

Verehrter Racer,

stolz präsentiert LRP mit dem X44 die neueste Generation von 1/8 Brushless Motoren. Diese Serie von Wettbewerbsmotoren kommt mit der Erfahrung von vielen internationalen Titeln daher und wurde für die höchsten Ansprüche entwickelt. In enger Zusammenarbeit mit unseren professionellen Teamfahrern haben unsere Ingenieure die Messlatte höher als jemals zuvor gelegt. Danke, dass du dich für LRP entschieden hast!

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 eine vollständige Anleitung sowie andere technische Informationen, besuche LRP im Internet unter www.lrp.cc/X44.

INSTALLATION UND ANSCHLÜSSE:

1. Installiere den Motor mit M4 (oder M3) Schrauben in der richtigen Länge.
2. Löte die Kabel deines Reglers (ESC) an die dafür vorgesehenen Lötsockel 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 Lötsockel A des Motors anlöten.
 - Gelb markiertes Powerkabel (B) → an den Lötsockel B des Motors anlöten.
 - Orange markiertes Powerkabel (C) → an den Lötsockel 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.
4. Vor der ersten Nutzung des Motors noch einmal ALLE Anschlüsse kontrollieren.

VOICHT:

- 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 die Wicklungen im Motor berühren!
- Überdrehe die Gewinde beim festziehen der Motorschrauben nicht. Beschädigungen an den Gewinden fallen nicht unter den Schutz der Garantie.
- Gebe niemals Vollgas ohne Last (wenn das Auto nicht auf der Strecke fährt). Dies kann innere Komponenten des Motors beschädigen.

ÜBERSETZUNGSEMPFEHLUNG:

Siehe Übersicht auf der ersten Seite

Sei bei der Auswahl der richtigen Übersetzung in deinem Modell sehr sorgsam. Eine falsche Übersetzung 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 Übersetzung oder zu hohe Timing - Einstellungen durch das Überwachen der Temperatur. Die Motortemperatur sollte 100°C nie übersteigen.

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

FDR = Hauptzahnrad / Motorritzel x Interne Übersetzung des Fahrzeuges

Die empfohlenen Übersetzungen sind nur Anhaltspunkte für einen guten Startpunkt. Die tatsächlich optimale Übersetzung kann je nach Größe und Zustand der Strecke, Timing Einstellungen und Regler noch leicht variieren und muss evtl. noch angepasst werden.

TIMING EINSTELLUNG:

Die X44 Motoren sind mit LRP's eigener Hochleistungs-Sensortechnologie ausgerüstet und verfügen über einen voreinstellbaren Timing-Bereich. Dieses exklusive Sensorsystem ermöglicht eine präzise Timing Kontrolle für eine noch nie da gewesene Effizienz und Performance.

Wichtig für die Timing Einstellung an X44 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 Übersetzung
3. Die X44 Modified Serie kommt mit werkseitig optimiertem Standardtiming, das sich im Uhrzeigersinn (clockwise - CW) oder gegen den Uhrzeigersinn (counter-clockwise - CCW) zwischen 0° und 15° einstellen lässt.

Um das Timing zu ändern, gehe wie folgt vor:

1. Löse die drei M3 Schrauben am Motor-Endcover.
2. Ändere das Timing anhand der Markierungen auf dem Motorgehäuse im Uhrzeigersinn (CW) oder gegen den Uhrzeigersinn (CCW), indem du das Endcover nach rechts oder links drehst.
3. Ziehe alle drei M3 Schrauben am Endcover wieder an.

Empfehlung: Verwende Schraubensicherungslack nach jeder Timinganpassung.

