

Preisgünstige Regler für Auto- und Schiffsmodelle mit 540er Standard- und Tuning-Motoren von 35 A = ab 12 turns, 25 A = ab 15 turns, 20 A = ab 16 turns, z. B. Power 600/19 und 600/24 oder EF 76.
Mit Acryl-Lack-Versiegelung zum Schutz vor Spritzwasserschäden.

Eigenschaften

Elektronischer Fahrtregler mit Vorwärts - Neutral - Brems/Rückwärts - Funktion. Vollwertige Rückwärtsstufe für Elektro-RC-Cars, Trucks und Schiffsmodelle. Mikroprozessorgesteuert, mit hoher Motortaktfrequenz für Standard- und Tuning-Motoren. Getriebeschonend durch spezielle Anordnung von dynamischer Bremse und Rückwärtsstufe.

- Hochwertige, flexible Silikon-Anschlußkabel

- Verschleißfreie Endstufe ohne Relais

Besonderheiten

- | | | |
|--------|---|---|
| FET | - | Power-MOS-Feldeffekttransistoren |
| BEC | - | Empfängerstromversorgung |
| hec | - | Hohe Taktfrequenz zur feinfühliglen, proportionalen Steuerung und Magnet schonung |
| POR | - | Anlaufschutz, verhindert ungewolltes Anlaufen des Motors |
| TP | - | Übertemperaturschutz |
| PCO | - | Unterspannungsabschaltung |
| RXF | - | Rx-Filter, schaltet den Regler bei fehlendem oder ungültigem Sendersignal aus |
| EPS | - | Einfachste Programmierung |
| WP | - | Spritzwasserschutz durch Lackversiegelung |
| TASTER | - | Eingabetaste zur Programmierung |
| LED | - | LED Anzeige von Betriebs- und Programmierfunktion |

Technische Daten

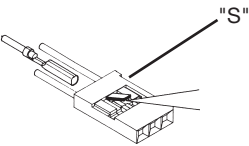
- | | |
|-------------------|---|
| Funktion: | Vorwärts, Neutral, dynamische Bremse, Rückwärts |
| Betriebsspannung: | 5 - 10 NC NiMH oder 6 V und 12 V Bleiakku |
| Motorstrom: | 20 A / 25 A / 35 A |
| BEC: | 5 V, max 2 - 3 Servos |
| Abmessungen: | 37 x 45 x 25 mm |
| Gewicht: | 60 g |
| Stecksystem: | 1,5 mm ² / No. 8402 2,5mm ² JST / TAM |

Erläuterungen zu den technischen Daten

Unter dem Motorstrom ist der mittlere Dauerstrom bei "Vollgas vorwärts" zu verstehen, der für die Dauer einer Akkuentladung (1700 mAh) fließen kann. Die Ströme sind abhängig vom Modell und vom individuellen Fahrstil. Kurzzeitige, höhere Spitzenströme sind problemlos möglich.

Mit dem BEC System dürfen bei 8 - 10 NC- Zellen max. 2 Servos und bei 5 - 7 NC-Zellen max. 3 Servos betrieben werden.

Bei Verwendung eines separaten Empfängerakkus die rote Leitung am Empfängeranschluß des Reglers aus dem Steckergehäuse "S" ziehen und isolieren.



Funktionsweise der dynamischen Bremse und der Rückwärtsstufe

Nach Verlassen des Vorwärtsfahrbereiches wird der Rückwärtsfahrbereich kurzzeitig als proportionale Bremse benutzt.

Anschließend dient dieser Bereich zum stufenlosen Rückwärtsfahren. Der Übergang von "Bremse" nach "Rückwärts" erfolgt nicht abrupt sondern schonend.

Low-cost speed controllers for model cars and boats fitted with 540-size standard and “tuning” electric motors with 35 A = from 12 turns, 25 A = from 15 turns, 20 A = from 16 turns, e.g. Power 600/19 and 600/24 or EF 76. Sealed with acrylic lacquer to guard against spray damage.

Characteristics

Electronic speed controller with forwards - neutral - reverse functions. Full reverse stage for electric model cars, trucks and boats. Micro-processor controlled, with high motor pulse frequency for standard and “tuning” motors. Special arrangement of dynamic brake and reverse stage protects the gearbox from damage.

- High-quality high-flex silicone power cables

- Relay-less output stage; no parts to wear

Special features

- | | | |
|--------|---|--|
| FET | - | Power MOS-FET field effect transistors |
| BEC | - | Integral receiver power supply |
| hec | - | high pulse frequency for fine proportional control and magnet protection |
| POR | - | Power-on protection, prevents motor starting up accidentally |
| TP | - | Excess temperature protection |
| PCO | - | Low voltage power-off |
| RXF | - | Rx filter, switches the controller off if the transmitter signal fails or is invalid |
| EPS | - | Ultra-simple programming |
| WP | - | Splashproof protective lacquer seal |
| BUTTON | - | Input push-button for programming |
| LED | - | LED indicator confirms operating and programming functions |

Specification

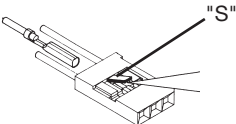
- | | |
|--------------------|---|
| Functions: | Forwards, neutral, dynamic brake, reverse |
| Operating voltage: | 5 - 10 NC NiMH or 6 V / 12 V lead/acid |
| Motor current: | 20 A / 25 A / 35 A |
| BEC: | 5 V, max. 2 - 3 servos |
| Dimensions: | 37 x 45 x 25 mm |
| Weight: | 60 g |
| Connector system: | 1.5 mm ² / No. 8402 2.5mm ² JST / TAM |

Specification - supplementary information

The motor current figure represents the maximum permissible average continuous current under “full throttle forwards” conditions for the duration of one full battery discharge (1700 mAh cells). Currents vary from model to model and according to the operator's driving style. Higher peak currents present no problems provided that they are for brief periods.

