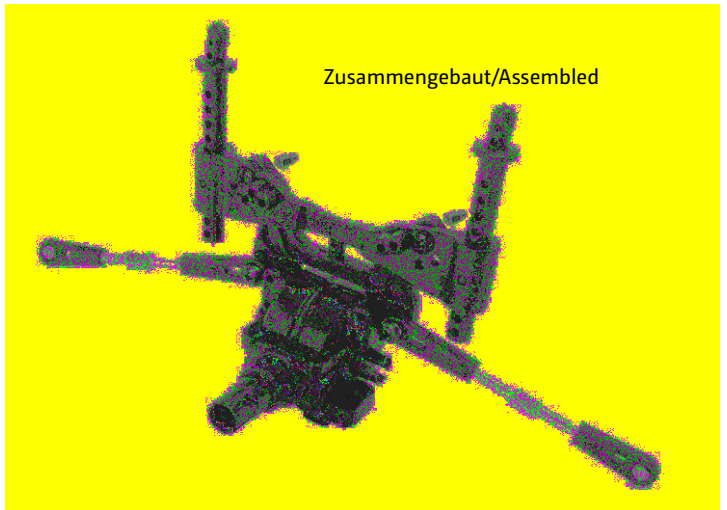
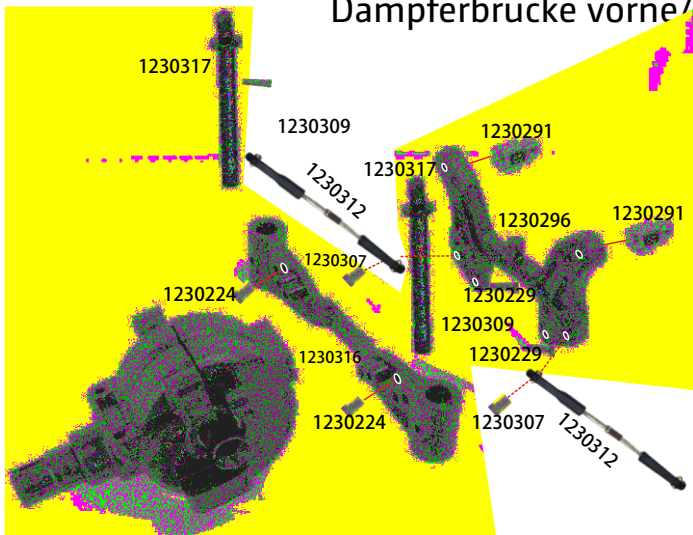
Differential Zusammenbau Differential assembling



