

Danke, dass du dich für einen Motor von LRP entschieden hast! Du kannst dir sicher sein einen Motor der Spitzenklasse erworben zu haben der mit Leidenschaft für das Stock Racing entwickelt wurde.

Bitte befolge die nachfolgenden Schritte sorgfältig, bevor du deinen neuen Motor verwendest. Sie sind wichtig für die Installation, die Wartung und die Sicherheit beim Benutzen des Produktes. Für weitere technische Informationen, besuche LRP unter www.lrp.cc/X22.

INSTALLATION UND ANSCHLÜSSE:

1. Installiere den Motor mit M3 Schrauben in der richtigen Länge.
2. Löte die Kabel deines Reglers (ESC) an die dafür vorgesehenen Lötsocket des Motors an. Kürze vorher alle Kabel (A, -, B, +, C) auf eine entsprechende Länge und entferne jeweils 3mm der Isolierung an den Kabelenden.
 - Blau markiertes Powerkabel (A) → an den Lötsocket A des Motors anlöten.
 - Gelb markiertes Powerkabel (B) → an den Lötsocket B des Motors anlöten.
 - Orange markiertes Powerkabel (C) → an den Lötsocket C des Motors anlöten.
3. Verbinde ein Sensorkabel mit dem Motor wenn du einen sensorgesteuerten Regler verwendest. Führe keine Veränderungen oder Modifikationen an diesem Kabel durch. **Vergewissere dich, dass die Stecker des Sensorkabels gut sitzen und immer sauber sind. Bei der Verwendung mit einem FlowX ESC, muss zwingend eines unserer Hall Sensor Level Converter Sensorkabel (#500902 / #500903) verwendet werden.**
4. Vor der ersten Nutzung des Motors noch einmal ALLE Anschlüsse kontrollieren.

VORSICHT:

Achte darauf, dass es keine Verbindungen aus Lötzinn zwischen den Lötsockeln oder zwischen den Kabeln und dem Motorgehäuse gibt.

Alle Verbindungen müssen sauber isoliert sein. Kurzschlüsse können das Produkt zerstören.

Die Motorschrauben dürfen niemals Wicklung oder Lötting im Motor berühren.

Überdrehe die Gewinde nicht festziehen der Motorschrauben nicht.

Gebe niemals Vollgas ohne Last (wenn das Auto nicht auf der Strecke fährt). Dies kann innere Komponenten des Motors beschädigen.

UNTERSETZUNGSEMPFEHLUNG:

Siehe Übersicht auf der ersten Seite oder bei den FlowX Stock Spec Setup sheets auf www.lrp.cc

Sei bei der Auswahl der richtigen Unteretzung in deinem Modell sehr sorgsam. Eine falsche Unteretzung führt zur Überhitzung und kann zur Zerstörung oder zur Temperaturabschaltung des Reglers führen. Schau in die Anleitung des Fahrzeuges um das richtige Motorritzel zu finden. Verhindere eine zu lange Unteretzung oder zu hohe Timing - Einstellungen durch das Überwachen der Temperatur. Die Motortemperatur sollte 100°C nie übersteigen.

Die Gesamt Unteretzung (Final drive ratio = FDR) wird mit folgender Formel errechnet:

FDR = Hauptzahnrad / Motorritzel x Interne Unteretzung des Fahrzeuges

Die empfohlenen Unteretzungen sind nur Anhaltspunkte für einen guten Startpunkt. Die tatsächlich optimale Unteretzung kann je nach Größe und Zustand der Strecke, Timingeinstellungen und Regler noch variieren und muss entsprechend angepasst werden.

FIXED UND EINSTELLBARES TIMING:

Die X22 Stock Spec Motoren sind mit frei einstellbaren und 30° fixierten Timings erhältlich. Die Motoren sind untereinander kompatibel und können je nach Einsatzzweck umgebaut werden. Die benötigten Teilnummern findest du auf der ersten Seite in der Explosionszeichnung (Housing, Endcover und Motorschrauben werden benötigt).

