

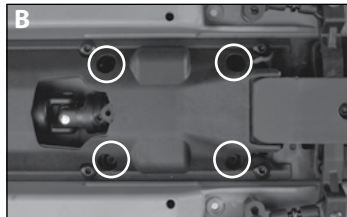


E-Revo Two-Speed Instructions

Note: This kit requires a 3-channel transmitter, not included (TQi transmitter available separately as Traxxas part #6514).

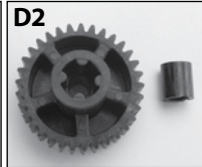
Remove Transmission From Vehicle:

1. Remove the upper gear cover from the transmission by removing the 3x8mm button head screw with a 2mm hex wrench.
2. Remove the motors from the transmission. Using a 3mm hex wrench, remove the rear motor and finned mount assembly as a unit, and remove the front motor by removing the two 3x6mm cap screws with a 2.5mm hex wrench.
3. Using a 2mm hex wrench, unscrew the M4x15 screw pins from the output yokes (A), and remove the drive shafts from the transmission. Gain access to the rear driveshaft by using a 2mm hex wrench to remove the rear driveshaft access cover.
4. Using a 2.5mm hex wrench, unscrew the four 4x12mm button-head screws securing the transmission and remove the transmission from the chassis (B).



Install Two-Speed Kit Into Transmission:

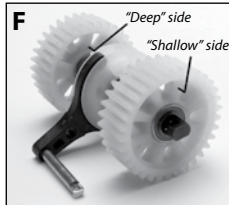
1. Using a 2mm hex wrench, separate the transmission case halves by removing the six 3x12 countersunk screws (C).
2. Remove the main output shaft (D1) and remove its stock gear (D2).
3. Install the selector disc onto the main output shaft.



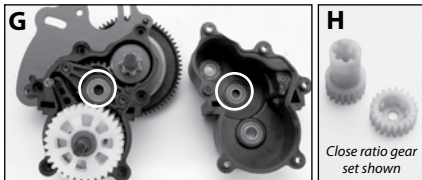
Install two 6x12 bearings into each drive gear, then sandwich the drive gears on either side (E). Note the orientation of each gear as shown. Slide the supplied white nylon spacer onto one end of the shaft, and the grey PTFE-coated washer on the bearing side of the other end. **Note:** Each output gear features a shallow side and a deep side.

The deep side of each output gear faces the selector disc (F).

4. Insert the selector fork (shaft towards the front) into the selector disc and reinstall the completed assembly into the transmission in the orientation shown (F). **Note:** It is imperative that the end of the assembly with the white spacer be inserted into the back half (spur gear side) of the transmission first.

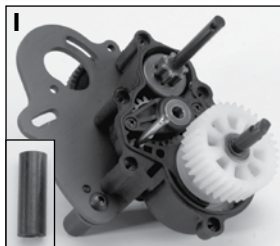


5. Insert a 5x11mm ball bearing into the shaft support and case half as shown (G).

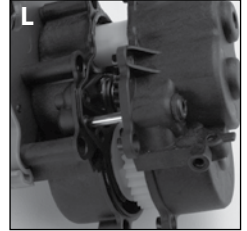
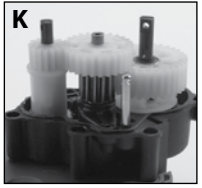
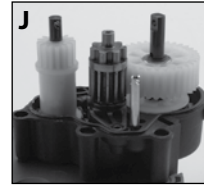


6. Locate the desired wide ratio (13/26) or close ratio (18/21) gear set supplied with this kit (H; see reverse side for tips on selecting wide or close ratio gearing).

7. Remove the black spacer from the transmission input shaft (top shaft) and replace with the selected wide or close ratio gear (I).

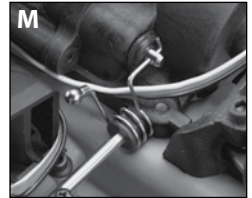


8. Locate the steel 1st gear idler gear, and insert it into the case support (J). Install the matching wide or close ratio gear onto the end of the idler gear as shown (K).
9. Remove the blue plug from the case's shifter port in the rear half. Line up the shafts and carefully reinstall the rear case half to the front half (L), allowing the shifter fork rod to insert through its port. Reinstall the six 3x12mm countersunk screws into the case halves to complete the transmission assembly.
10. Reinstall the transmission. Installation is the reverse of removal. **CAUTION:** Use care during transmission installation to prevent crushing and damaging the servo wires.
11. Reinstall the motors; remember to reset your spur gear/pinion mesh as described in the 5605 Owners Manual.

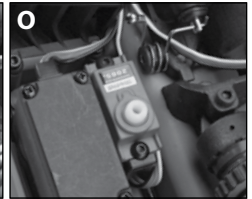
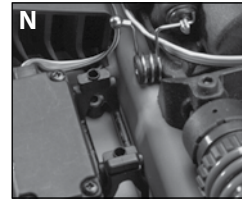


Install Shift Servo and Linkage:

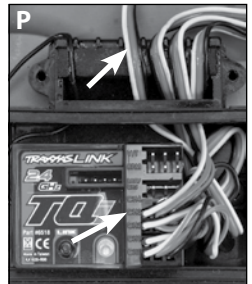
1. Insert the servo saver into the shift fork, and install the servo saver assembly onto the transmission, as shown using the 3x6 flathead screw and a 2.5mm hex wrench (M).
2. Install the shift servo mount into the chassis as shown using two 3x6mm button-head screws (N).



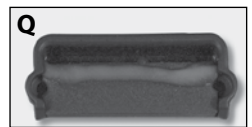
3. Install the servo into the servo mount as shown using two 3x6mm button-head screws (O).



4. Remove the receiver cover by removing the two 3x10mm button-head screws. Remove the wire clamp by removing the two 2.5x8mm cap screws. Lift the receiver cover to the side.
5. Route the shift servo lead through the water resistant receiver box and into channel 3 of the Traxxas receiver (P). **Note:** Take a moment to inspect the receiver box O-ring and foam seals. Maintain the water tight seal by replacing damaged seals and lubricating the foam with a small bead of silicone grease. (Traxxas part #1647).



6. Bundle excess wire inside the receiver box, and apply a small bead of silicone grease (Traxxas part #1647) to the wire clamp (Q). Install the wire clamp and tighten the two 2.5x8mm cap screws securely.
7. Make sure the O-ring is properly seated into the groove in the receiver box so that the cover will not pinch it or damage it in any way. Install the cover and carefully tighten the two 3x10mm button-head screws securely. Inspect the cover to make sure that the O-ring seal is not visible.



8. Turn on the vehicle's radio system and flip the transmitter into second gear (down position on Traxxas TQ-3 transmitters). Allow the servo to comply.
9. Locate the servo arm and assembled linkage. While in second gear, install the servo arm onto the servo to a "11 o'clock" position as shown (R).



Covers Part #5692



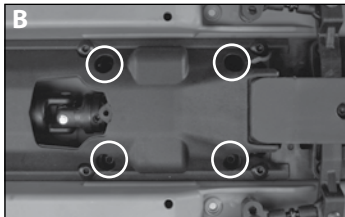
Instructions pour la trousse de deux vitesses pour E-Revo

Concerne la pièce #5692

Note : Pour utiliser cette trousse, il faut un transmetteur à 3 canaux, non fourni (transmetteur TQi en vente séparément chez Traxxas, pièce #6514).