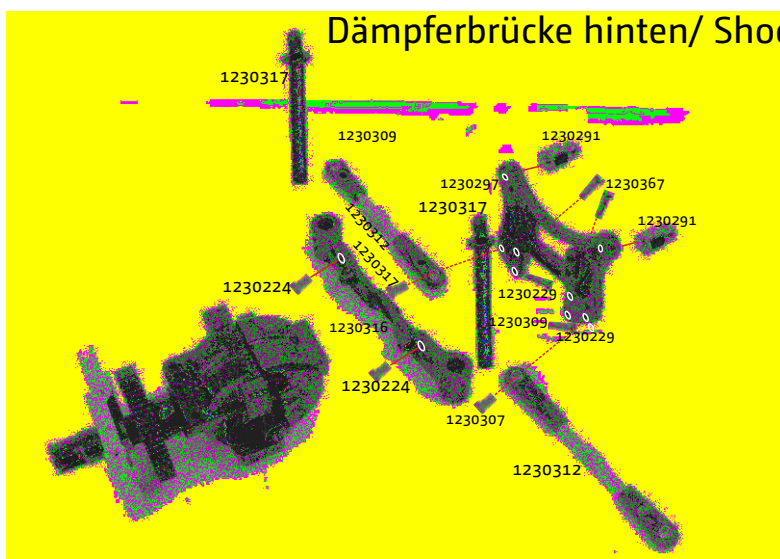
Zusammengebaut Assembled



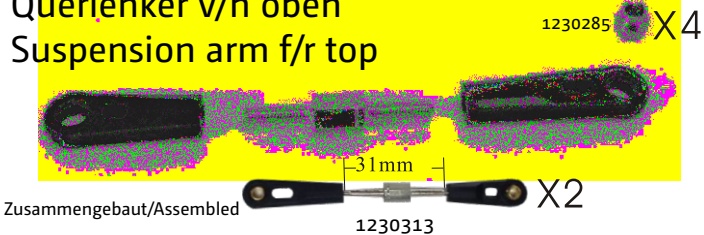
Dämpferbrücke vorne/ Shock Tower front



Dämpferbrücke hinten/ Shock Tower rear

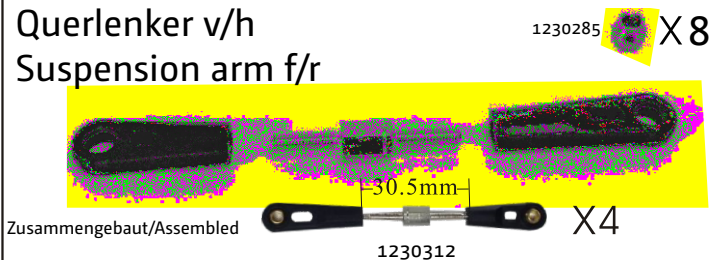


Querlenker v/h oben Suspension arm f/r top



Zusammengebaut/Assembled

Querlenker v/h Suspension arm f/r



Zusammengebaut/Assembled

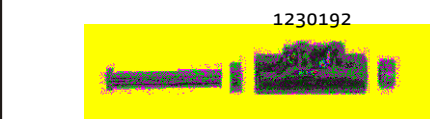
Lenkservo Gestänge Servo Linkage



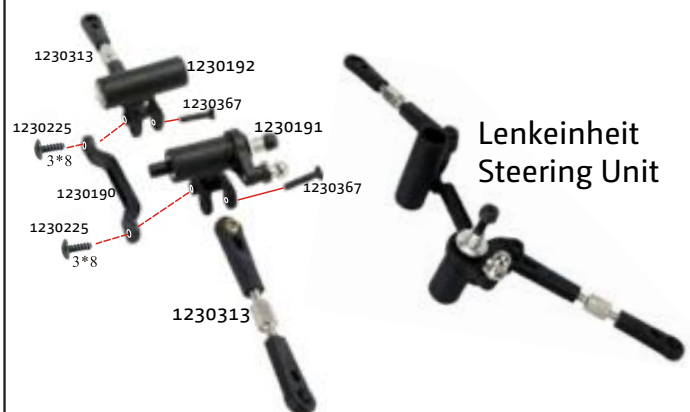
Zusammengebaut/Assembled

1230191 Zusammengebaut/Assembled

Servo Saver



Servo Saver



Lenkeinheit
Steering Unit

Radachse vorne
Wheel Axle front

1230206
1230198
1230216
1230162
1230215
1230219
1230205
1230223
1230209
1230209
1230163
1230365
1230209
1230163

Zusammengebaut
Assembled

Radachse vorne
Wheel Axle front

1230223
1230209
1230163
1230206
1230198
1230216
1230162
1230215
1230219
1230205
1230365
1230209
1230163

Zusammengebaut
Assembled

Radachse hinten
Wheel Axle rear

1230215
1230216
1230205
1230206
1230164
1230198
1230220

Zusammengebaut
Assembled

Radachse hinten
Wheel Axle rear

1230215
1230216
1230205
1230206
1230198
1230164
1230220

Zusammengebaut
Assembled

Dämpfer
Shocks

BRUSHLESS:
1230345

BRUSHED/KIT:
1230284

X4

Querlenker vorne / Suspension arm front

1230197
1230212
1230288
1230311
1230196
1230311
1230212
1230288

Querlenker hinten / Suspension arm rear

1230196
1230310
1230289
1230221
1230310
1230221
1230289
1230197

vorne/front

1230284/1230345
1230284/1230345
1230369
1230369

Dämpfer einbau / Shock mount

hinten/rear

1230284
1230284
1230369
1230369

Dämpfer einbau / Shock mount

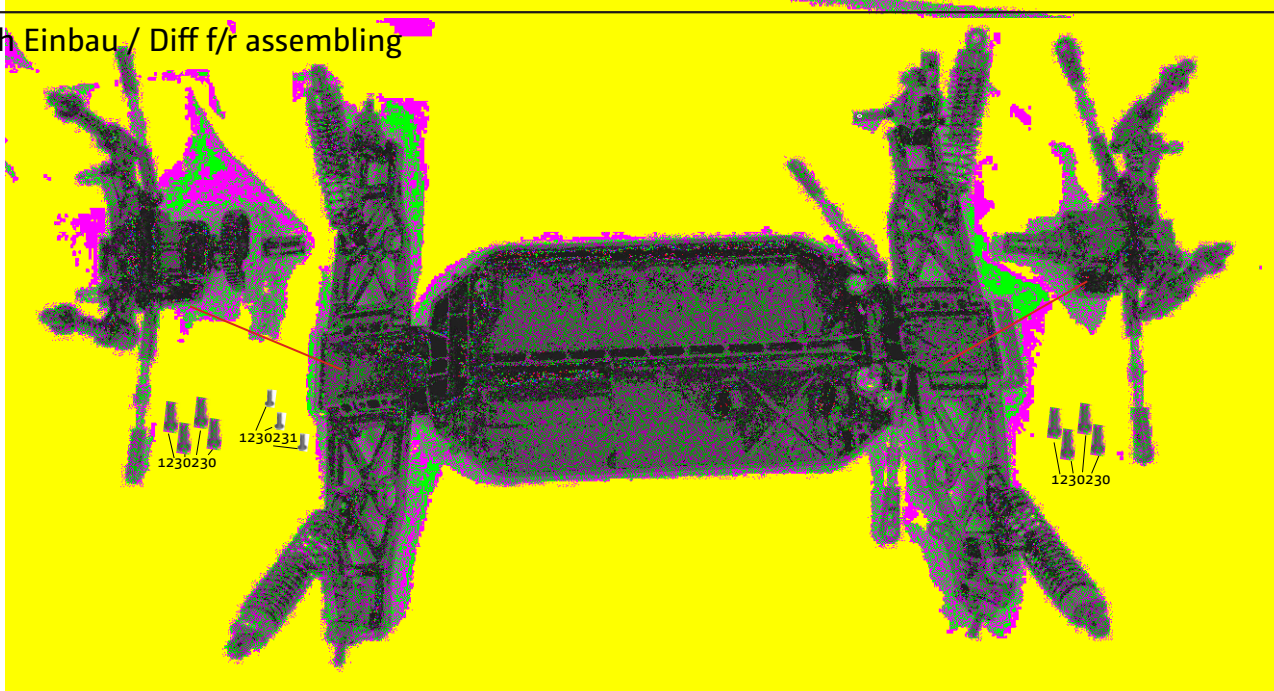
Chassis Zusammenbau / Chassis assembling

