

NOTICE XERUN 80A et 150 A

Attention! Cet ensemble brushless est très puissant! Pour votre sécurité veuillez s'il vous plaît toujours garder les roues de votre modèle réduit hors du sol quand vous allumez votre ESC.

1) Connecter l'ESC, le moteur, le récepteur, la batterie et le servo.

A) Câblage pour un moteur brushless avec capteur.

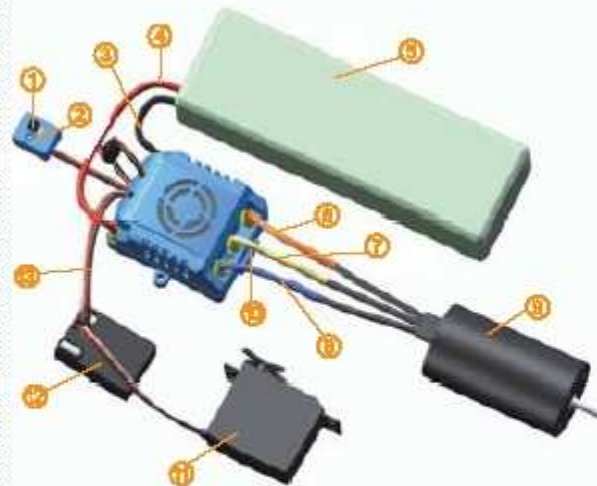
Quand vous utilisez un moteur brushless avec un capteur à effet Hall, il est nécessaire de connecter le câble du capteur sur la prise "SENSOR" de l'ESC, l'ESC détectera automatiquement le type de moteur par le biais du signal provenant de la prise "SENSOR".

Attention! Pour les moteurs brushless à capteur, les câbles A, B, C de l'ESC doivent être respectivement connectés avec les câbles A, B, C du moteur.

B) Câblage pour un moteur brushless sans capteur.

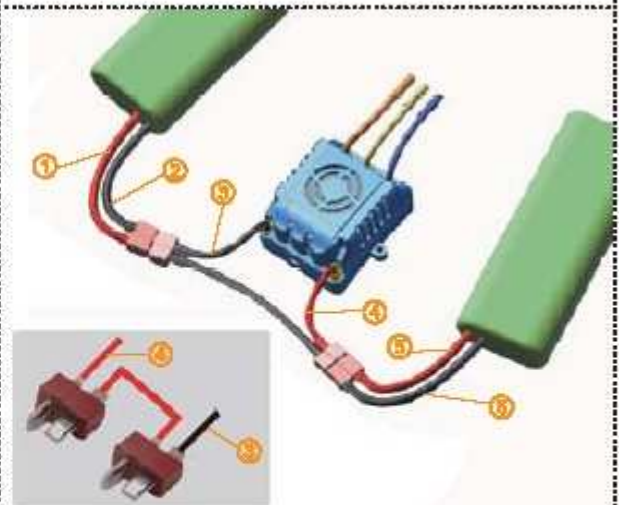
Quand vous utilisez un moteur brushless sans capteur, les câbles A, B, C de l'ESC peuvent être librement connectés sans ordre particulier avec les câbles du moteur. Si le moteur tourne à l'envers, interchangez simplement 2 des 3 câbles reliant le moteur à l'ESC.

Le petit connecteur noir qui sort de l'ESC est utilisé pour connecter le ventilateur de refroidissement de l'ESC.



- | | |
|-------------------------------------|-------------------|
| ① Interrupteur | ② Bouton "SET" |
| ③ Fil - (noir) | ④ Fil+ (rouge) |
| ⑤ Batterie | ⑥ Fil orange (#C) |
| ⑦ Fil jaune (#B) | ⑧ Fil bleu (#A) |
| ⑨ Moteur | ⑩ Port de capteur |
| ⑪ Servo de direction | ⑫ Récepteur |
| ⑬ Fil de contrôle de l'accélérateur | |

Si il y a 2 batteries à connecter en série, référez vous au schéma ci-dessous:



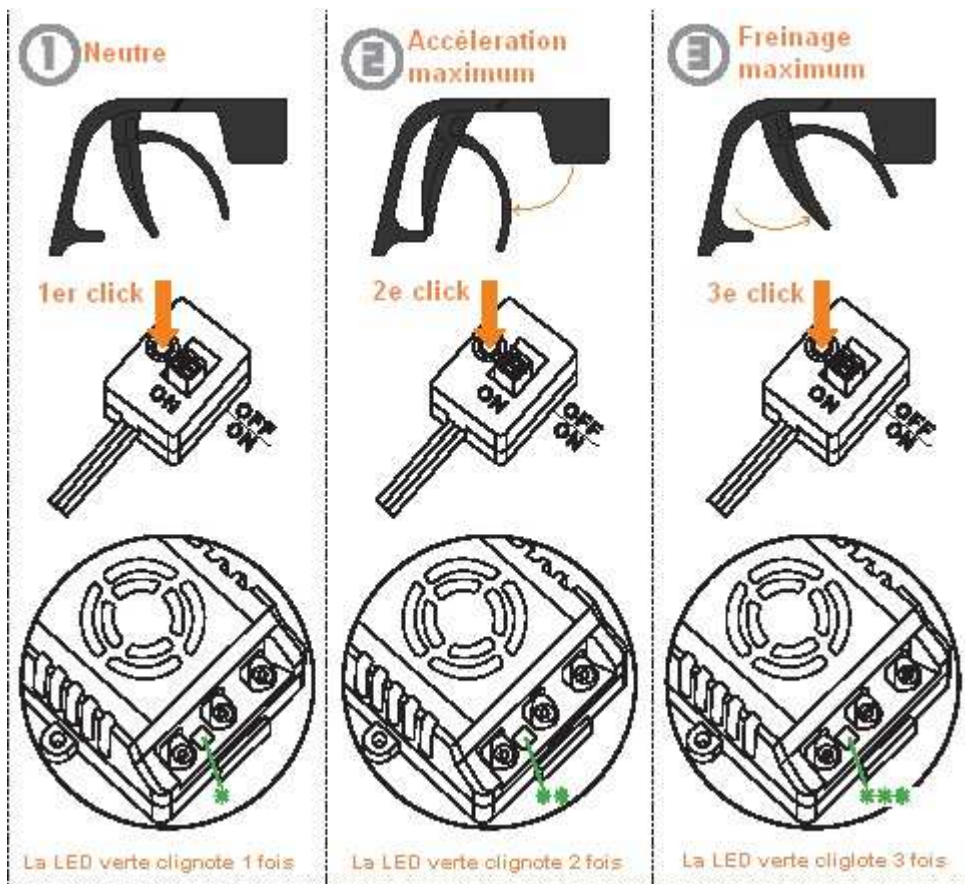
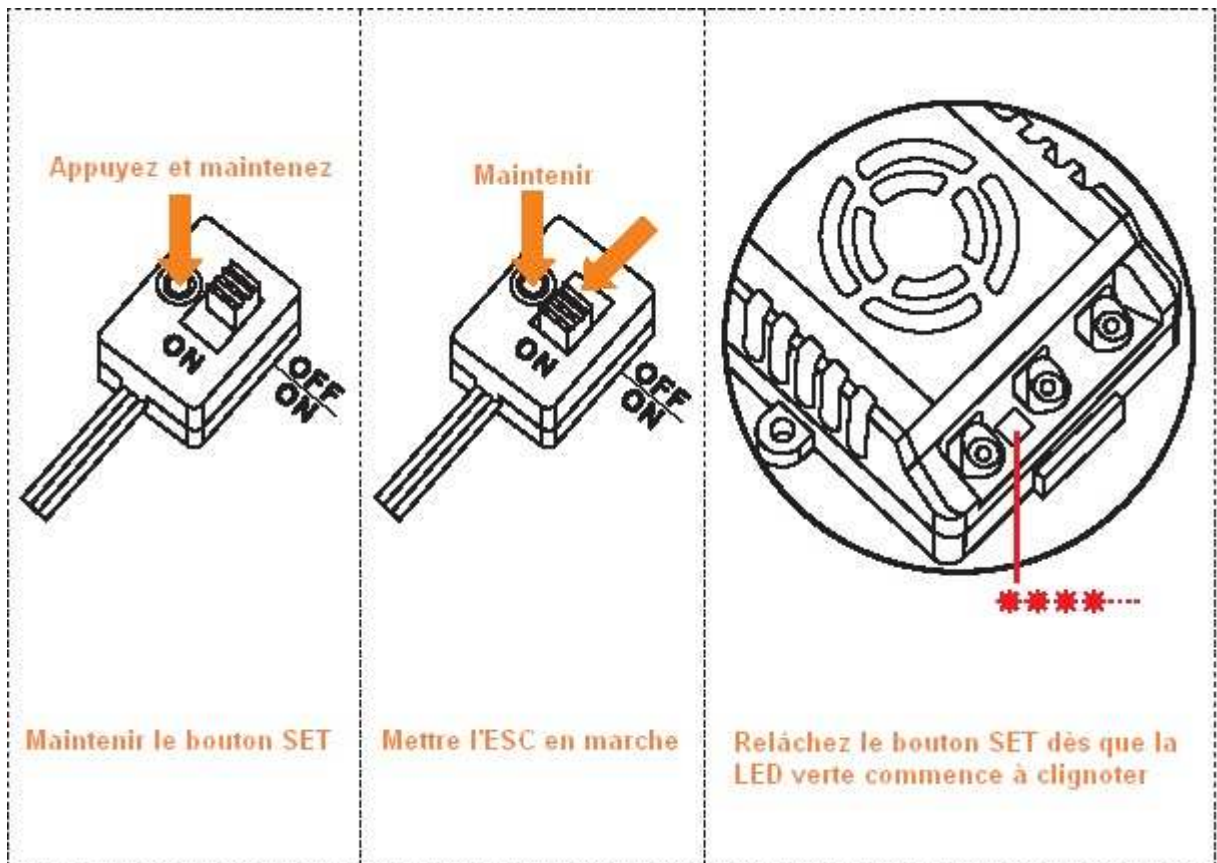
- | | |
|----------------------|---------------------|
| ① Batterie+ (rouge) | ② Batterie - (noir) |
| ③ ESC - (noir) | ④ ESC + (rouge) |
| ⑤ Batterie + (rouge) | ⑥ Batterie - (noir) |

⚠ Assurez-vous que les polarités de la batterie sont correctes, l'ESC peut être endommagé par de mauvaises polarités.

2) Calibrage de l'accélérateur.

Avant d'utiliser votre ESC, vous devez d'abord le calibrer avec votre émetteur, vous devrez recommencer cette opération si vous changez de radio, d'ESC, ou que vous voulez changer les réglages du neutre de l'accélérateur, les paramètres ATV ou EPA, etc. Autrement votre ESC ne pourra pas fonctionner correctement. Il y a 3 points à régler: "Accélération maximale", "marche arrière maximum" et le "neutre".

Les images suivantes montrent comment calibrer le contrôleur avec un émetteur Futaba.



A) Mettre le contrôleur sur off, allumez la radio, réglez l'accélération sur votre émetteur à 100%, si votre émetteur fait la fonction ABS, veuillez la désactiver.

B) Appuyez sur le bouton de calibrage de l'ESC et maintenez le enfoncé, ensuite allumez le contrôleur et relâchez le bouton de calibrage aussi vite que possible quand la LED rouge commence à clignoter.

Note: Si vous ne relâchez pas assez vite le bouton de calibrage, l'ESC va entrer en mode "programmation", dans ce cas, éteignez l'ESC et répétez l'opération précédente depuis le début.

C) Calibrez les 3 points conformément aux instructions et schémas ci-dessous.

1) Le neutre

Déplacez la gâchette d'accélération au neutre, et appuyez sur le bouton de calibrage, la LED verte va clignoter 1 fois et il aura un bip sonore.

2) L'accélération maximale

Mettez la gâchette d'accélération au maximum de la marche avant, et ensuite appuyez sur le bouton de calibrage, la LED verte va clignoter 2 fois et il y aura 2 bips sonores.

3) L'accélération maximale en marche arrière

Déplacez la gâchette d'accélération en position maximale de marche arrière, ensuite appuyez sur le bouton de calibrage, la LED verte va clignoter 3 fois et il y aura 3 bips sonores.

D) Votre ESC est maintenant calibré, le moteur pourra démarrer dans 3 secondes.

3) Vérifiez le fonctionnement des LED en ordre de marche.

Normalement, si le stick d'accélération de votre radio est au neutre, ni la LED rouge, ni la LED verte du contrôleur ne doit être allumée.

