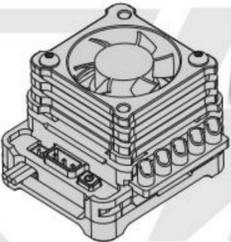


## 01 Introduction



### XERUN MANUEL DE L'UTILISATEUR Contrôleur de vitesse électronique sans balais XERUN XD10 Pro



Félicitations et merci pour votre confiance dans le produit Hobbywing. En achetant le XERUN XD10 Pro, vous avez choisi un variateur de vitesse électronique brushless sensible haute performance ! Ce contrôleur de vitesse est équipé de fonctionnalités de haute technologie pour améliorer votre expérience avec les systèmes d'alimentation sans balais Hobbywing. L'utilisation inappropriée et la modification non autorisée de notre produit sont extrêmement dangereuses et peuvent endommager le produit et les appareils associés. Veuillez prendre tout temps et lire attentivement les instructions suivantes avant de commencer à utiliser votre régulateur de vitesse. Nous avons le droit de modifier la conception, l'apparence, les caractéristiques et les exigences d'utilisation de nos produits sans préavis.

Nous, HOBBYWING, ne sommes responsables que du coût de notre produit et de rien d'autre à la suite de l'utilisation de notre produit.

Les utilisateurs doivent toujours déconnecter les batteries après utilisation car le courant sur l'ESC consommé en permanence n'est ni corrigé aux batteries (même si l'ESC est éteint). La batterie va être complètement déchargé et peut endommager la batterie ou l'ESC lorsqu'il est connecté pendant une longue période. Cela NE SERA PAS couvert par la garantie.

## 02 Warnings

• Pour éviter les courts-circuits, assurez-vous que tous les fils et les connexions doivent être bien isolés avant de connecter l'ESC aux appareils connectés. • Assurez-vous que tous les appareils sont bien connectés pour éviter les mauvaises connexions et éviter d'endommager vos appareils électroniques. • Lisez les manuels de tous les dispositifs d'alimentation et du châssis et assurez-vous que la configuration de l'alimentation est rationnelle avant d'utiliser cet appareil. • Veuillez utiliser un fer à souder d'une puissance d'au moins 60 W pour souder tous les fils et connecteurs d'entretoises. • Ne tenez pas le véhicule en l'air et ne le faites pas tourner à plein régime, car les pneus en caoutchouc peuvent « se dilater » jusqu'à une taille extrême ou même se fissurer et causer des blessures graves. • Arrêtez l'utilisation immédiate une fois que le boîtier de l'ESC dépasse 90 /194 car cela peut endommager à la fois l'ESC et le moteur. Hobbywing recommande de régler la "protection thermique ESC" sur 105 /221 (cela fait référence à la température interne de l'ESC).

• Les utilisateurs doivent toujours déconnecter les batteries après utilisation car le courant sur l'ESC consommé en permanence n'est ni corrigé aux batteries (même si l'ESC est éteint). La batterie va être complètement déchargé et peut endommager la batterie ou l'ESC lorsqu'il est connecté pendant une longue période. Cela NE SERA PAS couvert par la garantie.

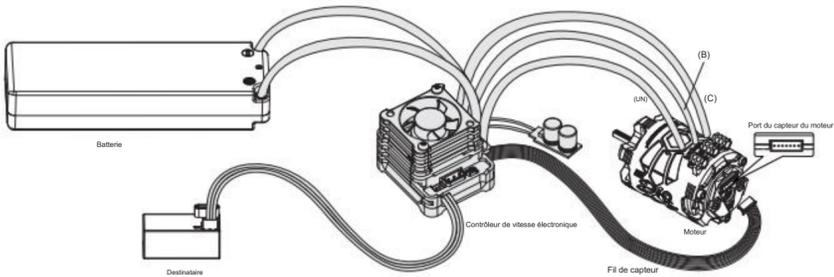
## 03 Features

• Mode de commutation BEC intégré avec une sortie maximale de 10 A sur une tension réglable de 5 V à 7,4 V (pas : 0,1 V) pour une utilisation avec des services et d'autres appareils nécessitant des tensions différentes. • Le port PIGGYBAN séparé peut alimenter un ventilateur externe pour optimiser les performances de refroidissement ou connecter un boîtier de programme LCD ou un module WiFi à l'ESC. • La régulation de fréquence variable des fréquences PWM et de freinage permet aux utilisateurs de régler avec précision les forces d'entraînement et de freinage (des moteurs). • Protections multiples : protection contre les coupures basse tension, protection thermique ESC et moteur, et sécurité intégrée (protection contre la perte de signal d'accélérateur), protection contre l'inversion de polarité (à norme externe capack sans toujours endommagé si l'inversion de la batterie se produit). • Enregistrement des données pour enregistrer la température maximale ESC/moteur, la vitesse/RPM du moteur et autres en temps réel. • Mise à niveau du micrologiciel via le boîtier de programme LCD multifonction Hobbywing ou le programmeur OTA (article vendu séparément).