1230189
1230222
1230294
1230187
1230189
1230222
1230228

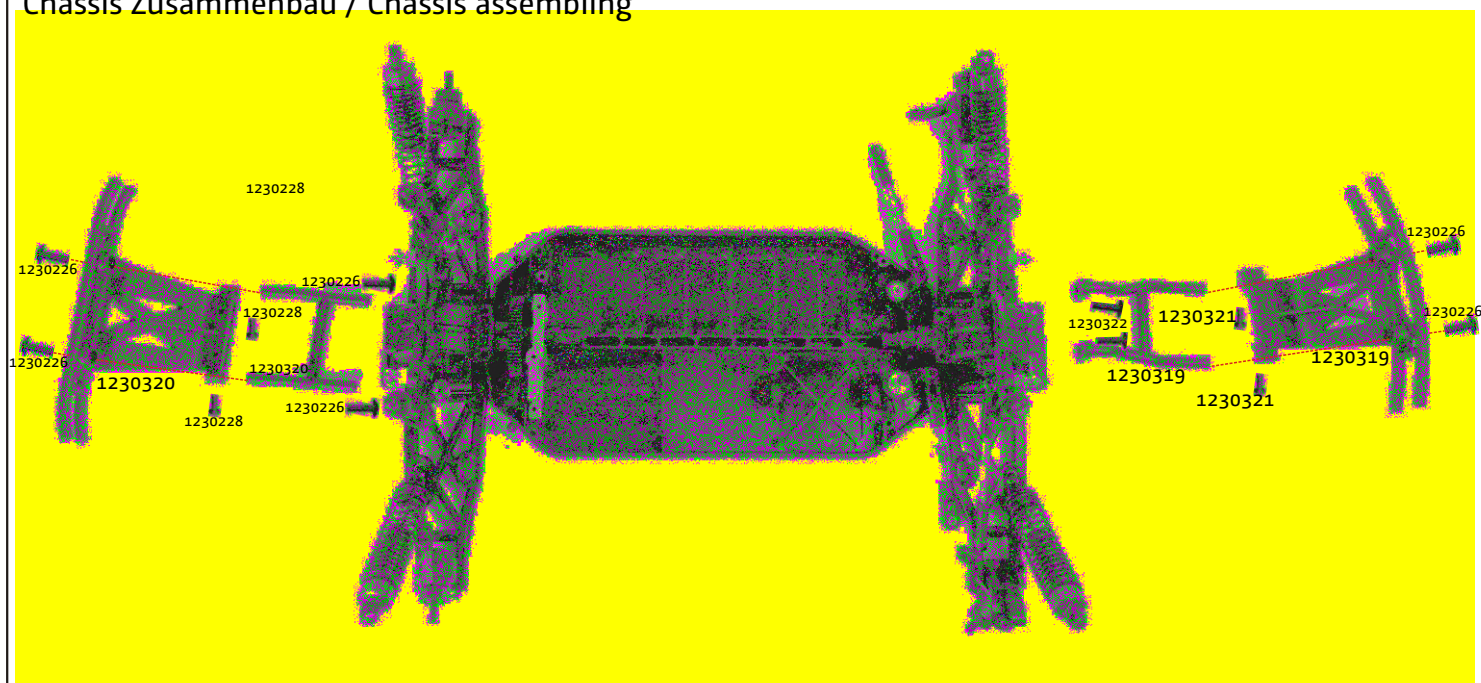
Achsen v/h Einbau / Wheel Axle f/r assembling



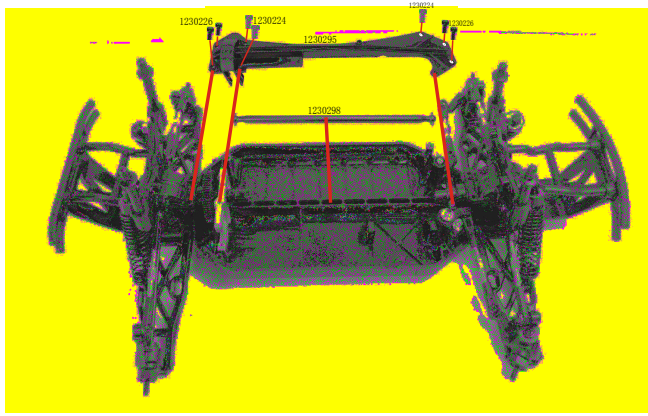
Diff v/h Einbau / Diff f/r assembling



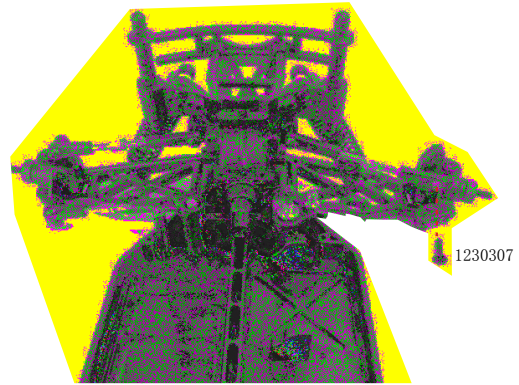
Chassis Zusammenbau / Chassis assembling