ZERLEGEN DES MOTORS UND WARTUNGSARBEITEN:

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

Aufgrund des sehr wartungsfreien Designs der X44 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 bitte wie folgt vor:

1. Drehe sowohl die drei M3 Schrauben auf der Rückseite als auch die sechs M3 Schrauben auf der Vorderseite des Motors heraus.
2. Entferne das hintere Endcover zusammen mit der Sensoreinheit.
3. Entferne das vordere Endcover.
4. Entferne die Shim-Scheiben von der Motorwelle.
5. Nimm den Rotor vorsichtig aus dem Gehäuse heraus, lege ihn in einem Handtuch ab oder verstau ihn in einer Rotor Verpackung.
6. Jetzt hast du Zugang zu beiden Kugellagern um diese zu reinigen, zu ölen oder auszutauschen. Wenn die Kugellager ausgebaut sind, kannst du das Innere des Gehäuses auch mit Druckluft reinigen. Beim Zusammenbauen des Motors ist dann darauf zu achten, dass 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).

Dear Racer,

LRP proudly introduces the new X44 Motor, the new generation of 1/8 competition brushless motors. This high performance competition series with its multi-time winning heritage has been developed to meet only highest demands in racing. Working in close collaboration with our professional team drivers, our engineers raised the performance higher than ever before. Thank you for your trust in LRP!

Please make sure to follow these short steps before you start using your motor. It contains important notes for the installation, safety, the use and the maintenance of the product. For the full manual as well as other important information, tutorials and specifications please visit LRP online at www.lrp.cc/X44.

INSTALLATION AND CONNECTIONS:

1. Install the motor into the car chassis using proper length M4 (or M3) motor screws.
2. Solder electronic speed control (ESC) power wires to motor phases in correct order. Before soldering, cut the power wires (A, -, B, +, C) to the desired length, remove about 3mm of insulation and tin the loose power wire ends.
 - Blue marked power wire (A) of the ESC → solder to post A on the motor.
 - Yellow marked power wire (B) of the ESC → solder to post B on the motor.
 - Orange marked power wire (C) of the ESC → solder to post C on the motor.
3. Connect Hall sensor wire to the motor if you are using a sensored ESC. Do not alter or modify this cable. Make sure that the plugs have a tight fit and are always clean.
4. Finally check all the connections before using the motor.

CAUTION:

- Prevent creating solder bridges between the solder tabs or between wires and motor housing.
- All connections must be well insulated. Short circuits can possibly destroy the product.
- Screw bottom should never touch the solder ring or the winding!
- Do not over-tighten the motor screws. Damaged threads are not covered under warranty.
- Do not apply full throttle without any load (if the car is not used on track)! This can damage the internals of the motor.

GEARING RECOMMENDATION:

Please see chart on the front page

Pay special attention to select correct gearing in your model. A wrong gear-ratio causes excessive heating and may result in motor damage or thermal shutdown of your ESC. Take your kit's manual to find the correct pinion. Avoid using too high timing of the motor and over-gearing of the motor by monitoring temperature. Motor temperatures should be monitored and should never exceed 100°C (= 210°F).

Final drive ratio (FDR) is calculated using the following formula: **FDR = Spur/Pinion × internal ratio of the car**

Advised gear ratio is only a recommendation for a good starting point. The actual gearing may vary due to different ESCs, power profiles, rotor, motor timing or track conditions.

TIMING ADJUSTMENT:

X44 Modified Motor Series features pre-adjusted Timing range with LRP's very own high performance sensor technology. This exclusive sensor positioning system offers precise timing control and most efficient performance.

Important about timing adjustments on X44 motor:

1. Higher timing will result in higher power output and higher motor rpm, but worse efficiency and less torque and vice versa.
2. Higher timing requires a shorter gearing.
3. X44 Modified Series is factory set & pre-timed. From initial position you can adjust timing in CW or CCW direction in a range from 0-15 degrees.

To alter the timing, proceed as follows:

1. Loosen the three M3 rear endcover screws.
2. Change to desired timing value according to the markings on the motor housing clockwise (CW) or counter-clockwise (CCW) by rotating the endcover right or left.
3. Tighten all three M3 screws on the endcover.

Recommendation: Use threadlock everytime when you loosen the screws on the motor.

