



Merci d'avoir acheté ce produit HOBBYWING ! Le pouvoir de Le système d'alimentation sans balais est puissant. Toute utilisation inappropriée peut entraîner des blessures corporelles et des dommages aux appareils. Veuillez lire ceci manuel avant utilisation et respectez scrupuleusement les instructions de fonctionnement spécifiques. procédures. Nous ne serons pas responsables de toute responsabilité découlant de l'utilisation de ce produit, y compris, mais sans s'y limiter, le remplacement des frais accessoires ou pertes indirectes. Pendant ce temps, nous n'aurons aucune responsabilité causée par une modification non autorisée du produit, y compris, mais sans s'y limiter, modifier la conception, l'apparence, les performances et l'utilisation du produit, sans préavis.

## 02 Avertissements

- Assurez-vous que tous les fils et connexions sont bien isolés avant de connecter l'ESC aux appareils connexes, car un court-circuit endommagera votre ESC.
- Assurez-vous que tous les appareils sont bien connectés, afin d'éviter de mauvaises connexions pouvant entraîner une perte de contrôle de votre véhicule ou d'autres problèmes imprévisibles tels que des dommages à l'appareil.
- Veuillez vérifier attentivement les dispositifs d'alimentation et le manuel du châssis de la voiture pour vous assurer que l'équipement de l'alimentation est raisonnable. Évitez les mauvais couplages pour surcharger le moteur et endommager l'ESC.
- Veuillez utiliser un fer à souder d'une puissance d'au moins 50 W pour souder tous les fils et connecteurs d'entrée/sortie.
- Arrêtez d'utiliser l'ESC lorsque sa température extérieure dépasse 90 °F/34 °C ; sinon votre ESC sera détruit et votre moteur pourrait également être endommagé.
- Débranchez et retirez toujours les piles après utilisation, car le variateur ESC continuera à consommer du courant s'il est toujours connecté aux piles (même si le variateur est éteint). Un contact de longue date décharger complètement les batteries et endommager les batteries ou l'ESC ou les deux. Cela ne sera pas couvert par la garantie.)

