

01 Warnings

- Read the manuals of all the items being used in the build. Ensure gearing, setup, and overall install is correct and reasonable.
- It is important to ensure that all wires soldered are properly secured to avoid short circuits from happening. A good soldering station is recommended to do such a job to avoid overheating the circuit board as well as to ensure connections are properly soldered.
- Even though the product has relevant protective measures, always use it in a safe manner in accordance with the operating environment noted in the manual (e.g, voltage, current, temperature and etc).
- The battery must be disconnected after use. There is a small draw even when the system is off, and will eventually fully drain the battery. This may cause damage to the ESC, and will NOT BE COVERED UNDER WARRANTY.



02 Specifications

Type		Brushless Motor ESC
Model		Z-E0135
Cont. / Peak Current		60A/360A/0.001Ω
Lipo Cells		2-3SLiPo, 6-9 Cells NiMH
Applications		1/10 ON-Road / OFF-Road / Buggy / Monster
Motor Limit	2S LiPo or 6 NiMH	with 2S LiPo: KV6000 (540 size motor)
	3S LiPo or 9 NiMH	with 3S LiPo: KV3500 (540 size motor)
Resistance		Fwd. 0.001Ω, Rev. 0.002Ω
BEC Output		6V/3A (Switch Mode)
Cooling Fan		Powered by built-in BEC (6V)
Size / Weight		46mm(L) x 36.5mm(W) x 34.3mm(H) / 105g (w/ wire&connectors)

03 Connections

Refer to the wiring instructions and wiring diagram:

1. Motor connection:

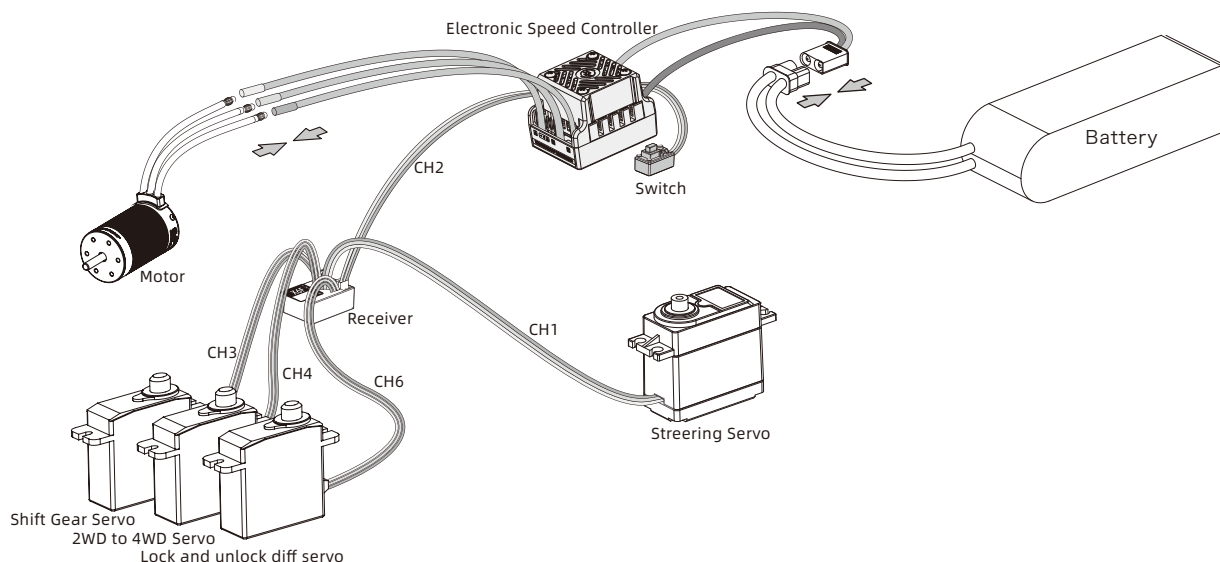
There are no wire sequencing requirements needed when using a sensorless brushless motor, you can swap two wires if the motor runs in opposite direction.

2. Receiver connection:

Connect the ESC throttle cable to the throttle channel on the receiver. Since the red wire in the throttle cable outputs BEC voltage to the receiver and servo, please do not supply additional power to the receiver, otherwise the ESC may be damaged. If additional power is required, disconnect the red wire on the throttle plug from the ESC.

3. Battery connection:

Make sure that the (+) pole of the ESC is connected to the (+) pole of the battery and (-) to the (-). If the connection is reversed, the ESC will be damaged and will not be covered by the warranty service.

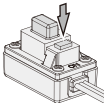


1 Set the throttle range

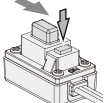
You must calibrate throttle range when you begin to use a new ESC, the transmitter has been replaced, or the Throttle TRIM have been adjusted, otherwise the ESC cannot work correctly. We recommend to set the no signal protection for throttle channel of transmitter (F/S) to "OFF" or set its value to the "Neutral Position" to ensure the motor can be stopped when there is no signal received from the transmitter.

The throttle calibration steps is as follows:

Hold the SET button.



Turn on the switch.



Release the SET button once the LED flashes.



1. Turn on the transmitter, set parameters on the throttle channel like "D/R", "EPA" and "ATL" to 100% (for transmitter without LCD, please turn the knob to the maximum) and the throttle "TRIM" to 0 (for transmitter without LCD, please turn the corresponding knob to the neutral position). This step can be skipped if the radio's settings are default!
2. Turn off the ESC. Hold the SET button and turn on the ESC, the RED LED on the ESC starts to flash (the motor beeps at the same time), and then release the SET button immediately. (The ESC will enter the programming mode if the SET button is not released in 3 seconds, then you need to restart from step 2.) Note: Beeps from the motor may be low sometimes, and you can check the LED status instead.

Move the throttle trigger to the neutral position and press the SET button.



Press the SET button and the Green LED flashes once.



Move the throttle trigger to the end position of forward and press the SET button.



Press the SET button and the Green LED flashes twice.



Move the throttle trigger to the end position of backward and press the SET button.



Press the SET button and the Green LED flashes three times.



3. Set the neutral point, the full throttle endpoint and the full brake endpoint.
 - 1) Leave the throttle trigger at the neutral position, press the SET button, the GREEN LED flashes once and the motor beeps 1 time to store the neutral position.
 - 2) Pull the throttle trigger to the full throttle position, press the SET button, the GREEN LED flashes twice and the motor beeps 2 times to store the full throttle position.
 - 3) Push the throttle trigger to the full brake position, press the SET button, the GREEN LED flashes 3 times and the motor beeps 3 times to store the full brake position.

Note:

- The end position of forward: Pull the trigger to the maximum throttle position if it is pistol-style transmitter. Push the throttle to the top if it is board-style transmitter.
- The end position of backward: Push the trigger to the maximum brake position if it is pistol-style transmitter. Pull the throttle to the bottom if it is board-style transmitter.

4. The motor can work normally after the throttle range calibration is complete.

2 Instruction for programmable items

The highlighted options are the default settings of the system

Programmable Item	Option1	Option2	Option3	Option4	Option5	Option6	Option7	Option8	Option9
1 Running Mode	Forward with brake	Forward / Reverse with Brake							
2 Drag Brake Force	0%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	40%	
3 Cutoff Voltage	Disabled	2.6V/Cell	2.8V/Cell	3.0V/Cell	3.2V/Cell	3.4V/Cell			
4 Punch	Level 1	Level 2	Level 3	Level 4					
5 Max. Brake Force	25%	50%	75%	100%					

1. Running Mode

Option 1: Forward with Brake

It has forward and brake functions only and is usually a racing mode.

Option 2: Forward / Reverse with Brake

This mode provides reverse function. The vehicle only brakes on the first time you push the throttle trigger to the reverse/brake position. If the motor stops when the throttle trigger return to the neutral position and then re-push the trigger to reverse position, the vehicle will reverse, if the motor does not completely stop, then your vehicle won't reverse but still brake. This method is for preventing vehicle from being accidentally reversed.

Option 3: Forward with Reverse

The motor will reverse directly when the throttle trigger is pushed to reverse position.

2. Drag Brake Force

Refers to the brake force generated by the motor when the throttle trigger returns to neutral position. Typically drag brake will be 0. Drag brake can add some heat so use only as needed.

3. Low Voltage Cutoff

This function is mainly to prevent excessive discharge of lithium batteries causing damage. The ESC monitors the battery voltage at all times, and once the voltage falls below the set threshold, the power output will be reduced, and it will be completely cut off after a period of time. When the voltage protection is entered, the RED LED will flash a short, single flash that repeats (☆, ☆, ☆...).

For NiMH batteries, it is recommended to set this parameter to "Disabled".



4. Punch

This item is used to control the throttle response. The higher level, the more aggressive the throttle will be applied, but it also means high current (high temperature). Lower level can help with low traction situations, or stuttering when the throttle is aggressively applied.