Wichtig für die Timing Einstellung an X22 Motoren:

1. Ein höheres Timing hat eine höhere Leistungsabgabe und mehr Drehzahl bei gleichzeitig schlechterer Effizienz und weniger Drehmoment zur Folge.
2. Höheres Timing erfordert eine kürzere Unteretzung.
3. Achte auf die Timing/Boost Einstellung deines Reglers um kein zu hohes Gesamt-Timing (max. 60°) zu fahren.
4. Stelle sicher das nach einer Änderung des Timings, der Motor über die Dauer einer kompletten Akkulation nicht zu heiß wird.

Um das Timing zu ändern (nur bei einstellbaren Motoren) gehe wie folgt vor:

1. Löse die 3 Schrauben am Timing Endcover.
2. Stelle die Scala auf die gewünschte ° Angabe.
3. Ziehe die Schrauben vorsichtig wieder fest (Gewinde nicht überdrehen)!

ZERLEGEN DES MOTORS UND WARTUNGSARBEITEN:

Bitte schau dir die Explosionszeichnung auf der Vorderseite an um dir einen Überblick zu verschaffen.

Aufgrund des sehr wartungsfreien Designs der X22 Motoren ist es nicht notwendig den Motor häufig zu zerlegen. Es reicht aus, den korrekten und festen Sitz der Schrauben regelmäßig zu überprüfen. Natürlich kann der Motor aber zum reinigen und ölen der Kugellager oder zum Einsetzen eines anderen Rotors zerlegt werden.

Gehe beim zerlegen des Motors wie folgt vor:

1. Löse die Schrauben am Endcover und die langen Motorschrauben.
2. Entferne Sensor Endcover, Stack Housing und die Sensor Unit.
3. Entferne die Shim-Scheiben von der Motorwelle.
4. Nimm den Rotor (stark magnetisch) vorsichtig aus dem Gehäuse heraus, lege ihn in einem Handtuch ab oder verstaue ihn in einer Rotor Verpackung.
5. Jetzt hast du Zugang zu den Kugellagern um diese zu reinigen, zu ölen (#65430 - BALL BEARING OIL 2) oder im Bedarfsfall zu tauschen. Du kannst das innere des Gehäuses auch mit Druckluft reinigen. Beim zusammenbauen des Motors ist dann darauf zu achten das die Shim-Scheiben wieder genau so verbaut werden wie sie es ursprünglich waren. Wenn das Spiel des Rotors erneut angepasst werden muss, so ist auf ein geringes Spiel zu achten (0.1 - 0.2mm).

ALLGEMEINE GEWÄHRLEISTUNGSBESTIMMUNGEN: Siehe hierfür die AGB` s auf www.lrp.cc

Thank you for choosing an LRP motor! You can be sure that you have purchased a top class motor that has been developed with passion for stock racing.

Please follow the steps below carefully before using your new motor. They are important for installation, maintenance and safety when using the product. For more technical information, visit LRP at www.lrp.cc/X22.

INSTALLATION AND CONNECTIONS:

1. Install the motor with M3 screws of the correct length.
2. Solder the cables of your ESC to the solder sockets of the motor. Shorten all cables (A, -, B, +, C) to the appropriate length and remove 3mm of insulation from each cable end.
 - Solder the blue marked power cable (A) → to the solder socket A of the motor.
 - Solder the yellow marked power cable (B) → to the soldering socket B of the motor
 - Solder the orange marked power cable (C) → to the soldering socket C of the motor.
3. Connect a sensor cable to the motor if you are using a sensor-controlled regulator. Do not make any changes or modifications to this cable. **Make sure that the sensor cable connectors are well seated and always clean. When used with a FlowX ESC, it is mandatory that you use one of our Hall Sensor Level Converter sensor cable (#500902 / #500903) must be used.**
4. Check ALL connections before using the motor for the first time.