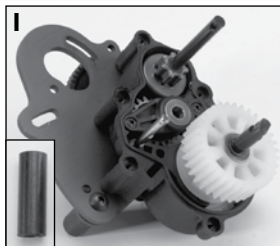
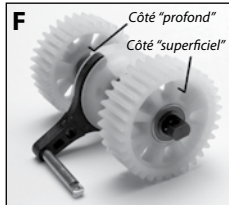
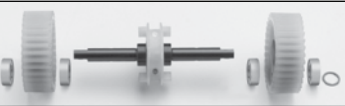
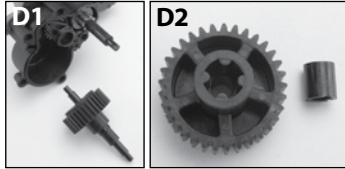
Enlever la boîte de vitesses du véhicule :

1. Retirez le couvercle d'engrenage supérieur de la boîte de vitesses en enlevant la vis d'assemblage à tête ronde 3x8mm avec une clé Allen de 2 mm.
2. Enlevez les moteurs de la boîte de vitesses. À l'aide d'une clé Allen de 3 mm, retirez l'assemblage de moteur arrière et support à ailettes ensemble et retirez le moteur avant en enlevant les deux vis à tête de 3x6 mm avec une clé Allen de 2,5 mm.
3. À l'aide d'une clé Allen de 2 mm, dévissez chevilles à vis M4x15 des fourches de sortie (A) et retirez les arbres d'entraînement de la boîte de vitesses. Accédez à l'arbre d'entraînement à l'aide d'une clé Allen de 2 mm pour retirer le couvercle d'accès à l'arbre d'entraînement arrière.
4. À l'aide d'une clé Allen de 2,5 mm, dévissez les quatre vis à tête ronde de 4x12 mm qui fixent la boîte de vitesses et retirer la boîte du châssis (B).

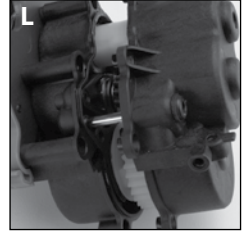
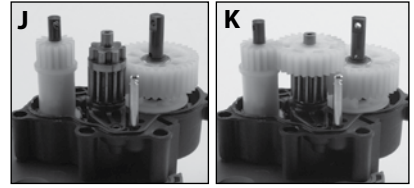


Montez la trousse de deux vitesses dans la boîte de vitesses :

1. À l'aide d'une clé Allen de 2 mm, séparez les moitiés du carter de boîte de vitesses en enlevant les six vis à tête fraisées de 3x12 (C).
2. Retirez l'arbre de sortie principal (D1) et enlevez les pignons originaux (D2).
3. Montez le disque sélecteur sur l'arbre de sortie principal. Montez deux paliers de 6x12 dans chaque pignon d'entraînement, puis disposez les pignons d'entraînement de chaque côté (E). Remarquez l'orientation de chaque pignon comme indiqué. Faites glisser l'entretoise nylon fournie sur chaque embout d'arbre et la rondelle grise enduite de PTFE du côté des paliers à l'autre bout. **Note :** Chaque pignon d'entraînement a un côté superficiel et un côté profond. Le côté profond de chaque pignon d'entraînement est orienté vers le disque sélecteur (F).
4. Introduisez la fourche du sélecteur (l'arbre vers l'avant) dans le disque sélecteur et remontez tout l'assemblage dans la boîte de vitesses dans le sens indiqué (F). **Note :** Il faut absolument que le bout de l'assemblage où se trouve l'entretoise blanche soit introduit dans la moitié noire (le côté du pignon droit) de la boîte de vitesses en premier.
5. Introduisez un roulement à billes de 5x11 mm dans le support d'arbre et la moitié de carter comme indiqué (G).
6. Identifiez l'engrenage à rapport de vitesse étendu (13/26) ou court (18/21) souhaité et fourni avec cette trousse (H; voir les recommandations visant le choix de rapport de vitesse étendu ou court sur le verso).
7. Retirez l'entretoise noire de l'arbre d'entrée de la boîte de vitesses (l'arbre supérieur) et remplacez-la avec l'engrenage à rapport étendu ou court souhaité (I).

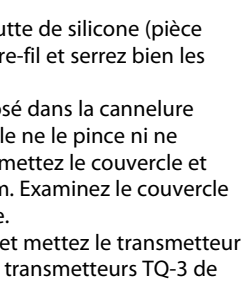
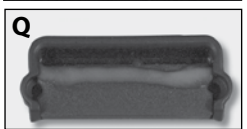
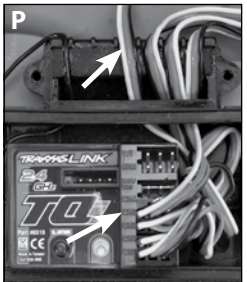
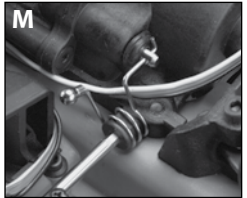


8. Identifiez le pignon intermédiaire en acier pour la première vitesse et introduisez-le dans le support de carter (J). Montez l'engrenage à rapport étendu ou court correspondant au bout du pignon intermédiaire comme indiqué (K).
9. Retirez la fiche bleue du port de débrayage du carter situé dans la moitié arrière. Alignez les arbres et, en faisant bien attention, remontez la moitié arrière du carter sur la moitié avant (L), en permettant à la tige de la fourchette de débrayage de s'introduire dans le port. Réinstallez les six vis à tête fraisées de 3x12 mm dans les moitiés du carter pour terminer l'assemblage de la boîte de vitesses.
10. Réinstallez la boîte de vitesses. L'installation est l'inverse de l'enlèvement. **ATTENTION :** Lors de l'installation de la boîte de vitesses, faites bien attention à ne pas écraser et détériorer les fils de la servo.
11. Remontez les moteurs; n'oubliez pas de refaire l'engrènement pignon droit/pignon comme décrit dans le manuel du propriétaire du modèle 5605.



Installer la servo de changeur de vitesses et la tringlerie

1. Introduisez la servo de changeur de vitesses dans la fourchette de débrayage et installez l'assemblage de sauve-servo sur la boîte de vitesses comme indiqué, en vous servant de la vis à tête plate de 3x6 et d'une clé Allen de 2,5 mm (M).
2. Montez le support de servo de changeur de vitesses dans le châssis comme indiqué, en vous servant de deux vis à tête ronde de 3x6 mm (N).
3. Montez la servo dans le support de servo comme indiqué, en vous servant de deux vis à tête ronde de 3x6 mm (O).
4. Retirez le couvercle du récepteur en enlevant les deux vis à tête ronde de 3x10 mm. Retirez le serre-fil en enlevant les deux vis à tête de 2,5x8 mm. Soulevez le couvercle du récepteur latéralement.
5. Acheminez le câble de servo de changeur de vitesses à travers le boîtier étanche du récepteur et dans le canal 3 du récepteur de Traxxas (P). **Note :** Examinez bien le joint torique et les joints en mousse. Conservez l'étanchéité du joint en remplaçant toute garniture détériorée et en lubrifiant la mousse avec une petite goutte de graisse de silicone. (Pièce #1647 de Traxxas).
6. Ramassez le fil excédentaire à l'intérieur du boîtier du récepteur et appliquez une petite goutte de silicone (pièce #1647 de Traxxas) au serre-fil (Q). Installez le serre-fil et serrez bien les deux vis à tête ronde de 2,5x8 mm.
7. Vérifiez que le joint torique est correctement posé dans la cannelure du boîtier du récepteur, de sorte que le couvercle ne le pince ni ne l'endommage d'aucune manière que ce soit. Remettez le couvercle et serrez bien les deux vis à tête ronde de 3x10 mm. Examinez le couvercle pour vérifier que le joint torique n'est pas visible.
8. Mettez en marche le système radio du véhicule et mettez le transmetteur en deuxième vitesse (position vers le bas sur les transmetteurs TQ-3 de Traxxas). Donnez du temps à la servo pour répondre à la commande.
9. Identifiez le servo-bras et la tringlerie assemblée. En deuxième vitesse, installez le servo-bras sur la servo dans la position "11 heures" comme indiqué (R).