›La LED rouge est allumée quand la voiture roule en marche avant ou arrière, et elle clignote rapidement quand la voiture freine.

›La LED verte brille quand le stick d'accélération est en position de marche avant maximale ou de marche arrière maximale.

4)Vérifiez le réglage du nombre de cellules lipo si vous utilisez des batteries au lithium.

Si vous utilisez des batteries lipo, nous recommandons fortement de vérifier le réglage "Lipo Cells" programmable manuellement pour éviter le problème de sur-décharge des éléments lipo. Lisez s'il vous plaît les tableaux en fin de post.

En fonctionnement normal, quand l'ESC est mis en route, le moteur va émettre plusieurs "Beep" sonores pour indiquer le nombre d'éléments lipo du pack. En exemple, "Beep-Beep" signifie 2S lipo, "Beep-Beep-Beep" signifie 3S lipo, etc.

1)Liste des réglages programmables (Les valeurs en rouge sont les réglages d'usine)

Réglages programmables:	VALEUR								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Réglages basiques									
1.Mode de fonctionnement	MAV + frein	MAV+MAR+frein	MAV+MAR						
2.Drag Brake Force	0%	5%	10%	20%	40%	60%	80%	100%	
3.Cut off	Désactivé	2.8V/élément	2.8V/élément	3.0V/élément	3.2V/élément	3.4V/élément			
4.Punch Control	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Niveau 7	Niveau 8	Niveau 9
Réglages Avancés									
5.Freinage maximum	25%	50%	75%	100%					
6.Force maximale de MAR	25%	50%	75%	100%					
7.Force de freinage initiale	›Drag-B Force	0%	20%	40%					
8.Neutral Range	6% (restreint)	9% (normal)	12% (étendu)						
9.Timing	0.00°	3.75°	7.50°	11.25°	15.00°	18.75°	22.50°	26.25°	
10.Protection surchauffe	Active	Désactivé							
11.Sens de rotation moteur	Trigonométrique	anti-trigonométrique							
12.Éléments lipo	Calcul automatique	2 éléments	3 éléments	4 éléments	5 éléments	6 éléments			

2)Explications à propos de chaque réglage programmable.

2.1Mode de fonctionnement: Avec le mode "Forward with brake", la voiture peut aller en marche avant et freiner, mais ne peut pas aller en marche arrière, ce mode est recommandé pour la compétition; Le mode "Forward/Reverse with

Brake permet d'utiliser la marche arrière, laquelle est recommandée pour l'entraînement régulier.

Note:Le mode "Forward/Reverse with Brake" utilise le système "double-clic" pour que la voiture passe en marche arrière. Quand vous déplacez la gâchette d'accélération de la zone MAV vers la zone MAR pour la première fois (le 1er clic), l'ESC commence à freiner le moteur, la vitesse du moteur décroît jusqu'à ce que la voiture s'arrête, la marche arrière ne s'enclenche pas immédiatement. Quand la gâchette d'accélération est déplacée dans la zone MAR une 2e fois (le 2e clic), si la vitesse du moteur à cet instant est nulle, alors l'ESC lance la marche arrière. le système "double-clic" peut prévenir les erreurs de déclenchement de la marche arrière lorsque les freins sont beaucoup utilisés, notamment en virage.

Dans ce mode, en freinage ou en marche arrière, si vous déplacez à nouveau la gâchette d'accélération dans la zone MAV, le moteur tournera en marche avant immédiatement.

Le mode "Forward/Reverse" utilise le système "clic-unique" pour faire passer la voiture en MAR. Quand vous déplacez la gâchette d'accélération de la zone MAV à la zone MAR, la voiture ira en MAR immédiatement. Ce mode est habituellement utilisé avec les Rock Crawler.

2.2 Drag Brake Force: Règle la valeur du freinage résistant appliqué au neutre pour simuler le léger freinage d'un moteur brushed.

2.3 Low Voltage Cut off: Cette fonction prévient les batteries au lithium contre une sur-décharge. L'ESC détecte la tension de la batterie à n'importe quel moment, si la tension est inférieure à la tension de référence, la puissance moteur sera diminuée de 70%, après 10 secondes la puissance moteur est coupée totalement, et la LED rouge de l'esc clignotera 2 fois de suite à intervalles réguliers.

Il y a 6 options programmables pour cette fonction. Vous pouvez régler le cut-off en utilisant la programm box (optionnelle) par paliers de 0.1v, de plus il est utilisable pour tous types de batteries (NiMH, NiCd, Li-ion, Lipo, LFP, etc).

Attention: Gardez toujours à l'esprit que la valeur programmée n'est pas celle de chaque cellule, mais celle du pack entier.

2.4 Mode de démarrage (aussi appelé "punch"): Sélectionnez du niveau 1 au niveau 9 selon vos besoins, le niveau 1 donne un démarrage très doux, le niveau 9 donne un démarrage très agressif. Du niveau 1 au niveau 9, la puissance de démarrage s'accroît. Veuillez prendre en compte que si vous utilisez un réglage situé dans la plage niveau 7 à 9, vous devez utiliser des batteries avec une grosse capacité de décharge, autrement ces niveaux ne pourront pas fonctionner correctement. Si le moteur ne peut pas marcher doucement (il donne des à coups), cela peut être dû à une batterie ayant une faible capacité de décharge, dans ce cas utilisez de meilleures batteries ou augmentez le rapport de transmission (utilisez un pignon plus petit).

2.5 Force de freinage maximum: L'ESC délivre des forces de freinage proportionnelles. La force de freinage est liée à la position de la gâchette d'accélération. Le freinage sera maximal si la gâchette est en position de frein maxi. Utiliser un freinage puissant diminuera le temps d'arrêt, mais il endommagera plus les engrenages.

2.6 Force maximum de marche arrière: Règle la puissance qui sera appliquée à la marche arrière. Les différentes valeurs donnent des vitesses différentes.

2.7 Force de freinage initiale: Est aussi appelée "force de freinage minimum", et il fait référence à la force de freinage lorsque la manette des gaz est située au début de la zone de freinage. La valeur d'usine est égale à celle de Drag Brake Force, donc l'effet de freinage peut être très doux.