CAUTION:

Make sure that there are no solder connections between the solder sockets or between the cables and the motor housing.

All connections must be cleanly insulated. Short circuits can destroy the product.

The motor screws must never touch the winding or solder ring in the motor.

Do not overtighten the threads when tightening the motor screws.

Never apply full throttle without load (when the car is not on the track). This can damage internal components of the engine.

GEARING RECOMMENDATION:

See the overview on the first page or the FlowX Stock Spec Setup sheets on www.lrp.cc.

Be very careful when selecting the correct reduction ratio in your model. An incorrect reduction ratio will lead to overheating and may cause the governor to be destroyed or temperature shut off. Refer to the vehicle's manual to find the correct motor pinion. Prevent too long a reduction or too high a timing setting by monitoring the temperature. The engine temperature should never exceed 100°C.

The Final Drive Ratio (FDR) is calculated with the following formula:

FDR = Main gear / Engine pinion x Internal reduction ratio of the vehicle.

The recommended ratios are only a guide to a good starting point. The actual optimum reduction ratio may still vary depending on the size and condition of the track, timing settings and governor and must be adjusted accordingly.

FIXED AND ADJUSTABLE TIMING:

The X22 Stock Spec motors are available with freely adjustable and 30° fixed timings. The motors are compatible with each other and can be modified according to the intended use. You will find the required part numbers on the first page in the exploded view (housing, end cover and motor screws are required).

Important for the timing adjustment on X22 engines:

1. a higher timing results in a higher power output and more RPM, but at the same time in poorer efficiency and less torque.
2. higher timing requires a shorter reduction ratio. 3.
3. pay attention to the timing/boost setting of your governor so that the overall timing is not too high (max. 60°).
4. make sure that after changing the timing, the motor does not get too hot for the duration of a full battery charge.

To change the timing (only for adjustable motors), proceed as follows:

1. Loosen the 3 screws on the timing end cover.
2. Set the scale to the desired °.
3. Tighten the screws carefully (do not overtighten the thread)!

DISASSEMBLY & MAINTENANCE:

Please refer to the exploded view on the front to get an overview.

Due to the very maintenance-free design of the X22 motors, it is not necessary to disassemble the motor frequently. It is sufficient to check the correct and tight fit of the screws regularly. Of course, the motor can be disassembled to clean and oil the ball bearings or to install another rotor.

To disassemble the motor, proceed as follows:

1. loosen the screws on the end cover and the long motor screws.
2. Remove the sensor end cover, stack housing and sensor unit.
3. Remove the shim washers from the motor shaft.
4. Carefully remove the rotor (strongly magnetic) from the housing, place it in a towel or stow it in a rotor box, or stow it in a rotor packing.
5. Now you have access to the ball bearings to clean, oil (#65430 - BALL BEARING OIL 2) or replace them if necessary. You can also clean the inside of the housing with compressed air. When reassembling the engine, make sure that the shim washers are installed exactly as they were originally. If the clearance of the rotor has to be adjusted again, make sure that the clearance is small (0.1 - 0.2mm).

GENERAL WARRANTY CONDITIONS: See the General Terms and Conditions at www.lrp.cc.

EXPLODED VIEW

#MA00283

Endplay shims #520645

Rotor #520522 - 12.5mm
#520521 - 12.3mm (Option)
#520531 - 12.3mm (N.B. Mod only)

Sensor Unit incl. BB #520547

Endcover #520548 - Timeable
#520530 - Fixed 30

X22 Stack housing #520549 - Timeable
#520531 - Fixed 30

M2.5x7mm screws #520554

M2.5x45mm screws #520552 - Aluminium
#520553 - Steel

X22 front housing

3.175x9.525x4mm bearings #520546

Stack

GEARING RECOMMENDATIONS (without Boost)

