

POLARIS DR-120AX3



Veuillez lire attentivement le manuel avant d'utiliser

Merci d'avoir acheté notre contrôleur de vitesse électronique (ESC). Comme les systèmes sans balais sont à forte puissance, pour éviter les dommages à l'équipement et les blessures causées par une mauvaise utilisation, il est fortement recommandé aux utilisateurs de lire ce manuel avant d'utiliser le produit et de suivre strictement les procédures de fonctionnement prescrites. Aucune responsabilité ne sera assumée pour tout dommage matériel et blessure résultant d'une mauvaise utilisation du produit, y compris, mais sans s'y limiter, l'indemnisation des pertes indirectes. Dans le même temps, nous n'assumons aucune responsabilité pour tout équipement, dommages et blessures causés par une modification non autorisée du produit. Nous

nous réservons le droit de modifier la conception, l'apparence, les fonctionnalités et les exigences d'utilisation sans préavis.

Notre société POLARIS-DR-120Ax3 Electronic Speed Controller (ESC) a été divisée en version STOCK (version de compétition professionnelle) et en version MOD (version stancaro). Version STOCK : convient aux vérltables moteurs mécaniques à calage zéro (les paramètres de synchronisation Turbo et Boost : la synchronisation peut être ajustée en fonction du type de véhicule, du moteur, du rapport de démultiplication jusqu'à ce qu'ils soient satisfaisants) Version MOD : convient à toutes les voitures de crift 1/10 et sur route voitures (manque de deux fonctions : le Boost Start RPM et le Boost Timing Accélération, par rapport à la version STOCK)

If le moteur utilisé dans la version STOCK est **not professional mechanical zero-timing** un moteur mais est un moteur normal, les paramètres Turbo Timing et Boost Timing doivent être réglés sur 0 deg.

AVERTISSEMENT 1 Augmentez les paramètres de Turbo Timing en fonction des différents moteurs jusqu'à ce que cela soit approprié. Lors du réglage des paramètres de Turbo Timing, si le plein gaz est interrompu, cela indique que les paramètres sont trop élevés et qu'un réajustement est nécessaire. Les paramètres de Boost Timing n'ont pas besoin d'être ajustés. Ils sont automatiquement ajustés en fonction de la vitesse du moteur.

Caractéristiques du produit

- ◇ Spécialement pour les compétitions de haut niveau, 3 modes communs intégrés, adaptés à toutes les compétitions Moces disponibles : Mode pratique générale Mode compétition Mode Crawlers
- ◇ Boîtier en métal Aluminum avec gravure précise CNC Trois couleurs au choix.
- ◇ Conception unique de fente de dissipateur de chaleur, meilleures performances de dissipation thermique.
- ◇ Interrupteur d'alimentation électronique tactile monobloc et bouton de réglage. Avec des technologies de renommée mondiale telles que le Turbo Timing dynamique et le Boost timing, et les paramètres de timing réglables sont très détaillés, s'adaptant aux dilérentes exigences des dilérents conducteurs.
- ◇ Fonctions de réglage de l'accélérateur et du frein Powerful: O Fonctions de protection multiples: protection contre les basses tensions, protection contre la surchauffe du moteur et de l'ESC, et protection contre les gaz hors de contrôle.
- ◇ Prise en charge de la programmation des paramètres L2D

CARACTÉRISTIQUES

Modèle : OMG-POLARIS-DR-120Ax3
Courant continu : 120 A Fraises : Courant : 760 A Type de moteur pris en charge : Moteurs sans balais Senseorec
Sortie BFC : 6-5 V @ 3-5 Régulateur linéaire Mace Cars
Applicable : Drifts/voitures sur route/voitures tout-terrain. Ventilateur : 5 V à 0,16 A, maximum : 13 V (Tension directe de la batterie sans régulation CC) Dimensions (ventilateur inducées) : 41x39x32mm Poids (accessoires inclus) : 112g Quantité de cellules de batterie : 2-35 batterie au lithium

Limite du moteur sans balais

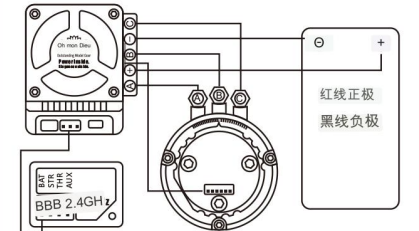
2S	3S
23.5T (1/10 Touring)	25.5T (tournée 1/10)
>5.5T (1/10 Buggy)	>8.5T (1/10 Buggy)
10.5T (1/10 Offt)	15.5T (1/10 Dt ft)