If you are using the BEC system with 8 - 10 NC cells the maximum number of servos is 2; with 5 - 7 NC cells the maximum number is 3 servos.

If you wish to use a separate receiver battery locate the red wire in the receiver lead attached to the controller and withdraw it from the plug housing “S”. Insulate the end carefully.



How the dynamic brake and reverse stages work

When the stick is initially moved back from the “forwards” range the reverse range operates as a proportional brake, but only for a brief period.

After this period this part of the stick travel operates as a proportional reverse mode. The transition from “brake” to “reverse” mode takes place gently in order to avoid mechanical damage.

Variateurs bon marché pour modèles d’autos et de bateaux équipés de moteurs de la série 540, standard et compétition, avec 35 A = à partir de 12 spires, 25 A = à partir de 15 spires, 20 A = à partir de 16 spires, par ex. Power 600/19 et 600/24 ou EF76. Avec scellement par panneau en plastique transparent contre les projections d’eau .

Propriétés

Très petit variateur électronique léger et bon marché avec marche arrière à puissance intégrale pour les autos, les camions et les bateaux électriques. Pilotés par microprocesseur avec haute fréquence d'impulsion pour la protection du moteur standard et des moteurs de compétition. Traitement sans usure des engrenages par une disposition spéciale du frein dynamique et de l'étage marche arrière.

- cordon hautement flexible avec gaine silicone

- étage final sans usure sans relais

Spécificités

- | | | |
|--------|---|--|
| FET | - | transistors de puissance MOS à effet de champ |
| BEC | - | alimentation du récepteur |
| hec | - | haute fréquence d’impulsion du moteur pour en épargner l’aimant |
| POR | - | protection contre les démarrages intempestifs du moteur |
| TP | - | protection contre les températures excessives intégrée |
| PCO | - | protection contre la sous-tension |
| RXF | - | filtre Rx - coupe le variateur en l’absence de signaux valables en provenance de l’émetteur |
| EPS | - | programmation simple |
| WP | - | électronique protégée contre les projections d’eau par scellement par panneau en plastique transparent |
| TASTER | - | une seule touche de programmation |
| LED | - | affichage à LED pour les fonctions de service et de programmation |

Caractéristiques techniques

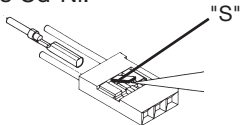
- | | |
|------------------------|--|
| fonctions: | marche avant, neutre, frein dynamique, marche arrière |
| tension de service: | 5-7 éléments Cd-Ni NiMH (ou accu au PB 6 / 12 volts) |
| courant de charge : | 20 A / 25 A /35 A |
| BEC: | 5 V, max. 2 à 3 servos |
| encombrement: | approx. 37 x 45 x 25 mm |
| poids: | 60 g |
| système de connexion : | 1,5 mm ² / réf. 8402 2,5mm ² JST / TAM |

Explication des caractéristiques techniques

Par courant moteur on entend le courant longue durée moyen à „plein gaz marche avant“ qui est susceptible d’être fourni sur la durée d’une charge d’accu (1700 mAh). Les courants dépendent du modèle et du style individuel de pilotage. Brièvement des pointes de courant plus importantes sont possibles sans problème.

Avec le système BEC il est possible d’exploiter un maximum de 2 servos avec 8 à 10 éléments Cd-Ni et un maximum de 3 servos avec 5 à 7 éléments Cd-Ni.

Si vous utilisez un accu autonome pour le récepteur, retirer le brin rouge au niveau du raccord du variateur au récepteur au niveau du boîtier de connexion „S“ et l'isoler.



Mode de fonctionnement du frein dynamique et de la marche arrière

Après avoir quitté le secteur de la marche avant, le secteur de la marche arrière est exploité brièvement comme un frein proportionnel.

Ensuite, ce secteur fait office de marche arrière en continu. Le passage de „frein“ à „marche arrière“ n’intervient pas de manière abrupte mais de manière souple.