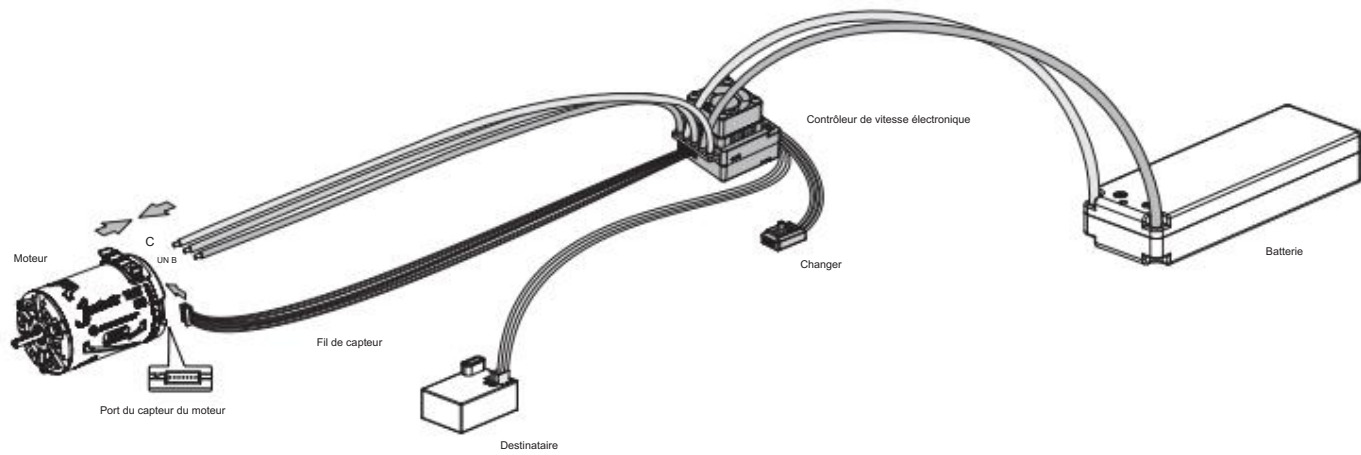
## 03 Caractéristiques

- La temporisation a été réglée en permanence sur 0 degré. Avec le moteur de compétition identique, cela garantit que chaque pilote aura la même système d'alimentation et aura une course vraiment juste.
- Dessus du boîtier en aluminium avec une excellente dissipation thermique et une grande endurance au courant.
- Le condensateur intégré élimine la difficulté de trouver la position d'installation pour le module de condensateur externe, économise de l'espace et est pratique pour la mise en page.
- Le circuit de protection de connexion inversée intégré empêche d'endommager l'ESC en raison d'une connexion inversée de la batterie.
- La fonction innovante de protection contre la surchauffe du condensateur peut efficacement éviter l'explosion du condensateur causée par une surcharge et finalement endommager l'ESC.
- Protections multiples : protection contre la coupure basse tension de la batterie, protection contre la surchauffe, sécurité intégrée (protection contre la perte du signal de l'accélérateur) et protection contre le blocage du moteur.
- Prend en charge la boîte de programme LCD multifonction et le programmeur OTA pour définir les paramètres de l'ESC, ce qui est pratique pour une utilisation en extérieur.
- Prend en charge la mise à niveau du micrologiciel de l'ESC (le boîtier de programme LCD multifonction ou le programmeur OTA doit être acheté), profitez des dernières fonctionnalités en permanence.
- Prend en charge diverses valeurs limites RPM pour répondre aux besoins des différentes courses. Il peut être réglé directement par la boîte de programme ou le programmeur OTA, ce qui est simple et pratique.

## 04 Spécifications

Modèle	XERUN XR10 Justock G3 XERUN XR10 Justock G3-Handout Spec
Courant continu/réglé	60A / 30A
Type de moteur	Moteur sans balais sans capteur/capteur
Applications	1/10 1/12 Compétition de clubs sur route et hors route et entraînement normal
Limite du moteur	>10.5T 3650 Moteur
Cellules LiPo	LiPo 2S (seulement 2S)
Sortie BEC	6V/7.4V @ 4A (mode de commutation)
Ventilateur	Alimenté par BEC intégré
Connecteur	Extrémité d'entrée : aucun connecteur ; Extrémité de sortie : aucun connecteur
Taille/Poids (y compris le fil)	40.9(L)x33.9(W)x32.1(H) 75.5g (y compris le poids du fil)
Port de programmation	Port de programmation indépendant

## 05 Connecter ESC



Il s'agit d'un système de moteur brushless extrêmement puissant. Pour votre sécurité et celle de ceux qui vous entourent, nous vous recommandons fortement de retirer votre pignon avant d'effectuer des fonctions d'étalonnage et de programmation avec ce système, et de garder les roues en l'air lorsque vous allumez l'ESC.

Veuillez câbler correctement selon les instructions de câblage et le schéma de câblage.

### 1. Câblage du moteur

Le câblage du moteur avec capteur est un peu différent du câblage du moteur sans capteur ; assurez-vous de suivre strictement les introductions ci-dessous.

#### A. Câblage du moteur sans balais à détection

Il y a un ordre de câblage strict de l'ESC au moteur, les trois fils A/B/C ESC doivent se connecter aux trois fils du moteur A/B/C en conséquence, puis connecter le port du capteur ESC et le port du capteur de moteur avec le câble de capteur à 6 broches d'origine.

Remarque 1 : Si vous ne branchez pas le câble du capteur, votre ESC fonctionnera toujours en mode sans capteur. C'est comme si l'ESC se connectait à un moteur sans balais sans capteur.

#### B. Câblage du moteur sans balais sans capteur

Il n'y a pas de polarité sur les fils A/B/C entre l'ESC et le moteur, alors ne vous inquiétez pas de la façon dont vous les connectez ensemble. Vous devez peut-être échanger deux fils si le moteur tourne dans l'inverse.