Étape 1 : Selon le moteur utilisé, connectez-vous selon les images suivantes et vérifiez qu'il n'y a pas d'erreur, puis passez à l'étape suivante. Câblage du moteur sans balais à capteur : lors de l'utilisation d'un moteur sans balais à capteur Hall, il est nécessaire de connecter le câble du capteur de moteur à la prise "SENSOR" sur l'ESC. Le FSC peut identifier automatiquement le type de moteur (capteur ou sans capteur) en détectant le signal provenant du "CAPTEUR" prise.

AVERTISSEMENT! Pour les moteurs sans balais à capteur, les fils #A, #B, #C de l'ESC DOIVENT être connectés au fil du moteur #A, #B, #C respectivement. Ne modifiez pas l'ordre des fils !

AVERTISSEMENT 2 Les pôles positif et négatif de l'alimentation ne doivent pas être inversés sinon l'ESC sera endommagé instantanément. Veuillez débrancher la batterie lorsqu'elle n'est pas utilisée pendant une longue période pour éviter les accidents.

Étape 2 : Démarrez l'ESC et définissez la plage des gaz. Remarque : La plage des gaz doit être réinitialisée lorsque le FSC est utilisé pour la première fois ou que la télécommande a modifié le point micro des gaz, l'ATV, l'EPA et d'autres paramètres. Sinon, cela peut devenir inutilisable ou défectueux. Prenez la télécommande Futaba comme exemple ci-dessous pour montrer le processus de réglage de la plage des gaz :



1 Placez la batterie dans l'ESC, allumez la télécommande, réglez la direction du canal des gaz sur REV, le réglez fin des gaz sur "0" et l'EPA ATV avant et arrière du canal des gaz sur 100 %.

6. Force inverse

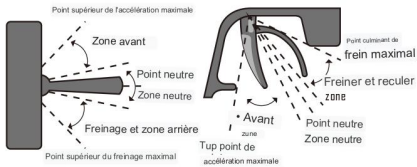
Le choix d'un paramètre différent peut produire une inversion différente vitesses. En général, il est recommandé d'utiliser une vitesse de marche arrière plus faible pour éviter de perdre le contrôle en raison d'une marche arrière trop rapide).

7. Force de freinage initiale :

Aussi appelée force de freinage minimale. Il se rapporte à la force de freinage agissant sur le moteur à la position initiale du frein. Sous son action, il peut obtenir un effet similaire à un frein ponctuel. La valeur par défaut est égale à la force de frein de traînée, pour former un effet de frein sol.

8. Plage neutre

La zone du point neutre de la manette est comme indiqué dans la figure ci-dessous. Veuillez l'ajuster en fonction de vos habitudes personnelles.



9.Boost Timing

Cette synchronisation est efficace dans toute la plage des gaz et affecte directement la vitesse des routes courbes et des routes droites. (Lorsque cette valeur est définie, la synchronisation réelle du LSC pendant le fonctionnement change dynamiquement en fonction de la vitesse du moteur, et non d'une constante fixe.)

10.Taux de pente turbo

Cette vente porte sur le rA Te d'engagement lorsque les conditions d'activation sont remplies. Le taux est défini en points ajoutés par C. 1s. Une valeur plus élevée signifie un dernier ajout de Turbo Liming.

11.Protection contre la surchauffe

Aller cette fonction est activée. la sortie sera automatiquement désactivée lorsque l'élévation de température du LSC ou du moteur brushless détecté atteint une valeur spécifique présélectionnée par le laclory. et la LED verte clignotera. La sortie ne sera pas restaurée avant la réduction de température. S'il s'agit de la protection de la température du moteur, le mode de clignotement vert est un double clignotement, à savoir "-- --". S'il s'agit de la protection contre la surchauffe ESC, la LED verte clignote en un seul clignotement : "-.-.-". (Remarque : la protection de la température du moteur Lunailan ne s'applique qu'aux molaires sans balais inductives de notre laclory. D'autres marques peuvent ne pas avoir sa fonction car il n'y a pas de capteur de température dans le moteur, ou les points de protection sont incohérents en raison des différents composants intégrés. Paramètres du capteur de température. Si la protection prématurée Molor, veuillez désactiver la fonction de protection de la température.)