2.8 Zone de neutre de l'accélérateur: Veuillez vous référer au schéma suivant pour ajuster le neutre selon vos besoins.



2.9 Timing: La fonction "timing" est utilisable pour tous les moteurs brushless sensored et sensorless. Il y a de grandes différences entre les moteurs brushless au niveau de leur composition, donc une valeur fixe du timing n'est pas adaptée pour tous les moteurs. C'est pourquoi il est nécessaire de rendre la valeur du timing programmable. Sélectionnez la valeur du timing en accord avec le moteur que vous utilisez. Généralement, un timing élevé augmentera la puissance en sortie du moteur, mais aura pour conséquence de faire chuter le rendement du système entier.

2.10 Protection contre la surchauffe: Si cette fonction est activée, la puissance de sortie sera complètement coupée lorsque la température de l'ESC ou la température interne du moteur brushless sensored est plus élevée que la valeur pré-programmée en usine pendant 5 secondes. Quand la protection est activée, la Led verte va briller comme décrit ci-après:

>Quand l'ESC est en surchauffe: La Led verte brille comme ceci: 

>Quand le moteur est en surchauffe: La LED verte brille comme ceci:



Attention! La protection contre la surchauffe du moteur est disponible seulement pour les moteurs brushless sensored fabriqués par Hobbywing Technology (ou Léopard hobby). Pour les moteurs fabriqués par d'autres

fabricants, cette fonction n'est peut être pas disponible, ou la surchauffe maximale admissible par le moteur n'est pas en accord avec celle programmée dans l'ESC.

2.11 Sens de rotation du moteur: Vous pouvez utiliser cette fonction pour changer le sens de rotation du moteur. En mettant l'arbre moteur face à vous, et déplacez le stick des gaz en position acceleration. Si la valeur programmée est "CounterClockWise (CCW)"=inverse aux aiguilles d'une montre, l'arbre tourne dans le sens anti-horaire; Si la valeur programmée est "ClockWise (CW)"=dans le sens des aiguilles d'une montre, l'arbre moteur tourne dans le sens horaire.

2.12 Eléments lipo: Nous recommandons fortement de régler la valeur "Lipo Cells" manuellement. Parce que la tension de chaque élément lipo varie de 2.6 à 4.2v, il est très difficile de calculer le nombre d'éléments lipo d'une batterie déchargée. Si c'est calculé incorrectement, le cut-off va fonctionner anormalement, donc la fonction "Auto-Calculate" est seulement utilisée en 2S. Si la tension est entre 8.8 et 17.6v, la batterie est considérée comme une 4S, si la tension est supérieure à 17.6v la batterie est considérée comme une 6S. Donc si vous voulez que votre cut off marche correctement, veuillez programmer manuellement le nombre d'éléments lipo de votre pack de batterie.

3) Méthodes de programmation

A) Programmer l'ESC avec la carte à LEDs (Option)

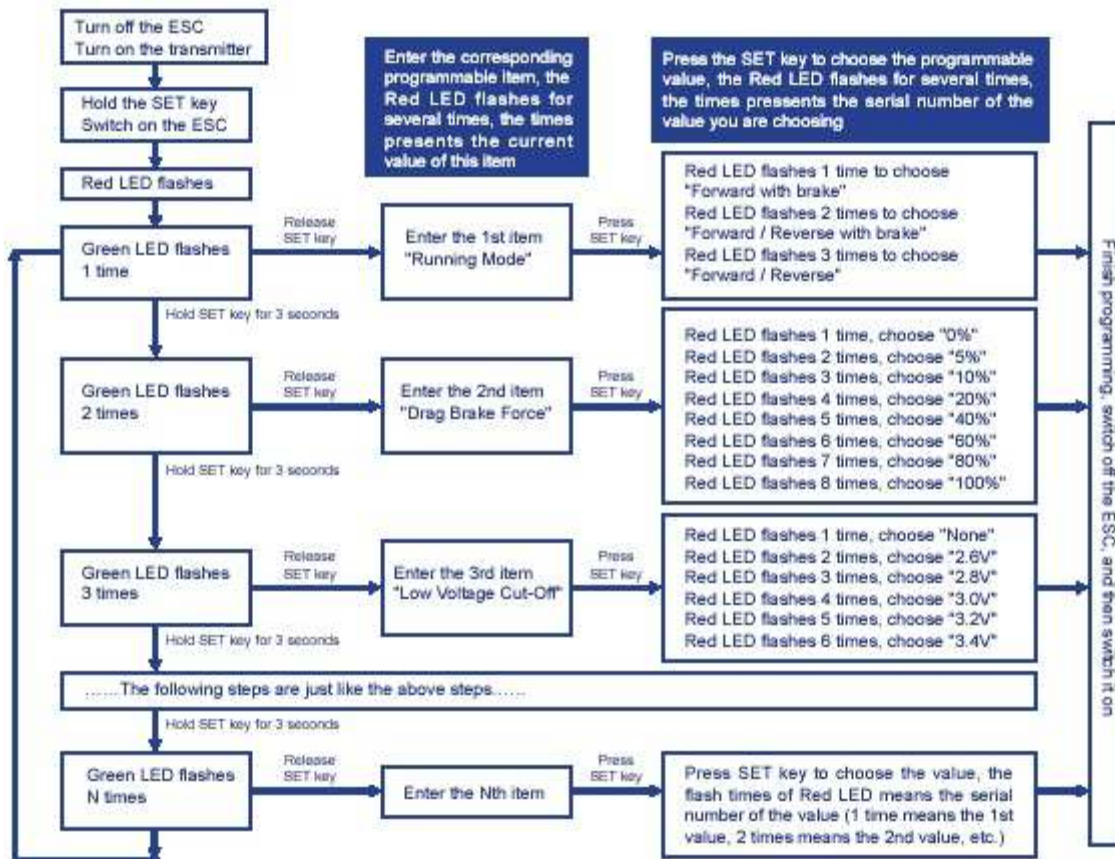
Référez vous au manuel de la carte à LEDs.

B) Programmer l'ESC avec le boîtier LCD (Option)

Référez vous au manuel du boîtier de programmation LCD.

C) Programmer l'ESC avec le bouton SET de l'ESC

Référez vous au schéma ci-après.



4) Reset de toutes les valeurs programmées aux valeurs par défaut.

A n'importe quel moment où l'accélérateur est dans la zone neutre (excepté en phase de calibration de l'ESC), appuyez sur le bouton SET plus de 3 secondes, la LED rouge et la LED verte vont clignoter en même temps, ce qui signifie que chaque valeur programmée a été réinitialisée à sa valeur par défaut.