10. Changez de la deuxième à la première vitesse et vérifiez que le servo-bras s'éloigne de la boîte de vitesses. Au besoin, actionnez l'interrupteur de marche-arrière pour le canal du changeur de vitesses (canal 3 sur les radios TQ-3de Traxxas). Vérifiez que, dans la première vitesse, le servo-bras est orienté approximativement vers "2 heures" comme indiqué (S).



11. Introduisez la tringlerie du changeur de vitesses dans le bras-servo et la sauve-servo. Montez les vis à tête ronde de 3x10 mm fournies en vous gardant de les détériorer à force de les surserrer.

12. Le résultat devrait être un embrayage positif légèrement élastique.

Important : Assurez-vous que l'installation et l'embrayage sont corrects.

13. Mettez le transmetteur à la seconde vitesse. Faites rouler le camion quelques pouces pour que le mécanisme du changeur de vitesse soit complètement embrayé.
14. Vérifiez la "précharge" du ressort du changeur de vitesses. Vous devez sentir une légère résistance au niveau du palonnier de servo.
15. Mettez le transmetteur à la première vitesse. De nouveau, faites rouler le camion quelques pouces pour que le mécanisme du changeur de vitesses soit complètement embrayé.
16. Vérifiez la "précharge" du ressort du changeur de vitesses. La résistance devrait être similaire à la situation où le transmetteur est en deuxième vitesse (mais dans l'autre sens).
17. Si la précharge du ressort n'est pas similaire dans la première et dans la seconde vitesse, retirez le palonnier de servo et réinstallez, à partir de l'étape 6, en opérant le changement suivant :
- Si le ressort était serré dans la seconde vitesse, mais relâché dans la première, montez la chemise entaillée de sauve-servo à une dent dans le sens des aiguilles d'une montre par rapport à la position initiale (voir l'étape 7).
 - Si le ressort était serré dans la première vitesse, mais relâché dans la deuxième, montez la chemise entaillée de sauve-servo à une dent dans le sens inverse des aiguilles d'une montre par rapport à la position initiale (voir l'étape 7).

Choisir le train d'engrenages à rapport étendu ou court :

- Rapport court (18/21), Pièce #3973 : Idéal pour la plupart des conditions. La nouvelle première vitesse fournit plus de couple et une vitesse de pointe réduite pour grimper et rouler dans la boue, l'herbe et la neige, mais lorsque l'on passe dans la deuxième vitesse, la vitesse de pointe fournie est la même que celle offerte par la boîte à vitesse unique originale. Dans le cas de ce train d'engrenages, la première vitesse a un rapport de vitesse numérique "court" avec la deuxième vitesse, qui a le même rapport que la boîte à vitesse unique originale. Idéal pour le changement pratiquement insaisissable vers la deuxième vitesse qui offre une accélération plus rapide, ce train d'engrenages est recommandé pour la plupart des conditions.
- Rapport étendu (13/26), Pièce #3974 : Ce train d'engrenages fournit le rapport de première vitesse le plus extrême, obtenant un couple maximum et un contrôle parfait en vitesse inférieure. C'est le meilleur rapport pour franchir les terrains rocheux, la boue et l'herbe denses ou bien lorsque la vitesse en première vitesse n'est pas importante. Le rapport de vitesse entre la première et la deuxième vitesse a des valeurs numériques plus écartées, ce qui fait que ce train d'engrenages "étendu" obtient le moindre rapport en première vitesse. Puisque la deuxième vitesse ne change pas, la vitesse de pointe reste la même que dans le cas de la boîte à vitesse unique originale.

Calcul des rapports des vitesses :

Deuxième vitesse (même que la boîte à vitesse unique) :

Pignon droit / Pignon x 5,22 = rapport de vitesse final

Première vitesse (rapport court) :

Pignon droit / Pignon x 8,43 = rapport de vitesse final

Première vitesse (rapport étendu) :

Pignon droit / Pignon x 14,45 = rapport de vitesse final

Exemple avec la boîte originale de 68/19 :

Deuxième vitesse (même que la boîte à vitesse unique) :

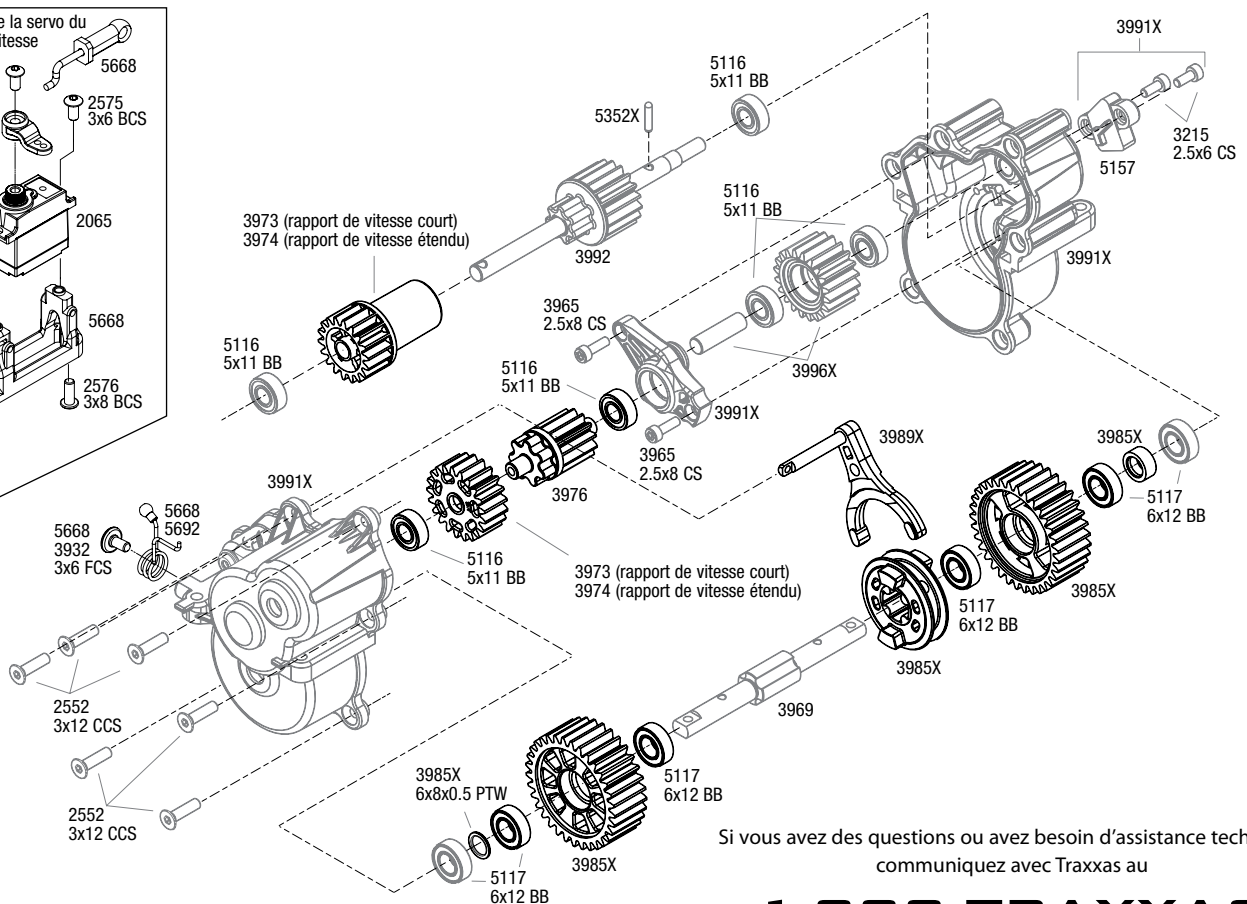
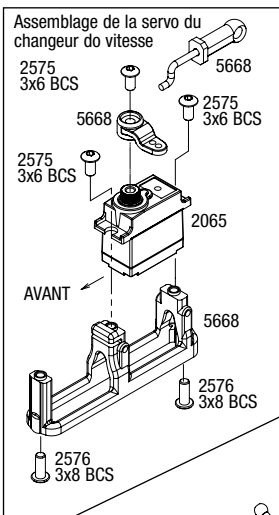
68 / 19 x 5,22 = 18,7:1 rapport de vitesse final