### 2. Câblage du récepteur

Branchez le câble de commande des gaz (également appelé câble Rx) sur l'ESC dans le canal des gaz (TH) sur le récepteur. Veuillez donc ne pas alimenter le récepteur. Sinon, votre ESC peut être endommagé.

### 3. Câblage de la batterie

Connectez la batterie lorsque l'ESC est éteint. Assurez-vous que le positif (+) de l'ESC se connecte au positif (+) de la batterie et que le négatif (-) de l'ESC se connecte au négatif (-) de la batterie lorsque vous branchez la batterie ! Allumez ensuite l'ESC pour l'éviter.

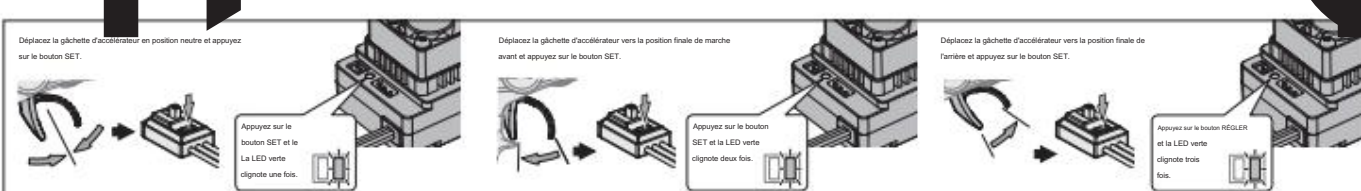
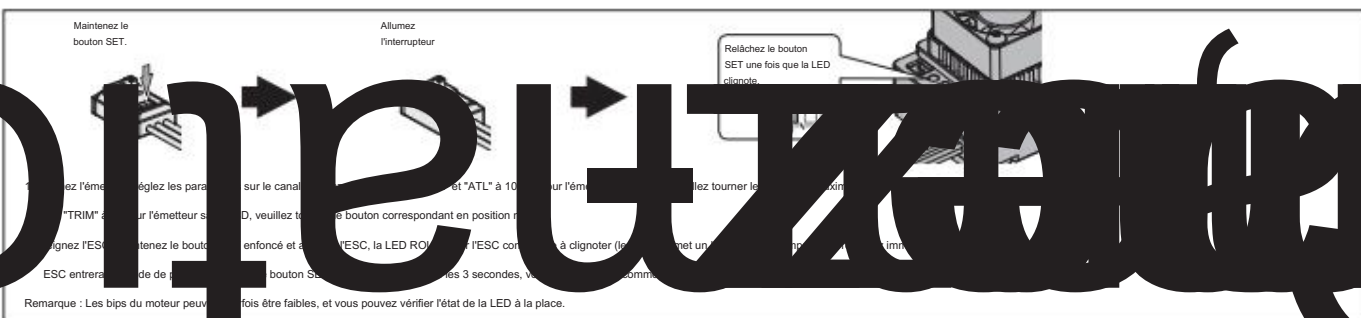
## 06 Configuration ESC

### 1 Définir la plage des gaz

Vous devez réinitialiser la plage des gaz lorsque vous commencez à utiliser un nouvel ESC, ou l'émetteur modifie les paramètres tels que TRIM, DIR, EPA et d'autres paramètres, sinon l'ESC ne peut pas fonctionner correctement.

Nous vous recommandons fortement d'activer la fonction "Fail Safe" de l'émetteur et de ne régler aucune protection de signal pour le canal des gaz de l'émetteur (S) sur "OFF" ou de régler sa valeur sur "Neutre".

Position \* pour s'assurer que le moteur peut être arrêté lorsque/auquel signal n'est reçu de l'émetteur. Les étapes d'étalonnage de l'accélérateur sont les suivantes :



### 3 Réglez le point neutre, la position finale de l'avant et la position finale de l'arrière.

- Laissez la glâchette des gaz en position neutre, appuyez sur le bouton SET, la LED ROUGE s'éteint et la LED VERTE clignote une fois et le moteur émet 1 bip pour mémoriser la position neutre.
- Tirez la glâchette d'accélérateur jusqu'à la position finale de marche avant, appuyez sur le bouton SET, la LED VERTE clignote deux fois et le moteur émet 2 bips pour mémoriser la position finale de marche avant.
- Poussez la glâchette d'accélérateur jusqu'à la position finale de marche arrière, appuyez sur le bouton SET, la LED VERTE clignote 3 fois et le moteur émet 3 bips pour mémoriser la position finale de marche arrière.