DISASSEMBLY & MAINTENANCE:

Please see exploded view on the front page for reference

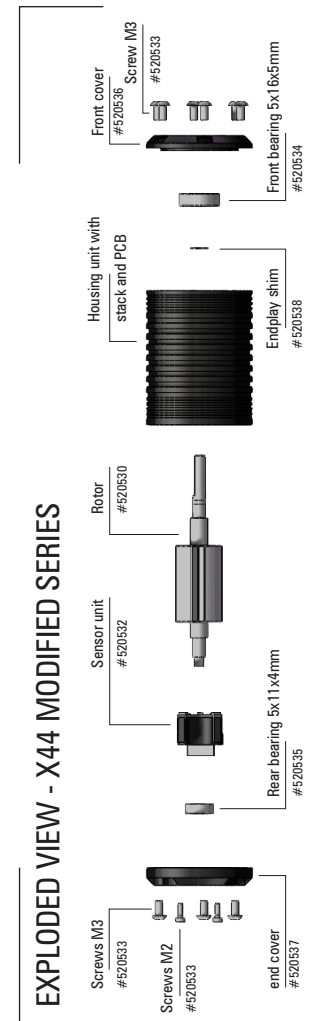
Due to the maintenance free design of the X44 Motor Series it is not necessary to open the motor frequently under normal conditions. It is just recommended to check that all screws are still securely fastened.

Nevertheless, if you intend to check the ball bearings and oil them from time to time or want to change the rotor, you can of course disassemble the motor.

To disassemble the motor proceed as follows:

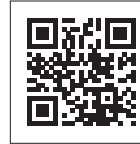
1. Unscrew three M3 screws at the back and six M3 screws on the front.
2. Remove the rear endcover together with the sensor unit.
3. Remove the front endcover.
4. Remove the shims from the shaft.
5. Carefully pull the rotor out of the housing and place it in a clean towel or designated rotor container.
6. You have now access to both ball bearings for cleaning, maintenance and replacement. You may also use compressed air to clean the inside of the motor after you have removed the bearings. Be careful with correct shim positions during re-assembly and avoid overtightening the screws. Final endplay of the rotor may need to be readjusted by using supplied shims to achieve minimum amount of play (0.1-0.2mm).

EXPLODED VIEW - X44 MODIFIED SERIES



USAGE*	1500KV** (#520600)	1800KV (#520601)	2100KV (#520602)	2300KV (#520603)	2600KV (#520604)
1:8 e-Offroad Buggy	9:0:1	10:0:1	11:0:1	11:5:1	12:0:1
1:8 e-Offroad Truggy	9:5:1	10:5:1	11:5:1	12:0:1	12:5:1
1:8 Gte	-	8:0:1	9:0:1	10:0:1	11:0:1
1:8 Ice	-	-	10:0:1	10:5:1	11:5:1

* start recommendation only, actual adjustments may vary
**for usage with 6S battery adjust gearing by 2.0:1 lower
- not commonly used



 Das Symbol mit der durchgestrichenen Mülltonne 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.

Cher Pilote,

LRP est fier de vous présenter le nouveau moteur X44, la nouvelle génération de moteur brushless V8 compétition. Ces moteurs ultra-performants héritent de l'expérience LRP après avoir gagné de multiples titres. Développés en étroite collaboration avec nos pilotes professionnels, les ingénieurs ont élevé la performance plus haute que jamais au par avant. Merci d'avoir choisi LRP.

Veillez à respecter les étapes suivantes avant d'utiliser votre moteur. Il y a des informations importantes pour la sécurité, l'utilisation ainsi que la maintenance de votre moteur. Pour le manuel complet ainsi que d'autres informations importantes, tutoriels et les spécifications, merci de visiter le site LRP à l'adresse suivante www.lrp.cc/X44.

INSTALLATIONS ET CONNECTIONS:

1. Installez le moteur sur le châssis en utilisant les vis M4 (ou M3) appropriées.
2. Soudez les fils du régulateur de vitesse (ESC) en respectant l'ordre. Avant de souder, coupez les fils (A, -, B, +, C), à la bonne longueur, dénudez environ 3mm.
 - Soudez le fil marqué en Bleu à la borne A du moteur.
 - Soudez le fil marqué en Jaune à la borne B du moteur.
 - Soudez le fil marqué en Orange à la borne C du moteur.
3. Connectez le câble du capteur si vous utilisez un régulateur de vitesse avec sensor. Ne surtout pas modifier ou altérer ce câble. Veillez à ce que ce câble soit propre et correctement connecté.
4. Vérifiez le câblage avant la première utilisation du moteur.

