



MONSTER TRUCK 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 roulez sur un terrain sale (poussière, boue...), il est nécessaire de nettoyer complètement votre véhicule.
- Si vous avez roulez 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 décharger doivent être déposées 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 le câble de charge au chargeur puis seulement à la batterie à charger ou 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 rechargeable (risque d'explosion)
- Batteries défectueuses ou endommagées (batteries LiPo, LiFe, Lilon, 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.

4pcs AA alkaline batteries
for transmitter
4 Stk. Alkaline Batterien
für die Fernsteuerung



Charger APC-1 to
charge the batteries.
APC-1 Ladegerät zum
laden der Batterien.

For Brushless Version:
Für Brushless Version:



2S 5000mAh 45C LiPo
(T-Plug) 4140009



2S 4000mAh 45C LiPo
(TAM) 4140008

For Brushed Version:
Für Brushed Version:



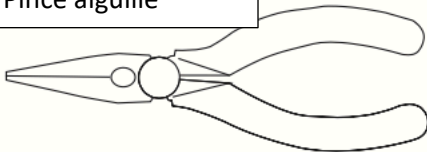
Stick Pack NiMH
7.2V 4200 (TAM) 4100003



Energy Starter Set EU/UK
4200001/4200001UK

Required equipment for operation / Benötigtes Werkzeug

Pince aiguille



Tournevis cruciforme 5 mm

3000030



Frein filet



Huile Différentiel

3030019 front/vorne
3030021 rear/hinten



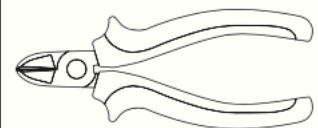
Alesoir
carrosserie

3000011



No need to pre-drill precise holes(1mm to 15mm)can be drilled
Bei Bedarf können Löcher damit nachgebohrt werden.
1-15mm.

Pince coupante



Huile
Amortisseur

3030005



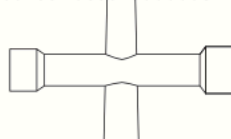
Tournevis hexagonal

3000021 1.5mm / 3000022 2.0mm

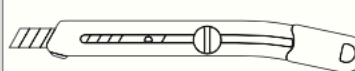


Clé à bougie

3000003



Cutter



Ciseaux pour Lexan



For trimming bodies
Zum Karosserie ausschneiden

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

Spécification:

Cont. amps: Avant 40A/rétrgrade 20A

Peak amps: Avant 180A/rétrograde 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

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 / Protection 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.

Spécifications

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 NiMH et de 2 - 3S LiPo					
Voltage d'alimentation du ventilateur <i>Note1</i>	5V					
Tension du BEC	6V/3A (Switch Mode)					
Dimension 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 de 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.

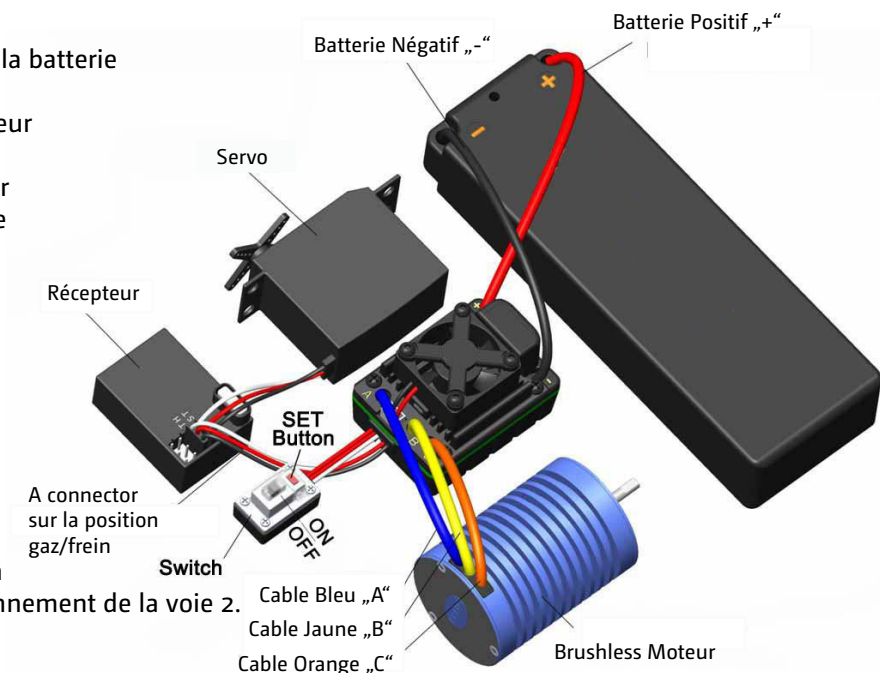
Avant d'utiliser votre nouveau variateur:

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.