## 04 Specifications

Modèle	XERUN XD10 Pro
Courant continu/crête	100A/800A
Type de moteur	Moteurs Brushless Sensored / Sensorless
Applications	1/10e voiture de dérive
Limite du moteur*	Limite du moteur sans balais avec Lipo 25NMH 6S : 8.5 T
Cellules Lipo/NiMH	Lipo 25NMH 4-6S
Sortie BEC	5-7.4V réglable, courant continu de 5A (mode commutation)
Ventilateur	Alimenté par la tension BEC stable de 5-7.4 V
Connecteurs	Extrémité d'entrée <span> </span> : aucun connecteur <span> </span> ; Extrémité de sortie <span> </span> : fiche mâle 3,5 mm
Taille	40.7x35.0x32.0mm (avec ventilateur)
Lester	15g (avec fil)
Port de programmation	PHOTOPROVENTILATEUR

## 05 Connections



Il s'agit d'un système de moteur brushless extrêmement puissant. Pour votre sécurité et celle des personnes qui vous entourent, nous vous recommandons fortement de mettre le moteur fixé au moteur avant d'effectuer des fonctions d'étalonnage et de programmation avec ce système. Il est également conseillé de garder les roues en l'air lorsque vous allumez l'ESC.

1. Câblage du moteur : le câblage du moteur est différent entre le capteur et le sans capteur ; veuillez suivre uniquement les introductions ci-dessous.

• Câblage du moteur détecté

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. Ensuite, connectez le port du capteur ESC et le port du capteur du moteur avec le câble du capteur à 6 broches d'origine. Si vous ne branchez pas le câble du capteur, votre ESC fonctionnera toujours en mode sans capteur même si vous utilisez un moteur à capteur.

• Câblage du moteur sans capteur

Les utilisateurs n'ont pas à s'inquiéter de la connectivité avec l'A/B/C (ESC et moteur) car il n'y a pas de polarité. Vous devrez peut-être échanger deux fils si le moteur tourne à l'envers.

2. Câblage du récepteur : le câble de commande des gaz sur l'ESC doit être branché au canal des gaz (TH) du récepteur. Le câble de commande des gaz a une tension de sortie de 6 V/7,4 V pour le récepteur et le servo de direction, par conséquent, aucune batterie séparée ne peut être connectée au récepteur. Sinon, votre ESC pourrait être endommagé.

3. Câblage de la batterie : Une bonne polarité est essentielle. Veuillez vous assurer que le positif (+) se connecte au négatif (-) et que le négatif (-) se connecte au négatif (-) lors du branchement de la batterie ! Lorsqu'il est inversé, la polarité est appliquée à l'ESC à partir de la batterie, le capack standard externe sera toujours endommagé.

## 06 ESC Setup

### 1 ESC/Radio Calibration

Commencez à utiliser votre ESC en calibrant avec votre émetteur. Nous recommandons fortement aux utilisateurs de Hobbywing d'utiliser la fonction "Fail Safe" sur le système radio et de régler (F/S) sur "Output OFF" ou "Neutral Position". Exemple d'étalonnage de la plage neutre et du point final.

Recherchez le bouton ON/OFF avec une flèche que la LED s'allume.

- Appuyez sur l'émetteur, assurez-vous que tous les paramètres (Dir, Curve, AT,.) sur le canal des gaz sont par défaut (100%). Pour les émetteurs sans écran LCD, veuillez tourner le bouton au maximum et la manette des gaz "TRIM" à 0. Veuillez également tourner le bouton correspondant en position neutre.
- Commencez par allumer l'émetteur avec l'ESC éteint mais connecté à une batterie. Maintenez le bouton "ON/OFF", la LED ROUGE sur l'ESC commence à clignoter (Remarque 2, le moteur émet un bip en même temps), puis relâchez immédiatement le bouton ON/OFF. Remarque : Les bips du moteur peuvent parfois être faibles, et vous pouvez vérifier l'état de la LED à la place.