Première vitesse (rapport court) :

68 / 19 x 8,43 = 30,2:1 rapport de vitesse final

Première vitesse (rapport étendu) :

68 / 19 x 14,45 = 51,7:1 rapport de vitesse final



Si vous avez des questions ou avez besoin d'assistance technique, communiquez avec Traxxas au

1-888-TRAXXAS

(1-888-872-9927) (uniquement les résidents des États-Unis)

TRAXXAS.COM

Traxxas, 1100 Klein Road, Plano, TX 75074, Téléphone: 972-265-8000, Fax: 972-265-8011, Adresse de courriel: support@Traxxas.com

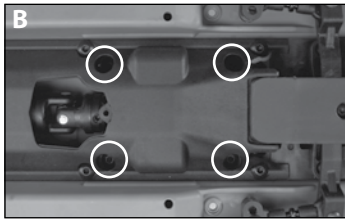
Instrucciones para E-Revo de dos velocidades

Cubre piezas n.º 5692

Nota: Este juego requiere un transmisor de 3 canales, no incluido (transmisor TQI disponible por separado como n.º de pieza Traxxas 6514).

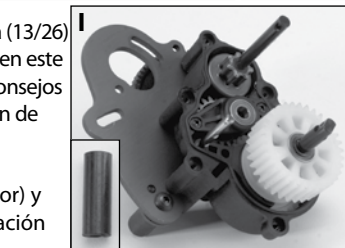
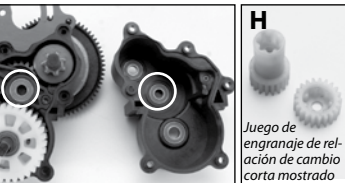
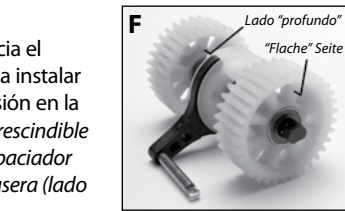
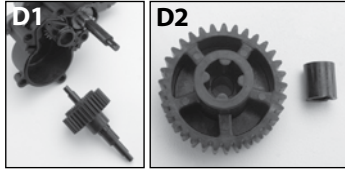
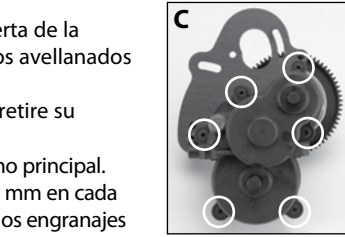
Retire la transmisión del vehículo:

1. Retire la cubierta de engranaje superior de la transmisión al extraer el tornillo de cabeza semiesférica de 3 mm x 8 mm con una llave hexagonal de 2 mm.
2. Extraiga los motores de la transmisión. Con una llave hexagonal de 3 mm, retire el motor trasero y el ensamblaje de la estructura con aletas como una unidad, y retire el motor frontal al extraer los dos tornillos de cabeza de 3 mm x 6 mm con una llave hexagonal de 2.5 mm.
3. Con una llave hexagonal de 2 mm, afloje los tornillos pasadores M4x15 de las horquillas de salida (A) y retire los ejes de transmisión de la transmisión. Acceda al eje de transmisión trasero con una llave hexagonal de 2 mm para extraer la cubierta de acceso al eje de transmisión trasero.
4. Con una llave hexagonal de 2.5 mm, afloje los cuatro tornillos de cabeza semiesférica roscados de 4x12 mm que aseguran la transmisión y retire la transmisión del chasis (B).

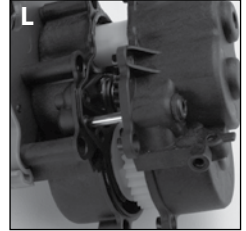
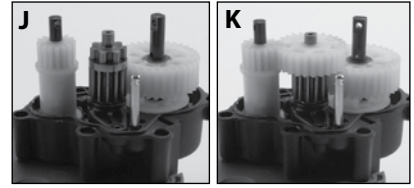


Instalación del juego de dos velocidades en la transmisión:

1. Con una llave hexagonal de 2 mm, separe las mitades de la cubierta de la transmisión al extraer los seis tornillos avellanados de 3 mm x 12 mm (C).
2. Retire el eje externo principal (D1) y retire su engranaje de repuesto (D2).
3. Instale el disco selector en el eje externo principal. Instale dos rodamientos de 6 mm x 12 mm en cada engranaje impulsor y luego encajone los engranajes impulsores en cada lado (E). Tenga en cuenta la orientación de cada engranaje tal como se muestra. Deslice el espaciador de nailon blanco provisto hacia un extremo del eje y la arandela gris recubierta de PTFE hacia el lado de rodamiento del otro extremo. **Nota:** Cada engranaje externo incluye un lado poco profundo y un lado profundo. El lado profundo de cada engranaje externo mira hacia el disco selector (F).
4. Inserte la horquilla del selector (eje hacia el frente) hacia el disco selector y vuelva a instalar el ensamblaje completo en la transmisión en la orientación mostrada (F). **Nota:** Es imprescindible que el extremo del ensamblaje con el espaciador blanco se inserte primero en la mitad trasera (lado del engranaje cilíndrico) de la transmisión.
5. Inserte un rodamiento de bolas de 5 mm x 11 mm en el soporte de engranaje y en la mitad de la caja tan como se muestra (G).
6. Ubique el juego de engranajes de relación de cambio larga (13/26) o corta (18/21) deseado que se incluye en este juego (H; consulte el reverso para ver consejos sobre cómo elegir engranaje de relación de cambio larga o corta).
7. Retire el espaciador negro del eje de entrada de la transmisión (eje superior) y reemplácelo con el engranaje de relación de cambio larga o corta (I).

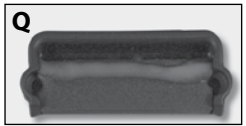
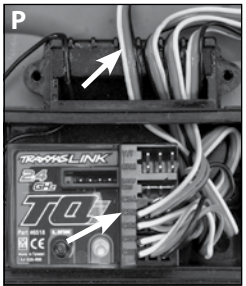
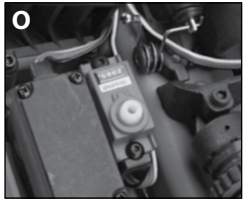
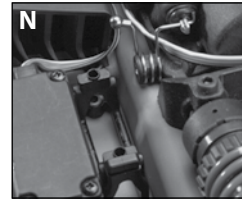
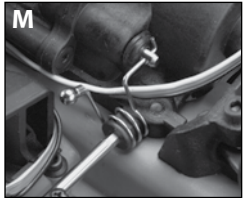


8. Ubique el engranaje intermedio del primer engranaje de acero e insértelo en el soporte de caja (J). Instale el engranaje de relación de cambio larga o corta que coincida en el extremo del engranaje intermedio tal como se muestra (K).
9. Retire la bujía azul del puerto del cambiador de la caja en la mitad trasera. Alinee los ejes y vuelva a instalar cuidadosamente la mitad trasera de la caja en la mitad frontal (L), permitiendo que la varilla de la horquilla del cambiador se inserte a través de su puerto. Vuelva a instalar los seis tornillos avellanados de 3 mm x 12 mm en las mitades de la caja para completar el ensamblaje de la transmisión.
10. Vuelva a instalar la transmisión. Para instalar, siga los pasos inversos a los de la extracción. **PRECAUCIÓN:** Sea cuidadoso durante la instalación de la transmisión para evitar aplastar y dañar los cables del servo.
11. Vuelva a instalar los motores; recuerde restablecer su engranaje cilíndrico/rueda de piñón según lo descrito en el Manual de propietario 5605.