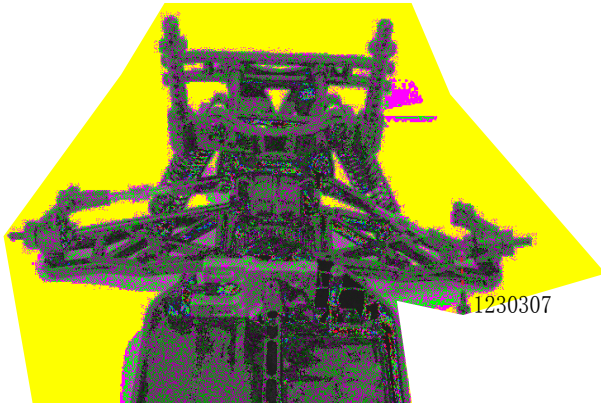
Chassis Zusammen bau / Chassis assembling



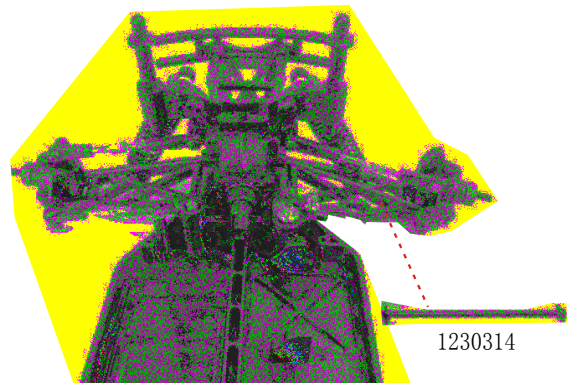
Antriebswellen Einbau / Drive shaft assembling Vorne/Front (一)



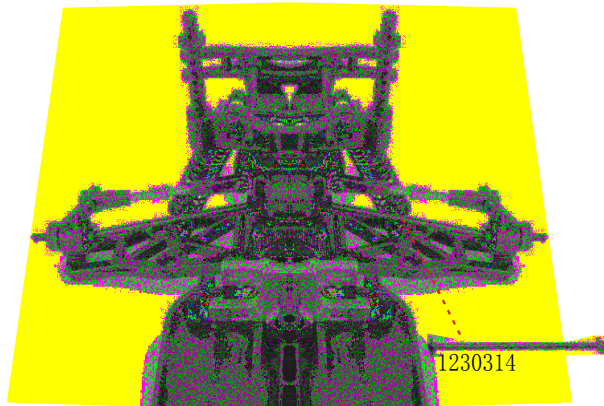
Hinten/Rear (一)



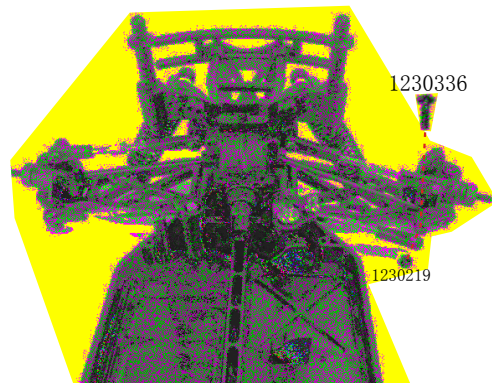
Vorne/Front (二)



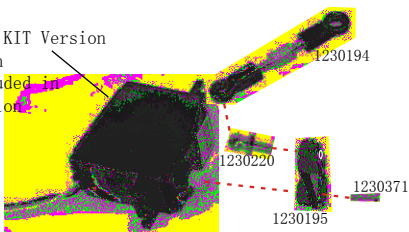
Hinten/Rear (二)



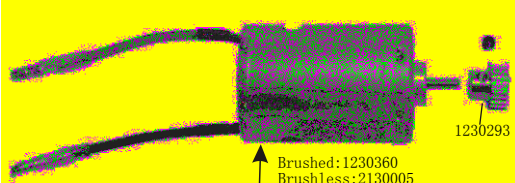
Vorne/Front (三)