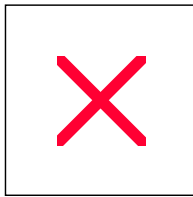
1) Alerte sonore pour une tension d'entrée anormale:

L'ESC commence par vérifier la tension d'entrée à chaque mise en marche, si la tension est en dehors de la zone "normal", vous allez entendre un bip sonore comme celui qui suit: "beep-beep-, beep-beep-, beep-beep-" (il y a 1 seconde d'intervalle entre chaque groupe de "beep-beep-" émis).

2) Alerte sonore pour un signal d'accélération anormal.

Quand l'ESC ne peut pas détecter le signal d'accélération normal, une alerte

sonore comme suit va être émise: "beep-, beep-, beep-" (Il y a 2 secondes d'intervalle entre chaque "beep-" émis)



Problème	Raison possible	Solution
Après la mise en route, le moteur ne marche pas ainsi que le ventilateur de l'ESC	Les connexions entre les batteries et l'ESC ont un problème	Vérifiez les connexions Remplacez les connecteurs
Après la mise en route, le moteur ne marche pas mais émet des "beep-beep" sonores	La tension d'entrée est anormale, trop élevée ou trop peu	Vérifiez la tension des batteries
Après la mise en route, la LED rouge brille en continu, le moteur ne marche pas	Le signal radio (accélérateur) est anormal	Vérifiez que les câbles de connexion de l'ESC au récepteur sont correctement branchés
Le moteur tourne dans l'autre sens lorsque l'on accélère	1) Les câbles entre le moteur et l'ESC sont mal branchés 2) Le châssis est différent du type habituel	Inversez 2 des 3 fils moteur ou reportez vous au paragraphe "sens de rotation du moteur"
Le moteur se coupe brutalement en pleine accélération	Le signal radio est perdu	Vérifiez l'émetteur et le récepteur Vérifiez le signal radio entre émetteur et
	Le cut off s'est déclenché, ou l'ESC est entré en mode "protection contre les	LED verte qui brille= cut off LED rouge qui brille= protection contre les surchauffes
En accélérant franchement, le moteur s'arrête ou donne des à coups	1) La batterie à une décharge trop faible 2) Le rapport de transmission est trop petit 3) Le punch est trop agressif	1) Utiliser une batterie plus performante 2) Utilisez un moteur de kv plus petit ou mettez un pignon plus petit 3) Mettre le punch moins violent
Quand le stick des gaz est dans la zone neutre, les LEDs verte et rouge clignotent en synchronisation	Le moteur est sensoré, mais l'ESC détecte un signal anormal du capteur, donc il passe le mode sensorless automatiquement	1) Vérifiez le câble du capteur 2) Le capteur à effet Hall est endommagé, il faut changer le moteur
La voiture ne veut pas démarrer ou démarre et s'arrête peu après, les LEDs verte et rouge clignotent,	Le contrôleur est en mode "auto-calculé" pour les lipo	Changez du mode "auto-calculé" au mode ou vous programmez vous même le nombre d'éléments lipo de votre batterie,

L'ESC Xerun est garanti pour 240 jours à compter de la date de fabrication contre les défauts de fabrication ou de transport. Cette garantie ne couvre pas les abus, négligences, ou dommages dus à un câblage incorrect, une tension d'alimentation trop puissante ou une mauvaise utilisation.

La fiche de garantie doit accompagner chaque produit renvoyé en garantie. Le numéro de série de la carte de garantie doit être identique à celui de l'ESC.

Veuillez consulter <http://www.hobbywing.vom/english/kf.asp> pour plus de détails à propos de la garantie.

Merci pour l'achat du boîtier de programmation 2 en 1 pour ESC (contrôleur de vitesse électronique). Veuillez lire attentivement cette notice avant de l'utiliser.

Le boîtier de programmation 2 en 1 est un petit appareil qui permet de paramétrer les différentes fonctions programmables de votre ESC, il fonctionne suivant deux voies:

1. Fonctionne comme un appareil autonome pour paramétrer l'ESC, la valeur de chaque paramètre est affichée sur son écran LCD.
2. Fonctionne comme un adaptateur USB entre l'ESC et le PC, et l'utilisateur peut mettre à jour le firmware de l'ESC ou programmer l'ESC avec le logiciel d'application spécial sur le PC.

1. Dimensions: 90mm*51mm*17mm
2. Poids: 84g
3. Tension d'alimentation: 4.5 à 6V DC

A) Quand vous utilisez un ESC avec un BEC

1. Déconnectez la batterie d'alimentation principale de l'ESC.
2. Déconnecter le BEC de l'ESC qui est relié à votre récepteur, ensuite connectez-le au boîtier de programmation en respectant les polarités (cette

prise se situe sur le côté gauche du boîtier de programmation).

3. Connectez la batterie d'alimentation principale de l'ESC.

4. Attendez quelques, l'écran LCD montrera le message suivant si la connexion a été établie avec succès: "Mode0 mode0_car0". Après cela l'interface utilisateur de la première fonction programmable apparaît sur l'écran LCD. Par exemple, si le boîtier de programmation est connecté avec un ESC de voiture, l'écran qui apparaîtra sera "Running Mode * For/Rev/Brake".

Si la connexion a échoué, alors le boîtier de programmation va essayer de reconnecter l'ESC continuellement et l'écran montrera ce message: "Connecting ESC".

Si le firmware du boîtier de programmation n'est pas la dernière version, il est probable que le boîtier de programmation ne puisse identifier l'ESC, dans ce cas, l'écran LCD affichera: "Please Upgrade Firmware"

Dans ce cas veuillez mettre à jour le firmware de la programm box

Note1: LES ETAPES 2 ET 3 NE PEUVENT ETRE INVERSEES! Autrement le boîtier de programmation ne pourra pas fonctionner correctement.

B) Quand vous utilisez un ESC sans BEC.

Si l'ESC ne possède pas de BEC, vous devez utiliser une batterie additionnelle (4.5-6.0V) pour alimenter le boîtier de programmation, une batterie de récepteur est parfaitement adaptée.

1. Déconnectez la batterie d'alimentation principale de l'ESC.

2. Déconnectez le BEC de l'ESC de votre récepteur, puis connectez le au boîtier de programmation en respectant les polarités (cette prise se situe sur le côté gauche du boîtier de programmation).