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.

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.

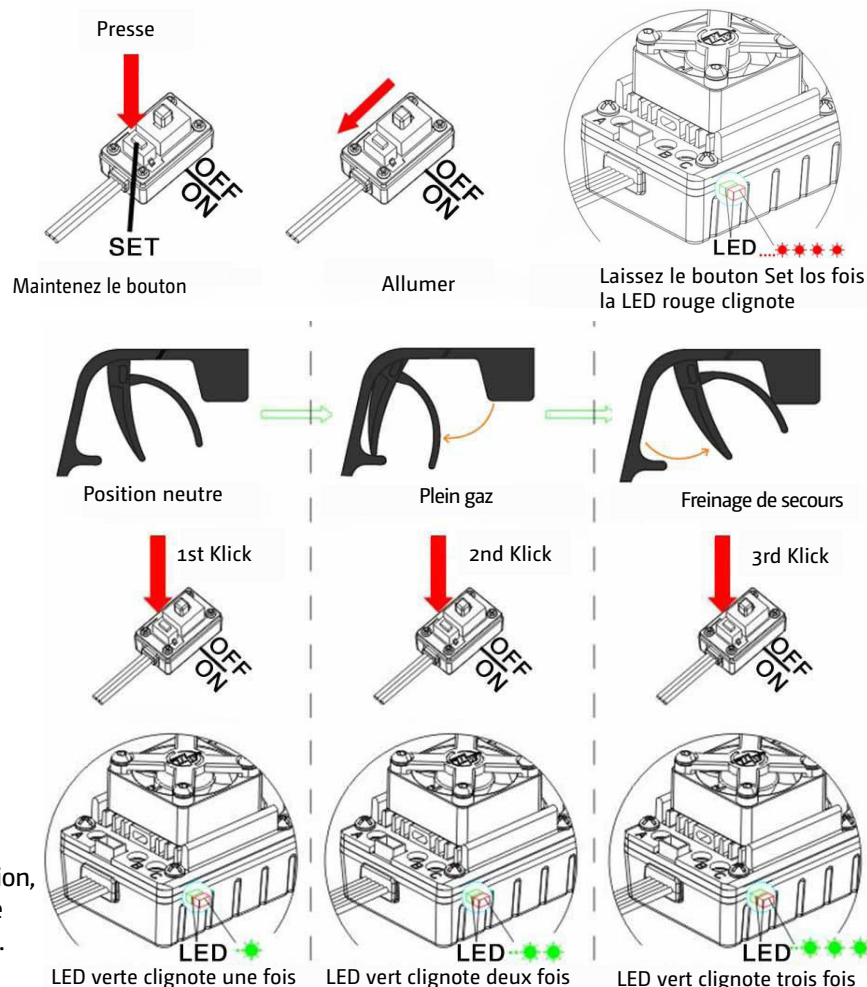
Il y a 3 positions qui doivent être calibrées : plein gaz / plein gaz arrière / position neutre zéro. Les images ci-contre illustrent les étapes à suivre :

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 appuyé 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.

Note: 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 :