Servo
Nicht in KIT Version
enthalten
Not included in
KIT Version
2030002

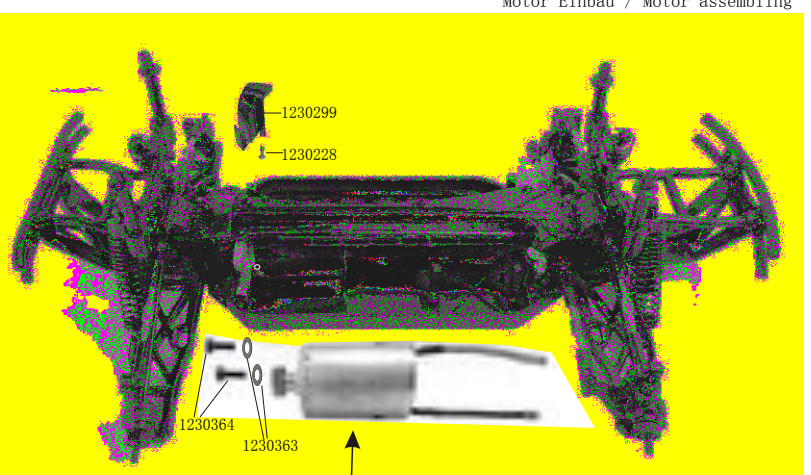


Motor



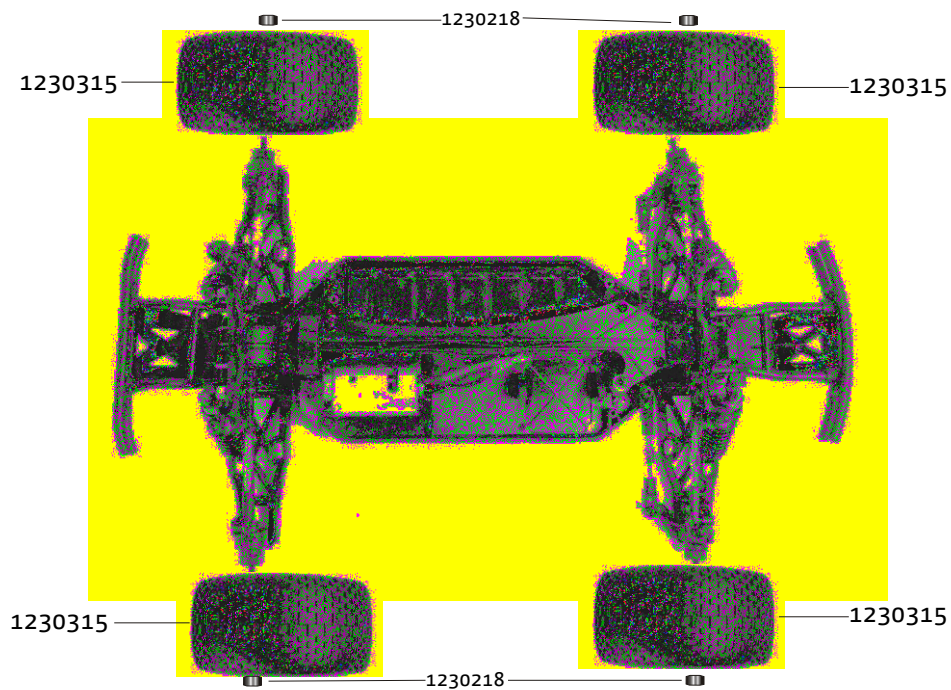
Brushed: 1230360
Brushless: 2130005

Motor Einbau / Motor assembling