Instale el cambiar servo y varillaje:

1. Inserte el ahorrador servo en la horquilla de cambio e instale el ensamblaje del ahorrador servo en la transmisión, tal como se muestra con el tornillo de cabeza plana de 3 mm x 6 mm y una llave hexagonal de 2.5 mm (M).
2. Instale la estructura del servo de cambio en el chasis tal como se muestra con dos tornillos de cabeza semiesférica de 3 mm x 6 mm (N).
3. Instale el servo en la estructura del servo tal como se muestra con dos tornillos de cabeza semiesférica de 3 mm x 6 mm (O).
4. Retire la cubierta del receptor extrayendo los dos tornillos de cabeza semiesférica de 3x10mm. Retire la sujeción del cable extrayendo los dos tornillos de 2,8 x 8 mm. Levante la cubierta del receptor a un lado.
5. Guíe el cable del servo de cambio a través de la caja del receptor resistente al agua y hacia el canal 3 del receptor Traxxas (P). **Nota:** Tómese el tiempo necesario para inspeccionar la junta tórica y los sellos de espuma de la caja del receptor. Mantenga el sello hermético al reemplazar los sellos dañados y lubrificar la espuma con una pequeña gotita de grasa de silicona. (n.º de pieza Traxxas 1647).
6. Ate el exceso de cable dentro de la caja del receptor, y aplique una pequeña gotita de grasa de silicona (n.º de pieza 1647 de Traxxas) a la sujeción de cables (Q). Instale la sujeción del cable y ajuste bien los dos tornillos de 2,5 x 8 mm.
7. Asegúrese de que la junta tórica esté correctamente asentada en la ranura de la caja del receptor de modo que la cubierta no la apriete ni la dañe de ninguna forma. Instale la cubierta y ajuste bien los dos tornillos de cabeza semiesférica de 3 x 10 mm. Inspeccione la cubierta para asegurarse de que el sello de la junta tórica no pueda verse.
8. Encienda el sistema de radio del vehículo y cambie el transmisor a segunda (posición hacia abajo en los transmisores Traxxas TQ-3). Deje que el servo funcione.
9. Ubique el brazo del servo y el acoplamiento ensamblado. Aún en segunda, instale el brazo del servo en el servo en una posición de "11 en punto" tal como se muestra (R).



10. Cambie de segunda a primera y verifique que el brazo del servo se aleje de la transmisión. De ser necesario, cambie el interruptor inverso para el canal de cambio (canal 3 en radios Traxxas TQ-3). Verifique que, en primera, el brazo del servo esté orientado a aproximadamente "2 en punto" tal como se muestra (S).



11. Inserte el acoplamiento de cambio en el brazo del servo y en el ahorrador servo. Instale el tornillo de cabeza semiesférica de 3 mm x 10 mm que se incluye y sea cuidadoso para evitar daños por ajuste excesivo.
12. El resultado debería ser un enganche positivo ligeramente atado por resorte.

Importante: Asegure una instalación y un enganche apropiados.

13. Cambie a segunda en el transmisor. Haga circular el camión unas cuantas pulgadas para que el mecanismo de cambio pueda engancharse completamente.
14. Verifique la "carga previa" en el resorte de cambio. Debería sentir una ligera resistencia en la bocina del servo.
15. Cambie a primera en el transmisor. Nuevamente, haga circular el camión unas cuantas pulgadas para enganchar completamente el mecanismo de cambio en la transmisión.
16. Verifique la "carga previa" en el resorte de cambio. Debería ser casi la misma que en segunda (pero en la otra dirección).
17. Si la carga previa del resorte no se siente similar en primera y en segunda, retire la bocina del servo y vuelva a instalar, a partir del paso 6, y realice el siguiente ajuste:
- Si el resorte estaba ajustado en segunda pero suelto en primera, instale el manguito del ahorrador servo con muesca un diente en sentido horario a partir de la posición original (vea el paso 7).
 - Si el resorte estaba ajustado en primera pero suelto en segunda, instale el manguito del ahorrador servo con muesca una posición en sentido antihorario a partir de la posición original (vea el paso 7).

Selección del juego de engranaje de relación de cambio larga o corta:

- Relación de cambio larga (18/21), Pieza n.º 3973: Ideal para la mayoría de los ambientes. El nuevo primer cambio ofrece un mayor par de torsión y una velocidad máxima más baja para subir y conducir sobre lodo, césped y nieve, pero cuando se cambia a segunda, ofrece la misma velocidad máxima que la velocidad única estándar. Con este juego, el primer cambio incluye una relación de engranajes numérica "cercana" con el segundo cambio, que tiene la misma relación que la relación de engranajes de velocidad única estándar. Este juego, ideal para cambios sin problemas a segunda para una aceleración más rápida, es recomendado para la mayoría de las condiciones.
- Relación de cambio larga (13/26), Pieza n.º 3974: Este juego de engranaje ofrece la relación de primera más extrema para un par de torsión máximo y un control de velocidad baja. Este juego es mejor para subir por rocas, lodo espeso y césped, o cuando la velocidad en primera no es un problema. El valor de la relación de engranajes numérica entre primera y segunda es más lejano en este juego, lo que permite a este engranaje de relación de cambio "larga" establecer la relación de primera más baja. Ya que el segundo cambio no se altera, la velocidad máxima sigue siendo la misma que la velocidad única estándar.

Cálculos de relación de engranajes:

Segunda (igual que la velocidad única):

Engranaje cilíndrico / Piñón x 5.22 = Relación final de engranajes

Primera (relación de cambio corta):

Engranaje cilíndrico / Piñón x 8.43 = Relación final de engranajes

Primera (relación de cambio larga):

Engranaje cilíndrico / Piñón x 14.45 = Relación final de engranajes

Ejemplo con engranaje estándar de 68/19:

Segunda (igual que la velocidad única):