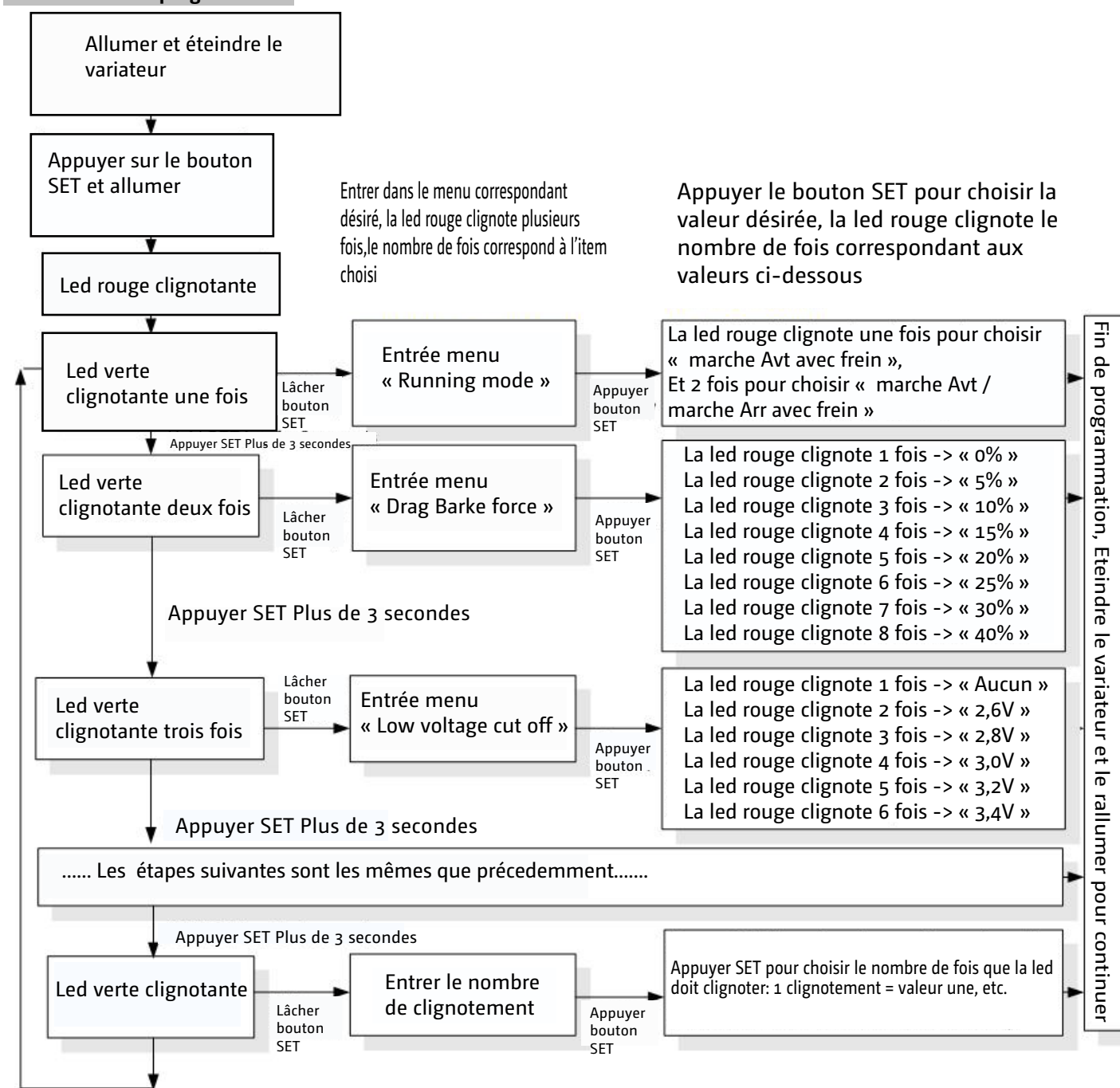
- 1. Alerte de tension d'alimentation: le variateur commence d'abord par vérifier la tension d'alimentation lors sa mise en fonctionnement, si le voltage est anormal, un son d'alerter sera émis « beep-beep » avec une seconde d'intervalle entre chaque « beep ».
- 2. Alerte de tension du signal de radio: 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 éléments de batterie Lipo est inférieur 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 supérieur 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 activez 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'est 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 la batterie à tout moment, si le voltage descend en dessous d'un certain seuil, la puissance transmise au moteur sera alors diminuée 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 bonnes 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 fond 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 variateur 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 se 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 se connecte au récepteur. Remplacer la batterie.
Défaut d'accélération ou de frein.	Des connexions sont défectueuses, il y a des interférences électromagnétiques.	Vérifier toutes les connexions de la voiture, éteindre 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 à 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 :