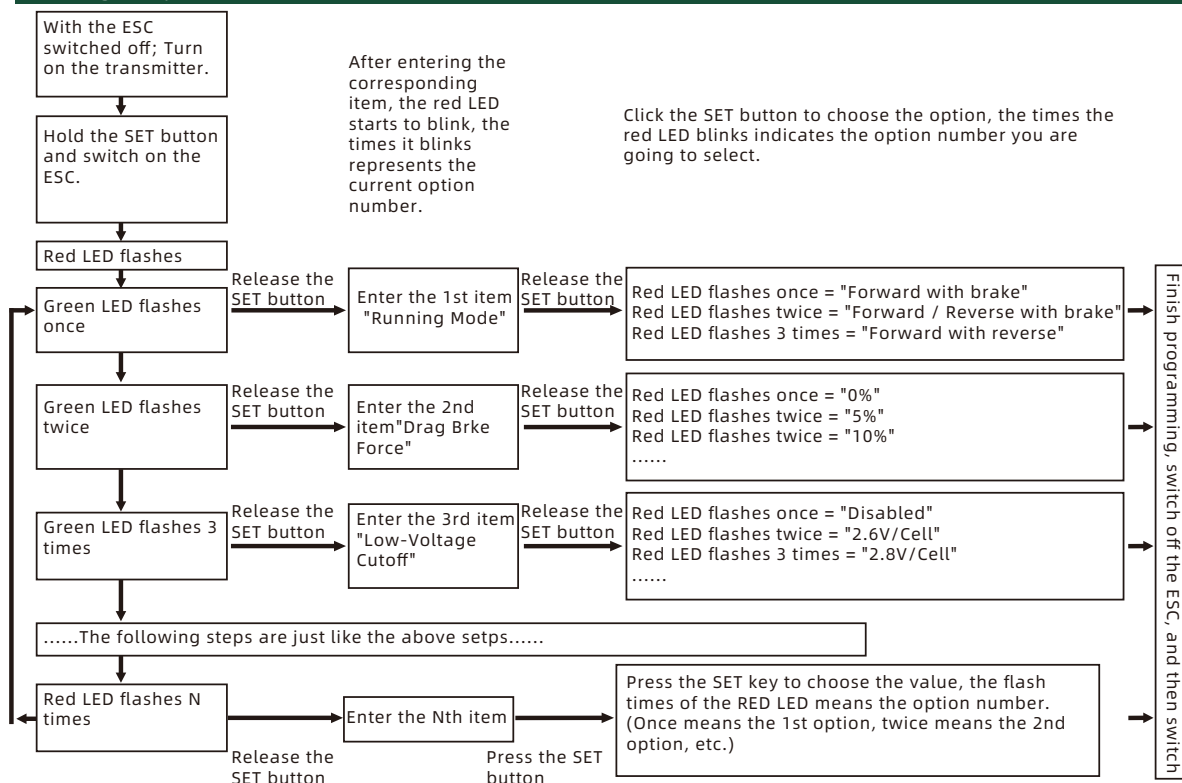
5. Max. Brake Force

This ESC provides proportional braking function; the braking effect is decided by the position of the throttle trigger. It sets the percentage of available braking power when full brake is applied. Large amount will shorten the braking time but it may damage your pinion and spur gear.

Note: The default reverse force for ESC is 50%.

3 Programming method

1. Program your ESC with the SET Button



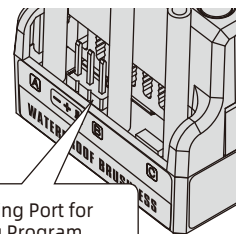
2. Program your ESC with a LED program card

The ESC is in off state, connect the 3pin setting interface marked with "- + " on the esc to the interface marked with "- + " on the upper right corner of the LED program card using a cable with JR plug at both ends, then power on the ESC, after a few seconds, all parameters of the ESC can be displayed. The "ITEM" and "VALUE" button on the program box can quickly select the programming items and parameter values, press "OK" button to save the new parameters in ESC.



Please use the 3pin setting interface marked with the "- + " on the esc to connect to the program card, not the throttle cable.

Since the program card supports multiple escs, the label content on the separately purchased program card may not exactly correspond to the parameter items of your esc. Please refer to the parameter table in the manual of esc when setting it (the number displayed in the left window of the program card is the parameter item, and the number displayed in the right window is the parameter value).



Programming Port for Connecting Program Card.

4 Factory reset

Restore the default values with the SET button

Turn on the transmitter first (with the throttle trigger in the neutral position), then turn on the esc (with the light is in the off state), finally press and hold the SET button of the esc switch for over 3 seconds. RED & GREEN LEDs flash simultaneously indicating you have successfully restored all the default values within your ESC. Once you power the ESC off, and then back on, your settings will be back in the default mode.

Restore the default values with a LED program card

After connecting the program card to the ESC, press the "RESET" button and the "OK" button to factory reset your ESC.



05 Explanation for LED status

1. The run status indication:

- 1) The throttle trigger is in the neutral point and the LED lights are off.
- 2) When advancing, the red light is constantly on, and when the throttle is at full throttle, the green light is on.
- 3) When reversing, the red light is constantly on; If the reversing force is set to 100%, the green light is also lit when the throttle is at the maximum of the reverse.

2. What the LED means when the relevant protection function is triggered:

- 1) The red light flashes (single flash, "☆, ☆, ☆"): enters the low voltage protection state.
- 2) The green light flashes (single flash, "☆, ☆, ☆"): enters the ESC overheat protection state.
- 3) The green light flashes (three flashes, "☆☆☆, ☆☆☆, ☆☆☆"): enters the current protection state.
- 4) The green light flashes (five flashes, "☆☆☆☆☆, ☆☆☆☆☆, ☆☆☆☆☆"): enters the capacitor overheat protection state.

06 Trouble Shooting

Troubles	Possible Causes	Solution
The light does not turn on after power-up, the motor does not start, and the fan does not work.	1. The battery voltage is not output to the ESC; 2. The switch is damaged.	1. Check the battery, and whether the connection between battery and ESC is good and whether the plug is soldered well; 2. Replace the switch.
The motor does not start after power-up, with a "beep-beep-, beep-beep-" warning tone accompanied by a flashing green light (approximately 0.5 seconds for each set of two-tone intervals).	The battery pack voltage is not within the range of support.	Check the battery voltage or change the battery for test.
After power on, the red light flashes quickly.	1. The throttle signal is not detected by the ESC; 2. The neutral point of the ESC is not calibrated correctly.	1. Check if the throttle wire is plugged into the correct channel. Check if your transmitter is turned on. Check if the receiver is ok. 2. Recalibrate the throttle travel.
The car is going in the reversed direction when the forward throttle is applied.	The motor rotation direction is inconsistent with the forward direction of the vehicle	Swap any two of the three phase wires of motor A, B and C.
The motor suddenly stopped or significantly reduced the output in running.	1. Possible interference; 2. The ESC enters into low-voltage protection state; 3. The ESC enters into overheat protection state.	1. Check the cause of the interference in the receiver and check the battery level of the transmitter; 2. Replace the battery if red light keeps flashing; 3. The green light continues to flash for temperature protection, please continue to use after the ESC or motor temperature is reduced (it is recommended to reduce the load on the vehicle).
The motor stuttered and unable to start.	1. Poor connection between esc and motor; 2. ESC fault (partial power pipe MOSFET burned out).	1. Check all plugs and soldering points, and re-solder them if necessary; 2. Contact the dealer to handle the repair.
Going forward normally, but not reverse.	1. The neutral point of the remote control throttle channel deviates from the brake area; 2. The parameter item "Runnig Mode" is set incorrectly; 3. The ESC is damaged.	1. Recalibrate the ESC, when the throttle trigger is at the neutral point, the ESC lights are off; 2. The parameter item "Runnig Mode" is set to incorrectly; 3. Contact the distributor to handle the repair.
LED displays three end horizontal lines all the time – – – when connecting LED program card. Or displays "Connecting ESC" when connecting LCD program box.	The program box is connected incorrectly to the ESC.	Connect the program box with the correct interface, which to the fan port, not throttle cable.
The throttle travel setting could not be completed.	The ESC did not receive the correct throttle signal.	1. Check whether the throttle cable is correctly connected to the receiver. 2. If the servo works normally, you can connect the throttle cable of ESC to the steering channel to have a test, or change the transmitter/receiver system for test directly.



01 Advertencias

- Lea los manuales de todos los elementos que se utilizarán en el ensamblaje. Asegúrese de que el engranaje, la configuración y la instalación general sean correctos y razonables.
- Es importante asegurarse de que todos los cables soldados estén bien fijados para evitar cortocircuitos. Se recomienda una buena estación de soldadura para realizar este trabajo a fin de evitar el sobrecalentamiento de la placa de circuito y asegurar que las conexiones estén correctamente soldadas.
- Aunque el producto cuenta con las medidas de protección pertinentes, úselo siempre de forma segura, de acuerdo con el entorno operativo indicado en el manual (por ejemplo, voltaje, corriente, temperatura, etc.).
- La batería debe desconectarse después de su uso. Existe una pequeña descarga incluso con el sistema apagado, que eventualmente la agotará por completo. Esto puede causar daños al ESC y NO ESTÁ CUBIERTO POR LA GARANTÍA.



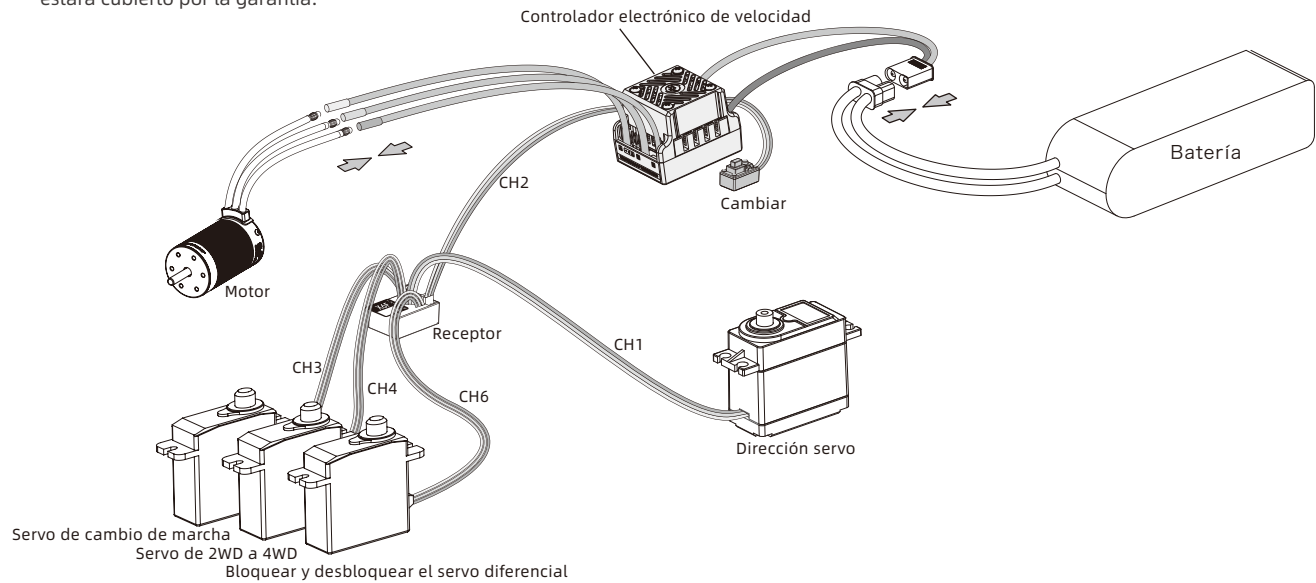
02 Presupuesto

Tipo		Motor sin escobillas ESC
Modelo		Z-E0135
Cont./Corriente máxima		60A/360A/0.001Ω
Células Lipo		2-3SLiPo, 6-9 celdas NiMH
Aplicaciones		1/10 ON-Road / OFF-Road / Buggy / Monster
Límite del motor	2S LiPo o 6 NiMH	con LiPo 2S: KV6000 (motor de tamaño 540)
	3S LiPo o 9 NiMH	Con LiPo 3S: KV3500 (motor de tamaño 540)
Resistencia		Fwd. 0.001Ω, Rev. 0.002Ω
Salida BEC		6V/3A (modo conmutado)
Ventilador de enfriamiento		Alimentado por BEC incorporado (6V)
Tamaño / Peso		46mm (largo) x 36.5mm (ancho) x 34.3mm (alto) / 105g (con cable y conectores)

03 Conexiones

Consulte las instrucciones de cableado y el diagrama de cableado:

1. Conexión del motor:
No se requiere secuenciación de cables al usar un motor sin escobillas sin sensores; puede intercambiar dos cables si el motor gira en sentido contrario.
2. Conexión del receptor:
Conecte el cable del acelerador del ESC al canal del acelerador del receptor. Dado que el cable rojo del cable del acelerador envía voltaje BEC al receptor y al servo, no suministre alimentación adicional al receptor; de lo contrario, el ESC podría dañarse. Si necesita alimentación adicional, desconecte el cable rojo del conector del acelerador del ESC.
3. Conexión de la batería:
Asegúrese de que el polo (+) del ESC esté conectado al polo (+) de la batería y el polo (-) al polo (-). Si la conexión se invierte, el ESC se dañará y no estará cubierto por la garantía.