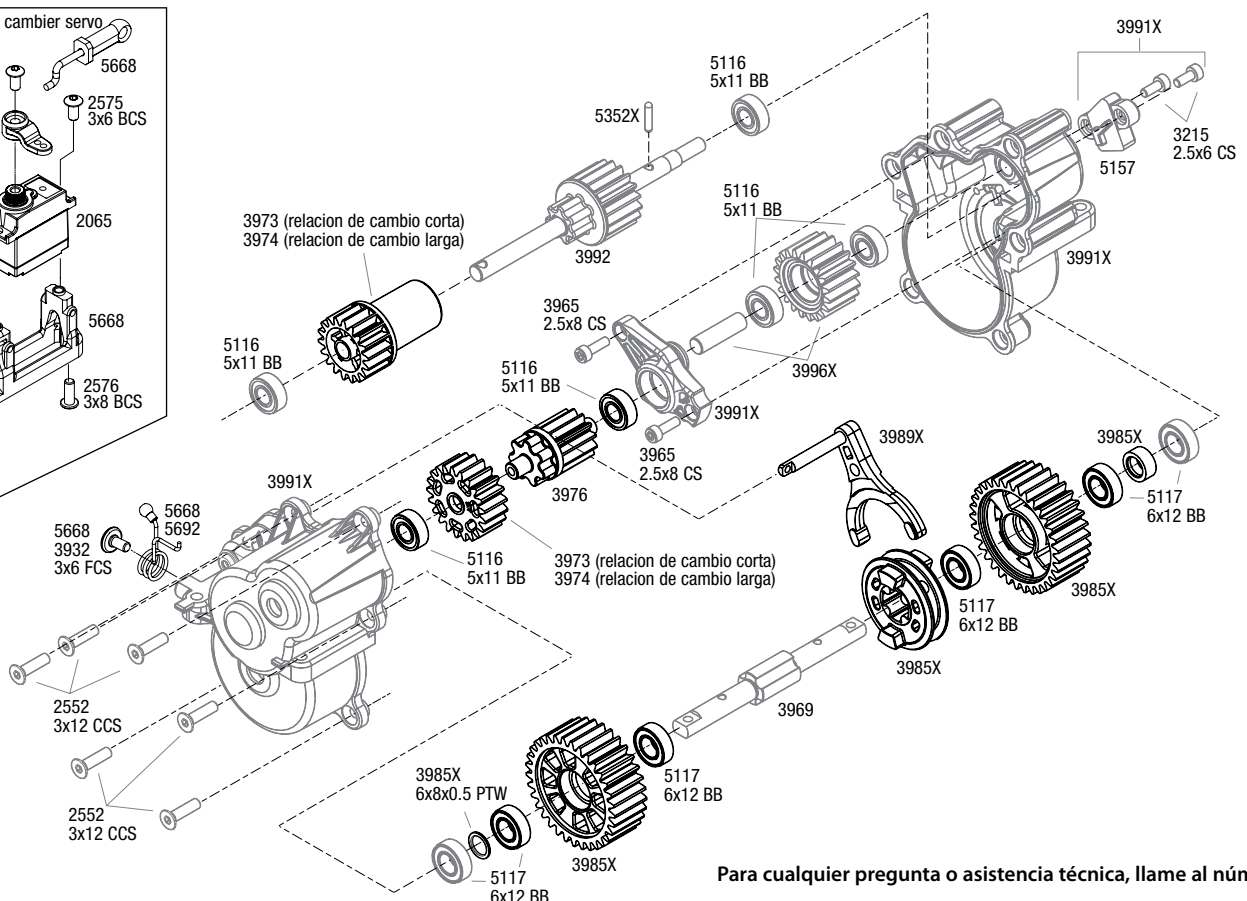
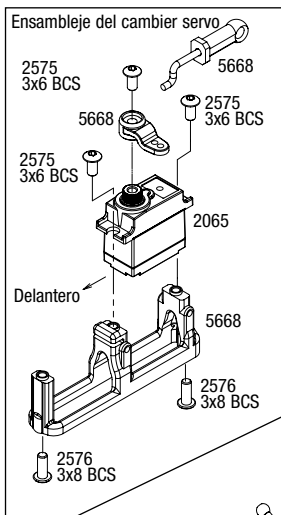
$68 / 19 \times 5.22 = 18.7:1$ Relación final de engranajes

Primera (relación de cambio corta):

$68 / 19 \times 8.43 = 30.2:1$ Relación final de engranajes

Primera (relación de cambio larga):

$68 / 19 \times 14.45 = 51.7:1$ Relación final de engranajes



Para cualquier pregunta o asistencia técnica, llame al número:

1-888-TRAXXAS

(1-888-872-9927) (Solo para residentes de los Estados Unidos)

TRAXXAS.COM

E-Revo Zwei-Geschwindigkeiten Anleitung

Umfasst Teilernr. 5692

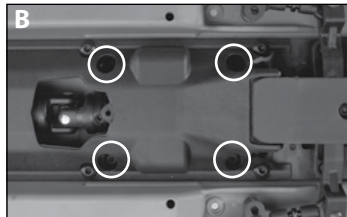
Hinweis: Für dieses Set benötigen Sie einen 3-Kanal Sender, nicht enthalten (TQi Sender separat unter Teilernr. 6514 erhältlich).

Nehmen Sie das Getriebe vom Fahrzeug ab:

1. Nehmen Sie die obere Getriebeabdeckung vom Getriebe ab, indem Sie die 3x8 mm Halbrundkopfschraube mit einem 2 mm Inbusschlüssel lösen.
2. Nehmen Sie den Motor vom Getriebe ab. Bauen Sie mit Hilfe eines 3 mm Inbusschlüssels den hinteren Motor und die gerippte Halteeinheit am Stück aus und bauen Sie den Motor ab, indem Sie die zwei 3 x 6 mm Innensechskantschrauben mit einem 2,5 mm Inbusschlüssel lösen.
3. Benutzen Sie einen 2 mm Inbusschlüssel, lösen Sie die M4 x 15 mm Gewindestifte vom Ausgangs-Gabelstück (A) und nehmen Sie dann die Antriebswellen vom Getriebe ab. Schaffen Sie sich Zugang zu der hinteren Antriebswelle, indem Sie einen 2 mm Inbusschlüssel nehmen, um die hintere Antriebswellenabdeckung zu entfernen.



4. Lösen Sie die vier 4x12 mm Halbrundkopfschrauben, die das Getriebe halten mit einem 2,5 mm Inbusschlüssel und nehmen Sie das Getriebe vom Chassis (B) ab.



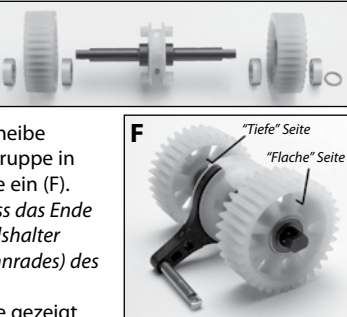
Das Zwei-Geschwindigkeiten Set in das Getriebe einbauen:

1. Trennen Sie die Getriebegehäusehälften, indem Sie die sechs 3 x 12 mm Senkkopfschrauben mit einem 2 mm Inbusschlüssel entfernen (C).
2. Entfernen Sie die Hauptausgangswelle (D1) und entfernen Sie das Original-Zahnrad (D2).
3. Installieren Sie die Wählscheibe an der Hauptausgangswelle. Bringen Sie die zwei 6x12 Lager in jedem Antriebsrad an, schieben Sie dann die Antriebsräder auf jeder Seite ein (E). Beachten Sie die Laufrichtung jedes Rades wie angezeigt. Schieben Sie den mitgelieferten weißen Nylon Abstandshalter auf ein Ende der Welle und die graue PTFE-beschichtete Unterlegscheibe auf die Lagerseite des anderen Endes.

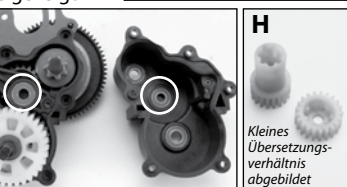


Hinweis: Jedes Abtriebsrad hat eine flache und eine tiefe Seite. Die tiefe Seite jedes Abtriebrads zeigt zur Wählscheibe (F).

4. Bauen Sie die Schaltgabel (Welle zeigt nach vorne) in die Wählscheibe ein und setzen Sie die komplette Baugruppe in der gezeigten Richtung in das Getriebe ein (F). **Hinweis:** Es ist zwingend notwendig, dass das Ende der Baugruppe mit dem weißen Abstandshalter zuerst in die hintere Hälfte (Seite des Zahnrades) des Getriebes eingesetzt wird.