Déplacez le contrôleur de vitesse électronique en position neutre.

Déplacez le contrôleur de vitesse électronique vers la position finale de marche avant.

Déplacez le contrôleur de vitesse électronique vers la position finale de marche arrière.

3. Réglez le point neutre, le point final plein gaz et le point final plein frein. • Laissez l'émetteur en position neutre, appuyez sur le bouton « ON/OFF », la LED ROUGE s'éteint et la LED VERTE clignote 1 fois et le moteur bip 1 fois pour accepter la position neutre. • Tirez la gâchette de l'accélérateur en position plein gaz, appuyez sur le bouton "ON/OFF", la LED VERTE clignote 2 fois et le moteur émet 2 bips pour accepter le point final plein gaz. • Appuyez sur la gâchette d'accélérateur en position de freinage complet, appuyez sur le bouton « ON/OFF », la LED VERTE clignote 3 fois et le moteur émet 3 bips pour accepter le point final de freinage complet. Note:

• La position finale de marche avant : tirez la gâchette 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 si l'agit d'un émetteur de type carte. • La position finale de marche arrière : poussez la gâchette 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 si s'agit d'un émetteur de type carte. 4. Le moteur peut être démarré 3 secondes après la fin de l'étalonnage ESC/Radio.

### 2 Power On/Off

Attention! La température de son boîtier en aluminium peut être très élevée en cas de forte charge. Par mesure de précaution, nous recommandons aux utilisateurs d'avoir un ventilateur soufflé vers l'ESC.

(Commencez avec l'ESC éteint), appuyez sur le bouton ON/OFF pour allumer l'ESC (la LED d'indication s'allume), et appuyez à nouveau sur le bouton ON/OFF pour éteindre l'ESC (la LED d'indication s'éteint).

Remarque : n'oubliez pas l'ESC lorsque le moteur tourne. L'arrêt soudain peut entraîner des dommages indésirables au moteur et à l'ESC. En cas d'urgence, les prises de batterie peuvent être retirées pour éteindre l'ESC.

### 3 Programmable Items

Élément d'interface	Éléments programmables		Valeurs des paramètres												
1A	Mode de fonctionnement	Avancer avec frein	Marche avant/arrière avec frein	Marche avant et marche arrière											
1B	Max. Force inverse	25%	50%	75%	100%										
1C	Retard inverse		0-5S (ajuster l'étape 0.5S)												
1D	Tension de coupure	Désactivé	Automatique (0.3 V/étape)					3.0-7.4V Réglable (Pas : 0.1V)							
1E	Protection thermique ESC	Désactivé	105 /221	125 /257											
1F	Protection thermique	Désactivé	105 /221	125 /257											
1G	Tension BEC							5V-7.4V Réglable (Pas <span> </span> : 0.1V)							
1H	Arrêt à distance	Désactivé		Activé											
1I	Rotation du moteur	CCW		CW											
1J	Permutation phase-AC	Désactivé		Activé											
2a	Contrôle du taux d'accélérateur							1-30 Réglable (Étape <span> </span> : 1)							
2b	Courbe des gaz	Linéaire		Personnalisé											
2c	Plage neutre							3 <span> </span> % à 10 <span> </span> % (ajuster l'étape 1 <span> </span> %)							
2d	Force d'accélération initiale							1-15 (Régler l'étape 1)							
2E	Côte							0-15 (Régler l'étape 1)							
2F	Fréquence d'entraînement PWM	1K	2k	4K	8k	12K	16K	24K	32K	40K	48K	Personnalisé			
2G	Valeur de ramollissement											0-30* Réglable (Pas <span> </span> : 1*)			
2H	Gamme d'accoussement	0%	10% 20%		25% 30% 35% 40% 45% 50% 55% 60% 65% 70% 75%										
3a	Faire passer le taux de freinage											0%-100% Réglable (Pas <span> </span> : 1%)			
3B	Max. Puissance de freinage											0%-100% (Ajuster l'étape 1%)			
3c	Force de freinage initiale											Faire passer le frein	0%-50% Réglable (Étape <span> </span> : 1 <span> </span> %)		
3D	Contrôle du taux de freinage												1-20 Réglable (Étape <span> </span> : 1)		
3E	Courbe de freinage											Linéaire	Personnalisé		
3F	Fréquence de freinage	0.5K	1K	2k	4K	8k	12K	16K	20K	24K		Personnalisé			
4A	Mode de démarrage												0-64* Réglable (Pas <span> </span> : 1*)		
4B	Mode de démarrage												RPM	Auto	
4C	Niveau de démarrage accéléré												500-35000 tr/min (étape <span> </span> : 500 tr/min)		
4D	Appuyez le bouton de démarrage												3000-60000 tr/min (étape <span> </span> : 500 tr/min)		
5A	Synchronisation turbo												0-64* Réglable (Pas <span> </span> : 1*)		
5B	Délat turbo	Instantané	0,05 s, 0,1 s	0,15s	0,2 s	0,25 s	0,3 s	0,35 s	0,4 s, 0,45 s	0,5 s	0,6 s	0,7 s	0,8 s	0,9 s	1,0s
5C	Taux d'augmentation du turbo (deg/0.1sec)	Instantané	3deg/0.1s	6deg/0.1s	9deg/0.1s	12deg/0.1s	15deg/0.1s	18deg/0.1s	21deg/0.1s	24deg/0.1s	27deg/0.1s	30deg/0.1s			
5D	Taux de diminution du turbo (deg/0.1sec)	Instantané	3deg/0.1s	6deg/0.1s	9deg/0.1s	12deg/0.1s	15deg/0.1s	18deg/0.1s	21deg/0.1s	24deg/0.1s	27deg/0.1s	30deg/0.1s			