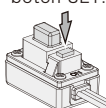
04 Configuración de ESC

1 Establezca el rango del acelerador

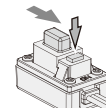
Debe calibrar el rango de aceleración al usar un ESC nuevo, al reemplazar el transmisor o al ajustar el TRIM del acelerador; de lo contrario, el ESC no funcionará correctamente. Recomendamos desactivar la protección contra la falta de señal del canal de aceleración del transmisor (F/S) o ponerlo en punto muerto para asegurar que el motor se detenga cuando no se reciba señal del transmisor.

Los pasos de calibración del acelerador son los siguientes:

Mantenga pulsado el botón SET.

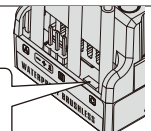


Encienda el interruptor.



Suelte el botón SET una vez que el LED parpadee.





- Encienda la emisora, configure los parámetros del canal de aceleración, como "D/R", "EPA" y "ATL", al 100 % (para emisoras sin LCD, gire la perilla al máximo) y el "TRIM" del acelerador a 0 (para emisoras sin LCD, gire la perilla correspondiente a la posición neutra). ¡Este paso se puede omitir si la radio tiene la configuración predeterminada!
- Apague el ESC. Mantenga presionado el botón SET y encienda el ESC; el LED ROJO del ESC comenzará a parpadear (el motor emitirá un pitido al mismo tiempo). Suelte el botón SET inmediatamente. (El ESC entrará en modo de programación si no suelta el botón SET en 3 segundos; deberá reiniciar desde el paso 2). Nota: Los pitidos del motor pueden ser bajos en ocasiones; puede verificar el estado del LED.

Mueva el gatillo del acelerador a la posición neutral y presione el botón SET.



Press the SET button and the Green LED flashes once.

Mueva el gatillo del acelerador a la posición final hacia adelante y presione el botón SET.



Press the SET button and the Green LED flashes twice.

Mueva el gatillo del acelerador a la posición final hacia atrás y presione el botón SET.



Press the SET button and the Green LED flashes three times.

- Establezca el punto muerto, la posición final hacia adelante y la posición final hacia atrás.
 - Deje el gatillo del acelerador en la posición muerta, presione el botón SET. El LED ROJO se apaga, el LED VERDE parpadea una vez y el motor emite un pitido para guardar la posición muerta.
 - Tire del gatillo del acelerador hasta la posición muerta hacia adelante, presione el botón SET. El LED VERDE parpadea dos veces y el motor emite dos pitidos para guardar la posición muerta hacia adelante.
 - Empuje el gatillo del acelerador hasta la posición muerta hacia atrás, presione el botón SET. El LED VERDE parpadea tres veces y el motor emite tres pitidos para guardar la posición muerta hacia atrás.

Note:

 - Posición muerta hacia adelante: Presione el gatillo hasta la posición de aceleración máxima si el transmisor es de tipo pistola. Empuje el acelerador hasta el tope si el transmisor es de tipo tabla.
 - Posición final de retroceso: Presione el gatillo hasta el freno máximo si el transmisor es de tipo pistola. Presione el acelerador hasta el fondo si el transmisor es de tipo placa.
- El motor puede funcionar con normalidad una vez finalizada la calibración del rango del acelerador.

2 Instrucciones para elementos programables

Las opciones resaltadas son las configuraciones predeterminadas del sistema.

Elemento programable	Opción1	Opción2	Opción3	Opción4	Opción5	Opción6	Opción7	Opción8	Opción9
1 Modo de funcionamiento	Adelante con freno	Adelante/Atrás con freno							
2 Fuerza de frenado de arrastre	0%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	40%	
3 Voltaje de corte	Desactivado	2,6 V/celda	2,8V/celda	3,0V/celda	3,2V/celda	3,4V/celda			
4 Golpe	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4					
5 Fuerza de frenado máxima	25%	50%	75%	100%					

1. Modo de carrera

Opción 1: Avanzar con freno

Solo tiene funciones de avance y freno, y suele ser un modo de carrera.

Opción 2: Avanzar/Retroceder con freno

Este modo proporciona la función de reversa. El vehículo solo frena la primera vez que se presiona el gatillo del acelerador a la posición de reversa/freno. Si el motor se detiene cuando el gatillo del acelerador vuelve a la posición neutra y luego se vuelve a presionar el gatillo a la posición de reversa, el vehículo retrocederá. Si el motor no se detiene por completo, el vehículo no retrocederá, pero sí frenará. Este método evita que el vehículo retroceda accidentalmente.

Opción 3: Avanzar con reversa

El motor retrocederá directamente cuando se presiona el gatillo del acelerador a la posición de reversa.

2. Fuerza de frenado de arrastre

Se refiere a la fuerza de frenado generada por el motor cuando el gatillo del acelerador vuelve a la posición neutra.

Normalmente, el freno de arrastre es 0. El freno de arrastre puede generar algo de calor, así que úselo solo cuando sea necesario.

3. Desconexión por bajo voltaje

Esta función sirve principalmente para evitar que la descarga excesiva de las baterías de litio cause daños. El ESC monitorea el voltaje de la batería en todo momento y, una vez que este cae por debajo del umbral establecido, la potencia de salida se reduce y se corta por completo después de un tiempo. Al activarse la protección de voltaje, el LED ROJO parpadea brevemente una sola vez y se repite (☆, ☆, ☆...).

Para baterías de NiMH, se recomienda configurar este parámetro como "Desactivado".



4. Punch

Este elemento controla la respuesta del acelerador. Cuanto más alto sea el nivel, más agresiva será la aceleración, pero también implica alta corriente (alta temperatura). Un nivel más bajo puede ayudar en situaciones de baja tracción o tirones al acelerar con fuerza.

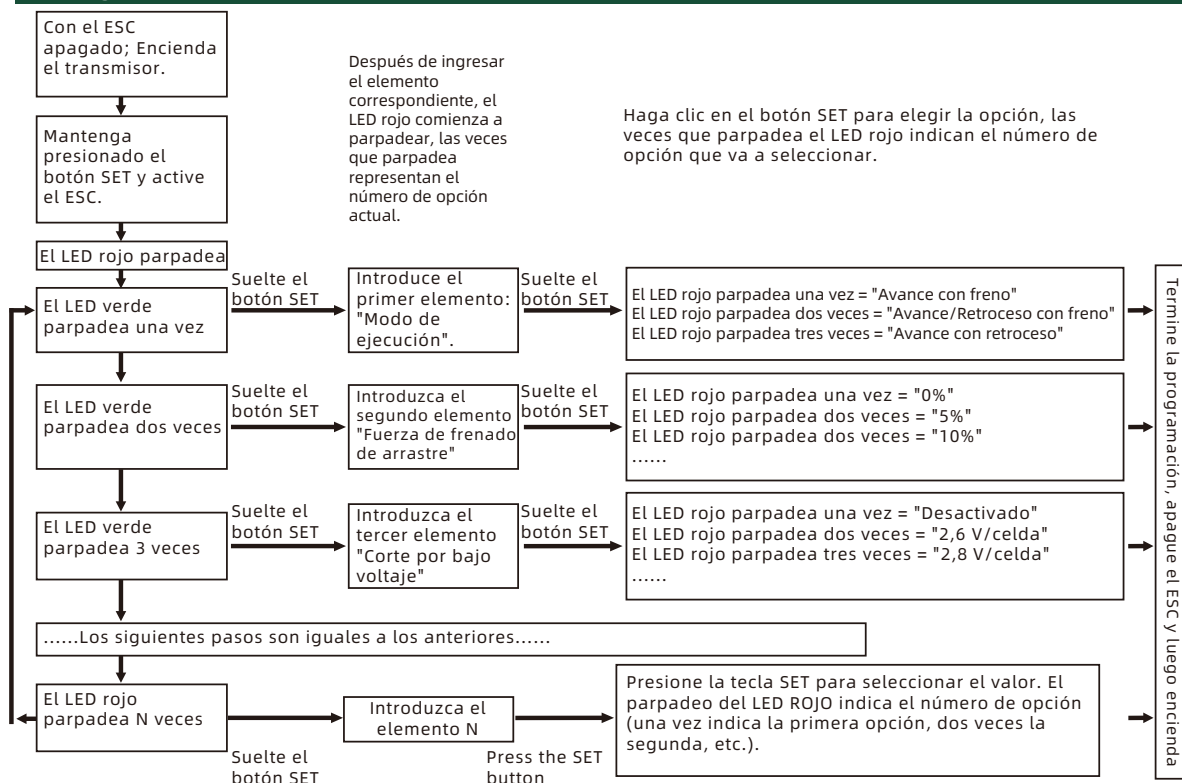
5. Fuerza máxima de frenado

Este ESC proporciona una función de frenado proporcional; el efecto de frenado depende de la posición del gatillo del acelerador. Establece el porcentaje de potencia de frenado disponible al aplicar el freno a fondo. Una cantidad excesiva acortará el tiempo de frenado, pero podría dañar el piñón y el engranaje recto.