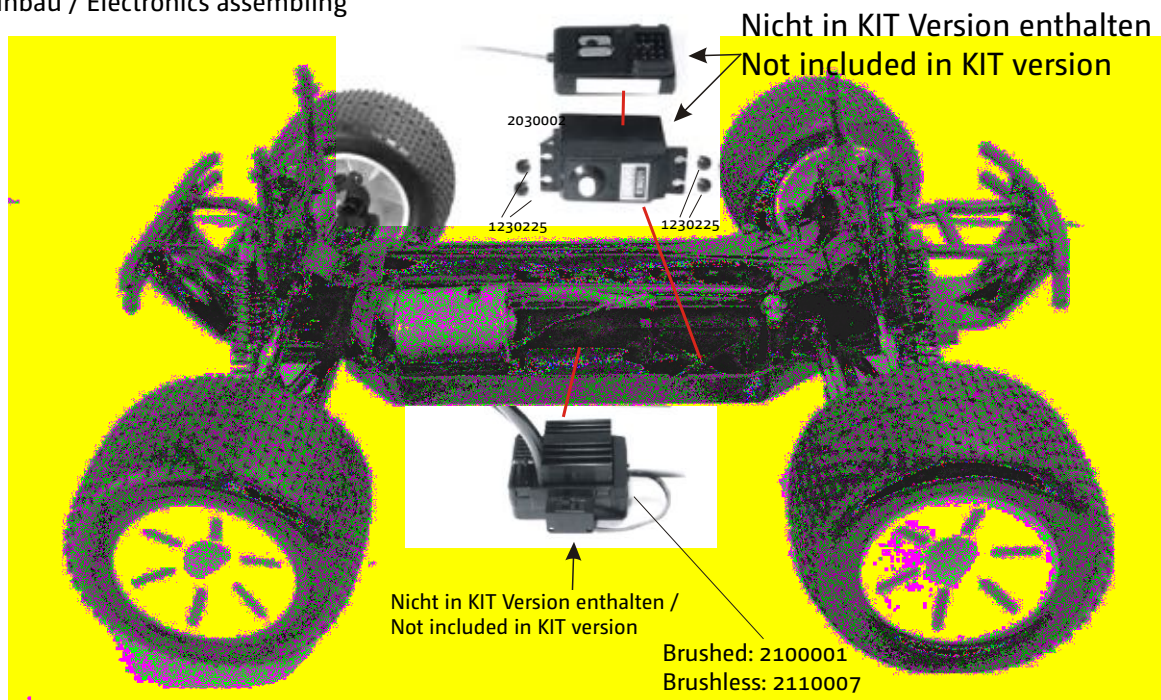


Nicht in KIT Version enthalten / Not included in KIT version

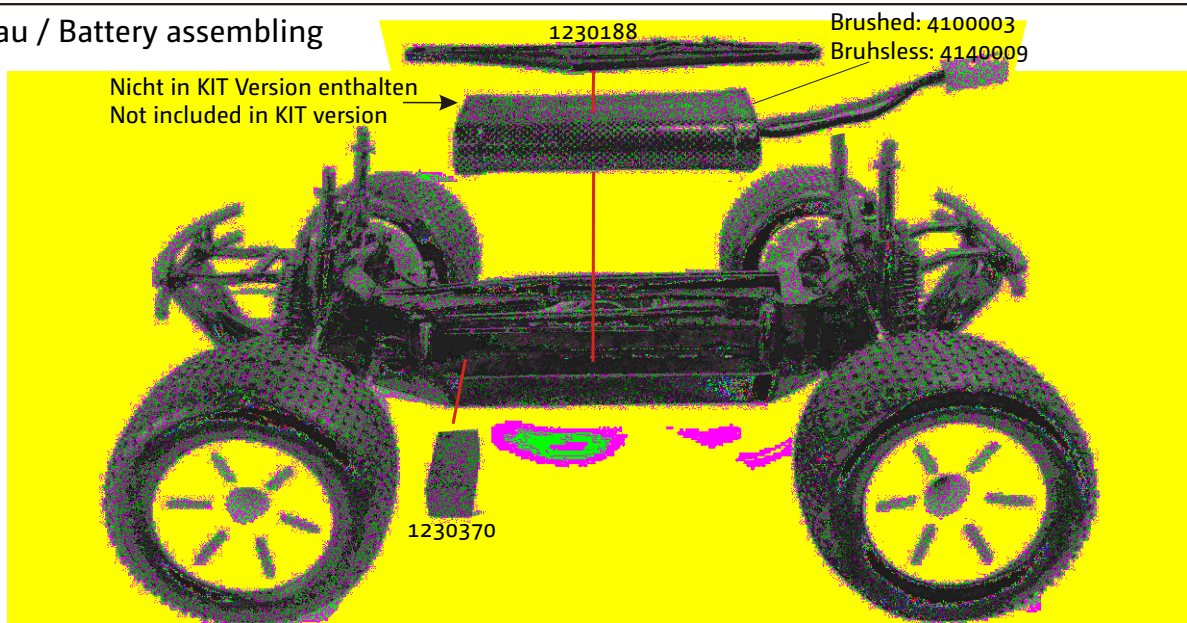
Räder Wheels



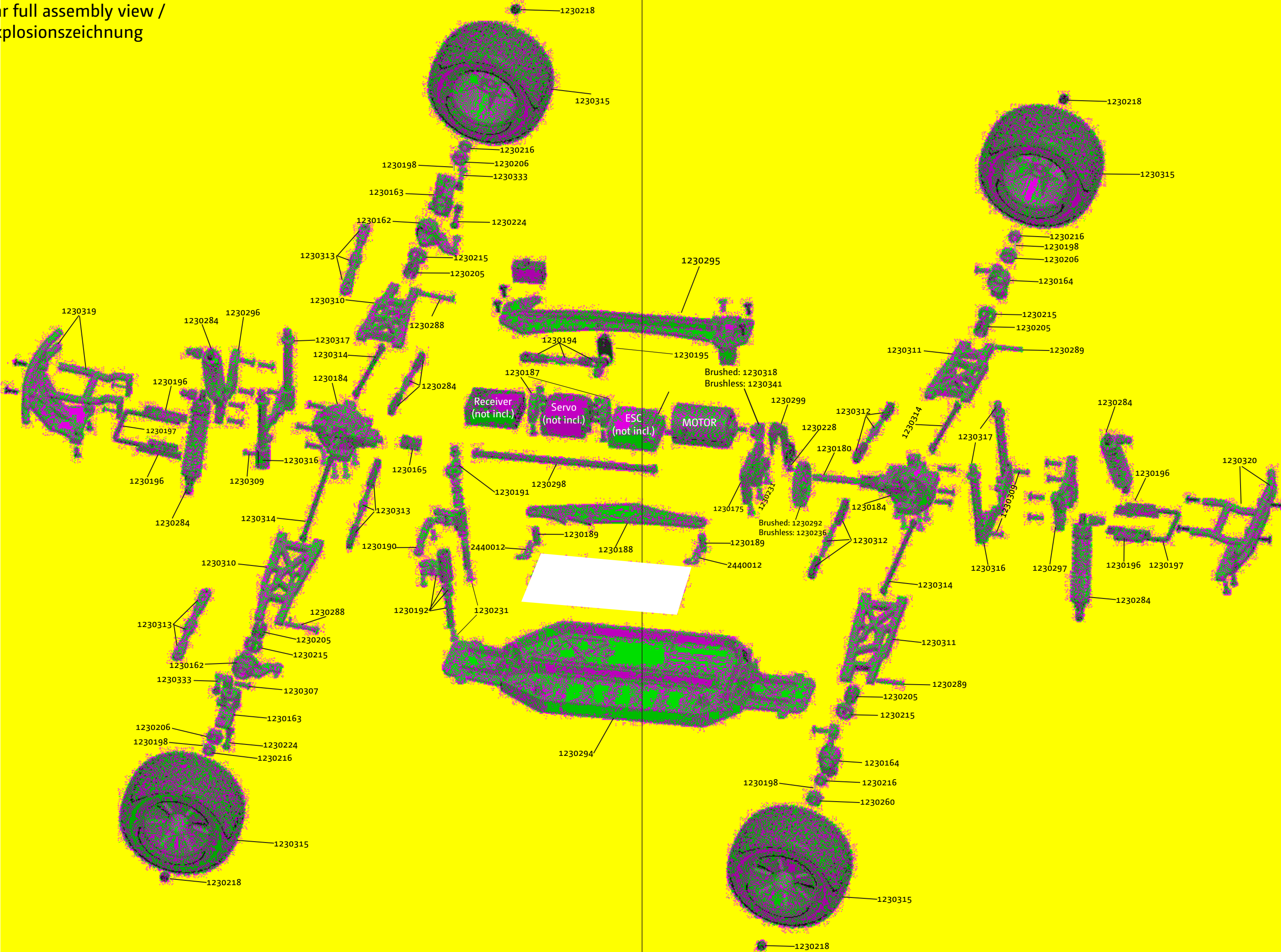
Elektronik Einbau / Electronics assembling