Note:

- La position finale de marche avant : tirez la glâchette jusqu'à la position maximale des gaz s'il s'agit d'un émetteur de type pistolet. Poussez la manette des gaz vers le haut s'il s'agit d'un émetteur de type carter.
- La position finale de marche arrière : poussez la glâchette jusqu'à la position de freinage maximum s'il s'agit d'un émetteur de type pistolet. Tirez la manette des gaz vers le bas s'il s'agit d'un émetteur de type carter.
- Le moteur peut fonctionner normalement une fois l'étalonnage de la plage des gaz terminé.

## 2 éléments programmables

Ces options "fond noir et texte blanc" sont les paramètres d'usine par défaut.

Éléments programmables	Option 1	Option 2	Variante 3	Option 4	Option 5	Option 6	Option 7	Option 8	Option 9
1. Mode de fonctionnement	Avancé avec frein	Marche avant/arrière avec frein	Avant/Arrière						
2. Faible glissement lors de freinage	0%	5%	de%	20%	40%	60%	80%	100%	
3. Tension de coupure	Désactivé	2,6 V/celle	2,8 V/celle	3,0V/celle	3,2V/celle	3,4V/celle			
4. Mode de démarrage (coup de poing)	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Niveau 7	Niveau 8	Niveau 9
5. Force de freinage maximale	25%	50%	75%	100%					
6. Force inverse maximale	25%	50%	75%	100%					
7. Force de freinage initiale	* Faible glissement lors de freinage	0%	20%	40%					
8. Plage neutre	6%	9%	12%						
9. Protection thermique ESC	Désactivé	Activé							
10. Protection thermique du moteur	Désactivé	Activé							
11. Rotation du moteur	CCW	CW							
tension 12 BEC		6.0V	7.4V						
13. Limite de régime	Standard	Illimité	2500tr/min	2250tr/min	2000tr/min	1750tr/min	1500tr/min	1250tr/min	
	Polycopié	Illimité	3350tr/min	3000tr/min	2650tr/min	2300tr/min	2000tr/min	1800tr/min	

1. Option 1 du mode de fonctionnement : Marche avant avec frein La méthode "DOUBLE-CLICK" pour faire reculer la voiture. Lorsque vous déplacez la glâchette d'accélérateur de la zone neutre à la zone arrière, la voiture reculera immédiatement. Le véhicule peut avancer et freiner mais ne peut pas reculer dans ce mode. Ce mode est généralement destiné à la course.

Option 2 : Avant/Arrière avec frein Ce mode fournit la

fonction de freinage, c'est généralement pour l'entraînement. Le mode « avant/arrière avec frein » a adopté la méthode « DOUBLE-CLICK », c'est-à-dire que votre véhicule ne freine (ne recule pas) que lorsque vous appuyez pour la première fois sur la glâchette d'accélérateur de la zone neutre à la zone arrière. Si le moteur s'arrête lorsque la glâchette d'accélérateur revient rapidement dans la zone neutre, puis renforcez la glâchette dans la zone arrière, le véhicule reculera. Si le moteur ne s'arrête pas, votre véhicule ne reculera pas mais freinera, vous devez ramener la glâchette d'accélérateur dans la zone neutre et la pousser à nouveau dans la zone arrière. Le véhicule ne recule qu'après l'arrêt du moteur. Cette méthode permet d'éviter que le véhicule ne recule accidentellement.

Option 3 : Avant/Arrière Ce mode utilise

la méthode "SINGLE-CLICK" pour faire reculer la voiture. Lorsque vous déplacez la glâchette d'accélérateur de la zone neutre à la zone arrière, la voiture reculera immédiatement.