Nota: La fuerza inversa predeterminada para ESC es del 50%.

3 Método de programación

1. Programe su ESC con el botón SET

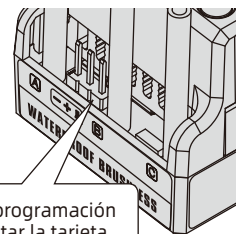


2. Programe su ESC con una tarjeta de programación LED

El ESC está apagado. Conecte la interfaz de configuración de 3 pines (marcada con "- +") a la interfaz (marcada con "- +") en la esquina superior derecha de la tarjeta de programación LED mediante un cable con conector JR en ambos extremos. Encienda el ESC. Tras unos segundos, se mostrarán todos los parámetros. Los botones "ELEMENTO" y "VALOR" del cuadro de programación permiten seleccionar rápidamente los elementos de programación y los valores de los parámetros. Pulse "Aceptar" para guardar los nuevos parámetros en el ESC.

Utilice la interfaz de configuración de 3 pines marcada con "- +" en el ESC para conectar la tarjeta de programación, no el cable del acelerador.

Dado que la tarjeta de programación admite varios ESC, es posible que el contenido de la etiqueta de la tarjeta de programación (adquirida por separado) no coincida exactamente con los parámetros de su ESC. Consulte la tabla de parámetros en el manual del ESC al configurarlo (el número que se muestra en la ventana izquierda de la tarjeta de programación corresponde al parámetro y el número que se muestra en la ventana derecha corresponde al valor del parámetro).



Puerto de programación para conectar la tarjeta de programa.

4 Restablecimiento de fábrica

Restaurar los valores predeterminados con el botón SET

Encienda primero el transmisor (con el gatillo del acelerador en punto muerto), luego encienda el ESC (con la luz apagada) y, por último, mantenga presionado el botón SET del interruptor del ESC durante más de 3 segundos. Los LED ROJO y VERDE parpadean simultáneamente, lo que indica que se han restaurado correctamente todos los valores predeterminados del ESC. Al apagar y encender el ESC, la configuración volverá a la configuración predeterminada.

Restaurar los valores predeterminados con una tarjeta de programa LED

Después de conectar la tarjeta de programa al ESC, presione el botón "RESET" y el botón "OK" para restablecer de fábrica su ESC.



05

Explicación del estado del LED

1. La indicación del estado de ejecución:
- 1) El gatillo del acelerador está en el punto neutral y las luces LED están apagadas.

2) Al avanzar, la luz roja está encendida constantemente, y cuando el acelerador está a fondo, la luz verde está encendida.

3) Al dar marcha atrás, la luz roja permanece encendida; si la fuerza de marcha atrás está ajustada al 100 %, la luz verde también se enciende cuando el acelerador está al máximo de la marcha atrás.
2. Qué significa el LED cuando se activa la función de protección correspondiente:
- 1) La luz roja parpadea (destello único, "☆☆, ☆, ☆"): ingresa al estado de protección de bajo voltaje.

2) La luz verde parpadea (destello único, "☆☆, ☆, ☆"): ingresa al estado de protección contra sobrecalentamiento del ESC.

3) La luz verde parpadea (tres destellos, "☆☆☆, ☆☆☆, ☆☆☆"): ingresa al estado de protección actual.

4) La luz verde parpadea (cinco destellos, "☆☆☆☆☆, ☆☆☆☆☆, ☆☆☆☆☆"): ingresa al estado de protección contra sobrecalentamiento del capacitor.

06

Solución de problemas

Nubes	Posibles causas	Solución
La luz no se enciende tras el encendido, el motor no arranca y el ventilador no funciona.	1. El voltaje de la batería no se envía al ESC; 2. El interruptor está dañado.	1. Compruebe la batería y si la conexión entre la batería y el ESC es correcta y si el conector está bien soldado. 2. Reemplace el interruptor.
El motor no arranca tras el encendido, con un tono de advertencia "bip, bip, bip" acompañado de una luz verde intermitente (aproximadamente 0,5 segundos por cada intervalo de dos tonos).	El voltaje de la batería no está dentro del rango de soporte.	Verifique el voltaje de la batería o cambie la batería para realizar una prueba.
Después de encenderlo, la luz roja parpadea rápidamente.	1. El ESC no detecta la señal del acelerador. 2. El punto muerto del ESC no está calibrado correctamente.	1. Compruebe que el cable del acelerador esté conectado al canal correcto. Compruebe que el transmisor esté encendido. Compruebe que el receptor esté en buen estado. 2. Recalibre el recorrido del acelerador.
El automóvil va en la dirección inversa cuando se aplica el acelerador hacia adelante.	La dirección de rotación del motor es inconsistente con la dirección de avance del vehículo.	Intercambie dos de los tres cables de fase del motor A, B y C.
El motor se detuvo repentinamente o redujo significativamente la potencia en funcionamiento.	1. Posible interferencia; 2. El ESC entra en estado de protección de bajo voltaje; 3. El ESC entra en estado de protección contra sobrecalentamiento.	1. Compruebe la causa de la interferencia en el receptor y el nivel de batería del transmisor. 2. Reemplace la batería si la luz roja sigue parpadeando. 3. La luz verde sigue parpadeando para proteger la temperatura. Continúe usándolo después de que se reduzca la temperatura del ESC o del motor (se recomienda reducir la carga del vehículo).
El motor tartamudeaba y no podía arrancar.	1. Mala conexión entre el ESC y el motor. 2. Fallo del ESC (MOSFET parcial del tubo de alimentación quemado).	1. Revise todos los conectores y puntos de soldadura y vuelva a soldarlos si es necesario. 2. Contacte al distribuidor para que se encargue de la reparación.
Avanzando normalmente, pero no retrocediendo.	1. El punto muerto del canal de aceleración del control remoto se desvía de la zona de frenado. 2. El parámetro "Modo de marcha" está configurado incorrectamente. 3. El ESC está dañado.	1. Recalibre el ESC. Cuando el acelerador esté en punto muerto, las luces del ESC estarán apagadas. 2. El parámetro "Modo de marcha" está configurado incorrectamente. 3. Contacte al distribuidor para que se encargue de la reparación.
El LED muestra tres líneas horizontales en los extremos constantemente: – – – al conectar la tarjeta de programación LED. O muestra "Conectando ESC" al conectar la caja de programación LCD.	La caja del programa está conectada incorrectamente al ESC.	Conecte la caja del programa con la interfaz correcta, es decir, al puerto del ventilador, no al cable del acelerador.
No se pudo completar el ajuste del recorrido del acelerador.	El ESC no recibió la señal del acelerador correcta.	1. Compruebe si el cable del acelerador está correctamente conectado al receptor. 2. Si el servo funciona correctamente, puede conectar el cable del acelerador del ESC al canal de dirección para realizar una prueba o cambiar el sistema de transmisión/receptor para realizar la prueba directamente.



01 Avertissements

- Lisez les manuels de tous les éléments utilisés lors de la construction. Assurez-vous que l'engrenage, la configuration et l'installation générale sont corrects et raisonnables.
- Il est important de s'assurer que tous les fils soudés sont correctement fixés afin d'éviter les courts-circuits. Une bonne station de soudage est recommandée pour cette opération afin d'éviter la surchauffe du circuit imprimé et de garantir des connexions correctement soudées.
- Bien que le produit soit équipé de mesures de protection appropriées, utilisez-le toujours en toute sécurité, conformément aux conditions d'utilisation indiquées dans le manuel (tension, courant, température, etc.).
- La batterie doit être déconnectée après utilisation. Une légère consommation de courant, même lorsque le système est éteint, peut la décharger complètement. Cela peut endommager le contrôleur et n'est pas couvert par la garantie.



02 Spécifications

Taper		Moteur brushless ESC
Modèle		Z-E0135
Suite. / Courant de crête		60A/360A/0.001Ω
Cellules Lipo		2-3S LiPo, 6-9 cellules NiMH
Applications		1/10 Route / Tout-Terrain / Buggy / Monster
Limite moteur	2S LiPo ou 6 NiMH	avec LiPo 2S : KV6000 (moteur 540)
	3S LiPo ou 9 NiMH	avec LiPo 3S : KV3500 (moteur 540)
Résistance		Fwd. 0.001Ω, Rev. 0.002Ω
Sortie BEC		6V/3A (modo conmutado)
Ventilateur de refroidissement		Alimenté par BEC intégré (6V)
Taille / Poids		46mm (L) x 36.5mm (W) x 34.3mm (H) / 105g (avec câble et connecteurs)

03 Connexions

Reportez-vous aux instructions de câblage et au schéma de câblage :

1. Connexion du moteur :

Il n'est pas nécessaire de sécuriser les câbles lors de l'utilisation d'un moteur sans escobillas sans capteurs ; Vous pouvez interchanger les câbles si le moteur tourne en sentido contrario.