USAGE	LiPo		10.5T		13.5T		17.5T		21.5T	
	TC 1:10 (small track)	TC 1:10 (big track)	2WD OR 1:10 BUGGY	4WD OR 1:10 BUGGY	2WD OR 1:10 SC/MT	1:12 (Rollout)	4.8:1	4.1:1	3.6:1	3.1:1
	2S/7.4V	2S/7.4V	2S/7.4V	2S/7.4V	2S/7.4V	1S/3.7V	4.8:1	4.1:1	3.6:1	3.1:1
							6.4:1	5.4:1	4.9:1	5.0:1
							8.8:1	7.8:1	7.3:1	89mm
							57mm	89mm	89mm	89mm



Das Symbol mit der durchgestrichenen Mülltonnen bedeutet, dass innerhalb der europäischen Union dieses Produkt am Ende seines Produkt Lebenszyklus getrennt entsorgt werden muss. Dieses Produkt darf nicht mit dem normalen Hausmüll entsorgt werden.

The crossed-out wheeled bin means that within the European Union the product must be taken to separate collection at product end-of life. Do not dispose these products as unsorted municipal waste.

Merci d'avoir choisi un moteur LRP ! Vous pouvez être sûr que vous avez acheté un moteur de première classe qui a été développé avec passion pour la course de stock.

Veuillez suivre attentivement les étapes ci-dessous avant d'utiliser votre nouveau moteur. Elles sont importantes pour l'installation, l'entretien et la sécurité lors de son utilisation. Pour plus d'informations techniques, visitez le site LRP à l'adresse www.lrp.cc/X22.

INSTALLATIONS ET CONNECTIONS:

- Installez le moteur avec des vis M3 de la bonne longueur.
- Soudez les câbles de votre ESC aux douilles à souder du moteur. Raccourcissez tous les câbles (A,-,B,+ ,C) à la longueur appropriée et retirez 3 mm d'isolant de chaque extrémité de câble.
 - Soudez le câble d'alimentation marqué en bleu (A) → à la prise à souder A du moteur.
 - Soudez le câble d'alimentation marqué en jaune (B) → à la prise de soudure B du moteur.
 - Soudez le câble d'alimentation marqué en orange (C) → à la prise de soudure C du moteur.
- Connectez un câble de capteur au moteur si vous utilisez un régulateur commandé par capteur. N'apportez aucun changement ou modification à ce câble.

Assurez-vous que les connecteurs du câble du capteur sont bien en place et toujours propres.

Lorsqu'il est utilisé avec un ESC FlowX, il est obligatoire d'utiliser l'un de nos Convertisseurs de niveau à capteur Hall Le câble du capteur (#500902 / #500903) doit être utilisé.

- Vérifiez TOUTES les connexions avant d'utiliser le moteur pour la première fois.

ATTENTION:

Assurez-vous qu'il n'y a pas de soudure entre les prises de soudure ou entre les câbles et le boîtier du moteur.

Toutes les connexions doivent être proprement isolées. Les courts-circuits peuvent détruire le produit.

Les vis du moteur ne doivent jamais toucher le bobinage ou la bague de soudure du moteur.

Ne serrez pas trop les filets lorsque vous serrez les vis du moteur.

N'appliquez jamais le plein gaz sans charge (lorsque la voiture n'est pas sur la piste). Cela peut endommager les composants internes du moteur.

RECOMMANDATION D'ENGRENAGE:

Voir l'aperçu sur la première page ou les feuilles de configuration FlowX Stock Spec sur www.lrp.cc.

Faites très attention en choisissant le rapport de réduction correct dans votre modèle. Un rapport de réduction incorrect entraînera une surchauffe et peut provoquer la destruction du régulateur ou l'arrêt de la température. Repor-tez-vous au manuel du véhicule pour trouver le pignon moteur correct. Évitez une réduction trop longue ou un réglage trop élevé de la distribution en surveillant la température. La température du moteur ne doit jamais dépasser 100°C.