3. Connectez la batterie additionnelle au boîtier de programmation (branchez-le dans la prise +-)

4. Connectez la batterie d'alimentation principale de l'ESC.

Note2: LES ETAPES 2 ET 3 NE PEUVENT ETRE INVERSEES! Autrement le

boîtier de programmation ne pourra pas fonctionner correctement.

Note3: Ne pas utiliser une batterie de tension supérieure à 6V pour alimenter le boîtier de programmation!

3 profils pour ESC de voiture ou 1 profil pour ESC d'avion/hélicoptère peuvent être enregistrés dans le boîtier de programmation. Chaque profil contient différentes valeurs des fonctions programmables, vous pouvez donc facilement sélectionner le profil le plus adapté suivant l'environnement.

1. Fonctionnement comme un programmeur autonome pour l'ESC

"bouton ITEM": Sélectionne les différentes fonctions en boucle; permet de sortir d'une valeur programmée.

"bouton VALUE": Change les valeurs de chaque fonction en boucle; change les profils en boucle.

"bouton R/P": Entre ou sort d'un menu.

"bouton OK": Sauvegarde la valeur choisie dans l'ESC.

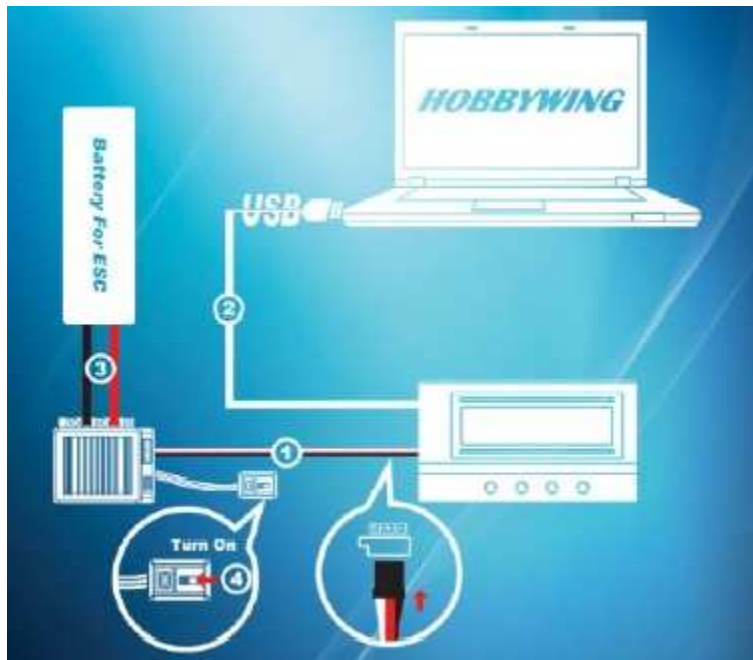
2. Fonctionnement comme adaptateur USB entre le PC et l'ESC

1. Connectez le câble USB entre le boîtier de programmation et le PC.

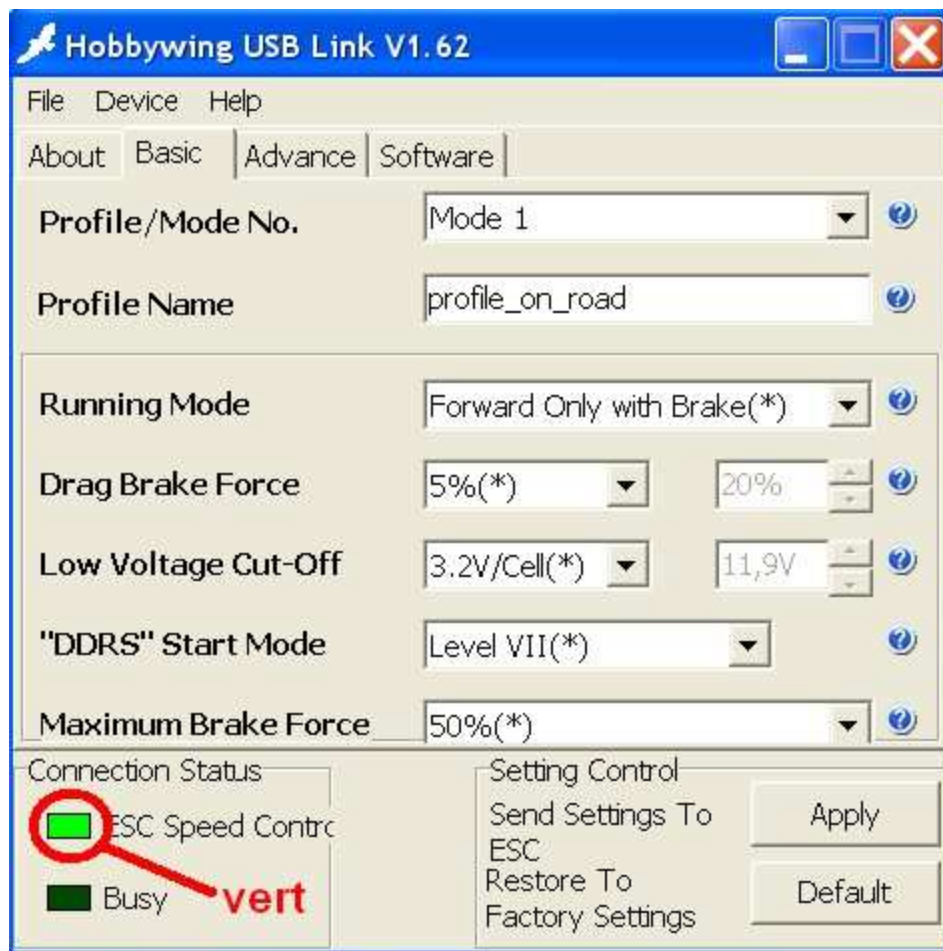
2. Connectez le BEC de l'ESC au boîtier de programmation.

3. Connectez la batterie de l'ESC et mettez l'ESC sur "on".

4. Le message suivant apparaît en continu : "Connecting PC"



Vous devez voir l'écran suivant apparaître et le voyant "esc speed controler" doit être vert pour indiquer qu'il est bien relié au PC.