Anschluß, erste Inbetriebnahme

- Sender einschalten.
- Rx - Kabel des Reglers am entsprechenden Empfängerkanal anschließen. **Bei Betrieb ohne BEC, rotes Kabel am Reglerstecker herausziehen und Empfängerakku anschließen.**
- 5 - 10 NC-Zellen (Fahrakku) anschließen. Unbedingt auf richtige Polung achten.
- Das Blinken der LED in sehr kurzen Intervallen zeigt die Betriebsbereitschaft des Reglers an.
- Steuerknüppel langsam hin- und her bewegen.
- Am Fahrtregler wird der Vorwärtsbetrieb durch ein gleichmäßiges Leuchten, der Rückwärtsbetrieb durch ein Blinken der LED angezeigt. Befindet sich der Gasknüppel in Vorwärtstellung, muß sich der Fahrtregler im Vorwärtsbetrieb befinden. Trifft dies nicht zu, ist der Regler neu zu programmieren (siehe „Programmierung“).
- Der Motor muß im Vorwärtsbetrieb des Reglers "vorwärts" laufen, ansonsten die Anschlüsse am Motor vertauschen. **Den Motor nicht im Rückwärtsbetrieb vorwärts laufen lassen, dies führt zu übermäßiger Belastung des Reglers.**

Programmierung

Um in den Programmiermodus zu gelangen, muß die Fahrakku-Spannung kurz unterbrochen werden.

- Steuerknüppel nicht bewegen.
- Den Taster solange drücken, bis die LED gleichmäßig 1 mal blinkt.
- Den Knüppel in die Stellung „Vollgas vorwärts“ bringen und Taster kurz betätigen. Die LED muß zweimal blinken.
- Den Knüppel in Neutralstellung bringen und Taster kurz betätigen. Die LED muß dreimal blinken.
- Den Knüppel in die „Stellung „Vollgas rückwärts“ bringen. Taster kurz betätigen.
- Der Regler ist betriebsbereit.

Ist keine Funktion gegeben und die LED blinkt wie beim ersten Schritt, die Programmierung (evtl. mit anderen Knüppelstellungen) wiederholen.

Hinweis: Wird beim Programmieren die Neutralstellung mit einem Doppelklick auf den Taster bestätigt, sind Rückwärts- und Bremsfunktion deaktiviert. Der Regler arbeitet nur im Vorwärtsbereich.

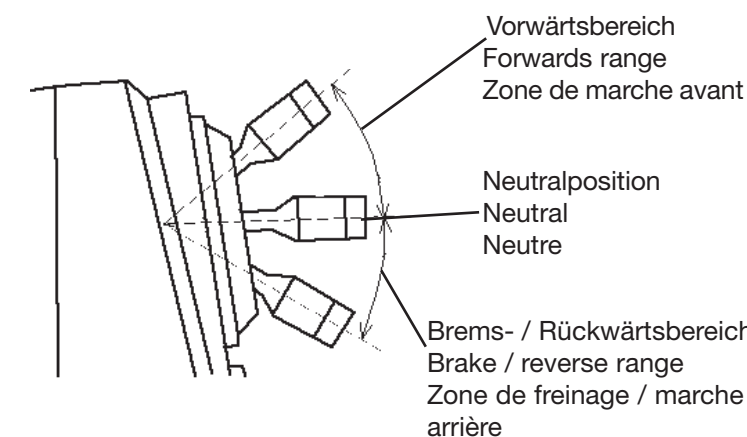
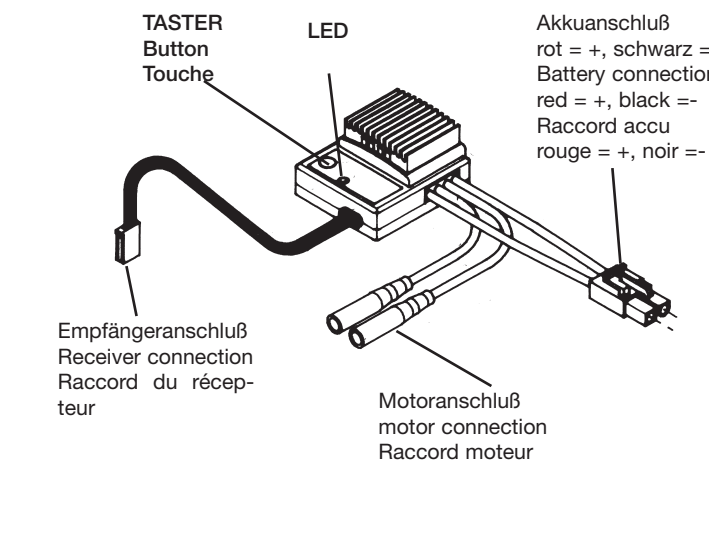
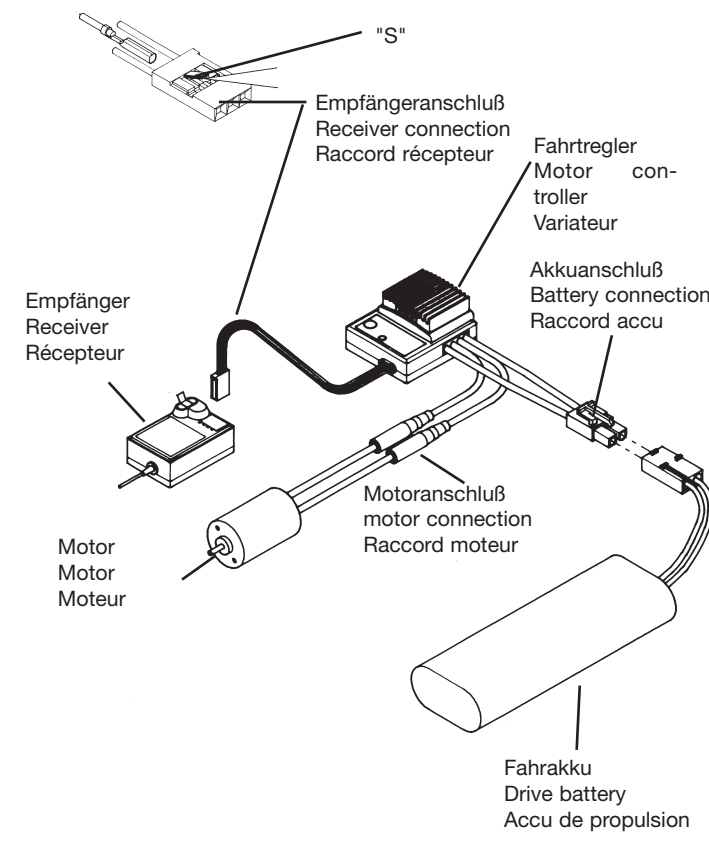
Der Regler ist nach Anschluß des Fahrakkus, länger anhaltenden Funkstörungen, Unterspannungsabschaltung oder Temperaturabschaltung nicht mehr betriebsbereit. Durch Wechsel der Gasknüppelpositionen (z. B. Vorwärts - Rückwärts) wird dieser Zustand aufgehoben.