ATTENTION:

- Vérifiez que la soudure n'entre pas en contact entre les borniers du moteur.
- Toutes les connections doivent être bien isolées. Des courts circuits peuvent détruire le matériel.
- Les vis de fixation du moteur de doivent surtout pas entrer en contact avec l'anneau intérieur.
- Ne serrez pas trop fort les vis du moteur. Un filetage abîmé ne sera pas couvert par la garantie.
- Ne jamais accélérer à fond tant que le moteur n'est pas en charge (tant que les roues ne sont pas en contact avec le sol) cela pourrait endommager le moteur.

RECOMMANDATION DE RAPPORT DE PIGNONS:

Merci de regarder la première page

Merci de respecter attentivement les rapports de transmission. Un mauvais pignon peut provoquer une surchauffe et altérer définitivement le moteur ou entraîner une coupure thermique du régulateur de vitesse. Vérifier la notice de votre voiture pour utiliser le pignon adéquat. Évitez d'utiliser trop de timing ou n'avez pas de rapport de transmission en vérifiant la température, la température du moteur ne doit jamais dépasser 100°C (=210°F).

Le ratio final (FDR) est calculé de la manière suivante: **FDR=couronne/pignon x rapport interne de la voiture.**

Les ratios conseillés sont uniquement des recommandations pour un bon départ, Le rapport peut changer en fonction des différents régulateurs, des profils de puissance, des rotors, du timing moteur ou des conditions de piste.

AJUSTEMENT DU TIMING:

Les Moteurs X44 utilisent les modèles pré-programmés de timing avec un système haute performance. Ce système de position exclusif de sensor offre un contrôle très précis et ultra performant.

Ce qu'il faut savoir des ajustements de Timing sur le moteur X44:

1. Un maximum de timing offrira un maximum de tour minute et par conséquent moins de couple moins bon rendement et inversement.
2. Augmenter le timing nécessite de réduire le rapport de transmission.
3. Le moteur X44 modifié est pré-réglé en usine, idem pour son timing. A partir de la position initiale vous pouvez ajuster le timing dans le sens CW (sens des aiguilles d'une montre) ou CCW (sens contraire des aiguilles d'une montre) sur une plage de 0 à 15 degrés.

Pour modifier le timing procédez comme suit:

1. Desserrez les 3 vis M3 du capot moteur.
2. Pour modifier le timing, tournez le capot moteur vers la droite ou vers la gauche en respectant les marques sur la cage. Soit dans le sens des aiguilles d'une montre (CW) soit dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (CCW).
3. Resserrez les 3 vis M3 du capot moteur.

Recommandation: Utilisez du frein filet à chaque fois que vous desserrez les vis du moteur.

DÉMONTAGE ET ENTRETIEN:

Merci de regarder attentivement la vue explosée de la première page pour les références.

Du au design du moteur X44, il n'est pas nécessaire d'ouvrir le moteur souvent pour le nettoyer lors d'utilisation standard. Il est juste recommandé de vérifier le serrage des vis.

Si vous décidez de vérifier les roulements pour les huiler de temps en temps, ou souhaitez changer le rotor, vous pouvez ouvrir le moteur.

Pour démonter le moteur, respectez ces étapes:

1. Dévissez les 3 vis M3 à l'arrière et les 6 vis M3 à l'avant.
2. Enlevez le capot arrière et la carte capteur en même temps.
3. Enlevez le capot avant.
4. Retirez les rondelles de calage.
5. Faites attention en retirant le rotor et placer le dans une serviette propre ou une boîte appropriée.
6. Vous avez maintenant accès aux 2 roulements pour les nettoyer ou éventuellement les changer. Vous pouvez utiliser un compresseur pour nettoyer l'intérieur du moteur après avoir retiré les roulements. Repérez l'ordre des rondelles de calage lors du remontage et évitez de trop serrer les vis latérales du moteur. L'ajustement du jeu du rotor doit être ajusté entre 0,1 et 0,2 mm.