### 2. Faible glissement lors de freinage

Le frein de traînée est la puissance de freinage produite lors du relâchement de la glâchette d'accélérateur dans la zone neutre. Il s'agit de simuler la résistance appliquée par la brosse en carbone du moteur de la brosse au rotateur du moteur en roue libre. (Attention ! Le frein de traînée consommera beaucoup d'énergie, veuillez donc l'appliquer avec précaution.)

### 3. Tension de coupure (ou seuil de coupure basse tension)

L'ESC surveillera la tension de la batterie tout le temps, une fois que la tension est inférieure à la valeur de seuil, l'ESC réduira la puissance à 50% et coupera la puissance de sortie en 10 secondes. Lorsqu'il entre en protection de tension, la LED ROUGE clignotera une fois et se répétera ( . . . ) . . . . .). Veuillez régler la "Cut-off Voltage" sur "Disable" si vous utilisez des batteries NiMH.

### 4. Mode de démarrage (Coup de poing)

Vous pouvez choisir le punch au niveau 9 (très doux) au niveau 9 (très agressif) selon la piste, l'adhérence des pneus, votre préférence, etc. Cette fonctionnalité est très utile pour empêcher les pneus de glisser au démarrage. De plus, le "niveau 7", le "niveau 8" et le "niveau 9" ont des exigences strictes sur la capacité de décharge de la batterie. Cela peut affecter le démarrage si la batterie se décharge mal et ne peut pas fournir un courant important en peu de temps. La voiture bêgale ou perd soudainement de la puissance lors du processus de démarrage, ce qui indique que la capacité de décharge de la batterie n'est pas bonne ; vous devez réduire le punch ou augmenter le FDR (Final Drive Ratio).

### 5. Max. Puissance de freinage

Cet ESC fournit la fonction de freinage proportionnel ; l'effet de freinage est déterminé par la position de la glâchette d'accélérateur. Le max. la force de freinage est produite lorsque la glâchette d'accélérateur est en position basse de frein. Veuillez sélectionner le maximum paramètre de force de freinage selon l'état de votre voiture et vos préférences.

### 6. Max. Force inverse

Une quantité de marche arrière différente apportera une vitesse de marche arrière différente. Pour la sécurité de votre véhicule, nous vous recommandons d'utiliser une faible quantité.

### 7. Force de freinage initiale

Il a également appelé min. puissance de freinage. Il se réfère à la force de freinage appliquée au moteur à la position initiale. Cela ressemble à un frein ponctuel. La valeur par défaut est égale à la force de frein de traînée, de manière à former un effet de frein doux.

### 8. Plage neutre des gaz

Comme tous les émetteurs n'ont pas la même stabilité en « position neutre », veuillez régler ce paramètre selon vos préférences. Vous pouvez vous ajuster à une valeur plus élevée lorsque cela se produit.

### 9. Protection thermique ESC

La sortie de l'ESC sera coupée avec la valeur que vous avez prédéfinie. La LED VERTE clignote ( . . . ) lorsque la température ESC atteint la valeur prédéfinie. La sortie ne reprendra pas tant que la température ESC n'aura pas baissé.

Avertissement! Veuillez ne pas désactiver cette fonction sauf si vous êtes en compétition. Sinon, la température élevée peut endommager votre ESC et même votre moteur.

### 10. Protection thermique du moteur

Après avoir activé cette fonction, la sortie sera automatiquement fermée lorsque la température du moteur atteindra la valeur prédéfinie. Le voyant vert clignote jusqu'à ce que la température baisse pour rétablir la sortie. Lorsque le moteur est en surchauffe, le voyant vert clignote deux fois en cycle.

Avertissement! Veuillez ne pas désactiver cette fonction sauf si vous êtes en compétition. Sinon, la température élevée peut endommager votre moteur et même votre ESC. Pour les non-Hobbywing

moteur, l'ESC peut activer cette protection long térdant à cause du capteur de température différent à l'intérieur du moteur. Dans ce cas, veuillez désactiver cette fonction et surveiller manuellement la température du moteur.