Sicherheitshinweise

- Technische Daten des Reglers beachten
- Akku nicht verpolen
- Kurzschlüsse der Kabel unbedingt vermeiden
- Antriebsmotor wirkungsvoll entstören
- Auf gute Luftzirkulation achten.
- Den Regler so einbauen bzw. verpacken, daß er nicht mit Fett oder Öl in Berührung kommen kann.

robbe Modellsport GmbH & Co. KG

Technische Änderungen vorbehalten
 Copyright robbe-Modellsport 2005



Connecting the controller, using the system for the first time

- Switch on the transmitter.
- Connect the Rx cable attached to the controller to the appropriate receiver channel. **If you are not using the BEC system pull out the red wire from the controller plug, insulate the end and connect a separate receiver battery.**
- Connect the 5 - 10 cell NC pack (drive battery). It is essential to maintain correct polarity.
- Move the throttle stick slowly forward and back.
- The LED will glow steadily when in the “forwards” range. In “reverse” the LED will flash. When the throttle stick is in the “forwards” part of its arc the speed controller must be in the “forwards” range. If this is not the case the controller needs to be re-programmed (see “Programming”).
- When the controller is in the “forwards” range the motor must also run in the direction corresponding to the model's forward motion. If not, swap over the connections at the motor terminals. **Do not leave the system “the wrong way round”, i.e. the motor running forwards when the controller is in reverse mode, as this overloads the controller.**

Programming

- To enter programming mode the drive battery voltage must be disconnected briefly.
- Leave the throttle stick untouched.
- Hold the push-button pressed in until the LED flashes once evenly.
- Move the stick to the “full throttle forwards” position and press the button briefly. The LED should now flash twice.
- Move the stick to the neutral position and press the push-button again. The LED should now flash three times.
- Move the stick back to the “full throttle reverse” position and press the push-button again.
- The speed controller is now completely set up and ready to work.

If the controller does not appear to work and the LED flashes at the first stage of programming, repeat the programming procedure (you may find that different stick positions work better).

Note: You can disable the reverse and brake functions by giving a double-press on the push-button when programming the neutral position. The controller now works over the forwards range only.

The controller will not work under the following conditions: immediately after you connect the drive battery, after a prolonged period of radio interference, and after the low-voltage circuit or the excess temperature circuit have tripped. You can re-activate the controller by altering the throttle stick position (e.g. forwards - reverse).

Safety notes

- It is important to stay within the parameters listed in the Specification.
- Do not connect the battery with reverse polarity.
- Take care to avoid short-circuits between the various cables.
- Provide adequate interference suppression for the electric motor.
- Provide good air circulation to the controller.
- Install the unit in such a way that it cannot come into contact with grease or oil.

robbe Modellsport GmbH & Co. KG

We reserve the right to alter technical specifications

Branchement, première mise en service

- mettre l'émetteur en marche
- raccorder le fil Rx à la voie correspondante du récepteur. **Si le système fonctionne sans BEC, retirer le brin rouge du connecteur du variateur et raccorder l'accu du récepteur.**
- raccorder l'accu de 5 à 10 éléments Cd-Ni (accu du moteur). Attention à la polarité.
- le fait que la LED clignote avec de très courts intervalles indique que le variateur est en ordre de marche
- déplacer lentement le manche de l'avant vers l'arrière
- sur le variateur, la marche avant est indiquée par le fait que la LED est allumée en permanence alors que la LED clignote en marche arrière. Lorsque le manche des gaz se trouve en marche avant, il faut que le variateur se trouve également en marche avant. Si ce n'est pas le cas, reprogrammer le variateur (cf. „Programmation“)
- lorsque le variateur se trouve en marche avant, le moteur doit tourner en marche avant sinon, inverser les connexion du moteur. **Ne pas laisser tourner l moteur en marche arrière alors que le variateur est en marche avant, le variateur subit une charge excessive.**

Programmation

Pour accéder au mode programmation, il faut interrompre brièvement la tension de l'accu du moteur.