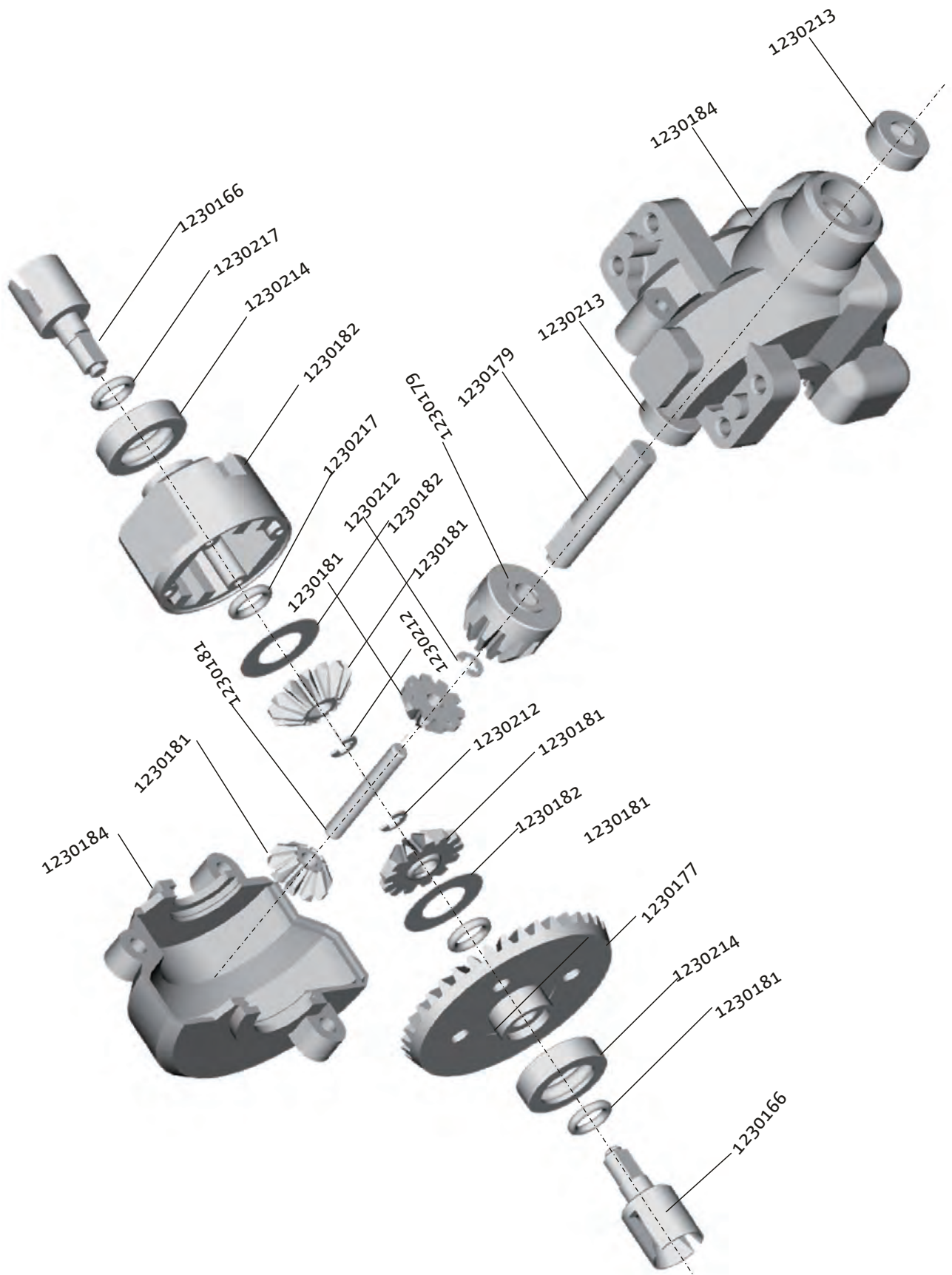
EN 61000-6-1:2007

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.