Le rapport de transmission final (FDR) est calculé à l'aide de la formule suivante :

FDR = Pignon principal / Pignon moteur x Rapport de réduction interne du véhicule.

Les rapports recommandés ne sont qu'un guide pour un bon point de départ. Le rapport de réduction optimal réel peut encore varier en fonction de la taille et de l'état de la piste, des réglages de la distribution et du régulateur et doit être ajusté en conséquence.

TIMING FIXE ET REGLABLE :

Les moteurs X22 Stock Spec sont disponibles avec des calages librement réglables et fixes à 30°. Les moteurs sont compatibles entre eux et peuvent être modifiés en fonction de l'utilisation prévue. Vous trouverez les numéros de pièces nécessaires sur la première page dans la vue éclatée (le boîtier, le couvercle et les vis du moteur sont nécessaires).

Important pour le réglage de la distribution sur les moteurs X22 :

- un calage plus élevé permet d'obtenir une plus grande puissance et un plus grand nombre de tours/minute, mais en même temps un moins bon rendement et moins de couple.
- Un calage plus élevé nécessite un rapport de réduction plus court.
- faites attention au réglage du timing/boost de votre régulateur afin que le timing global ne soit pas trop élevé (max. 60°).
- assurez-vous qu'après avoir modifié le calage, le moteur ne chauffe pas trop pendant la durée d'une charge complète de la batterie.

Pour modifier le calage (uniquement pour les moteurs réglables), procédez comme suit:

- Desserrez les 3 vis du couvercle d'extrémité de la distribution.
- Réglez l'échelle sur le ° souhaité.
- Serrer les vis avec précaution (ne pas trop serrer le filetage) !


DÉMONTAGE ET ENTRETIEN:

Veillez vous référer à la vue éclatée sur le devant pour avoir une vue d'ensemble. En raison de la conception sans entretien des moteurs X22, il n'est pas nécessaire de démonter le moteur régulièrement. Il suffit de vérifier régulièrement l'ajustement correct et serré des vis. Bien sûr, le moteur peut être démonté pour nettoyer et huiler les roulements à billes ou pour installer un autre rotor.

Pour démonter le moteur, procédez comme suit :

- Desserrez les vis du couvercle d'extrémité et les longues vis du moteur.
- Retirez le couvercle d'extrémité du capteur, le boîtier de la pile et l'unité du capteur.
- Retirez les rondelles de calage de l'arbre du moteur.
- Retirer avec précaution le rotor (fortement magnétique) du boîtier, le placer dans une serviette ou le ranger dans une boîte à rotor. ou le ranger dans une boîte à rotor.
- Vous avez maintenant accès aux roulements à billes pour les nettoyer, les huiler (#65430 - BALL BEARING OIL 2) ou les remplacer si nécessaire. Vous pouvez également nettoyer l'intérieur du carter à l'air comprimé. Lors du remontage du moteur, assurez-vous que les rondelles de cale sont installées exactement comme à l'origine. Si le jeu du rotor doit être à nouveau réglé, veillez à ce que le jeu soit faible (0,1 - 0,2 mm).

CONDITIONS GÉNÉRALES DE GARANTIE : Voir les conditions générales de garantie sur www.lrp.cc.

	Cette icône indique que ce produit doit être placé dans un endroit approprié à la fin de sa vie utile. Ne jamais jeter de déchets ménagers. Pour un recyclage correct contactez vos autorités locales pour connaître les points de collecte appropriés.
---	---

Gracias por elegir un motor LRP. Puede estar seguro de que ha comprado un motor de primera clase que ha sido desarrollado con pasión por las carreras de stock.

Por favor, siga cuidadosamente los siguientes pasos antes de utilizar su nuevo motor. Son importantes para la instalación, el mantenimiento y la seguridad al usar el producto. Para más información técnica, visite LRP en www.lrp.cc/X22.