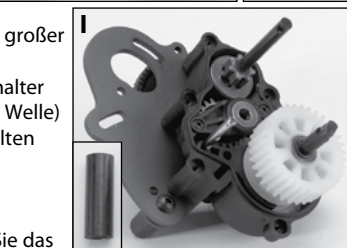


5. Setzen Sie ein 5x11 mm Kugellager wie gezeigt in die Wellenaufgabe und die Getriebehälfte (G) ein.

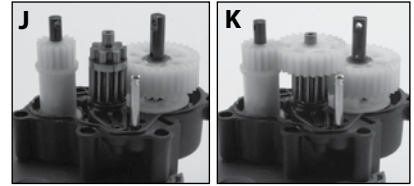


6. Ermitteln Sie das gewünschte Zahnradset mit großer Übersetzung (13/26) oder kleiner Übersetzung (18/21), welches dem Set beiliegt (H; siehe Rückseite für Tipps zur Auswahl von kleiner oder großer Übersetzung).

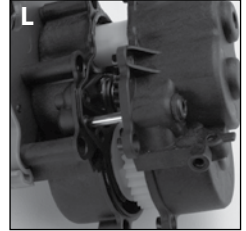
7. Nehmen Sie den schwarzen Abstandshalter von der Getriebeeingangswelle (obere Welle) ab und ersetzen Sie ihn mit der gewählten großen oder kleinen Übersetzung (I).
8. Nehmen Sie das Stahlaufrad für den ersten Gang und setzen Sie es in die Gehäusehalterung ein (J). Installieren Sie das



9. Nehmen Sie den blauen Stecker vom Gehäuse-Schaltanschluss in der hinteren Hälfte ab. Richten Sie die Wellen sorgfältig aus und installieren Sie die hintere Gehäusehälfte wieder vorsichtig an der vorderen Hälfte (L) und achten Sie dabei darauf, dass der Schaltgabelhebel durch seinen Eingang eingeführt wird. Setzen Sie die sechs 3 x 12 mm Senkkopfschrauben wieder in die Gehäusehälften ein, um die Installation der Getriebeeinheit fertigzustellen.

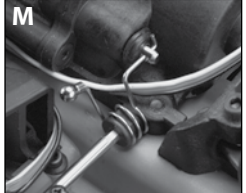


10. Installieren des Getriebes: Der Einbau erfolgt in der umgekehrten Reihenfolge. Vorsicht: Achten Sie beim Einbau des Getriebes darauf, die Servokabel nicht zu quetschen oder anderweitig zu beschädigen.
11. Installieren Sie die Motoren wieder; vergessen Sie nicht, das Zahnspiel am Zahnrad/Ritzel wieder einzustellen. Die Anleitung hierfür finden Sie in der Bedienungsanleitung 5605.

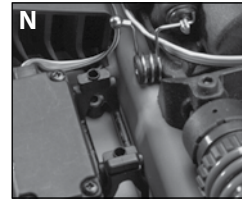


Installation des Schaltservos und des Gestänges:

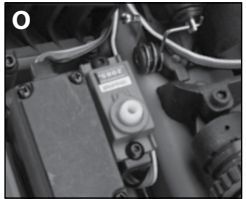
1. Setzen Sie den Servo-Saver in die Schaltgabel ein und installieren Sie die Servo-Saver-Einheit wie gezeigt mit den 3 x 6 mm Flachkopfschrauben und einem 2,5 mm Inbusschlüssel (M) am Getriebe.



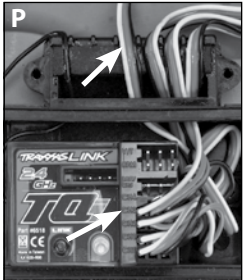
2. Installieren Sie die Servohalterung wie gezeigt mit den beiden 3 x 6 mm Rundkopfschrauben (N) am Chassis.



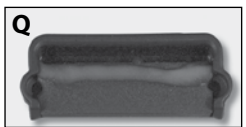
3. Setzen Sie den Servo wie gezeigt mit den beiden 3 x 6 mm Rundkopfschrauben (O) in die Servohalterung ein.



4. Entnehmen Sie die Empfängerabdeckung, indem Sie die beiden 3 x 10 mm Rundkopfschrauben entfernen. Entnehmen Sie die Kabelklemme, indem Sie die beiden 2,5 x 8 mm Schrauben entfernen. Heben Sie die Empfängerabdeckung zur Seite.



5. Führen Sie das Servokabel durch die wasserdichte Empfänger-Box und in den Kanal 3 am Traxxas-Empfänger (P). **Hinweis:** Nehmen Sie sich die Zeit, um den O-Ring der Empfängerbox und die Schaumdichtungen zu kontrollieren. Erhalten Sie die Wasserdichtigkeit Ihres Modells, indem Sie die Dichtungen ersetzen und den Schaumstoff mit einer dünnen Schicht Silikonfett ersetzen (Umfasst Teilernr. 1647).



6. Bündeln Sie überschüssige Kabel in der Empfängerbox, und tragen Sie etwas Silikonfett (Traxxas Teilernr. 1647) auf die Kabelklemme auf (Q). Installieren Sie die Kabelklemme und ziehen Sie die beiden 2,5 x 8 mm Schraubkappen fest an.
7. Achten Sie darauf, dass der O-Ring sauber in der Kerbe in der Empfängerbox sitzt, so dass die Abdeckung ihn nicht einklemmen oder beschädigen kann. Installieren Sie die Abdeckung und ziehen Sie die beiden 3 x 10 mm Halbrundkopfschrauben fest an. Untersuchen Sie die Abdeckung, um sicherzustellen, dass die O-Ring-Dichtung nicht sichtbar ist.

8. Schalten Sie das Funksystem des Fahrzeugs ein und schalten Sie den Sender in den zweiten Gang (untere Position an den Traxxas TQi-3 Empfängern). Warten Sie, bis der Servo sich eingestellt hat.

9. Suchen Sie den Servoarm und die montierten Gestänge. Während der Empfänger im zweiten Gang ist, bringen Sie den Servoarm in einer "11-Uhr" Position wie gezeigt am Servo an (R).



10. Schalten Sie vom zweiten in den ersten Gang und kontrollieren Sie, dass sich der Servoarm vom Getriebe weg bewegt. Falls notwendig, nehmen Sie den Umschalthebel, um den Kanal umzuschalten (Kanal 3 an den Traxxas TQ-3 Sendern). Stellen Sie sicher, dass der Servoarm im ersten Gang, wie gezeigt, ungefähr in einer "2-Uhr" Position ausgerichtet ist.



11. Setzen Sie das Schaltgestänge in den Servoarm und den Servo-Saver ein. Installieren Sie die mitgelieferte 3x10 mm Halbrundkopfschraube, beachten Sie dabei, dass Sie nicht durch Überdrehen der Schraube etwas beschädigen.

12. Es sollte sich ein leicht gefedertes positives Einrasten ergeben.

Wichtig: Stellen Sie eine richtige Installation und Einstellung sicher.

13. Schalten Sie in den zweiten Gang auf dem Sender. Rollen Sie den Truck ein paar Zentimeter, damit der Schaltmechanismus sich vollständig einstellen kann.

14. Überprüfen Sie die "Vorspannung" der Schaltfeder. Sie sollten einen leichten Widerstand auf dem Servohorn spüren.

15. Schalten Sie in den ersten Gang auf dem Sender. Rollen Sie den Truck erneut ein paar Zentimeter, um den Schaltmechanismus im Getriebe vollständig einzustellen.

16. Überprüfen Sie die "Vorspannung" der Schaltfeder. Es sollte ungefähr das gleiche sein wie im zweiten Gang (nur in die andere Richtung).

17. Wenn die Federkraft sich im ersten und zweiten Gang nicht ähnlich anfühlt, nehmen Sie das Servohorn ab und installieren Sie es erneut. Beginnen Sie dabei mit Schritt 6 und nehmen Sie folgende Einstellung vor:

- Wenn die Feder im zweiten Gang fest, aber im ersten Gang lose war, installieren Sie die eingekerbte Servo-Saver-Hülse einen Zahn im Uhrzeigersinn von der Originalposition (siehe Schritt 7).
- Wenn die Feder im ersten Gang fest, aber im zweiten Gang lose war, installieren Sie die eingekerbte Servo-Saver-Hülse eine Position gegen den Uhrzeigersinn aus ihrer Originalposition (siehe Schritt 7).