Estimado piloto,

LRP está orgulloso de presentar la nueva serie de motores X44, una nueva generación de motores brushless 1/8 competición. Estos motores de alto rendimiento heredan la experiencia de múltiples triunfos en campeonatos, y han sido desarrollados para satisfacer las exigencias más altas en carrera. Trabajando en estrecha colaboración con nuestros pilotos profesionales del team, nuestros ingenieros han logrado aumentar el rendimiento a un nivel nunca alcanzado. ¡Gracias por elegir LRP!

Por favor, asegúrese de seguir estos breves pasos antes de empezar a usar su motor. Aquí encontrará información importante referida a la instalación, seguridad, uso y mantenimiento del producto. Para obtener el manual completo, así como otra información técnica importante, tutoriales y/o actualizaciones, por favor visite la página web de LRP en www.lrp.cc/X44.

INSTALACIÓN Y CONEXIÓN:

1. Instale el motor sobre el chasis de su modelo y fíjelo con los tornillos M4 (o M3).
2. Suelde los cables del ESC a la placa de conexiones adecuada del motor. Antes de soldar, corte los cables de alimentación (A, -, B, +, C) a la longitud deseada, y retire aproximadamente 3mm de aislamiento de los extremos de los cables de alimentación.
 - Cable de alimentación del ESC marcado en azul (A) → soldar en la conexión A del motor.
 - Cable de alimentación del ESC marcado en amarillo (B) → soldar en la conexión B del motor.
 - Cable de alimentación del ESC marcado en naranja (C) → soldar en la conexión C del motor.
3. Conecte el cable del sensor Hall si usted está usando sensores con su ESC. No manipule o modifique este cable. Asegúrese de que los conectores quedan sujetos, y están limpios.
4. Finalmente revise todas las conexiones antes de usar el motor.

SEGURIDAD:

- Evite crear puentes de soldadura entre las pestañas de soldadura o los cables y la carcasa del motor.
- Todos los cables y las conexiones deben estar bien aislados. Los cortocircuitos pueden averiar el motor.
- ¡Los tornillos nunca debe de tocar el anillo de soldadura o el bobinado!
- Evite apretar los tornillos del motor en exceso. Los daños que esto cause no están cubiertos por la garantía.
- Nunca acelere a fondo sin carga (si el coche no está sobre el trazado). Esto puede causar daños internos.

RECOMENDACIÓN SOBRE LA TRANSMISIÓN :

Vea el gráfico en la portada

Preste especial atención a nuestras recomendaciones sobre la relación de transmisión. Una mala relación de transmisión causa un calentamiento excesivo y puede dar lugar a daños en el motor o al corte térmico de su ESC. Utilice el manual de su kit para encontrar el piñón correcto. Las temperaturas del motor deben ser controladas y nunca deben superar los 100°C (= 210°F).

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

FDR=Corona/Piñón x desarrollo interno del coche

Las relaciones de transmisión aconsejadas son solo una recomendación para un buen punto de partida. La transmisión actual puede variar en función del ESC, los perfiles de potencia, del rotor, el timing del motor o las condiciones del trazado.

AJUSTE DE TIMING:

La serie de motores X44 Modified cuenta con un rango de Timing pre-ajustado con la tecnología de sensores de alto rendimiento de LRP. Este exclusivo sistema de posicionamiento de sensores ofrece un control preciso del timing y un rendimiento más eficiente.

Información importante sobre los ajustes de timing en el motor X44:

1. Un timing alto dará como resultado una salida de potencia alta y RPM altas del motor, pero una peor eficiencia y un torque menor, y viceversa.
2. Un timing alto requiere un piñonaje corto.
3. La serie X44 Modified se presenta configurada y con el timing ajustado de fábrica. Podrá ajustar el timing desde la posición inicial en un rango desde 0 a 15 grados.