INSTALACIÓN Y CONEXIÓN:

- Instale el motor con tornillos M3 de la longitud correcta.
- Suelde los cables de su ESC a las tomas de soldadura del motor. Acorte todos los cables (A,-,B,+ ,C) a la longitud adecuada y retire 3mm de aislamiento de cada extremo del cable.
 - Suelde el cable de alimentación (A) marcado en azul → a la toma de soldadura A del motor.
 - Suelde el cable de alimentación (B) marcado en amarillo → a la toma de soldadura B del motor.
 - Suelde el cable de alimentación (C) marcado en naranja → a la toma de soldadura C del motor.
- Conecte un cable de sensor al motor si utiliza un regulador controlado por sensor. No realice ningún cambio o modificación en este cable.

Asegúrese de que los conectores del cable sensor están bien asentados y siempre limpios.

Quando se utiliza con un ESC FlowX, es obligatorio utilizar uno de nuestros cable de sensor del convertidor de nivel del sensor Hall (#500902 / #500903) debe ser utilizado.

- Compruebe TODAS las conexiones antes de utilizar el motor por primera vez

SEGURIDAD:

Asegúrese de que no hay conexiones de soldadura entre las tomas de corriente o entre los cables y la carcasa del motor. Todas las conexiones deben estar bien aisladas. Los cortocircuitos pueden destruir el producto.

Los tornillos del motor no deben tocar nunca el bobinado o el anillo de soldadura del motor.

No apriete demasiado las roscas al apretar los tornillos del motor.

Nunca aplique el acelerador a carga sin carga (cuando el coche no está en la pista). Esto puede dañar los componentes internos del motor.

RECOMENDACIÓN SOBRE LA TRANSMISIÓN :

Consulte la descripción general en la página principal o las hojas de asentamiento de FlowX Stock en www.lrp.cc.

Tenga mucho cuidado al seleccionar la relación de reducción correcta en su modelo. Una relación de reducción incorrecta provocará un sobrecalentamiento y puede causar la destrucción del regulador o el apagado de la temperatura. Consulte el manual del vehículo para encontrar el piñón correcto del motor. Evite una reducción demasiado larga o un ajuste de sincronización demasiado alto controlando la temperatura. La temperatura del motor nunca debe superar los 100°C.

La relación de transmisión final (FDR) se calcula con la siguiente fórmula:

FDR = Engranaje principal / Piñón del motor x Relación de reducción interna del vehículo.

Las relaciones recomendadas son sólo una guía para un buen punto de partida. La relación de reducción óptima real puede seguir variando en función del tamaño y el estado de la vía, los ajustes de la distribución y el regulador, y debe ajustarse en consecuencia.

TIMING FIJO Y AJUSTABLE:

Los motores X22 Stock Spec están disponibles con sincronizaciones fijas y ajustables a 30°. Los motores son compatibles entre sí y pueden modificarse según el uso previsto. Encontrará los números de pieza necesarios en la primera página del despiece (se necesitan la carcasa, la tapa del extremo y los tornillos del motor).

Importante para el ajuste de la distribución en los motores X22 :

- una sincronización más alta resulta en una mayor potencia y más RPM, pero al mismo tiempo en una menor eficiencia y menos par.
- una distribución más alta requiere una relación de reducción más corta. 3.
- preste atención al ajuste de la distribución/reducción de su regulador para que la distribución general no sea demasiado alta (máx. 60°).
- asegúrese de que después de cambiar la sincronización, el motor no se calienta demasiado durante una carga completa de la batería.

Para cambiar la sincronización (sólo para motores ajustables), proceda de la siguiente manera:

- Afloje los 3 tornillos de la tapa del extremo de la distribución.
- Ajuste la escala al ° deseado.
- Apriete los tornillos con cuidado (no apriete demasiado la rosca).

DESMONTAJE Y MANTENIMIENTO:


Por favor, consulte el despiece de la parte frontal para obtener una visión general.