### 11. Rotation du moteur

Il est utilisé pour régler le sens de rotation du moteur (en CW ou CCW), c'est-à-dire que lorsque l'accélérateur avant est donné et que le sens de rotation du moteur est inversé, il peut être réglé dans le sens opposé.

### 12. Tension BEC

La tension BEC peut être ajustée à 6.0 V et 7.4 V. Le servo de direction normal est généralement réglé sur 6.0 V et le servo de direction haute tension peut être réglé sur 7.4 V. Sélectionnez la tension appropriée en fonction du servo de direction utilisé.

### 13. Limite de régime

Il est utilisé pour régler le max. Valeur RPM du moteur. Définissez les valeurs correspondantes selon les règles de la concurrence.

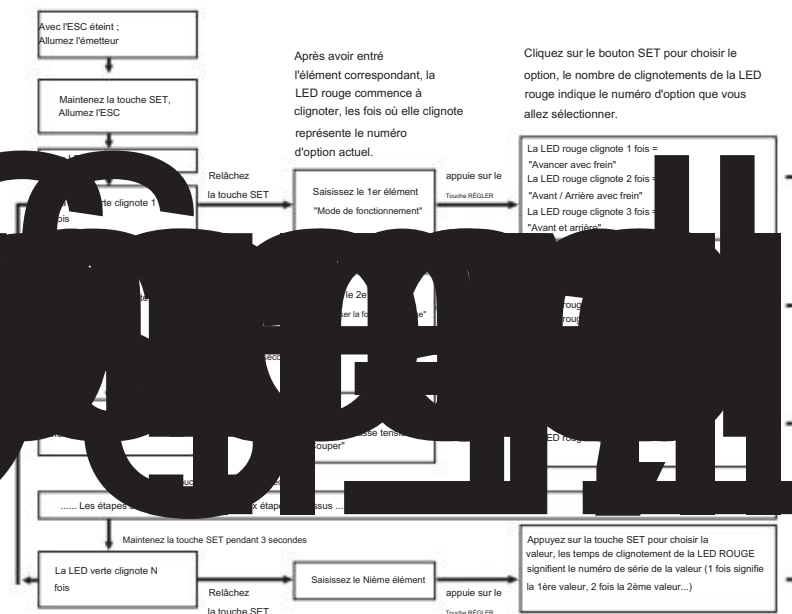
Ce paramètre a deux choix selon les différentes versions de l'ESC utilisées : 1. Si vous utilisez l'ESC

Standard de Hobbywing (XR10 Justock G3), sélectionnez alors la limite de régime de « Standard » dans le tableau.

2. Si vous utilisez le Handout ESC de Hobbywing (XR10 Justock G3-Handout Spec), sélectionnez ensuite la limite de régime de "Handout" dans le tableau.

## 3 Programmation ESC

### 1. Programmation de votre ESC avec le bouton SET



### 2. Programmez votre ESC avec une boîte de programme LCD

(Pour des informations détaillées, veuillez vous reporter au manuel d'utilisation de la boîte de programme LCD.)

Vous pouvez utiliser le boîtier de programme LCD pour définir les paramètres ou connecter le boîtier de programme LCD à l'ordinateur pour définir les paramètres (utilisez le logiciel HOBBYWING USB LINK). Connectez le programme ESC et LCD

boîtier via un câble avec deux connecteurs mâles JR. Ensuite, allumez l'ESC, la boîte de réglage LCD affichera l'interface de démarrage. Appuyez sur l'impédance quelle touche de la boîte de programme LCD pour configurer la communication

entre la boîte de programme LCD et l'ESC, et affichant "CONNECTING ESC". Après quelques secondes, le nom du mode actuel s'affiche et le premier paramètre de réglage est

affiché après cela. Appuyez sur les boutons "ITEM" et "VALUE" pour modifier les paramètres. Appuyez sur le bouton "OK" pour stocker les paramètres de votre ESC.