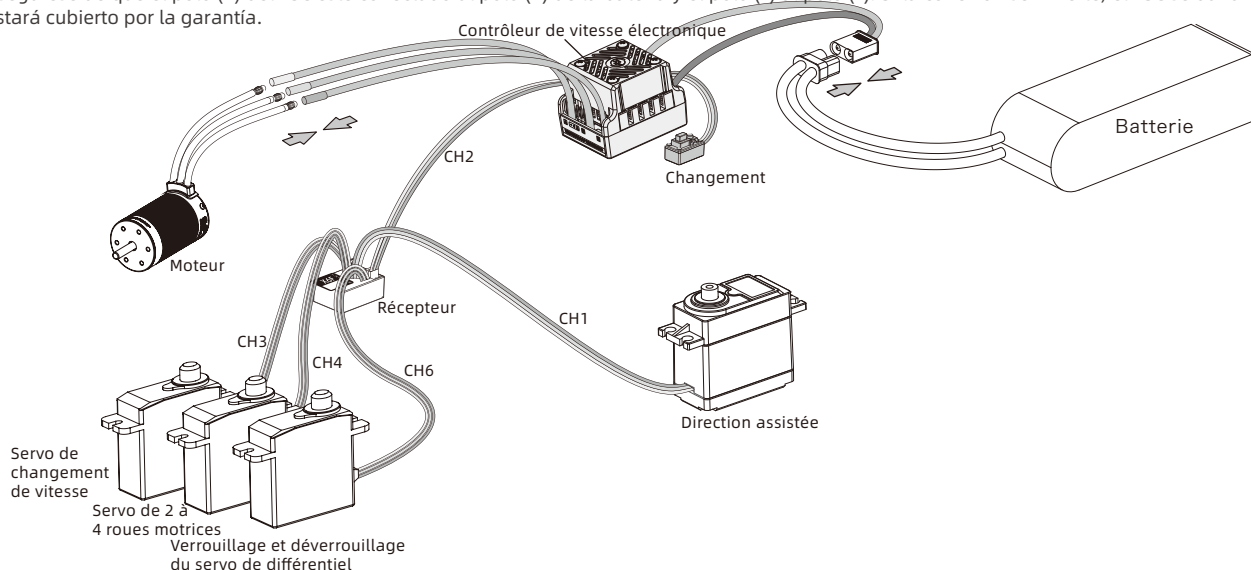
2. Connexion du récepteur :

Connectez le câble de l'accélérateur de l'ESC au canal de l'accélérateur du récepteur. Parce que le câble rouge du câble de l'accélérateur envoie une tension BEC au récepteur et au servo, sans alimentation supplémentaire au récepteur ; de l'autre côté, l'ESC pourrait s'effondrer. Si vous avez besoin d'une alimentation supplémentaire, débranchez le câble rouge du connecteur de l'accélérateur de l'ESC.

3. Connexion de la batterie :

Assurez-vous que le polo (+) du ESC est connecté au polo (+) de la batterie et au polo (-) au polo (-). Si la connexion est interrompue, l'ESC sera endommagé et ne sera pas couvert par la garantie.

Asegúrese de que el polo (+) del ESC esté conectado al polo (+) de la batería y el polo (-) al polo (-). Si la conexión se invierte, el ESC se dañará y no estará cubierto por la garantía.



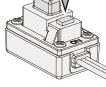
04 Configuration du contrôleur

1 Réglage de la plage des gaz

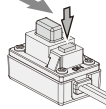
Vous devez calibrer la plage des gaz lorsque vous utilisez un nouveau contrôleur, que l'émetteur a été remplacé ou que le trim des gaz a été réglé. Dans le cas contraire, le contrôleur ne fonctionnera pas correctement. Nous vous recommandons de désactiver la protection anti-absence de signal de la voie des gaz de l'émetteur (F/S) ou de la régler au neutre afin de garantir l'arrêt du moteur en l'absence de signal de l'émetteur.

La procédure de calibrage des gaz est la suivante :

Maintenez le bouton SET enfoncé.



Allumez l'émetteur.



Relâchez le bouton SET lorsque la LED clignote.



- Allumez l'émetteur, réglez les paramètres de la voie des gaz (D/R, EPA et ATL) à 100 % (pour les émetteurs sans écran LCD, tournez le bouton au maximum) et le trim des gaz à 0 (pour les émetteurs sans écran LCD, tournez le bouton correspondant au neutre). Cette étape peut être ignorée si les paramètres de la radio sont par défaut !
- Éteignez le contrôleur. Maintenez le bouton SET enfoncé et allumez l'ESC. La LED rouge de l'ESC commence à clignoter (le moteur émet un bip sonore). Relâchez ensuite immédiatement le bouton SET. (L'ESC entrera en mode programmation si le bouton SET n'est pas relâché dans les 3 secondes ; vous devrez alors recommencer à partir de l'étape 2.) Remarque : les bips du moteur peuvent parfois être faibles. Vous pouvez alors vérifier l'état de la LED.

Placez la gâchette d'accélérateur au point mort et appuyez sur le bouton SET.



Press the SET button and the Green LED flashes once.

Placez la gâchette d'accélérateur en position avant et appuyez sur le bouton SET.



Press the SET button and the Green LED flashes twice.

Placez la gâchette d'accélérateur en position arrière et appuyez sur le bouton SET.



Press the SET button and the Green LED flashes three times.

- Establezca el punto muerto, la posición final hacia adelante y la posición final hacia atrás.
 - Laissez la gâchette d'accélérateur au point mort, appuyez sur le bouton SET. La LED ROUGE s'éteint, la LED VERTE clignote une fois et le moteur émet un bip pour enregistrer la position neutre.
 - Tirez la gâchette d'accélérateur jusqu'en butée avant, appuyez sur le bouton SET. La LED VERTE clignote deux fois et le moteur émet deux bips pour enregistrer la position finale avant.
 - Poussez la gâchette d'accélérateur jusqu'en butée arrière, appuyez sur le bouton SET. La LED VERTE clignote trois fois et le moteur émet trois bips pour enregistrer la position finale arrière.

Remarque :

- Pour la position finale avant : Tirez la gâchette jusqu'en butée arrière pour un émetteur de type pistolet. Pour la position finale arrière, poussez la gâchette jusqu'en butée arrière pour un émetteur de type carte.
- Pour la position finale arrière : Tirez la gâchette jusqu'en butée arrière pour un émetteur de type pistolet. Tirez la manette des gaz à fond s'il s'agit d'un émetteur de type carte.

- Le moteur peut fonctionner normalement une fois l'étalonnage de la plage des gaz terminé.

2 Instructions pour les éléments programmables

La colonne de mots blancs sur fond noir du tableau suivant indique les valeurs par défaut des éléments programmables.

Élément programmable	Option1	Option2	Option3	Option4	Option5	Option6	Option7	Option8	Option9
1 Mode de fonctionnement	Marche avant avec frein	Marche avant/Arrière avec frein							
2 Force de freinage	0%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	40%	
3 Tension de coupure	Désactivé	2,6 V/cellule	2,8V/cellule	3,0V/cellule	3,2V/cellule	3,4V/cellule			
4 Punch	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4					
5 Force de freinage max	25%	50%	75%	100%					

1. Mode Course

Option 1 : Marche avant avec frein

Ce mode ne propose que les fonctions marche avant et frein ; il s'agit généralement d'un mode course.

Option 2 : Marche avant/arrière avec frein

Ce mode permet la marche arrière. Le véhicule ne freine que la première fois que la gâchette d'accélérateur est enfoncée en position marche arrière/frein. Si le moteur s'arrête lorsque la gâchette d'accélérateur revient au point mort, puis que la gâchette est enfoncée à nouveau en position marche arrière, le véhicule recule. Si le moteur ne s'arrête pas complètement, le véhicule ne recule pas, mais freine. Cette méthode empêche le véhicule de reculer accidentellement.

Option 3 : Marche avant avec marche arrière

Le moteur recule directement lorsque la gâchette d'accélérateur est enfoncée en position marche arrière.

2. Force de freinage d'inertie

Il s'agit de la force de freinage générée par le moteur lorsque la gâchette d'accélérateur revient au point mort.

Normalement, le frein d'inertie est réglé sur 0. Il peut générer de la chaleur ; utilisez-le donc uniquement en cas de nécessité.

3. Coupure basse tension

Cette fonction sert principalement à éviter que la décharge excessive des batteries au lithium ne les endommage. Le contrôleur surveille la tension de la batterie en permanence et, lorsqu'elle descend sous le seuil défini, la puissance de sortie est réduite, puis s'éteint complètement après un certain temps. Lorsque la protection de tension est activée, la LED ROUGE clignote brièvement une fois, puis de manière répétée (☆, ☆, ☆...).

Pour les batteries NiMH, il est recommandé de désactiver ce paramètre.



4. Punch

Cet élément contrôle la réponse de l'accélérateur. Plus le niveau est élevé, plus l'accélération est agressive, mais implique également un courant élevé (haute température). Un niveau inférieur peut être utile en cas de faible traction ou d'à-coups lors d'une forte accélération.

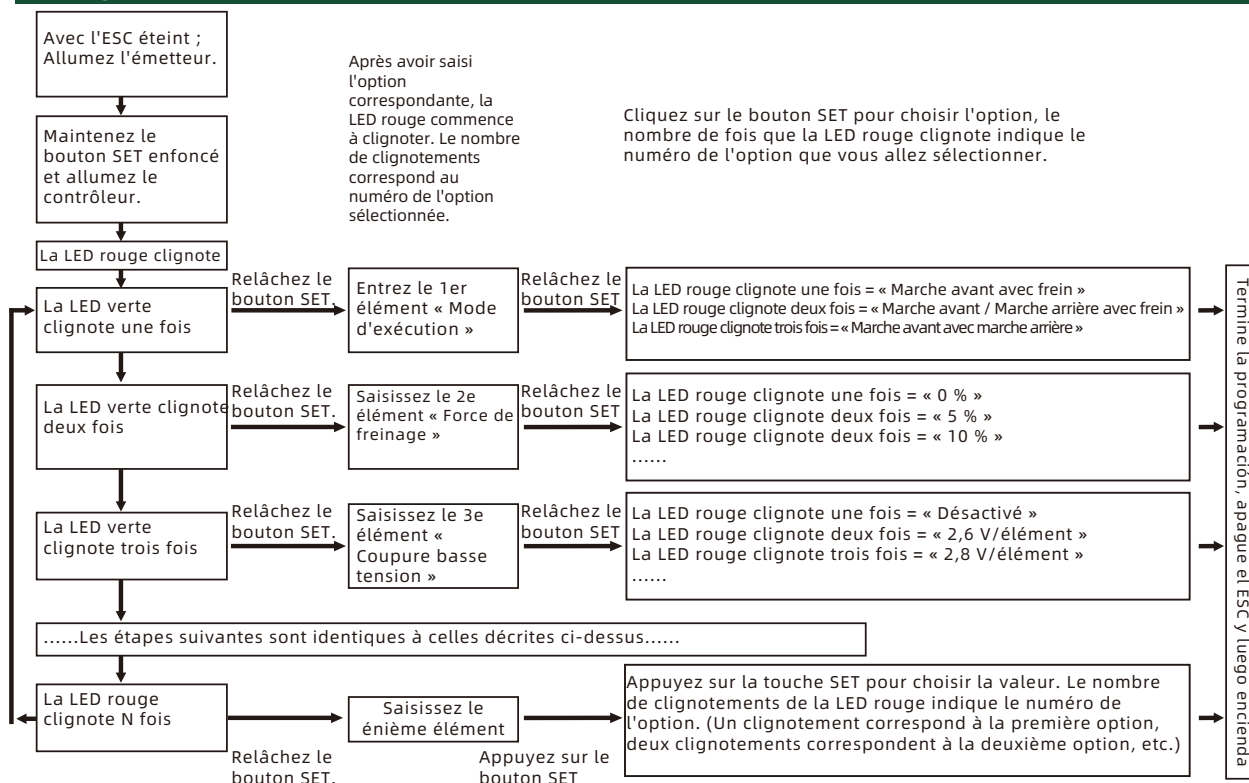
5. Force de freinage maximale

Ce contrôleur ESC offre une fonction de freinage proportionnel ; l'effet de freinage dépend de la position de la gâchette d'accélérateur. Il définit le pourcentage de puissance de freinage disponible lorsque le frein est complètement appliqué. Une puissance de freinage excessive réduit le temps de freinage, mais peut endommager le pignon et la couronne.