- ne pas déplacer le manche d'asservissement
- presser sur la touche jusqu'à ce que la LED clignote régulièrement 1 fois
- amener le manche des gaz en position „plein gaz avant“ et presser brièvement sur la touche. La LED doit clignoter deux fois
- amener le manche au neutre et appuyer brièvement sur la touche. La LED doit clignoter trois fois
- amener le manche en position „plein gaz arrière“. Appuyer brièvement sur la touche
- le variateur est en ordre de marche.

En l'absence de fonction alors que la LED clignote comme pour la première étape mentionnée, reprendre la programmation (si nécessaire avec une autre programmation des manches).

À noter: lorsque la programmation du neutre est confirmée par un double clic sur la touche, la marche arrière et le frein ne sont plus efficaces. Le variateur ne travaille qu'en marche avant.

Après avoir raccordé l'accu du moteur, en présence de longs dérangements de transmission et commutation de sous-tension ou commutation du fait de température excessive, le variateur n'est plus en ordre de marche. Une modification de la position du manche des gaz (par ex. marche avant - marche arrière) permet de supprimer cet état.

Conseils de sécurité

- tenir compte des caractéristiques techniques du variateur
- ne pas inverser les polarités de l'accu
- éviter absolument de mettre les brins en court-circuit
- antiparasiter efficacement le moteur
- veiller à ce que l'air circule correctement
- installer ou emballer le variateur de telle manière qu'il ne puisse pas entrer en contact avec de la graisse ou de l'huile.

robbe Modellsport GmbH & Co. KG

Sous réserve de modification technique

Regolatore di velocità economico per automodelli o modelli navali con motore classe 540 o motori Tuning da 35 A = a partire da 12 spire , 25 A = a partire da 15 spire , 20 A = a partire da 16 spire, per esempio Power 600/19 e 600/24 oppure EF 76.
Provvisto di vernice acrilica di isolamento per la protezione contro spruzzi d'acqua.

Caratteristiche

Regolatore elettronico con funzione avanti – neutro – freno/indietro. Retromarcia proporzionale per automodelli RC, trucks e navi. Microprocessore integrato di comando ad alta frequenza di impulsi, per motori di tipo standard o di tipo tuning. Disposizione speciale del freno dinamico e della retromarcia per una migliore protezione degli ingranaggi contro l'usura.

- cavi di collegamento flessibili, di alta qualità, in silicone
- fine corsa anti-usura, privo di relais

Particolarità

FET	- transistori ad effetto campo Power-MOS
BEC	- alimentazione della ricevente
hec	- alta frequenza di impulsi per un comando proporzionale preciso e per la protezione del magnete
POR	- protezione contro l'avvio indesiderato del motore
TP	- protezione contro surriscaldamento
PCO	- spegnimento per sottotensione
RXF	- filtro RX; spegne il regolatore in caso di eventuale assenza o disturbo del segnale proveniente dalla trasmittente
EPS	- programmazione semplificata
WP	- protezione contro schizzi d'acqua mediante vernice sigillante
TASTER	- tasto di comando per la programmazione
LED	- LED per la visualizzazione del funzionamento e delle funzioni di programmazione

Dati tecnici

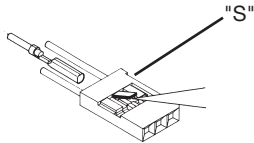
Funzioni:	avanti, neutro, freno dinamico, indietro
Tensione di alimentazione:	5–10 celle NC NIMH o batteria al piombo da 6V o 12 V
Corrente del motore:	20 A / 25 A / 30 A
BEC:	5 V , max 2 – 3 servi
Dimensioni:	37 x 45 x 25 mm
Peso:	60 g
Sistema di collegamento:	1,5 mm ² / Art.N. 8402 2,5 mm ² JST / TAM

Spiegazione dei dati tecnici

Per corrente motore si intende l'intensità di corrente continua media circolante per tutta la durata di scarica di una batteria (1700 mAh) con comando in posizione “a tutto gas”. Le intensità di corrente variano in base al modello ed allo stile di guida. Picchi di corrente ad intensità maggiore sono ammessi senza problemi solo per periodi brevi.

Il sistema BEC consente di utilizzare max. 2 servi con 8 – 10 celle NC e max. 3 servi con 5 – 7 celle NC.