Wahl der großen oder der kleinen Übersetzung:

- Kleine Übersetzung (18/21), Teilenr. 3973:** Ideal für die meisten Umgebungen. Der erste Gang gibt höheres Drehmoment und geringere Höchstgeschwindigkeit zum Klettern und Fahren durch Matsch, Gras und Schnee, aber im zweiten Gang verfügt das Modell über dieselbe Höchstgeschwindigkeit wie mit der Werksübersetzung. Mit diesem Set bietet der erste Gang eine, numerisch, ähnliche Übersetzung wie der zweite Gang, der dieselbe Übersetzung hat wie die Ein-Gang-Modelle mit Originalübersetzung. Dieses Set ist ideal für nahezu nahtloses Schalten in den zweiten Gang für schnellere Beschleunigung und wird deshalb für die meisten Bedingungen empfohlen.
- Große Übersetzung (13/26), Teilenr. 3974:** Dieses Zahnradset bietet das extremste Übersetzungsverhältnis für den ersten Gang für maximales Drehmoment und beste Steuerung bei geringer Geschwindigkeit. Es eignet sich am besten zum Klettern auf Steinen, in dickem Matsch und dichtem Gras oder wenn die Geschwindigkeit im ersten Gang nicht wichtig ist. Das numerische Übersetzungsverhältnis zwischen dem ersten und dem zweiten Gang ist bei diesem Set weiter auseinander, sodass bei diesem Set der erste Gang mit der kleinstmöglichen Übersetzung gefahren werden kann. Da der zweite Gang nicht verändert ist, bleibt die Höchstgeschwindigkeit dieselbe wie bei den Modellen mit Ein-Gang-Getriebe.

Berechnung der Übersetzung des Zahnrades:

Zweiter Gang (gleich wie Modelle mit nur einer Geschwindigkeit):
 $\text{Zahnrad} / \text{Ritzel} \times 5,22 = \text{Endgültiges Übersetzungsverhältnis}$

Erster Gang (kleine Übersetzung):
 $\text{Zahnrad} / \text{Ritzel} \times 8,43 = \text{Endgültiges Übersetzungsverhältnis}$

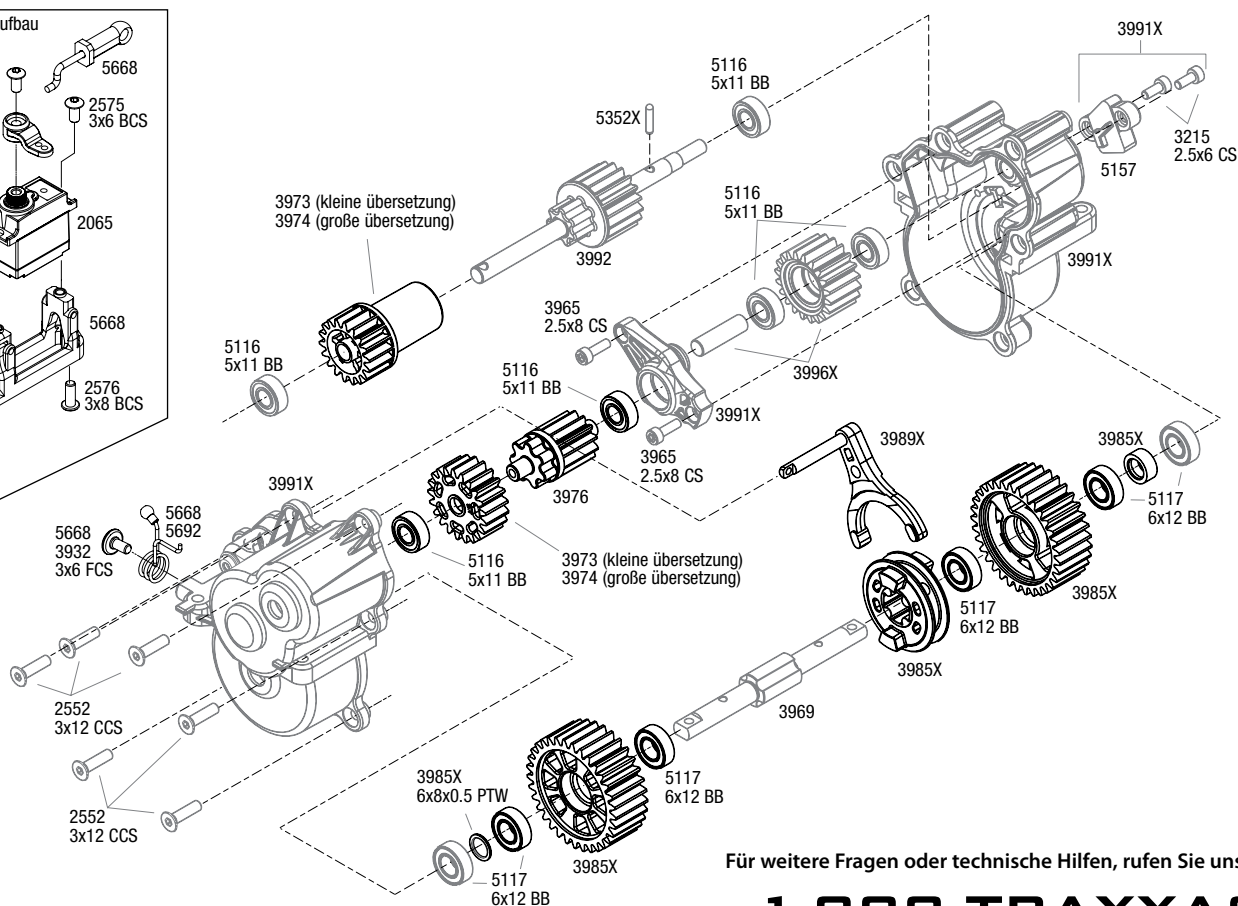
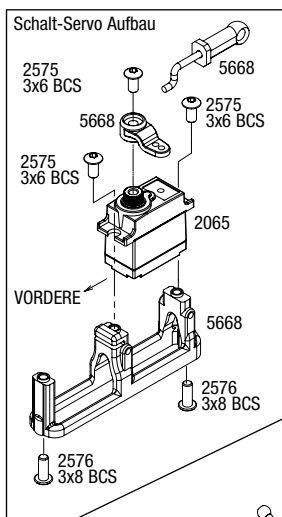
Erster Gang (große Übersetzung):
 $\text{Zahnrad} / \text{Ritzel} \times 14,45 = \text{Endgültiges Übersetzungsverhältnis}$

Beispiel mit einem original 86/19 Getriebe:

Zweiter Gang (gleich wie Modelle mit nur einer Geschwindigkeit):
 $68 / 19 \times 5,22 = 18,7:1 \text{ Endgültiges Übersetzungsverhältnis}$

Erster Gang (kleine Übersetzung):
 $68 / 19 \times 8,43 = 30,2:1 \text{ Endgültiges Übersetzungsverhältnis}$

Erster Gang (große Übersetzung):
 $68 / 19 \times 14,45 = 51,7:1 \text{ Endgültiges Übersetzungsverhältnis}$



Für weitere Fragen oder technische Hilfen, rufen Sie uns unter

1-888-TRAXXAS

(1-888-872-9927) (nur innerhalb der USA) an.

TRAXXAS.COM

Traxxas, 1100 Klein Road, Plano, TX 75074, Telefon: 972-265-8000, Fax: 972-265-8011, E-Mail: support@Traxxas.com