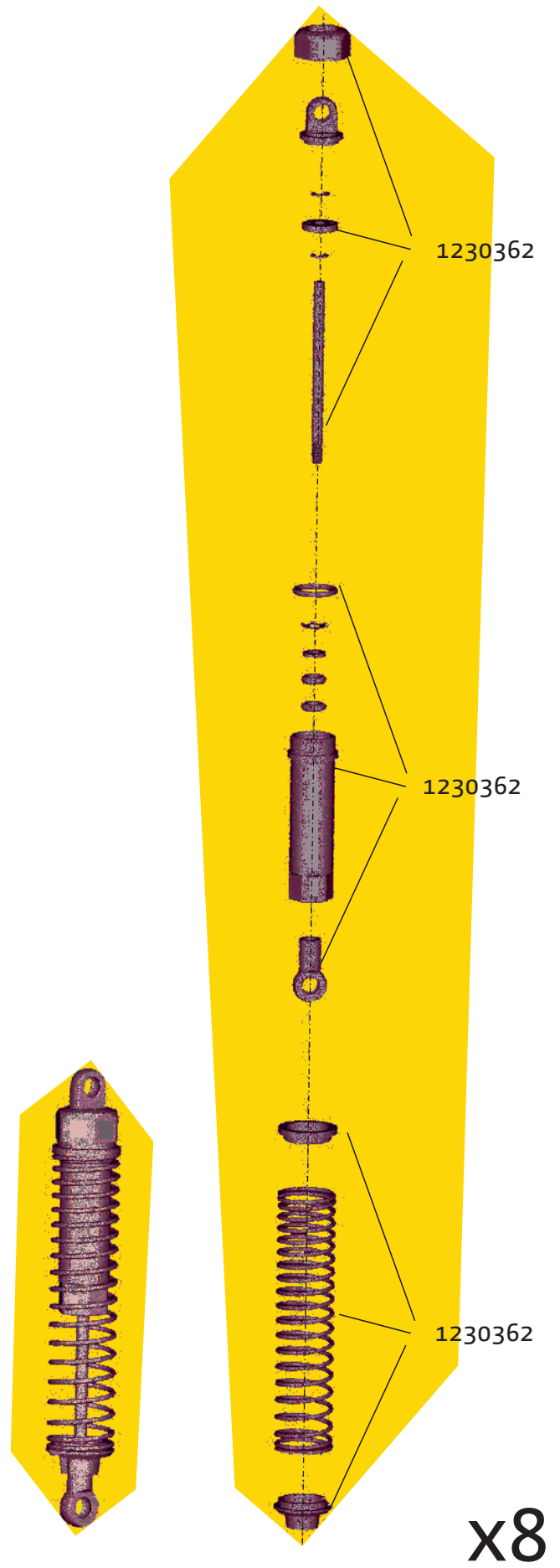
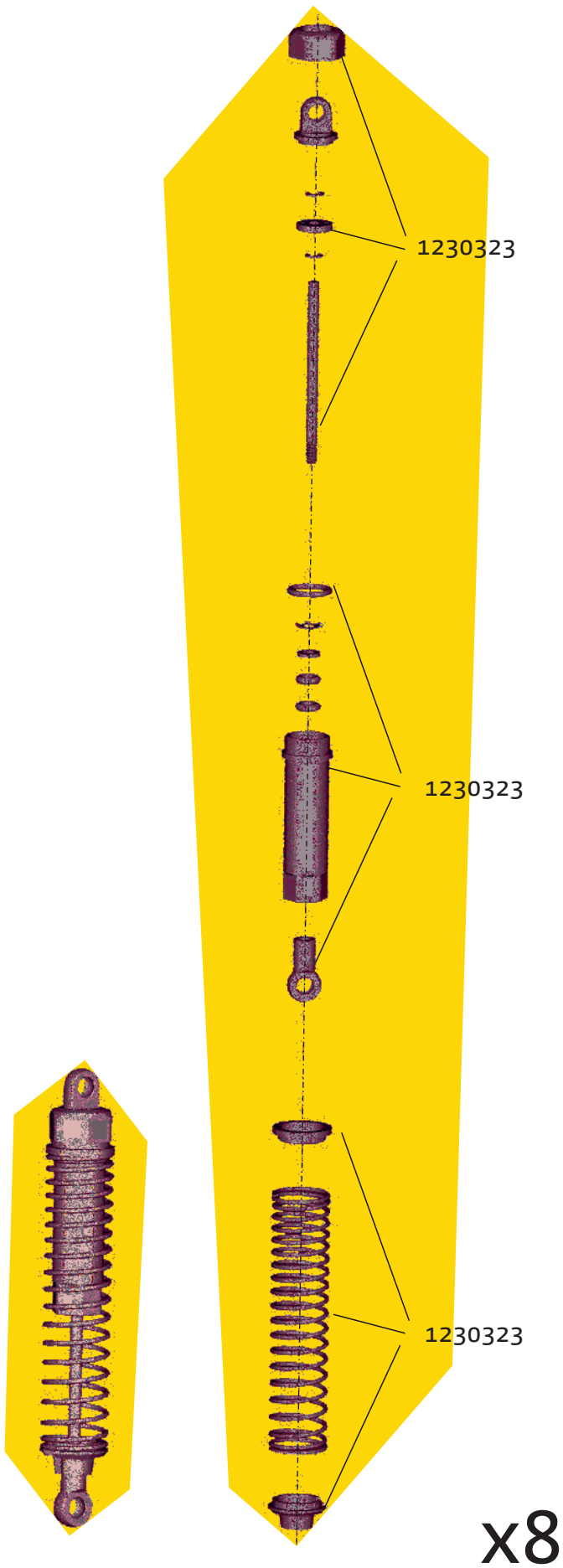
Gear box assembly view / Zusammenbau Getriebeeinheit