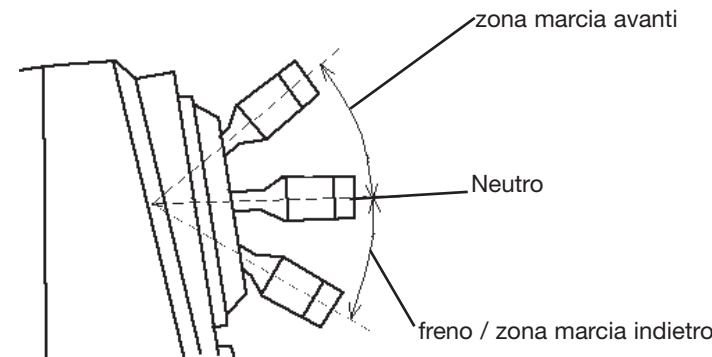
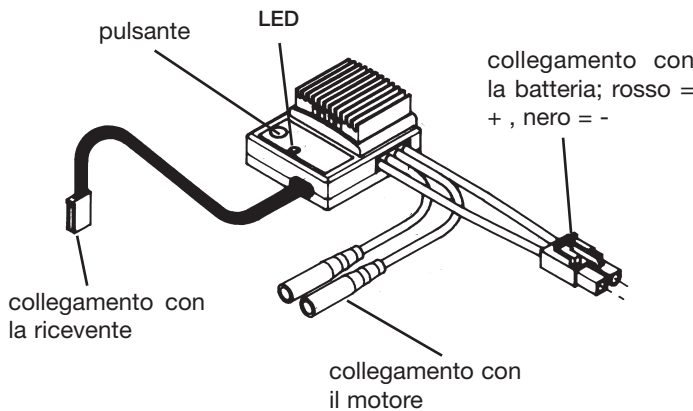
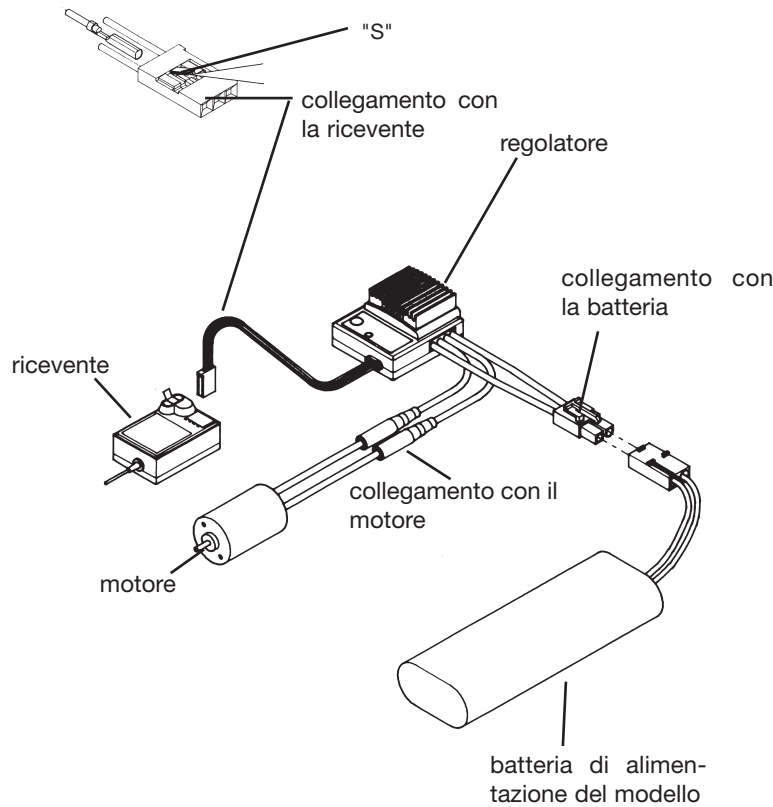
Se si desidera adoperare una batteria separata per l'alimentazione della ricevente, estrarre il cavo rosso “S” del regolatore in corrispondenza dello spinotto per il collegamento con la ricevente ed isolarlo.



Funzionamento del freno dinamico e della retromarcia

Nel portare indietro lo stick di comando del gas, precedentemente posizionato in avanti, il regolatore funziona dapprima come freno per un brevissimo periodo.

Successivamente diventa attiva la retromarcia con modalità proporzionale. Il passaggio da “freno” a “retromarcia” avviene dolcemente in modo da proteggere la meccanica da sforzi eccessivi.



Collegamento, primo utilizzo

- Accendere la trasmittente
- Collegare i cavi RX del regolatore al rispettivo canale sulla ricevente. Se si adopera il regolatore senza il sistema BEC, estrarre il cavetto rosso dallo spinotto e collegare la batteria di alimentazione della ricevente.
- Collegare la batteria a 5 – 10 celle NC (batteria di alimentazione del modello). Rispettare la corretta polarità
- I lampeggi del LED a breve distanza l'uno dall'altro segnalano che il regolatore è pronto per l'uso.
- Muovere lo stick di comando del gas lentamente avanti ed indietro.
- Il LED si illumina per indicare che è attivo il comando in avanti, o lampeggia per indicare che è attiva la retromarcia. Se lo stick di comando è spostato in avanti, anche il regolatore di velocità deve risultare attivo in modalità “marcia avanti”. In caso contrario occorre riprogrammare il regolatore (vedere paragrafo “programmazione”).
- Il motore deve girare in “avanti” quando il regolatore si trova in modalità “marcia in avanti”; invertire altrimenti i collegamenti con il motore se questa condizione non si verifica. Evitare il funzionamento invertito tra motore e regolatore: qualora infatti il regolatore è in modalità “marcia indietro”, il motore non deve girare in avanti, altrimenti il regolatore viene sovraccaricato.

Programmazione

Per accedere alla modalità di programmazione è necessario scollegare brevemente la batteria di alimentazione del modello.