Remarque : L'élément 4C (Boost Start RPM) et l'élément 4D (Boost End RPM) ne sont pas programmables si l'élément 4B (Timing Activation) est réglé sur "Auto".

1A. Option de mode de course 1. Vents l'avant avec le mode linéaire

Racing, il n'a que des fonctions de marche avant et de freinage.

Option 2 : Avant/Arrière avec frein Cette option est conçue

pour être le mode « entraînement » avec les fonctions « Avant/Arrière avec frein ». Hobbywing a adopté la méthode "DOUBLE-CLICK", c'est-à-dire que votre véhicule ne freine que la 1ère fois que vous poussez la gâchette d'accélérateur vers l'avant (frein) (tère pression). Le moteur s'arrête lorsque vous relâchez rapidement la gâchette d'accélérateur, puis appuyez à nouveau rapidement sur la gâchette (2ème pression), alors seulement le véhicule recule. La fonction marche arrière ne fonctionnera pas si votre voiture ne rampe pas complètement. Le véhicule ne recule qu'après l'arrêt du moteur. Cette méthode permet d'éviter que le véhicule ne recule accidentellement.

Option 3 : Avant et arrière Ce mode est souvent

utilisé par des véhicules spéciaux (rock crawler). Il adopte la méthode "SINGLE-CLICK". Le véhicule recule immédiatement lorsque vous poussez la gâchette d'accélérateur vers l'avant (frein).

1B. Max. Force inverse

La force inverse de la valeur déterminera sa vitesse. Pour la sécurité de votre véhicule, nous vous recommandons d'utiliser une faible quantité.

1C. Reverse Delay Ce

paramètre est utilisé pour ajuster et définir le temps de retard lorsque la sortie inverse est appliquée : Lorsque le moteur est à l'arrêt, la sortie inverse sera activée une fois le temps de retard de la valeur atteint.

1D. Tension de coupure

Définit la tension à laquelle l'ESC abaisse ou coupe l'alimentation du moteur afin de maintenir la tension minimale sûre (pour les batteries Lipo). L'ESC surveille la tension de la batterie tout le temps, il réduira immédiatement la puissance à 50% (en 3 secondes) et coupera la sortie 40 secondes plus tard lorsque la tension descendra en dessous du seuil de coupure. La LED ROUGE émettra un flash court et unique qui se répète ( . . . ) pour indiquer que la protection de coupure basse tension est activée. Veuillez régler la "Tension de coupure" sur "Désactivé" ou personnaliser cet élément si vous utilisez des piles NiMH.

Option 1 : Désactivé L'ESC

ne coupe pas l'alimentation en raison d'une basse tension. Nous vous déconseillons d'utiliser cette option lorsque vous utilisez une batterie Lipo car vous endommagerez le produit de manière irréversible. Vous devez sélectionner cette option lorsque vous utilisez un pack NiMH.