Debido al diseño de los motores X22, que no necesita mantenimiento, no es necesario desmontar el motor con frecuencia. Basta con comprobar regularmente el correcto y ajustado ajuste de los tornillos. Por supuesto, el motor puede desmontarse para limpiar y engrasar los rodamientos de bolas o para instalar otro rotor.

Para desmontar el motor, proceda de la siguiente manera

- Afloje los tornillos de la tapa del extremo y los tornillos largos del motor.
- Retire la tapa del extremo del sensor, la carcasa de la pila y la unidad del sensor.
- Retire las arandelas de calce del eje del motor.
- Retire con cuidado el rotor (fuertemente magnético) de la carcasa, colóquelo en una toalla o guárdelo en una caja de rotor. o guárdelo en un embalaje de rotor.
- Ahora tiene acceso a los rodamientos de bolas para limpiarlos, aceitarlos (#65430 - BALL BEARING OIL 2) o sustituirlos si es necesario. También puede limpiar el interior del alojamiento con aire comprimido. Al volver a montar el motor, asegúrese de que las arandelas de calce están instaladas exactamente como estaban originalmente. Si hay que volver a ajustar la holgura del rotor, asegúrese de que la holgura sea pequeña (0,1 - 0,2 mm).

CONDICIONES GENERALES DE GARANTÍA: Consulte las condiciones generales en www.lrp.cc.

	Il simbolo con il bidone della spazzatura barrato significa che all'interno dell'Unione Europea, questo prodotto deve essere smaltito separatamente alla fine del suo ciclo di vita del prodotto. Questo prodotto non può essere smaltito con i normali rifiuti domestici.
---	--

Grazie per aver scelto un motore LRP! Potete essere sicuri di aver acquistato un motore di prima classe che è stato sviluppato con passione per le gare di stock.

Si prega di seguire attentamente i passaggi qui sotto prima di utilizzare il vostro nuovo motore. Sono importanti per l'installazione, la manutenzione e la sicurezza nell'uso del prodotto. Per ulteriori informazioni tecniche, visitate LRP su www.lrp.cc/X22.

INSTALLAZIONE E CONNESSIONI:

- Installare il motore con viti M3 della lunghezza corretta.
- Saldare i cavi dell'ESC alle prese di saldatura del motore. Accorciare tutti i cavi (A,-,B,+ ,C) alla lunghezza appropriata e rimuovere 3 mm di isolamento da ogni estremità del cavo. Saldare il cavo di alimentazione contrassegnato in blu (A) → alla presa a saldare A del motore. Saldare il cavo di alimentazione marcato in giallo (B) → alla presa a saldare B del motore Saldare il cavo di alimentazione contrassegnato in arancione (C) → alla presa a saldare C del motore.
- Collegare un cavo sensore al motore se si utilizza un regolatore controllato da un sensore. Non fare cambiamenti o modifiche a questo cavo.

Assicurarsi che i connettori del cavo del sensore siano ben posizionati e sempre puliti.

Se usato con un ESC FlowX, è obbligatorio usare uno dei nostri cavo del sensore di livello Hall Sensor Level Converter (#500902 / #500903) deve essere utilizzato.

- Controllare TUTTI i collegamenti prima di usare il motore per la prima volta.

ATTENZIONE:

Assicurarsi che non ci siano collegamenti a saldare tra le prese di saldatura o tra i cavi e l'alloggiamento del motore.

Tutti i collegamenti devono essere isolati in modo pulito. I cortocircuiti possono distruggere il prodotto.

Le viti del motore non devono mai toccare l'avvolgimento o l'anello di saldatura nel motore.

Non stringere troppi filetti quando si stringono le viti del motore.

Non applicare mai l'accelerazione completa senza carico (quando la macchina non è in pista). Questo può danneggiare i componenti interni del motore.

RACCOMANDAZIONI SULLA RAPPORTATURA:

Vedi la panoramica sulla prima pagina o i fogli di assestamento FlowX Stock Spec su www.lrp.cc.