### 3. Maintenez votre ESC avec un programmeur OTA

Branchez le câble de programmation du programmeur OTA au port de programmation de l'ESC. Ensuite, utilisez le téléphone mobile pour installer

l'application HOBBYWING HW LINK pour définir les paramètres.



- Pour une reconnaissance facile, le moteur émet un bip en même temps lorsque la LED clignote.
- Lorsque "N" (le nombre) est égal/supérieur à 5, nous utilisons un long clignotement pour représenter « $\times$  ». Par exemple, la LED VERTE clignote un long flash (et le moteur émet un long bip à en même temps) indiquant que vous êtes au 5ème élément programmable ; si la LED VERTE clignote longuement et un bref clignotement (et le moteur émet un bip long et un bip court en même temps) indiquant que vous êtes au 6ème élément programmable ; un clignotement long et deux clignotements courts (un bip long et deux bips courts en même temps) indiquant que vous êtes dans le 7ème élément programmable et ainsi de suite.

## 4 Réinitialisation d'usine

### 1) Rétablir les valeurs par défaut avec le bouton SET

Appuyez sur le bouton SET et maintenez-le enfoncé pendant plus de 3 secondes à tout moment lorsque la glâchette d'accélérateur est en position neutre (sauf pendant l'étalonnage) et la programmation de l'ESC pour réinitialiser votre ESC en usine. Les LED ROUGE et LED VERTE clignotent simultanément indiquant que vous avez restauré avec succès toutes les valeurs par défaut de votre ESC. Une fois que vous éteignez et rallumez le contrôleur, vos paramètres sera de retour dans le mode par défaut.

### 2) Restaurer les valeurs par défaut avec une boîte de programme LCD multifonction

Après avoir connecté la boîte de programme à l'ESC, appuyez en continu sur le bouton "ITEM" sur la boîte de programme jusqu'à ce que vous voyiez l'élément "RESTORE DEFAULT", puis appuyez sur "OK" pour réinitialiser votre ESC en usine.

### 3) Restaurer les valeurs par défaut avec un programmeur OTA (utilisez l'application de téléphone mobile HW LINK)

Connectez le programmeur OTA à l'ESC, entrez dans Paramètres , cliquez sur "réinitialiser" pour réinitialiser votre ESC en usine.

## 07 Explications pour différents statuts LED

### 1. La manette des gaz est en zone neutre

- En mode Blinky normal (mode sans limite de régime), la LED rouge clignote rapidement.
- En mode limite RPM, il existe deux modes de clignotement différents en raison de deux versions de XR10-Justock G3 et XR10-Justock G3 Handout Spec, les détails sont les suivants : XR10-Justock G3 :

En mode limite RPM, lorsque la limite RPM est de 25 000, la LED rouge clignote longuement une fois et la LED verte clignote une fois.

En mode limite RPM, lorsque la limite RPM est de 22 500, la LED rouge clignote longuement une fois et la LED verte clignote deux fois.

En mode limite RPM, lorsque la limite RPM est de 20 000, la LED rouge clignote longuement une fois et la LED verte clignote trois fois.

En mode limite RPM, lorsque la limite RPM est de 17 500, la LED rouge clignote longuement une fois et la LED verte clignote quatre fois.

En mode limite RPM, lorsque la limite RPM est de 15 000, la LED rouge clignote longuement une fois et la LED verte clignote cinq fois.

En mode limite RPM, lorsque la limite RPM est de 12 500, la LED rouge clignote longuement une fois et la LED verte clignote six fois.

Spécification du document XR10-Justock G3 :

en mode limite de régime, lorsque la limite de régime est de 33 500, la LED verte clignote une fois et la LED rouge clignote une fois.

En mode limite RPM, lorsque la limite RPM est de 30 000, la LED verte clignote longuement une fois et la LED rouge clignote deux fois.

En mode limite RPM, lorsque la limite RPM est de 26 500, la LED verte clignote longuement une fois et la LED rouge clignote trois fois.

En mode limite RPM, lorsque la limite RPM est de 23 500, la LED verte clignote longuement une fois et la LED rouge clignote quatre fois.