Option 2 : Auto L'ESC

calcule que la tension de coupure correspondante pour la batterie doit être de 6,6 V.

Option 3 : Personnalisé Le seuil

de coupure personnalisé est une tension pour l'ensemble du pack batterie (réglable de 3,0V à 7,4V).

1E. 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.

1F. Protection thermique du moteur

La LED VERTE clignote ( . . . ) lorsque la température du moteur atteint la valeur prédéfinie. La sortie ne reprendra pas tant que la température du moteur n'aura pas baissé.

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 moteurs non-Hobbywing, l'ESC peut activer cette protection trop tôt/à tort 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.

1G. Tension BEC La

tension BEC peut être réglée entre 6.0 et 7.4 V. 6.0V est applicable au servo commun. Si vous utilisez un servo haute tension 1H, Arrêt à distance . . . réglé sur une tension plus élevée en fonction du marquage de tension du servo.

Option 1 : Activé Les

utilisateurs peuvent simplement appuyer sur la gâchette de frein et la maintenir enfoncée pendant 6 secondes. Cette option permet à l'utilisateur d'éteindre l'ESC sans appuyer sur le bouton ON/OFF.

Option 2 : Les utilisateurs

handicapés doivent éteindre l'ESC en appuyant sur le bouton marchepied de l'ESC.

1I. Réorientation du moteur

Avec l'arrêt du moteur face à vous (l'extrémité arrière du moteur est éloignée de vous), augmentez l'entrée de l'accélérateur, le moteur (arbre) tournera dans le sens CCW/CW et la Rotation du moteur/Direction » est réglée sur « CCW/CW ». Généralement, le véhicule avance lorsque le moteur (arbre) tourne dans le sens CCW. Cependant, certains véhicules n'avancent que lorsque le moteur tourne dans le sens CW en raison de la conception différente du châssis. Dans ce cas, vous n'avez qu'à régler la « Rotation/Direction du moteur » sur « CW ».

1J. Permutation phase-AC

Si le fil AC de l'ESC se connecte au fil AC du moteur avec une voie croisée (un fil de l'ESC se connecte au fil C du moteur, le fil C de l'ESC se connecte au fil A), réglez cet élément sur Activer.

2A. Contrôle du taux d'accélérateur

Cet élément est utilisé pour contrôler la réponse de l'accélérateur. Il peut être réglable de 1 à 30 (pas -1), plus le taux d'accélérateur est faible, plus la limite sera sur la réponse de l'accélérateur. Un taux approprié peut aider le conducteur à contrôler correctement son véhicule pendant le processus de démarrage. Généralement, vous pouvez régler sur une valeur élevée pour avoir une réponse rapide de l'accélérateur si vous réalisez le contrôle de l'accélérateur.

2B. Courbe des gaz Le

paramètre de la courbe des gaz reconstruit la position de la gâchette des gaz (dans la zone des gaz) et la sortie réelle des gaz de l'ESC. Il est linéaire par défaut et nous pouvons le changer en ajustant la courbe des gaz. Par exemple, si vous ajustez à « EXP », la sortie de l'accélérateur au début sera plus élevée (que la sortie lorsque la courbe est linéaire), et il est réglé sur « EXP », la sortie des gaz au début sera inférieure à la sortie lorsque la courbe est linéaire).

2C. Plage neutre Comme

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

2D. Force d'accélération initiale

Il a également affecté la force d'accélération minimale. Vous pouvez le régler en fonction du pneu de la roue et de la traction. Si le sol est glissant, veuillez régler une petite force d'accélération. Certains moteurs ont un fort effet de cogging avec un nombre FDR inférieur. Lorsque vous poussez un feu d'accélérateur, le moteur ne tournera pas jusqu'à un point d'accélérateur plus élevé que le point d'accélérateur initial par défaut. Lorsque nous avons ce paramètre, nous pouvons utiliser le trim de l'émetteur pour vérifier le problème ci-dessus, puis ajuster le meilleur point d'accélérateur initial en augmentant un peu l'ITP. La sensation de contrôle sera plus douce si vous trouvez le meilleur point. Normalement, le nombre ne dépasse pas 5 %.

2E. Roue libre

Le régime du moteur sera abaissé progressivement lorsque l'accélérateur est réduit. Le véhicule ne réduira pas brusquement la vitesse lorsque la manette des gaz est réduite pour revenir au point mort.