Remarque : La force de marche arrière par défaut du contrôleur ESC est de 50 %.

3 Méthode de programmation

1. Programmez votre contrôleur avec le bouton SET



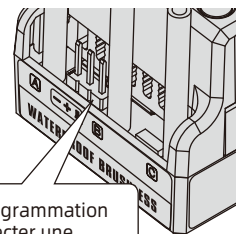
2. Programmez votre contrôleur avec une carte de programmation LED

Le contrôleur est éteint. Connectez l'interface de réglage à 3 broches « - + » du contrôleur à l'interface « - + » en haut à droite de la carte de programmation LED à l'aide d'un câble avec prise JR aux deux extrémités. Mettez ensuite le contrôleur sous tension. Après quelques secondes, tous ses paramètres s'affichent. Les boutons « ITEM » et « VALUE » du boîtier de programmation permettent de sélectionner rapidement les éléments de programmation et les valeurs des paramètres. Appuyez sur le bouton « OK » pour enregistrer les nouveaux paramètres.

Veuillez utiliser l'interface de réglage à 3 broches marquée « - + » du contrôleur pour connecter la carte de programmation, et non le câble d'accélérateur.



Comme la carte de programmation est compatible avec plusieurs contrôleurs, le contenu de l'étiquette de la carte de programmation achetée séparément peut ne pas correspondre exactement aux paramètres de votre contrôleur. Veuillez vous référer au tableau des paramètres du manuel du contrôleur pour le réglage (le numéro affiché dans la fenêtre de gauche de la carte de programmation correspond au paramètre et celui affiché dans la fenêtre de droite à sa valeur).



Port de programmation pour connecter une carte de programme.

4 Restablecimiento de fábrica

Restaurer les valeurs par défaut avec le bouton SET

Allumez d'abord l'émetteur (accélérateur au point mort), puis le contrôleur (voyant éteint). Enfin, maintenez le bouton SET de l'interrupteur du contrôleur enfoncé pendant plus de 3 secondes. Les LED ROUGE et VERTE clignotent simultanément, indiquant que la restauration des valeurs par défaut du contrôleur est réussie. Après avoir éteint puis rallumé le contrôleur, les paramètres seront rétablis.

Restaurer les valeurs par défaut avec une carte de programmation LED

Après avoir connecté la carte de programmation au contrôleur, appuyez sur les boutons « RESET » et « OK » pour réinitialiser le contrôleur.

05 Explication de l'état des voyants

1. Indication de l'état de marche:

- 1) La gâchette d'accélérateur est au point mort et les voyants LED sont éteints.
- 2) En marche avant, le voyant rouge est allumé en continu, et en pleine accélération, le voyant vert est allumé.
- 3) En marche arrière, le voyant rouge est allumé en continu. Si la force d'inversion est réglée à 100 %, le voyant vert s'allume également lorsque l'accélérateur est en position maximale de marche arrière.

2. Signification de la LED lorsque la fonction de protection correspondante est déclenchée:

- 1) Le voyant rouge clignote (clignotement simple, « ☆, ☆, ☆ ») : le moteur passe en mode de protection basse tension.
- 2) Le voyant vert clignote (clignotement simple, « ☆, ☆, ☆ ») : le moteur passe en mode de protection contre la surchauffe du contrôleur électronique de vitesse.
- 3) Le voyant vert clignote (trois clignotements, « ☆☆☆, ☆☆☆, ☆☆☆ ») : le moteur passe en mode de protection actuel.
- 4) Le voyant vert clignote (cinq clignotements, « ☆☆☆☆☆, ☆☆☆☆☆, ☆☆☆☆☆ ») : entre dans l'état de protection contre la surchauffe du condensateur.

06 Dépannage

Problèmes	Causes possibles	Solution
Le voyant ne s'allume pas après la mise sous tension, le moteur ne démarre pas et le ventilateur ne fonctionne pas.	1. La tension de la batterie n'est pas transmise à l'ESC ; 2. L'interrupteur est endommagé.	1. Vérifiez la batterie, la connexion entre la batterie et le contrôleur électronique de vitesse (ESC) et la soudure de la prise. 2. Remplacez l'interrupteur.
Le moteur ne démarre pas après la mise sous tension, un signal sonore « bip-bip-bip-bip- » est émis, suivi d'un voyant vert clignotant (environ 0,5 seconde pour chaque cycle de deux tonalités).	La tension de la batterie est hors de portée.	Vérifiez la tension de la batterie ou remplacez la batterie pour un test.
Après la mise sous tension, le voyant rouge clignote rapidement.	1. Le signal d'accélérateur n'est pas détecté par l'ESC ; 2. Le point neutre de l'ESC est mal calibré.	1. Vérifiez que le câble d'accélérateur est branché sur le bon canal. Vérifiez que votre émetteur est allumé. Vérifiez que le récepteur fonctionne correctement. 2. Recalibrez la course de l'accélérateur.
La voiture roule en marche arrière lorsque l'accélérateur est actionné.		Inversez deux des trois fils de phase des moteurs A, B et C.
Le moteur s'est arrêté brusquement ou sa puissance a été considérablement réduite pendant le fonctionnement.	1. Interférence possible ; 2. L'ESC passe en protection basse tension ; 3. L'ESC passe en protection surchauffe.	1. Recherchez la cause des interférences dans le récepteur et vérifiez le niveau de charge de la batterie de l'émetteur. 2. Remplacez la batterie si le voyant rouge continue de clignoter. 3. Le voyant vert continue de clignoter pour des raisons de sécurité thermique. Veuillez continuer à utiliser le véhicule après avoir abaissé la température du contrôleur électronique de vitesse ou du moteur (il est recommandé de réduire la charge du véhicule).
Le moteur a saccadé et n'a pas pu démarrer.	1. Mauvaise connexion entre l'ESC et le moteur ; 2. Défaut de l'ESC (MOSFET du tube de puissance partiellement grillé).	1. Vérifiez toutes les prises et tous les points de soudure, et ressoudez-les si nécessaire. 2. Contactez votre concessionnaire pour la réparation.
La marche avant est normale, mais pas la marche arrière.	1. Le point neutre du canal d'accélérateur de la télécommande est différent de la zone de freinage ; 2. Le paramètre « Mode de fonctionnement » est mal réglé ; 3. L'ESC est endommagé.	1. Recalibrez le contrôleur électronique de vitesse (ESC). Lorsque la gâchette d'accélérateur est au point mort, les voyants du contrôleur sont éteints. 2. Le paramètre « Mode de fonctionnement » est mal réglé. 3. Contactez votre distributeur pour la réparation.
La LED affiche trois lignes horizontales en permanence – – – lors de la connexion de la carte de programmation LED. Ou affiche « Connexion ESC » lors de la connexion du boîtier de programmation LCD.	Le boîtier de programmation est mal connecté à l'ESC.	Connectez le boîtier de programmation à l'interface appropriée, c'est-à-dire au port du ventilateur et non au câble d'accélérateur.
Le réglage de la course de l'accélérateur n'a pas pu être effectué.	L'ESC n'a pas reçu le bon signal d'accélérateur.	1. Vérifiez que le câble d'accélérateur est correctement connecté au récepteur. 2. Si le servo fonctionne correctement, vous pouvez connecter le câble d'accélérateur de l'ESC au canal de direction pour effectuer un test, ou changer directement le système émetteur/récepteur.

01 Warnhinweise

- Lesen Sie die Handbücher aller verwendeten Komponenten. Stellen Sie sicher, dass die Schaltung, die Einrichtung und die Installation korrekt und sinnvoll sind.
- Achten Sie darauf, dass alle Lötdrähte ordnungsgemäß befestigt sind, um Kurzschlüsse zu vermeiden. Eine gute Lötstation wird empfohlen, um eine Überhitzung der Platine zu vermeiden und sicherzustellen, dass die Anschlüsse ordnungsgemäß verlötet sind.
- Auch wenn das Produkt über entsprechende Schutzmaßnahmen verfügt, verwenden Sie es stets sicher und gemäß den im Handbuch angegebenen Betriebsbedingungen (z. B. Spannung, Stromstärke, Temperatur usw.).
- Der Akku muss nach Gebrauch abgeklemmt werden. Auch bei ausgeschaltetem System entsteht ein geringer Stromverbrauch, der den Akku mit der Zeit vollständig entlädt. Dies kann zu Schäden am Regler führen und ist NICHT VON DER GARANTIE ABGEDECKT.



02 Spezifikationen

Typ		Brushless-Regler
Modell		Z-E0135
Fortsetzung / Spitzenstrom		60A/360A/0.001Ω
LiPo-Zellen		2-3S LiPo, 6-9 NiMH-Zellen
Anwendungen		1/10 On-Road / Off-Road / Buggy / Monster
Motorleistung	2S LiPo oder 6 NiMH	mit 2S LiPo: KV6000 (540er Motor)
	3S LiPo oder 9 NiMH	mit 3S LiPo: KV3500 (540er Motor)
Widerstand		Fwd. 0.001Ω, Rev. 0.002Ω
BEC-Ausgang		6V/3A (Schaltmodus)
Lüfter		Stromversorgung über integriertes BEC (6V)
Größe/Gewicht		46mm (L) x 36.5mm (W) x 34.3mm (H) / 105g (inkl. Kabel und Anschlüsse)

03 Verbindungen

Beachten Sie die Verkabelungsanweisungen und den Schaltplan:

1. Motoranschluss:

Es ist keine Kabelführung erforderlich, wenn ein Motor ohne Sensoren oder Sensoren verwendet wird. Es besteht die Möglichkeit, zwei Kabel miteinander zu verbinden, wenn der Motor im Gegenzug läuft.