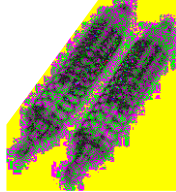
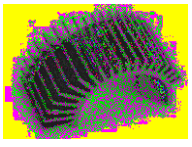
Akku Einbau / Battery assembling



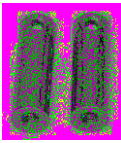
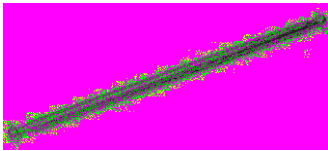
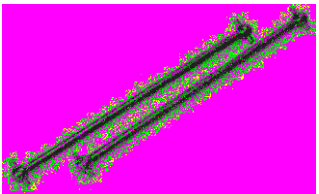
Car full assembly view /
Explosionszeichnung



1:10 EP Truggy „AT2.4“ 4WD KIT/Brushed/Brushless

1230310 Querlenker vorne unten / Suspension Arm low front 	1230311 Querlenker hinten unten / Suspension Arm low rear 	1230162 Lenkhebel l/r / Steering Block l/r 	1230163 Achsschenkel vorne l/r / Front Hub Carrier l/r 
1230164 Achsschenkel hinten l/r / Rear Hub Carrier l/r 	1230165 Mitnehmer Hauptantriebswelle/ Drive cup main drive shaft 	1230166 Differential Mitnehmer / Differential drive cup 	1230319 Rammschutz vorne / Front Bumper 
1230320 Rammschutz hinten / Rear Bumper 	1230296 Dämpferbrücke vorne / Shock Tower front 	1230297 Dämpferbrücke hinten / Shock Tower rear 	1230284 Dämpfer komplett v/h / Shock Absorber complete f/r 
1230175 Motorhalterung / Motor mount 	1230283 Alu Kühlkörper / Alu Heat Sink 	1230360 Motor 540 15T 	1230318 Motorritzel Kupfer 18Z/ Pinion copper 18T 1230341 Motor Pinion 23T Steel 
1230177 Diff Tellerrad 38Z Diff Drive Spur Gear 38T 	1230292 Hauptzahnrad 64Z Main Gear 64T 1230236 Main Gear Metal 64T 	1230282 Diff komplett Diff complete 	1230180 Diff Antriebswelle + E-Ring / Diff drive gear shaft + E-Clips 
1230179 Diff Antriebszahnrad Diff Drive Gear 	1230181 Diff Zahnräder Diff Gears 	1230182 Diff Box 	1230184 Diff Gehäuse Diff Housing 
1230299 Hauptzahnradabdeckung / Gear Box Case 	1230294 Chassisplatte Chassis Plate 	1230295 Chassisplatte oben Chassis Plate top 	1230187 Servo Befestigung / Servo mount 

1:10 EP Truggy „AT2.4“ 4WD KIT/Brushed/Brushless

1230188 Akkuhalterung Battery Cover 	1230189 Akku Halterungspfosten Battery Cover Post 	1230190 Ackermann Platte Ackerman Plate 	1230192 Servo Saver Pfosten Servo Saver Post 
1230191 Servo Saver 	1230313 Lenkgestänge / Steering Arm 	1230194 Lenkservo Gestänge / Servo linkage 	1230312 Querlenker v/h oben / Suspension Arm f/r top 
1230195 Servo Horn 	1230196 Querlenkerhalter v/h Suspension Arm Mount f/r 	1230197 Querlenkerwellen v/h Suspension Arm Shaft f/r 	1230288 Achsschenkelwellen vorne Hub Carrier Shaft front 
1230289 Achsschenkelwellen hinten Hub Carrier Shaft rear 	1230198 Pin 2x10 	1230298 Hauptantriebswelle 164.5mm Center Drive Shaft 164.5mm 	1230314 Antriebswellen v/h 87mm Drive Shafts f/r 87mm 
1230317 Karosseriehalter / Body Post 	1230316 Karosseriehalter Befestigung / Post Mount 	1230205 Radachse v/h / Wheel axle f/r 	1230315 Räder set verklebt / Wheel Set glued 
1230206 Radmitnehmer 12mm / Wheel hex hub 12mm 	1230370 Akku Schaumstoff Begrenzung / Battery Foam Limitation 	2440024 Antennen Rohr Antenna Pipe 	2440012 Splinte Body Clips 
1230363 Beilagscheibe Washer 8x3.2x0.5 	1230212 E-Ring E-Clip 2.5 	1230210 Kabelbinder Zip Tie 	1230209 Einsätze für Lenkung Steering Plate inserts 