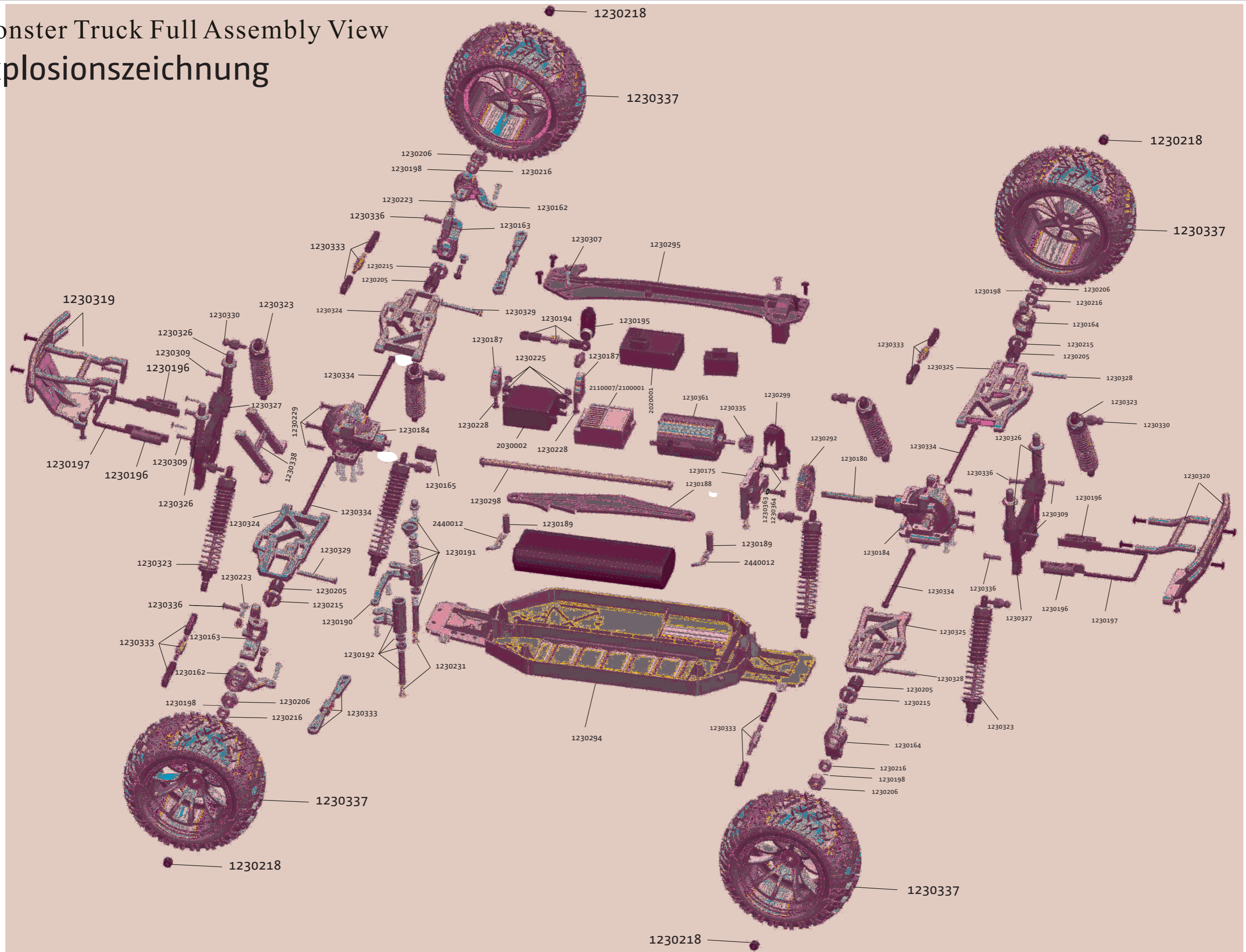
Shock assembly view / Zusammenbau Dämpfer

Brushed:

Brushless:



Monster Truck Full Assembly View Explosionszeichnung



12207 & 12216 Spare parts / Ersatzteile

1230324 Querlenker
vorne / Suspension arm
front



1230325 Querlenker
hinten / Suspension
arm 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
Hauptantrieb
Drive Cup main shaft