En mode limite RPM, lorsque la limite RPM est de 20 000, la LED verte clignote longuement une fois et la LED rouge clignote cinq fois.

En mode limite RPM, lorsque la limite RPM est de 18 000, la LED verte clignote longuement une fois et la LED rouge clignote six fois.

### 2. La manette des gaz est en zone non neutre

- La LED ROUGE s'allume en continu lorsque vous avancez. La LED verte est également allumée lorsque la glâchette d'accélérateur est à la position finale de l'avant (100 % d'accélérateur, en mode sans limite de vitesse).
- La LED ROUGE s'allume brièvement lorsque vous freinez. La LED VERTE s'allume également lorsque vous appuyez sur la glâchette d'accélérateur jusqu'au point final de freinage complet et que vous réglez le paramètre "Max. Force de freinage" à 100 %.
- La LED ROUGE s'allume lorsque vous reculez votre véhicule.
- État du voyant lorsqu'une protection est activée :
  - La LED ROUGE émet un flash court et unique qui se répète ( . . . ) indiquant que la protection de coupure basse tension est activée.
  - La LED VERTE émet un flash court et unique qui se répète ( . . . ) indiquant que la protection thermique/surchauffe ESC est activée.
  - La LED VERTE émet un double clignotement court qui se répète ( . . . ) indiquant que la protection thermique/surchauffe du moteur est activée.
  - La LED VERTE clignote cinq fois brièvement ( . . . ) indiquant que la protection thermique/surchauffe du condensateur est activée.

## 08 Dépannage

Troubles	Causes possibles	Solutions
Le moteur n'a pas pu démarrer et la LED n'est pas allumée après sous tension et le ventilateur de refroidissement ne fonctionne pas.	1. Aucune alimentation n'a été fournie à l'ESC. 2. Le contrôleur ESC a été endommagé.	1. Vérifiez si tous les connecteurs ESC et batterie ont été bien soudés ou solidement connectés. 2. Remplacez l'interrupteur cassé.
L'ESC n'a pas pu démarrer le moteur après sa mise sous tension, mais le moteur a émis un double bip court (BB, BB...) qui se répète avec la LED VERTE sur l'ESC qui clignote. (L'intervalle entre deux bips était de 1 seconde.)	La tension de la batterie était au-delà de la plage de tension de fonctionnement normale de l'ESC.	Vérifiez la tension de la batterie.
L'ESC n'a pas pu démarrer le moteur après sa mise sous tension, mais la LED rouge clignote rapidement.	Le signal des gaz n'est pas détecté.	Vérifiez si l'émetteur est allumé et lié, vérifiez si le fil d'accélérateur est branché à l'émetteur ou si le récepteur est en position neutre. (insérez la glâchette d'accélérateur dans le canal du servo pour déboguer)
Le moteur n'est éteint soudainement arrêté ou a considérablement réduit la puissance en fonctionnement.	1. Le récepteur a été influencé par des interférences étrangères. 2. L'ESC est entré dans la protection LVC. 3. La LED VERTE continue de clignoter indiquant que la protection thermique est activée, veuillez laisser votre ESC refroidir avant de l'utiliser à nouveau.	1. Vérifiez la cause des interférences sur le récepteur et vérifiez le batterie de l'émetteur. 2. La LED ROUGE continue de clignoter indiquant que la protection LVC est activée, veuillez remplacer votre pack. 3. La LED VERTE continue de clignoter indiquant que la protection thermique est activée, veuillez laisser votre ESC refroidir avant de l'utiliser à nouveau.
Le moteur bêgalyait mais ne pouvait pas démarrer.	1. Les connexions de fil entre le moteur et l'ESC n'étaient pas AA, BB et CC. 2. Certaines soudures entre le moteur et l'ESC n'étaient pas bonnes. 3. L'ESC a été endommagé (certains MOSFET ont été brûlés).	1. Vérifiez les connexions ; 2. Vérifiez tous les points de soudure, veuillez resouder si nécessaire. 3. Contactez le distributeur pour réparation.
Le véhicule pouvait avancer (et freiner		