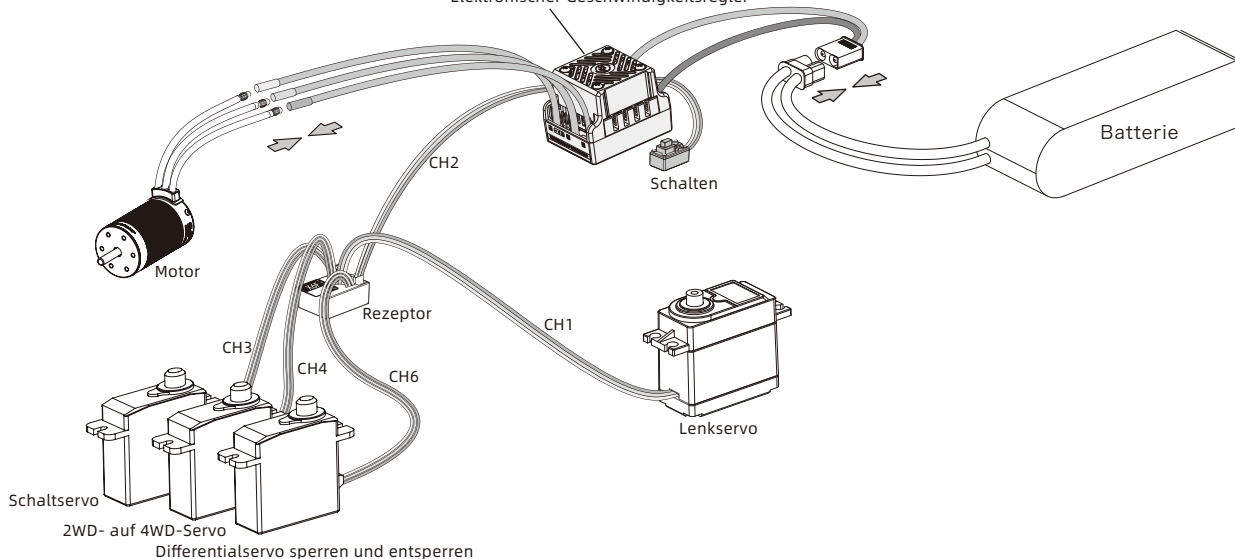
2. Verbindung des Rezeptors:

Schließen Sie das ESC-Beschleunigerkabel an den Empfängerbeschleunigerkanal an. Da das Kabel des Beschleunigers den BEC-Empfänger und das Servo mit Spannung versorgt, muss kein zusätzlicher Strom für den Empfänger bereitgestellt werden. Im Gegenteil, der ESC könnte dañarse. Wenn eine zusätzliche Stromversorgung erforderlich ist, trennen Sie das rote Kabel vom Stecker des ESC-Beschleunigers.

3. Batterieanschluss:

Stellen Sie sicher, dass das Polo (+) des ESC mit dem Polo (+) der Batterie und dem Polo (-) mit dem Polo (-) verbunden ist. Sobald die Verbindung abgeschlossen ist, muss der ESC gelöscht werden und die Garantie ist nicht gewährleistet.

Elektronischer Geschwindigkeitsregler



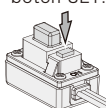
04 Configuración de ESC

1 Establezca el rango del acelerador

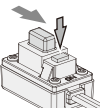
Debe calibrar el rango de aceleración al usar un ESC nuevo, al reemplazar el transmisor o al ajustar el TRIM del acelerador; de lo contrario, el ESC no funcionará correctamente. Recomendamos desactivar la protección contra la falta de señal del canal de aceleración del transmisor (F/S) o ponerlo en punto muerto para asegurar que el motor se detenga cuando no se reciba señal del transmisor.

Los pasos de calibración del acelerador son los siguientes:

Mantenga pulsado el botón SET.



Encienda el interruptor.



Suelte el botón SET una vez que el LED parpadee.



1. Encienda la emisora, configure los parámetros del canal de aceleración, como "D/R", "EPA" y "ATL", al 100 % (para emisoras sin LCD, gire la perilla al máximo) y el "TRIM" del acelerador a 0 (para emisoras sin LCD, gire la perilla correspondiente a la posición neutra). ¡Este paso se puede omitir si la radio tiene la configuración predeterminada!

2. Apague el ESC. Mantenga presionado el botón SET y encienda el ESC; el LED ROJO del ESC comenzará a parpadear (el motor emitirá un pitido al mismo tiempo). Suelte el botón SET inmediatamente. (El ESC entrará en modo de programación si no suelta el botón SET en 3 segundos; deberá reiniciar desde el paso 2). Nota: Los pitidos del motor pueden ser bajos en ocasiones; puede verificar el estado del LED.

Mueva el gatillo del acelerador a la posición neutral y presione el botón SET.



Press the SET button and the Green LED flashes once.

Mueva el gatillo del acelerador a la posición final hacia adelante y presione el botón SET.



Press the SET button and the Green LED flashes twice.

Mueva el gatillo del acelerador a la posición final hacia atrás y presione el botón SET.



Press the SET button and the Green LED flashes three times.

3. Establezca el punto muerto, la posición final hacia adelante y la posición final hacia atrás.

- 1) Deje el gatillo del acelerador en la posición muerta, presione el botón SET. El LED ROJO se apaga, el LED VERDE parpadea una vez y el motor emite un pitido para guardar la posición muerta.
- 2) Tire del gatillo del acelerador hasta la posición muerta hacia adelante, presione el botón SET. El LED VERDE parpadea dos veces y el motor emite dos pitidos para guardar la posición muerta hacia adelante.
- 3) Empuje el gatillo del acelerador hasta la posición muerta hacia atrás, presione el botón SET. El LED VERDE parpadea tres veces y el motor emite tres pitidos para guardar la posición muerta hacia atrás.

Note:

- Posición muerta hacia adelante: Presione el gatillo hasta la posición de aceleración máxima si el transmisor es de tipo pistola. Empuje el acelerador hasta el tope si el transmisor es de tipo tabla.
- Posición final de retroceso: Presione el gatillo hasta el freno máximo si el transmisor es de tipo pistola. Presione el acelerador hasta el fondo si el transmisor es de tipo placa.

4. El motor puede funcionar con normalidad una vez finalizada la calibración del rango del acelerador.

2 Anleitung für programmierbare Elemente

Die hervorgehobenen Optionen sind die Standardeinstellungen des Systems.

Programmierbares Element	Option1	Option2	Option3	Option4	Option5	Option6	Option7	Option8	Option9
1 Betriebsmodus	Vorwärts mit Bremse	Vorwärts/Rückwärts mit Bremse							
2 Schleppbremskraft	0%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	40%	
3 Abschaltspannung	Deaktiviert	2,6 V/Zelle	2,8V/Zelle	3,0V/Zelle	3,2V/Zelle	3,4V/Zelle			
4 Punch	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4					
5 Max. Bremskraft	25%	50%	75%	100%					

1. Fahrmodus

Option 1 : Vorwärts mit Bremse

Dieser Modus verfügt nur über Vorwärts- und Bremsfunktionen und ist in der Regel ein Rennmodus.

Option 2 : Vorwärts/Rückwärts mit Bremse

Dieser Modus bietet eine Rückwärtsfunktion. Das Fahrzeug brems nur, wenn Sie den Gashebel zum ersten Mal in die Rückwärts-/Bremsposition drücken. Stoppt der Motor, wenn der Gashebel in die Neutralstellung zurückkehrt, und drücken Sie den Hebel erneut in die Rückwärtsposition, fährt das Fahrzeug rückwärts. Wenn der Motor nicht vollständig stoppt, fährt das Fahrzeug nicht rückwärts, sondern brems weiter. Diese Methode verhindert ein versehentliches Rückwärtsfahren.

Option 3 : Vorwärts mit Rückwärts

Der Motor dreht direkt rückwärts, wenn der Gashebel in die Rückwärtsposition gedrückt wird.

2. Bremskraft ziehen

Bezieht sich auf die Bremskraft, die vom Motor erzeugt wird, wenn der Gashebel in die Neutralstellung zurückkehrt. Normalerweise ist die Bremskraft 0. Die Bremskraft kann etwas Wärme erzeugen, verwenden Sie sie daher nur bei Bedarf.

3. Unterspannungsabschaltung

This function is mainly to prevent excessive discharge of lithium batteries causing damage. The ESC monitors the battery voltage at all times, and once the voltage falls below the set threshold, the power output will be reduced, and it will be completely cut off after a period of time. When the voltage protection is entered, the RED LED will flash a short, single flash that repeats (☆, ☆, ☆...).

For NiMH batteries, it is recommended to set this parameter to "Disabled".



4. Punch

Dieser Punkt dient zur Steuerung der Gasannahme. Je höher der Wert, desto aggressiver wird Gas gegeben, aber auch mit hohem Strom (hoher Temperatur). Ein niedrigerer Wert kann bei geringer Traktion oder Stottern bei aggressiver Gasbetätigung helfen.