- non spostare lo stick di comando del gas
- mantenere il pulsante premuto fino a quando il LED lampeggia una volta in modo regolare
- spostare lo stick di comando del gas in avanti fino in fondo in posizione “gas al massimo” e premere brevemente il pulsante. Il LED deve lampeggiare due volte
- riportare lo stick di comando del gas a metà corsa (neutro) e premere brevemente il pulsante. Il LED deve lampeggiare tre volte
- spostare lo stick di comando del gas indietro fino in fondo quindi premere brevemente il pulsante
- il regolatore è ora pronto per l'uso

Ripetere la programmazione (se necessario cambiando le posizioni dello stick di comando) qualora il LED lampeggia nel modo indicato all'inizio del paragrafo oppure se non risulta attiva alcuna funzione.

Avvertenza: se durante la programmazione del punto neutro si conferma la procedura premendo due volte il pulsante, le funzioni di freno e retromarcia vengono disattivate. Il regolatore funziona di conseguenza solo in avanti.

Il regolatore non funziona nei casi seguenti: immediatamente dopo aver collegato la batteria di alimentazione del modello , a seguito di interferenze radio prolungate nel tempo oppure a seguito dello spegnimento causato da sottotensione della batteria o dal riscaldamento eccessivo del sistema. Per riattivare il regolatore è sufficiente muovere lo stick di comando del gas (ad es. avanti – indietro).

Norme di sicurezza

- rispettare i dati tecnici del regolatore
- non invertire la polarità della batteria
- evitare assolutamente cortocircuiti tra i cavi
- schermare efficacemente il motore contro possibili interferenze
- assicurare una buona circolazione d'aria intorno al regolatore
- montare o sigillare il regolatore in maniera da tenerlo al riparo da grasso o olio

robbe Modellsport GmbH & Co. KG

Alcune parti possono subire variazioni senza preavviso. Con riserva di modifiche tecniche o eventuali errori.

Copyright robbe-Modellsport 2005.

Variador económico para modelos de coches y barcos con motores de la clase 540 estándar o tuning, desde 35 A = a partir de 12 turns, 25 A = a partir de 15 turns, 20 A = a partir de 16 turns, por ejemplo Power 600/19 y 600/24 o EF 76.
Sellado con laca acrílica para la protección contra salpicaduras de agua.

Características

Variador electrónico con función adelante – neutro – freno/atrás. Marcha hacia atrás para modelos de coches eléctricos de radio control, trucks y barcos. Control por microprocesador, con alta frecuencia de impulsos del motor para motores estándar y tuning. Una disposición especial del freno dinámico y de la marcha hacia atrás, protege el cambio de daños.

- Cables de conexión flexibles de silicona de alta calidad
- Fase final sin desgaste sin relé

Características especiales

FET	- Transistor de efecto de campo Power MOS
BEC	- Alimentación del receptor
hec	- Alta frecuencia de impulsos para un mando fino y proporcional y protección del magneto.
POR	- Protección al arranque, evita que el motor se ponga en marcha sin querer
TP	- Protección a temperaturas excesivas
PCO	- Desconexión por baja tensión
RXF	- Filtro Rx, desconecta el variador cuando la señal del emisor falla o falta.
EPS	- La más simple programación
WP	- Sellado con barniz para la protección contra las salpicaduras del agua
TASTER	- Tecla de entrada para programar
LED	- Indicación LED de funciones de uso y de programación

Características Técnicas

Funciones:	Adelante, neutro, freno dinámico, marcha atrás
Tensión nominal:	5-10 NiCad NiMH o 6 V y 12 V batería de plomo
Corriente motor:	20 A / 25 A / 35 A
BEC:	5 V, max. 2 – 3 servos
Dimensiones:	37 x 45 x 25 mm.
Peso:	60 gr.
Sistema de conexión:	1,5 mm² / No. 8402 2,5 mm² JST / TAM

Explicación de las características técnicas

Bajo corriente motor se entiende el promedio de la corriente continua con “gas a fondo y marcha hacia delante” que se puede suministrar durante una descarga de batería (1700mAh). Las corrientes dependen del modelo y del estilo de conducción individual. Corrientes de cresta breves son posibles sin problemas.