Puis la valeur est grande, plus la "COTE" sera nécessaire. Par exemple, COAST de 0 se désactive et un COAST de 20 % serait la quantité maximale de COAST. C'est quoi COAST ? Lorsqu'un véhicule a un rapport de démultiplication final plus élevé, la tendance à avoir une sensation de "trainée" est plus élevée. La technologie « COAST » permet à la voiture de rouler (coast) même lorsque le rapport de démultiplication final est élevé. La fonction Coast apporte une sensation de contrôle meilleure et plus douce aux coureurs. Certains conducteurs feront référence à cela aux moteurs à balais traditionnels.

Remarque : Le "Coast" sera nul même si vous le réglez sur une valeur autre que 0) si le "train de trainée" ci-dessus n'est pas "0 %".

2F. Fréquence d'entraînement PWM

L'accélération sera plus agressive au stade initial lorsque la fréquence d'entraînement est faible : une fréquence d'entraînement plus élevée est plus douce, mais cela créera plus de chaleur sur l'ESC. Si vous réglez cet élément sur "Personnalisé", la fréquence PWM peut être ajustée à une valeur variable (qui va de 0K à 32K) à l'importe quel 0-100% entrée d'accélérateur, veuillez choisir les fréquences en fonction des résultats de test réels de vos véhicules.

2G. Valeur d'accoussement Il

permet aux utilisateurs d'affiner le bas de gamme, de modifier la sensation de conduite et de maximiser l'efficacité de conduite dans différentes conditions de piste. Plus la "Valeur de ramollissement" est élevée, plus l'extrémité inférieure est douce. En classe modifiée, les pilotes ont souvent l'impression que la puissance du bas de gamme est trop agressive. Une petite entrée d'accélérateur apporte généralement trop de puissance à la voiture et il est difficile à contrôler dans les virages, donc HOBBYWING crée cette fonction d'accoussement pour résoudre le problème.

Remarque : Vous pouvez augmenter la synchronisation mécanique du moteur en conséquence après avoir défini la valeur d'accoussement. Chaque fois que vous augmentez la valeur de ramollissement de 5 degrés, vous pouvez augmenter la synchronisation mécanique de 1 degré. Par exemple, si vous réglez la valeur de ramollissement sur 20 degrés, vous pouvez augmenter la synchronisation mécanique de 2 degrés. Veuillez noter que vous l'augmentez jamais le calage mécanique de plus de 5 degrés.

2H. Plage d'accoussement

C'est la plage à laquelle la "Valeur d'accoussement" commence et se termine. Par exemple, 0 % à 30 % seront générés lorsque l'utilisateur préprogramme le "Page d'accoussement" à une valeur de 30 %.

4A. Drag Brake Crest

la puissance de freinage produite lors du relâchement de la pleine vitesse à la position neutre. Il s'agit de simuler le léger effet de freinage d'un moteur à balais neutre en roue libre. Ce n'est pas

recommandé pour buggy et camion monster.

(Attention ! Le frein de trainée consommera plus d'énergie et la chaleur sera augmentée, appliquez-le avec précaution.)

3B. Max. Puissance de freinage

Cet ESC fournit une fonction de freinage proportionnel : l'effet de freinage est déterminé par la position de la gâchette d'accélérateur. Il définit le pourcentage de puissance de freinage disponible lorsque le freinage complet est appliqué. Une grande quantité raccourcit le temps de freinage, mais cela pourrait endommager votre pignon et votre éperon.

3C. Force de freinage initiale

Elle est également connue sous le nom de « force de freinage minimale ». C'est la force lorsque vous poussez la gâchette d'accélérateur de la zone neutre à la position de freinage initiale. Pour obtenir un effet de freinage plus doux, la valeur par défaut est égale au frein de trainée.

3D. Contrôle du taux de freinage

Il est réglable de 1 à 20 (pas -1), plus le taux de freinage est faible, plus la réponse au freinage est limitée. Un taux adapté peut aider le conducteur à freiner correctement son véhicule. Généralement, vous pouvez le régler sur une valeur élevée pour avoir une réponse de freinage rapide.

3E. Courbe de freinage

Cet élément est utilisé pour régler la relation entre la plage des gaz dans la zone de freinage et la force de freinage. Le réglage par défaut est linéaire. Vous pouvez le changer en non linéaire via un boîtier de programme LCD et un PC (le logiciel