1230166 Diff Mitnehmer
Diff drive cup



1230319 Rammschutz
vorne / Front Bumper



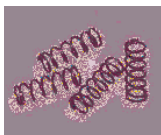
1230320 Rammschutz
hinten / Rear Bumper



1230331 Rammschutz-
halter / Bumper Post (4)



1230332 Dämpferfeder
Shock Spring (4)



1230327 Dämpferbrücke
v/h
Shock Tower f/r



1230323 Dämpfer komplett
v/h
Shocks complete f/r



1230338 Dämpferbrücken-
halter vorne
Front Shock Tower holder



1230175 Motorhalter
Motor Mount



1230283 Alu Kühlkörper
Alu Heat Sink



1230361 Motor Brushed
550T



1230335 Motorritzel
Kupfer 17Z
Pinion Copper 17T



1230177 Differential
Tellerrad 38Z
Differential Drive Spur
Gear 38T



1230292 Hauptzahnrad
64Z
Main Gear 64T



1230179 Diff Antriebs-
zahnrad
Diff Drive Gear



1230282 Diff komplett
Diff complete



1230180 Diff Antriebs-
welle
Diff drive Gear Shaft



1230181 Diff Zahnräder
Diff Gears



1230182 Diff Box



1230299 Hauptzahnrad-
abdeckung
Main Gear Case



1230184 Diff Gehäuse
Diff Housing



1230294 Chassisplatte
Chassis plate



1230295 Chassisplatte
oben
Chassis plate top



1230187 Servo Befestigung
Servo Mount



1230188 Akkuhalterung
Battery Cover



1230189 Akku Halterungs-
pfosten
Battery Cover Post



1230190 Ackermann
Platte
Ackermann Plate











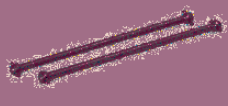


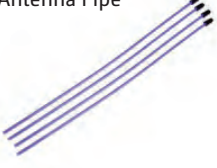


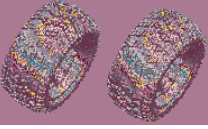















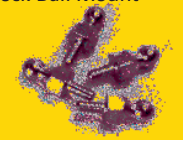









1230191 Servo Saver













1230192 Servo Saver
Pfosten
Servo Saver Post




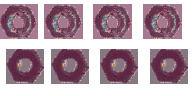
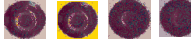






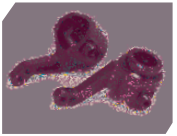


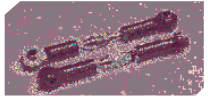









12207 & 12216 Spare Parts / Ersatzteile

<p>1230333 Querlenker v/h oben Suspension Arm f/r top</p> 	<p>1230194 Lenkservo Gestänge Servo Linkage</p> 	<p>1230195 Servo Horn</p> 	<p>1230196 Querlenkerhalter v/h Suspension arm mount f/r</p> 	<p>1230197 Querlenkerwellen v/h Suspension arm shaft f/r</p> 
<p>1230198 Pin 2x10</p> 	<p>1230329 Achsschenkelwellen vorne Hub Carrier shaft front</p> 	<p>1230328 Achsschenkelwellen hinten Hub Carrier shaft rear</p> 	<p>1230334 Antriebswelle v/h Drive Shaft f/r</p> 	<p>1230326 Karosseriehalter Body Post</p> 
<p>1230298 Hauptantriebswelle Center drive shaft</p> 	<p>2440024 Antennen Rohr Antenna Pipe</p> 	<p>1230205 Radachse v/h Wheel axle f/r</p> 	<p>1230206 Radmitnehmer 12mm Wheel Hex Hub 12mm</p> 	<p>1230337 Räderset verklebt Wheel Set glued</p> 
<p>2440012 Splinte Body Clips</p> 	<p>1230209 Einsätze für Lenkung Steering Plate inserts</p> 	<p>1230210 Kabelbinder Zip tie</p> 	<p>1230211 Beilagscheibe Washer 8x5.2x0.5</p> 	<p>1230363 Beilagscheibe Washer 8x3.2x0.5</p> 
<p>1230212 E-Ring E-Clip</p> 	<p>1230213 Kugellager Ball Bearing 10x15x4</p> 	<p>1230214 Kugellager Ball Bearing 15x10x4</p> 	<p>1230215 Gleitlager Contain Oil Bearing 15x10x4</p> 	<p>1230216 Gleitlager Contain Oil Bearing 5x10x4</p> 
<p>1230217 O-Ring</p> 	<p>1230285 Dämpfer Kugelkopf Shock Ball Head</p> 	<p>1230218 Nylon Mutter M4 Nylon Nut M4</p> 	<p>1230219 Nylon Mutter M3 Nylon Nut M3</p> 	<p>1230220 Kugelkopfschraube Ball Head Screw</p> 
<p>1230330 Dämpfer Kugelkopf Shock Ball Mount</p> 	<p>1230221 Madenschraube Set Screw M4x4</p> 	<p>1230373 Madenschraube Set Screw M3x4</p> 	<p>1230222 Madenschraube Set Screw M4x14</p> 	<p>1230223 Kreuzschlitzschraube Phillips Head Screw M3x10</p> 
<p>1230224 Kreuzschlitzschraube Phillips Head Screw M3x10</p> 	<p>1230336 Rundkopfschrauben Cap Head Screw</p> 	<p>1230307 Rundkopfschraube Round Head Screw</p> 	<p>1230225 Schneid Kreuzschlitzschraube Self-tapping phillips head screw M3x8</p> 	<p>1230226 Schneid Kreuzschlitzschraube Self-tapping phillips head screw M3x10</p> 