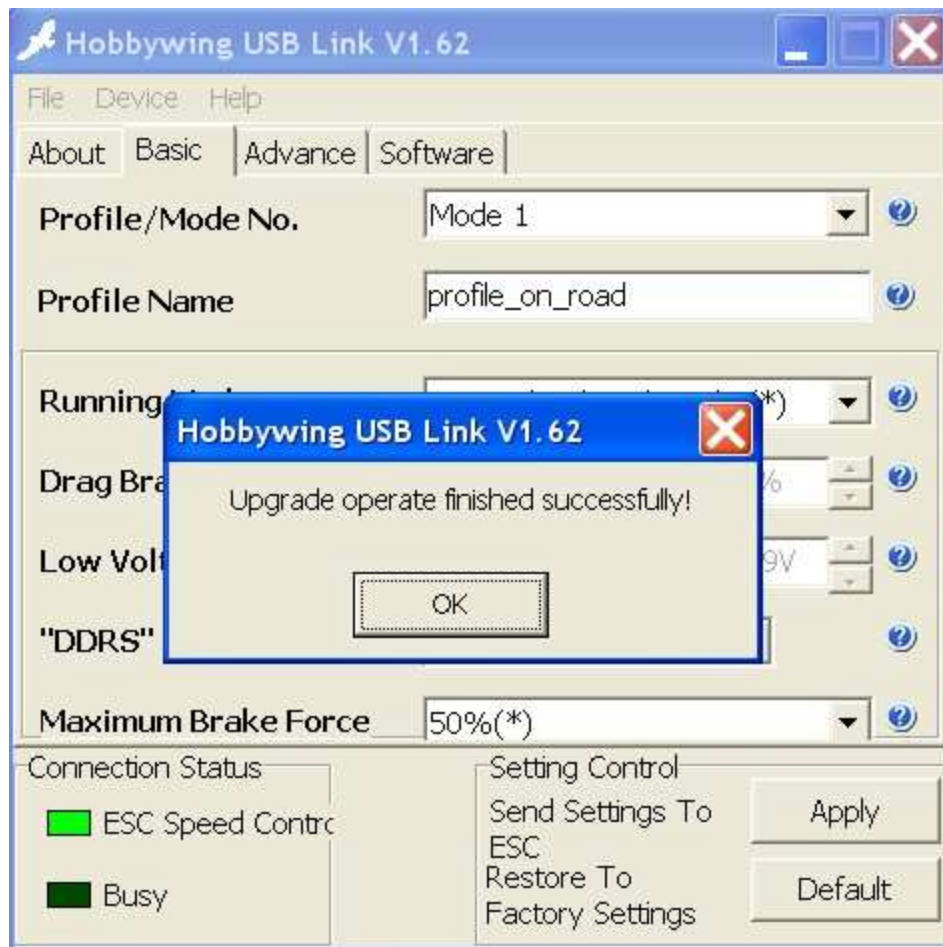
Pour paramétrer le contro avec l'ordi, il suffit juste d'utiliser les menus déroulants de cliquer sur "apply" et le tour est joué.

Mises à jour du firmware

Vous devez mettre à jour régulièrement votre firmware pour que votre ensemble brushless fonctionne correctement, les mises à jour suppriment ertains bugs, améliorent le rendement de l'ensemble, ajoutent de nouvelles fonctions, etc.

Pour mettre à jour votre PC il suffit de lancer l'application, de télécharger le soft, de l'installer et le tour est joué, normalement le logiciel propose la mise à jour (si il y en a une récente) à chaque ouverture. Ensuite il faut mettre à jour le contro et le boîtier de programmation, pour ce faire, connectez votre ESC au PC, lancez l'application et cliquez sur device selectionnez "2 in 1 programm box" ou "ESC speed controler", cliquez sur l'onglet software et cliquez sur "upgrade", il est impératif de mettre à jour le boîtier de programmation **ET** l'ESC, la mise à jour de ces 2 composants se fait séparément.

Lorsque la mise à jour est terminée, le message suivant apparaî:



Voici le lien direct pour télécharger la dernière version du logiciel Hobbywing mis à jour:

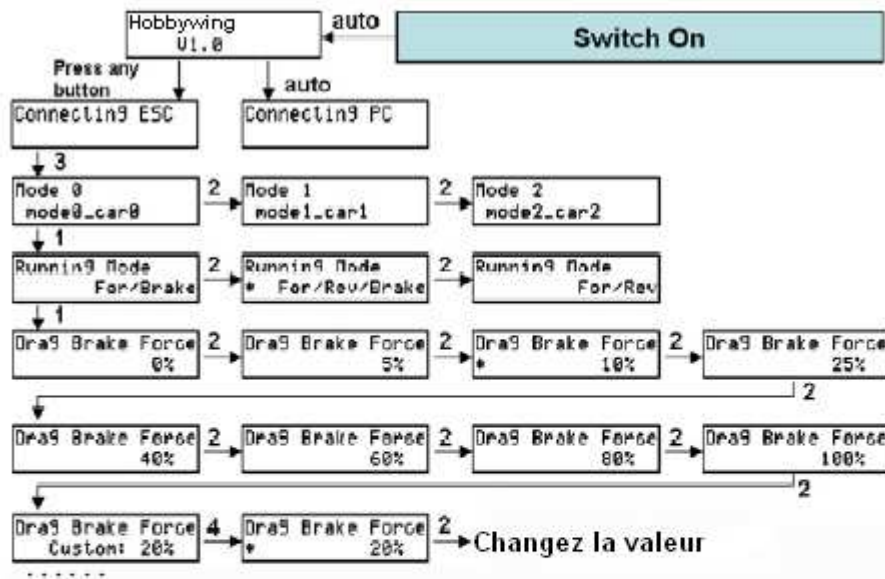
[USB Link Hobbywing V 1.63](#)

Dans l'exemple suivant, nous utilisons quelques chiffres pour représenter les différents boutons.

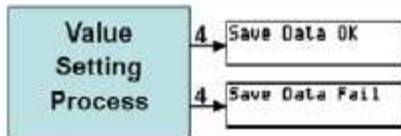
Auto=Le texte apparaît automatiquement.