Para modificar el timing siga los siguientes pasos:

1. Afloje los tres tornillos M3 de la tapa trasera.
 2. Cambie el ajuste de timing al deseado de acuerdo con las marcas en la carcasa del motor en sentido horario (CW) o en sentido antihorario (CCW), girando la tapa trasera hacia el lado derecho o izquierdo.
 3. Apriete los tres tornillos M3 de la tapa trasera.
- Recomendación: Utilice un adhesivo fijatornillos cada vez que afloje los tornillos del motor.

DESMONTAJE Y MANTENIMIENTO:

Por favor, consulte la vista de explosión en la primera página.

Debido al diseño libre de mantenimiento del X44, en condiciones normales, no es necesario desmontar el motor con frecuencia. Tan sólo le recomendamos verificar el apriete y sujeción de todos los tornillos asiduamente. No obstante, si desea comprobar el estado de los rodamientos y engrasarlos ocasionalmente, o reemplazar el rotor puede por supuesto desmontar el motor.

Para desmontar siga los siguientes pasos:

1. Desatornille los tres tornillos M3 de la parte posterior, y los seis tornillos M3 de la parte delantera.
2. Retire la tapa trasera junto con la unidad del sensor.
3. Retire la tapa frontal.
4. Retire las arandelas del eje.
5. Extraiga cuidadosamente el rotor de la carcasa, colóquelo sobre una toalla o recipiente limpios.
6. Ahora tendrá acceso a los rodamientos de bolas para su limpieza, mantenimiento o reemplazo. También puede usar aire comprimido para limpiar el interior, una vez haya retirado los rodamientos. Tenga cuidado con situar correctamente las arandelas durante el montaje y evite apretar en exceso los tornillos. El rotor puede necesitar ser reajustado con las arandelas suministradas, con el fin de lograr una cantidad mínima de holgura (0.1-0.2mm).

Caro Pilota,

LRP è orgogliosa di presentare la nuova serie di motori X44, una nuova generazione di motori brushless 1/8 da competizione. Questa motori ad alta performance, vantano una straordinaria eredità di molte vittorie nei campionati, ed è sviluppata per rispondere ai bisogni delle competizioni di più alto livello. Lavorando a stretto contatto con i nostri piloti ufficiali professionisti, i nostri ingegneri hanno ulteriormente alzato il livello. Grazie per aver dato fiducia a LRP!

Assicurati di seguire questi pochi passaggi prima di utilizzare il tuo motore. Sono presenti importanti note per l'installazione, sicurezza ed utilizzo e manutenzione del prodotto. Per il manuale completo, contenente altre importanti informazioni, tutoriali e specifiche, si prega di consultare il sito web LRP su www.lrp.cc/X44.

INSTALLAZIONE E CONNESSIONI:

1. Installare il motore sul telaio dell'automodello utilizzando le viti motore M4 (o M3) di appropriata lunghezza.
2. Saldare i cavi del regolatore elettronico (ESC) al motore nel corretto ordine. Prima di saldare, accorcias i cavi (A, -, B, +, C) alla lunghezza desiderata, rimuovere circa 3mm della guaina isolante dei cavi ed applica una stagnatura all'estremità del cavo rimasto scoperto.
 - Il Cavo marchiato Blu (A) dell'ESC → saldare al contatto A del motore.
 - Il Cavo marchiato Giallo (B) dell'ESC → saldare al contatto B del motore.
 - Il Cavo marchiato Arancione (C) dell'ESC → saldare al contatto C del motore.
3. Connettere il cavo sensori al motore se stai usando un ESC sensored. Non alterare o modificare questo cavo. Assicurati che il connettore abbia un buon fissaggio e che sia sempre pulito.
4. Effettua un controllo finale di tutte le connessioni prima di utilizzare il motore.

ATTENZIONE:

- Assicurati di non creare cortocircuiti tra contatti e punti di saldatura adiacenti, sia tra i contatti del motore, sia tra i contatti del motore e la cassa del motore stesso.
- Tutte le connessioni devono essere isolate. I cortocircuiti potrebbero distruggere il prodotto.
- Le estremità delle viti non devono mai toccare l'anello di saldatura o l'avvolgimento!
- Non stringere troppo forte le viti del motore. Filettature danneggiate non sono coperte dalla garanzia.
- Non applicare mai tutto gas senza che ci sia alcun carico (quando l'auto non viene utilizzata sul tracciato)! Questo potrebbe danneggiare le parti interne del motore.