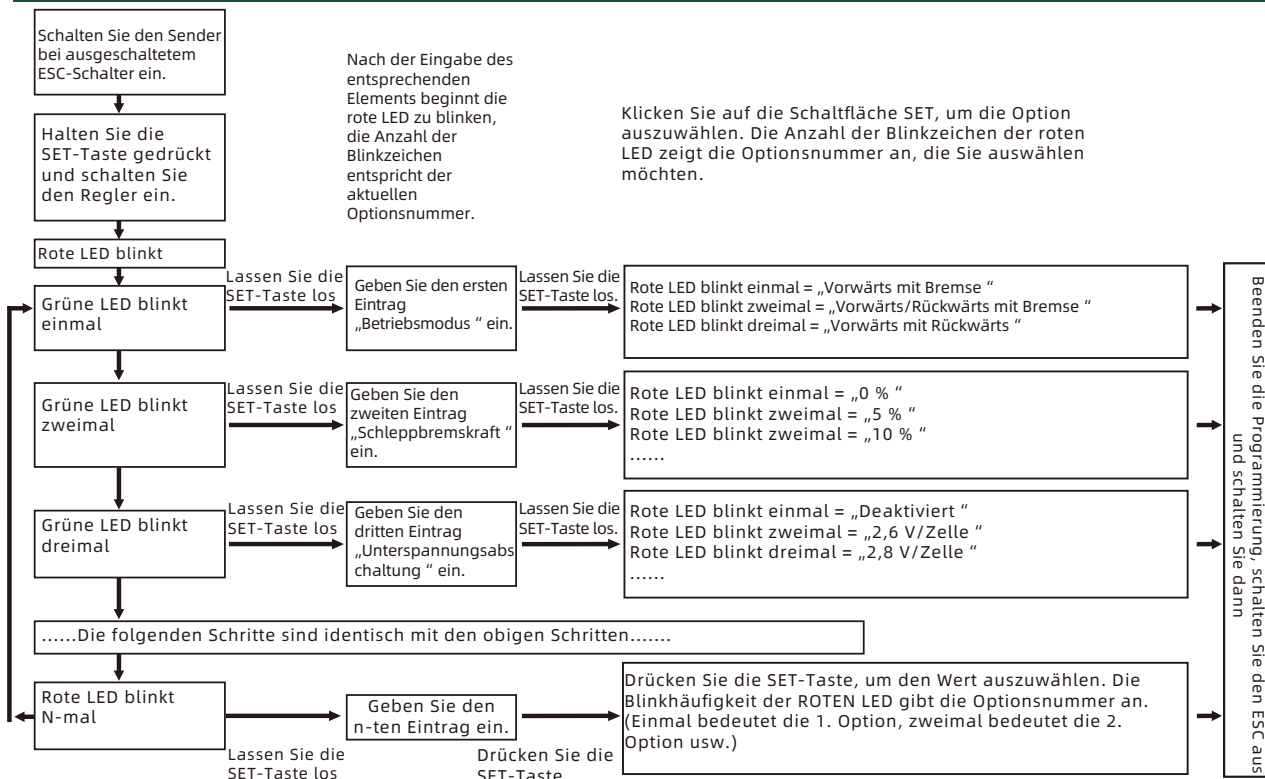
5. Max. Bremskraft

Dieser Regler bietet eine proportionale Bremsfunktion. Die Bremswirkung wird durch die Position des Gashebels bestimmt. Er bestimmt den Prozentsatz der verfügbaren Bremskraft bei Vollbremsung. Große Bremskraft

Hinweis: Die Standard-Rückwärtskraft des Reglers beträgt 50 %.

3 Programmiermethode

1. Programmieren Sie Ihren Regler mit der SET-Taste.



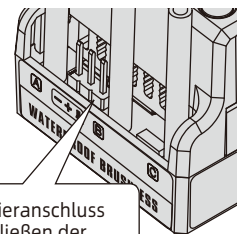
2. Programmieren Sie Ihren Regler mit einer LED-Programmierskarte.

Der Regler ist ausgeschaltet. Verbinden Sie die mit „- +“ gekennzeichnete 3-polige Einstellschnittstelle am Regler mit der mit „- +“ gekennzeichneten Schnittstelle in der oberen rechten Ecke der LED-Programmierskarte. Verwenden Sie dazu ein Kabel mit JR-Stecker an beiden Enden. Schalten Sie den Regler ein. Nach einigen Sekunden werden alle Parameter des Reglers angezeigt. Mit den Tasten „ITEM“ und „VALUE“ auf der Programmbox können Sie schnell die Programmierelemente und Parameterwerte auswählen. Drücken Sie „OK“, um die neuen Parameter im Regler zu speichern.

Bitte verwenden Sie zum Anschluss an die Programmierskarte die mit „- +“ gekennzeichnete 3-polige Einstellschnittstelle am Regler, nicht das Gaskabel.



Da die Programmierskarte mehrere Regler unterstützt, entspricht der Beschriftungsinhalt der separat erhältlichen Programmierskarte möglicherweise nicht genau den Parametern Ihres Reglers. Beachten Sie beim Einstellen die Parametertabelle im Handbuch des Reglers (die im linken Fenster der Programmierskarte angezeigte Zahl ist der Parameter, die im rechten Fenster angezeigte Zahl ist der Parameterwert).



Programmieranschluss zum Anschließen der Programmierskarte.

4 Werksreset

Standardwerte mit der SET-Taste wiederherstellen

Schalten Sie zuerst den Sender ein (Gashebel in Neutralstellung), dann den Regler (bei ausgeschalteter Kontrollleuchte) und halten Sie anschließend die SET-Taste des Reglerschalters länger als 3 Sekunden gedrückt. Die rote und die grüne LED blinken gleichzeitig und zeigen damit an, dass Sie alle Standardwerte Ihres Reglers erfolgreich wiederhergestellt haben. Nach dem Aus- und Wiedereinschalten des Reglers werden die Einstellungen wiederhergestellt.

Standardwerte mit einer LED-Programmierskarte wiederherstellen

Nachdem Sie die Programmierskarte mit dem Regler verbunden haben, drücken Sie die „RESET“- und die „OK“-Taste, um Ihren Regler auf die Werkseinstellungen zurückzusetzen.

05 Erklärung zum LED-Status

1. Betriebszustandsanzeige:

- 1) Der Gashebel befindet sich in der Neutralstellung, die LED-Leuchten sind aus.
- 2) Beim Vorwärtsfahren leuchtet die rote Leuchte konstant, bei Vollgas die grüne Leuchte.
- 3) Beim Rückwärtsfahren leuchtet die rote Leuchte konstant; bei 100 % Rückwärtskraft leuchtet die grüne Leuchte auch bei maximaler Gasbetätigung.

2. Bedeutung der LED bei Auslösung der entsprechenden Schutzfunktion:

- 1) Die rote Leuchte blinkt (einfaches Blinken, „☆, ☆, ☆“): Der Regler ist gegen Überhitzung geschützt.
- 2) Die grüne Leuchte blinkt (einfaches Blinken, „☆, ☆, ☆“): Der Regler ist gegen Überhitzung geschützt.
- 3) Die grüne Leuchte blinkt dreimal (☆☆☆, ☆☆☆, ☆☆☆): Der aktuelle Schutzzustand wird aktiviert.
- 4) Die grüne Leuchte blinkt fünfmal (☆☆☆☆☆, ☆☆☆☆☆, ☆☆☆☆☆): Der Kondensator-Überhitzungsschutz wird aktiviert.

06 Fehlerbehebung

Probleme	Mögliche Ursachen	Lösung
Die Leuchte leuchtet nach dem Einschalten nicht auf, der Motor startet nicht und der Lüfter funktioniert nicht.	1. Die Akkuspannung wird nicht an den Regler ausgegeben. 2. Der Schalter ist beschädigt.	1. Überprüfen Sie die Batterie und stellen Sie sicher, dass die Verbindung zwischen Batterie und Regler intakt ist und der Stecker gut verlötet ist. 2. Tauschen Sie den Schalter aus.
Der Motor startet nach dem Einschalten nicht. Es ertönt ein Warnton, begleitet von einem grünen Blinklicht (ca. 0,5 Sekunden pro Zweitonintervall).	Die Akkuspannung liegt außerhalb des zulässigen Bereichs.	Überprüfen Sie die Batteriespannung oder wechseln Sie die Batterie testweise aus.
Nach dem Einschalten blinkt das rote Licht schnell.	1. Das Gassignal wird vom Regler nicht erkannt. 2. Der Neutralpunkt des Reglers ist nicht korrekt kalibriert.	1. Überprüfen Sie, ob das Gaskabel im richtigen Kanal eingesteckt ist. Überprüfen Sie, ob Ihr Sender eingeschaltet ist. Überprüfen Sie, ob der Empfänger in Ordnung ist. 2. Kalibrieren Sie den Gasweg neu.
Das Fahrzeug fährt rückwärts, wenn Gas gegeben wird.	Die Motordrehrichtung stimmt nicht mit der Vorwärtsrichtung des Fahrzeugs überein.	Vertauschen Sie zwei der drei Phasenkabel von Motor A, B und C.
Der Motor stoppte plötzlich oder reduzierte die Leistung während des Betriebs deutlich.	1. Mögliche Störungen. 2. Der Regler schaltet in den Unterspannungsschutz. 3. Der Regler schaltet in den Überhitzungsschutz.	1. Überprüfen Sie die Ursache der Störung im Empfänger und den Batteriestand des Senders. 2. Tauschen Sie die Batterie aus, wenn die rote Leuchte weiterhin blinkt. 3. Blinkt die grüne Leuchte weiterhin zum Schutz vor Überhitzung, verwenden Sie das Gerät bitte weiter, nachdem die Temperatur des Reglers oder Motors gesunken ist (es wird empfohlen, die Belastung des Fahrzeugs zu reduzieren).
Der Motor stotterte und startete nicht.	1. Schlechte Verbindung zwischen Regler und Motor. 2. Reglerfehler (teilweiser Stromleitungs-MOSFET durchgebrannt).	1. Überprüfen Sie alle Stecker und Lötstellen und löten Sie sie gegebenenfalls neu. 2. Wenden Sie sich für die Reparatur an Ihren Händler.
Der Vorwärtsgang funktioniert normal, der Rückwärtsgang nicht.	1. Der Neutralpunkt des Gaskanals der Fernbedienung weicht vom Bremsbereich ab. 2. Der Parameter „Betriebsmodus“ ist falsch eingestellt. 3. Der Regler ist beschädigt.	1. Kalibrieren Sie den Regler neu. Wenn sich der Gashebel in der Neutralstellung befindet, leuchten die Reglerleuchten nicht. 2. Der Parameter „Betriebsmodus“ ist falsch eingestellt. 3. Wenden Sie sich zur Reparatur an Ihren Händler.
Die LED zeigt beim Anschließen der LED-Programmierkarte ständig drei horizontale Linien an. Oder die Anzeige „ESC wird verbunden“ wird beim Anschließen der LCD-Programmierbox angezeigt.	Die Programmbox ist falsch an den Regler angeschlossen.	Schließen Sie die Programmierbox an die richtige Schnittstelle an, also an den Lüfteranschluss, nicht an das Gaskabel.
Die Gaswegeinstellung konnte nicht abgeschlossen werden.	Der Regler hat nicht das richtige Gassignal empfangen.	1. Prüfen Sie, ob das Gaskabel korrekt am Empfänger angeschlossen ist. 2. Wenn das Servo normal funktioniert, können Sie das Gaskabel des Reglers zum Testen an den Lenkanal anschließen oder das Sender-/Empfängersystem direkt zum Testen austauschen.