12207 & 12216 Spare Parts / Ersatzteile

<p>1230308 Selbstschneidende Schraube Cap Head self-tapping screw</p> 	<p>1230322 Selbstschneidende Schraube Cap Head self-tapping screw</p> 	<p>1230227 Schneid Kreuzschlitzschraube Self-tapping phillips head screw M2x10</p> 	<p>1230309 Rundkopf selbstschneidende Schraube Round Head self-tapping screw</p> 	<p>1230228 Senkkopf Kreuzschlitzschraube Flat Phillips head screw M3x10</p> 
<p>1230229 Senkkopf Kreuzschlitzschraube Flat Phillips head screw M3x14</p> 	<p>1230230 Senkkopf Kreuzschlitzschraube Flat Phillips head screw M3x15</p> 	<p>1230321 Senkkopfschraube Countersunk Screw M3x8</p> 	<p>1230231 Senkkopf Feingewinde Kreuzschlitzschraube Flat Phillips Head screw M3x10</p> 	<p>1230364 Innensechskantschrauben Cap Head Screw M3x8</p> 

12207 & 12216 Upgrade Parts / Upgrade Ersatzteile

<p>1230362 Alu Dämpfer Alu Shocks</p> 	<p>1230234 Alu Nylon Mutter Alu Nylon Nut M3</p> 	<p>1230235 Alu Nylon Mutter Alu Nylon Nut M4</p> 	<p>1230236 Hauptzahnrad Metall 64Z Main gear metal 64T</p> 	<p>1230340 Motorritzel Metall 21Z Pinion metal 21T</p> 
<p>1230353 Karo grün/weiß Body green/white</p> 	<p>1230356 Karo orange/weiß Body orange/white</p> 	<p>1230359 Karo klar Body clear</p> 		
<p>1230238 Alu Achsschenkel vorne l/r Alu front hub carrier l/r</p> 	<p>1230239 Alu Lenkhebel l/r Alu steering hub l/r</p> 	<p>1230240 Alu Achsschenkel hinten l/r Alu rear hub l/r</p> 	<p>1230241 Alu Radmitnehmer 12mm Alu wheel hex hub 12mm</p> 	<p>1230242 Alu Lenkgestänge Alu linkage</p> 
<p>1230350 Alu Querlenker vorne unten Alu Suspension arm low front</p> 	<p>1230347 Alu Querlenker hinten unten Alu Suspension arm low rear</p> 	<p>1230247 Alu Ackermann Platte Alu ackerman plate</p> 	<p>1230349 CVD Antriebswelle CVD Drive shafts</p> 	<p>1230348 Alu Karohalter Alu Body Post</p> 
<p>1230361 Motor Brushed 550T nur für Brushed Version / only for Brushed Version</p> 	<p>2100001 ECU-1 Brushed Regler nur für Brushed Version / ECU-1 Brushed ESC onyl for Brushed Version</p> 	<p>2130005 Brushless Motor 3421KV nur für Brushless Version / only for Brushless Version</p> 	<p>2110007 Brushless ESC Thrust A10 ECO 50A nur für Brushless Version / only for Brushless Version</p> 	



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