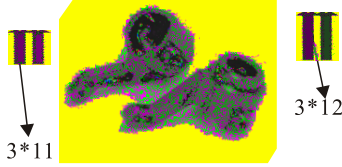
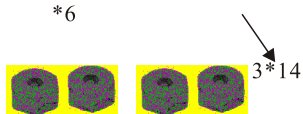
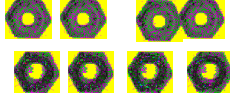
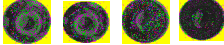
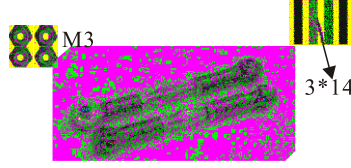
1:10 EP Truggy „AT2.4“ 4WD KIT/Brushed/Brushless

1230217 O-Ring 	1230214 Kugellager Ball Bearing 15x10x4 	1230213 Kugellager Ball Bearing 10x5x4 	1230215 Gleitlager Contain Oil Bearing 15x10x4 
1230216 Gleitlager Contain Oil Bearing 10x5x4 	1230285 Dämpfer Kugelkopf Shock Ball Head 	1230219 Nylon Mutter Nylon Nut M3 	1230218 Nylon Mutter Nylon Nut M4 
1230291 Dämpfer Kugelkopf Shock Ball Mount 	1230220 Kugelpfandschraube Ball Head Screw 	1230221 Madenschraube M4x4 Set Screw M4x4 	1230222 Madenschraube M4x14 M4*14Grub Hex .Screw 
1230369 Madenschraube M3x12 Set Screw M3x12 	1230223 Kreuzschlitzschraube M3x10 Discal Screw M3*10 	1230364 Innensechskantschraube M3x8 / Cap Head Screw M3x8 	1230225 Schneid Kreuzschlitzschraube M3x8 / BT 3*8 BH Screw 
1230226 Schneid Kreuzschlitzschraube M3x10 / BT 3*10 BH Screw 	1230228 Senkkopf Kreuzschlitzschraube M3x10 / TPF 3*10 FH Screw 	1230322 Selbstschneidende Schrauben / Cap head self-tapping Screw 	1230307 Rundkopfschrauben / Round head screw 
1230336 Rundkopfschrauben / Cap Head screw 	1230224 Kreuzschlitzschraube M3x10 / 3*10 Cap Head screw 	1230321 Senkkopfschraube / Countersunk Self Tapping Screws 	

Spare Parts / Ersatzteile

1230229 Senkkopf Kreuzschlitzschraube M3x14/ Flat phillips head screw M3x14 	1230230 Senkkopf Kreuzschlitzschraube M3x15/ Flat phillips head screw M3x15 	1230367 Countersunk Self Tapping Screws 3*12 	1230231 Senkkopf Feingewinde Kreuzschlitzschraube M3x10/ Flat phillips head screw M3x10 
1230365 Round head Machine screw 3*11 	1230309 Rundkopf selbstschneidende Schrauben/ Round head self-tapping screw 	1230371 BT2.6*6 BH Screws 	1230352 Karosserie grün/grau Truggy Body green/grey Truggy 
1230355 Karosserie orange/grau ange/grey Truggy 			

Tuning parts/Tuning Teile

1230238 Alu Achs- schenkel vorne/Alu front hub carrier L/R 	1230239 Alu Lenk- hebel/Alu steering hub L/R 	1230240 Alu Achs- schenkel hinten/Alu rear hub carrier L/R 	1230241 Alu Rad- mitnehmer/Alu wheel hex hub 12mm 
1230234 Alu Nylon Mutter M3 /Alu nylon nut M3 (8) 	1230235 Alu Nylon Mutter M4 /Alu nylon nut M4 (4) 	1230342 Alu Lenk- gestängeAlu Steering Linkage (2) 	1230343 Alu Querlenker vorne unten/Alu suspension Arm low front (2) 
1230344 Alu Querlenker hinten unten/Alu suspension Arm low rear (2) 	1230247 Alu Ackermann Platte / Alu ackerman plate 	1230345 Alu Dämpfer komplett v/h/Alu Shock Absorber complete f/r 	1230358 Karosserie klar Truggy / Clear body Truggy 



Absima GmbH
Gibitzenhofstraße 127 A
90443 Nürnberg
Germany

www.absima.com

En France et territoires francophones européens :

GVP Racing
149 parc de Cassan
95290 L'ISLE ADAM

www.gvpracing.fr