Fate molta attenzione nel selezionare il corretto rapporto di riduzione nel vostro modello. Un rapporto di riduzione errato porterà al surriscaldamento e può causare la distruzione del regolatore o lo spegnimento della temperatura. Fate riferimento al manuale del veicolo per trovare il corretto pignone del motore. Prevenire una riduzione troppo lunga o un'impostazione della fasatura troppo alta monitorando la temperatura. La temperatura del motore non dovrebbe mai superare i 100°C.

Il rapporto di trasmissione finale (FDR) è calcolato con la seguente formula:

FDR = ingranaggio principale / pignone motore x rapporto di riduzione interno del veicolo.

I rapporti raccomandati sono solo una guida per un buon punto di partenza. Il rapporto di riduzione ottimale effettivo può comunque variare a seconda delle dimensioni e delle condizioni della pista, delle impostazioni di fasatura e del regolatore e deve essere regolato di conseguenza.

TIMING FISSO E REGOLABILE:

I motori X22 Stock Spec sono disponibili con fasatura regolabile e fissa a 30°. I motori sono compatibili tra loro e possono essere modificati secondo l'uso previsto. Troverete i numeri di parte necessari nella prima pagina nella vista esplosa (alloggiamento, coperchio finale e viti del motore sono necessari).

Importante per la regolazione della fasatura sui motori X22 :

- una fasatura più alta si traduce in una maggiore potenza e più RPM, ma allo stesso tempo in una minore efficienza e meno coppia.
- una fasatura più alta richiede un rapporto di riduzione più corto. 3.
- fate attenzione all'impostazione della fasatura/boost del vostro regolatore in modo che la fasatura complessiva non sia troppo alta (max. 60°).
- assicuratevi che dopo aver cambiato la fasatura, il motore non si scaldi troppo per la durata di una carica completa della batteria.

Per cambiare la fasatura (solo per i motori regolabili), procedete come segue:

- Allentare le 3 viti del coperchio di chiusura della fasatura.
- Regolare la scala al ° desiderato.
- Stringere le viti con attenzione (non stringere troppo la filettatura)!

SMONTAGGIO & MANUTENZIONE:


Si prega di fare riferimento alla vista esplosa sulla parte anteriore per avere una visione d'insieme.

Grazie al design molto esente da manutenzione dei motori X22, non è necessario smontare frequentemente il motore. E' sufficiente controllare regolarmente il corretto e stretto posizionamento delle viti. Naturalmente, il motore può essere smontato per pulire e oliare i cuscinetti a sfera o per installare un altro rotore.

Per smontare il motore, procedere come segue:

- allentare le viti del coperchio terminale e le viti lunghe del motore.
- Rimuovere il coperchio terminale del sensore, l'alloggiamento della pila e l'unità del sensore.
- Rimuovere le rondelle di spessore dall'albero del motore.
- Rimuovere con attenzione il rotore (fortemente magnetico) dall'alloggiamento, metterlo in un asciugamano o riporlo in una scatola del rotore. o riporlo in un imballaggio del rotore.
- Ora avete accesso ai cuscinetti a sfera per pulirli, oliarli (#65430 - BALL BEARING OIL 2) o sostituirli se necessario. Potete anche pulire l'interno dell'alloggiamento con aria compressa. Quando si rimonta il motore, assicurarsi che le rondelle di spessore siano installate esattamente come erano in origine. Se il gioco del rotore deve essere regolato di nuovo, assicurarsi che il gioco sia piccolo (0,1 - 0,2 mm).

CONDIZIONI GENERALI DI GARANZIA: Vedere le condizioni generali di garanzia su www.lrp.cc.

	Este pictograma indica que este producto debe ser depositado en un lugar apropiado al final de su vida útil. Nunca lo tire al contenedor de basura convencional. Para su correcto reciclaje contacte con las autoridades locales para que le informen de los puntos de reciclaje adecuados.
---	---