RACCOMANDAZIONI SULLA RAPPORTATURA:

Si prega di consultare il grafico sulla pagina iniziale

Presta particolare attenzione nello scegliere una rapportatura adeguata al tuo modello. Un rapporto sbagliato genera eccessivo calore e potrebbe causare un danno al motore o far entrare l'ESC in protezione termica. Utilizza il manuale del tuo modello per trovare il pignone ideale. Evita timing del motore troppo elevati e rapportature troppo lunghe, monitorando sempre la temperatura. La temperatura del motore deve essere monitorata e non deve mai superare i 100°C (=210°F).

Final drive ratio (FDR) ovvero il Rapporto finale è calcolato utilizzando la seguente formula:

FDR=Corona/Pignone x rapporto interno dell'automodello

La rapportatura consigliata è soltanto una raccomandazione per avere un punto di partenza. La rapportatura corretta/ideale potrebbe variare anche in base ai vari ESCs, profili di potenza, rotori, timing del motore e condizioni del tracciato.

REGOLAZIONE DEL TIMING:

La Serie di Motori X44 Modified presenta una serie di Timing pre-impostati utilizzando la tecnologia LRP performance ad alto rendimento di LRP. Questo esclusivo sistema di posizionamento del sensore, offre un controllo preciso del timing ed una performance più efficiente.

Informazione importante riguardo le regolazioni del timing sui motori X44:

1. Timing alto si traduce in potenza maggiore ed rpm più elevati, ma peggior efficienza e minor coppia, e viceversa.
2. Alti valori di timing necessitano di una rapportatura più corta.
3. La serie X44 Modified si presenta configurata e con il timing impostato di fabbrica. Potrà impostare il timing dalla posizione iniziale in un range da 0 a 15 gradi.

Per modificare il timing procedi come segue:

1. Allenti le tre viti M3 del coperchio posteriore.
2. Cambi l'impostazione del timing al desiderato in accordo con le indicazioni marcate sul coperchio del motore in senso orario (CW) o in senso antiorario (CCW) girando il coperchio posteriore verso il lato sinistra o destra.
3. Stringa le tre viti M3 del coperchio posteriore.

Recomandazione: Utilizzi un adesivo fissaviti ogni volta che allenta le viti del motore.

SMONTAGGIO & MANUTENZIONE:

Si prega di consultare il disegno esploso come referenza

Grazie al design senza manutenzione, i motori della Serie X44 non necessitano di essere aperti frequentemente per un utilizzo normale. E' solo raccomandabile assicurarsi e verificare che tutte le viti siano opportunamente serrate. Tuttavia, se vuole controllare i cuscinetti a sfera ed oliarli di tanto in tanto, o se vuole sostituire il rotore con uno di un altro tipo, può certamente smontare il motore.

Per smontare il motore procedi come segue:

1. Sviti le tre viti M3 della parte posteriore e le sei viti M3 della parte anteriore.
2. Rimuova il coperchio posteriore insieme all'unità del sensore.
3. Rimuova il coperchio frontale.
4. Rimuovi le rondelle/rasamenti dall'albero del rotore
5. Estrai delicatamente il rotore dalla cassa e posizionalo su di un panno pulito o in un appropriato contenitore per rotori.
6. Hai ora l'accesso ad entrambi i cuscinetti a sfera per pulizia, manutenzione e sostituzione. Puoi anche utilizzare dell'aria compressa per pulire l'interno del motore una volta rimossi i cuscinetti. Presta attenzione a riposizionare correttamente le rondelle/rasamenti durante il riassetto e non stringere eccessivamente le viti. Il gioco finale del rotore potrebbe dover essere ri-regolato utilizzando le rondelle fornite, al fine di avere una minima quantità di gioco (0.1-0.2mm).

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 contacter vos autorités locales pour connaître les points de collecte appropriés.

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.

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.