12. Synchronisation turbo

Il s'agit également de l'élément de réglage de la taille du minutage. Cependant, cette synchronisation n'est activée qu'après le démarrage à plein régime, permettant au molor d'atteindre des vitesses laser sur de longues pistes droites. 12. Il s'agit également de l'élément de réglage de la taille du minutage. Cependant, cette synchronisation n'est activée qu'après le démarrage à plein régime, ce qui permet au moteur d'atteindre des vitesses plus élevées sur de longues pistes droites.

13. Booster le régime de démarrage

Comme la valeur Boost est affectée dynamiquement en fonction de la vitesse du moteur, la valeur d'ouverture réelle de Boost est 0 lorsque la vitesse du moteur est inférieure à la vitesse de démarrage. Lorsque la vitesse est comprise entre la vitesse de démarrage et la vitesse de fin, Boost change dynamiquement en fonction de la vitesse actuelle. Si l'élément de réglage "Boost varie avec RPM" est réglé sur linéaire, la valeur Boost est distribuée linéairement dans cette plage.

Par exemple, en supposant que Boost Timing est réglé sur 5 degrés et que la vitesse de slarling est de 10000, le Boost les valeurs de chaulage sont indiquées dans l'Isble ci-dessous. Si la vitesse est supérieure à la vitesse finale, la valeur de démarrage réelle. de Boost est la valeur de vente Boost. La version stock change avec la plage complète de vitesse 0-61 degrés.

(Ainsi, dans la version STOCK, le calage des moteurs ordinaires n'est pas de 0 degré. Si vous réglez manuellement le calage du boost. Le calage du moteur dépassera la limite de 64 degrés. Par conséquent, vous devez suivre le réglage d'avertissement indiqué ci-dessus).

Version MOD	Démo.
RPM	<10000 10001-11000 11001-12000 12001-13000 13001-14000 14001-15000
Boost valeur actuelle	0deg. 1deg. 2deg. 3deg. 4deg. 5deg. 5deg.

14. Retard à plein régime

Fait référence au délai de démarrage du turbo. Le turbo ne démarrera que lorsque la durée des pleins gaz atteindra le délai de présélection.

15. Accélération de la synchronisation

Boost Timing, RPM, indique de combien de vitesse le moteur augmente, l'ESC augmentera de 1 degré Boost Timing. En conséquence, plus la valeur est faible, plus le taux d'incrémentement de la synchronisation de suralimentation du LSC est long, le plus violent ! plus le moteur démarre, et plus la température du moteur est élevée.

AVERTISSEMENTS

L'activation de la synchronisation Boost et de la synchronisation Turbo peut augmenter efficacement la puissance de sortie du moteur, ce qui est généralement utilisé dans les compétitions. Veuillez vérifier le manuel et la référence, en réglant soigneusement à l'avance. Surveillez la température du moteur et de l'ESC pendant le test et ajustez la vente de Liming appropriée et le rapport de démultiplication correct. Une vente excessive de chaulage et un rapport de démultiplication incorrect entraîneront la combustion de l'ESC ou du moteur. Le tableau suivant répertorie les plages de synchronisation Boost et Turbo recommandées pour différents tours de moteur.

Démo de la version MOD.

Tours de moteur	3.5T 4.0T 5.5T	4.5T	6.5T 8.5T 7.5T 9.5T	10.5T 11.5T 213.5T
Max. Synchronisation de l'amplication	0deg. 0deg.	5deg. 10deg.	16deg. 16deg.	
Max. Synchronisation turbo	5deg. 10deg.	10deg 15deg.	20deg. 20deg.	

Parce que plus le chaulage est important. Plus la puissance du moteur est grande, plus la génération de cicatrisation du mlaire est élevée, si vous activez trop de synchronisation à une vitesse de moteur inférieure, le moteur surchauffera sévèrement et même brûlé.

Par conséquent, nous avons adopté une méthode de synchronisation dynamique. À basse vitesse, un chaulage plus petit est activé. Aller la vitesse est augmentée. Le timing augmentera avec l'augmentation de la vitesse. En ajustant la vitesse initiale et l'accélération de la temporisation, on peut se rendre compte que pendant le fonctionnement du moteur, la petite vitesse correspond au chaulage bas, et la grande vitesse correspond à la temporisation élevée.