1=appuyez sur le bouton "ITEM" 2=appuyez sur le bouton "VALUE"

3=appuyez sur le bouton "R/P" 4=appuyez sur le bouton "OK"



Pour toutes les autres étapes de programmation, la procédure reste la même



Voici un petit calculateur de vitesse pour votre bolide R/C pour ceux que ça intéresse de savoir en théorie la vitesse maxi de votre voiture:

Calculateur de vitesse R/C

Les réglages indiqués ci après ont été donné par des membres du forum et ont donc été éprouvés, je remercie donc ces membres pour leur contribution.

Moteur: Xerun 4274SL, lipo 4S, contro Xerun 150A

Réglages programmables	VALEUR								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Réglages basiques									
1.Mode de fonctionnement	MAV + frein	MAV+MAR+frein	MAV+MAR						
2.Drag Brake Force	0%	5%	10%	20%	40%	60%	80%	100%	
3.Cut off	Désactivé	2.6Vélément	2.8Vélément	3.0Vélément	3.2Vélément	3.4Vélément			
4.Punch Control	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Niveau 7	Niveau 8	Niveau 9
Réglages Avancés									
5.Freinage maximum	25%	50%	75%	100%					
6.Force maximale de MAR	25%	50%	75%	100%					
7.Force de freinage initiale	>Drag B Force	0%	20%	40%					
8.Neutral Range	6%(restreint)	9%(normal)	12%(étendu)						
9.Timing	0.00"	3.75"	7.50"	11.25"	15.00"	18.75"	22.50"	26.25"	
10.Protection surchauffe	Active	Désactivé							
11.Sens de rotation moteur	Trigonométrique	anti-trigonométrique							
12.Eléments lipo	Calcul automatique	2 éléments	3 éléments	4 éléments	5 éléments	6 éléments			

Moteur: Tekin 1700kv truggy, lipo 5S, contro Xerun 150A

Réglages programmables	VALEUR								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Réglages basiques									
1.Mode de fonctionnement	MAV + frein	MAV+MAR+frein	MAV+MAR						
2.Drag Brake Force	0%	5%	10%	20%	40%	60%	80%	100%	
3.Cut off	Désactivé	2.6Vélément	2.8Vélément	3.0Vélément	3.2Vélément	3.4Vélément			
4.Punch Control	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Niveau 7	Niveau 8	Niveau 9
Réglages Avancés									
5.Freinage maximum	25%	50%	75%	100%					
6.Force maximale de MAR	25%	50%	75%	100%					
7.Force de freinage initiale	>Drag B Force	0%	20%	40%					
8.Neutral Range	6%(restreint)	9%(normal)	12%(étendu)						
9.Timing	0.00"	3.75"	7.50"	11.25"	15.00"	18.75"	22.50"	26.25"	
10.Protection surchauffe	Active	Désactivé							
11.Sens de rotation moteur	Trigonométrique	anti-trigonométrique							
12.Eléments lipo	Calcul automatique	2 éléments	3 éléments	4 éléments	5 éléments	6 éléments			

Moteur: Xerun 4274SL, lipo 4S, contro Xerun 150A

Réglages programmables	VALEUR								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Réglages basiques									
1.Mode de fonctionnement	MAV + frein	MAV+MAR+frein	MAV+MAR						
2.Drag Brake Force	0%	5%	10%	20%	40%	60%	80%	100%	
3.Cut off	Désactivé	2.6Vélément	2.8Vélément	3.0Vélément	3.2Vélément	3.4Vélément			
4.Punch Control	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Niveau 7	Niveau 8	Niveau 9
Réglages Avancés									
5.Freinage maximum	25%	50%	75%	100%					
6.Force maximale de MAR	25%	50%	75%	100%					
7.Force de freinage initiale	>Drag B Force	0%	20%	40%					
8.Neutral Range	6%(restreint)	9%(normal)	12%(étendu)						
9.Timing	0.00"	3.75"	7.50"	11.25"	15.00"	18.75"	22.50"	26.25"	
10.Protection surchauffe	Active	Désactivé							
11.Sens de rotation moteur	Trigonométrique	anti-trigonométrique							
12.Eléments lipo	Calcul automatique	2 éléments	3 éléments	4 éléments	5 éléments	6 éléments			

Moteur: Xerun 4274SL, lipo 4S, contro Xerun 150A

Réglages programmables	VALEUR								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Réglages basiques									
1.Mode de fonctionnement	MAV + frein	MAV+MAR+frein	MAV+MAR						
2.Drag Brake Force	0%	5%	10%	20%	40%	60%	80%	100%	
3.Cut off	Désactivé	2.6vélément	2.8vélément	3.0vélément	3.2vélément	3.4vélément			
4.Punch Control	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Niveau 7	Niveau 8	Niveau 9
Réglages Avancés									
5.Freinage maximum	25%	50%	75%	100%					
6.Force maximale de MAR	25%	50%	75%	100%					
7.Force de freinage initiale	>Drag B Force	0%	20%	40%					
8.Neutral Range	6°(restreint)	9°(normal)	12°(étendu)						
9.Timing	0.00"	3.75"	7.50"	11.25"	15.00"	18.75"	22.50"	26.25"	
10.Protection surchauffe	Activé	Désactivé							
11.Sens de rotation moteur	Trigonométrique	anti-trigonométrique							
12.Eléments lipo	Calcul automatique	2 éléments	3 éléments	4 éléments	5 éléments	6 éléments			

Moteur: Xerun 4274SL, lipo 4S, contro Xerun 150A

Réglages programmables	VALEUR								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Réglages basiques									
1.Mode de fonctionnement	MAV + frein	MAV+MAR+frein	MAV+MAR						
2.Drag Brake Force	0%	5%	10%	20%	40%	60%	80%	100%	
3.Cut off	Désactivé	2.6vélément	2.8vélément	3.0vélément	3.2vélément	3.4vélément			
4.Punch Control	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Niveau 7	Niveau 8	Niveau 9
Réglages Avancés									
5.Freinage maximum	25%	50%	75%	100%					
6.Force maximale de MAR	25%	50%	75%	100%					
7.Force de freinage initiale	>Drag B Force	0%	20%	40%					
8.Neutral Range	6°(restreint)	9°(normal)	12°(étendu)						
9.Timing	0.00"	3.75"	7.50"	11.25"	15.00"	18.75"	22.50"	26.25"	
10.Protection surchauffe	Activé	Désactivé							
11.Sens de rotation moteur	Trigonométrique	anti-trigonométrique							
12.Eléments lipo	Calcul automatique	2 éléments	3 éléments	4 éléments	5 éléments	6 éléments			