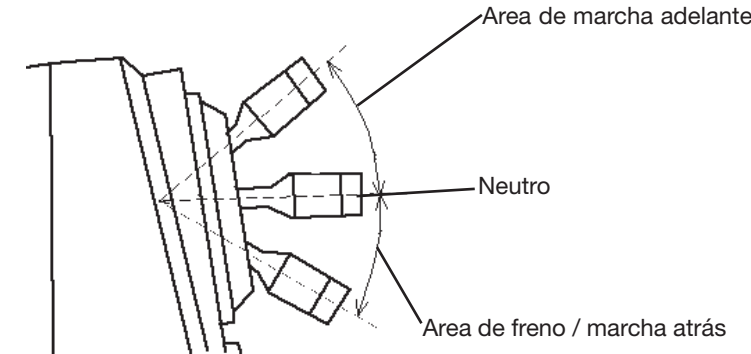
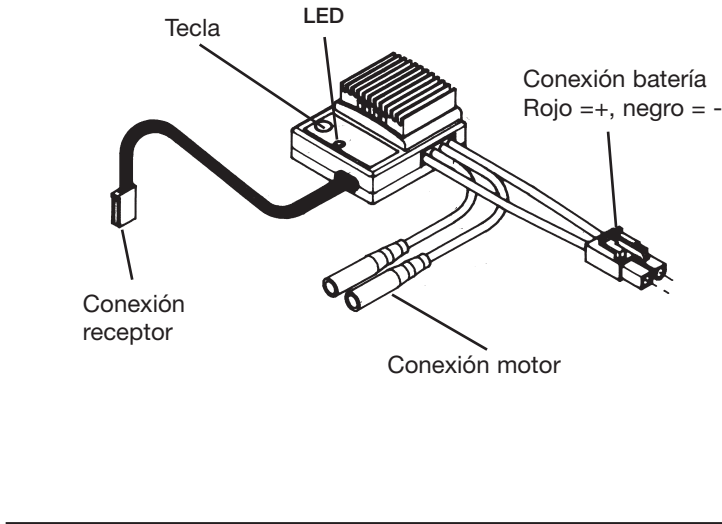
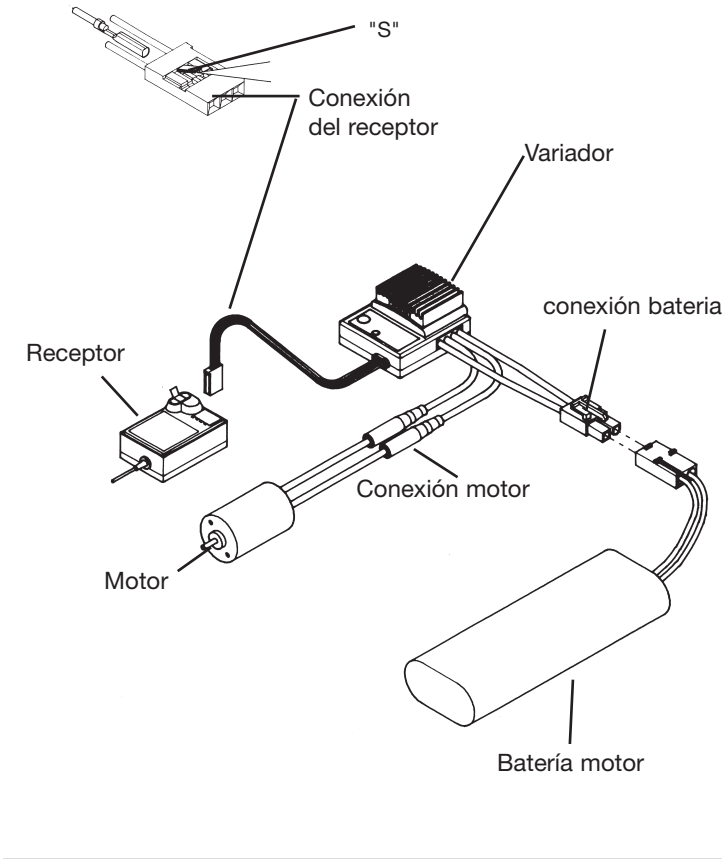
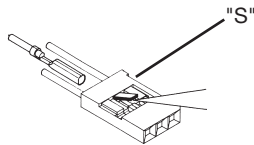
Con el sistema BEC, solamente se pueden usar máximo 2 servos con 8 – 10 elementos NiCad y máximo 3 servos con 5-7 elementos NiCad.

Al utilizar una batería separada para el receptor, retirar el cable rojo en la toma del receptor en el variador de la carcasa de conexión “S” y aislarlo.

Funcionamiento del freno dinámico y de la marcha hacia atrás

Después de abandonar el área de marcha hacia delante, se usa el área de la marcha hacia atrás brevemente como freno proporcional.

A continuación, esta área opera como marcha hacia atrás proporcional. La transición de “freno” a “atrás” no es abrupto, sino suave.



Conexión, primer uso

- Conectar la emisora
- Conectar el cable Rx del variador al canal del receptor correspondiente. Si no usa el BEC, retirar el cable rojo en el enchufe del variador y conectar la batería del receptor.
- Conectar 5-10 elementos NiCad (batería del motor). Vigilar la polaridad correcta.
- Cuando el LED parpadea en intervalos muy cortos, el variador está a punto.
- Mover el stick de mando despacio hacia adelante y atrás.
- En el variador queda indicada la marcha adelante mediante una iluminación regular del LED y la marcha atrás mediante un parpadeo del LED. Si el stick de mando se encuentra en la posición de marcha adelante, el variador también tiene que estar en marcha hacia delante. Si esto no fuera el caso, programar el variador de nuevo (vea “programación”).
- Cuando el variador está en marcha hacia delante, el motor tiene que girar “hacia delante”. Si no es así, invertir las conexiones en el motor. No dejar que el motor gire hacia delante con marcha hacia atrás, el variador sufriría una sobrecarga.

Programación

Para acceder al modo de programación, es necesario interrumpir brevemente la tensión de la batería del motor.

- No mover el stick de mando
- Pulsar la tecla hasta que el LED parpadea 1 vez de forma regular.
- Poner el stick en posición “gas a fondo hacia delante” y pulsar brevemente la tecla. El LED tiene que parpadear dos veces.
- Poner el stick en posición neutral y pulsar brevemente la tecla. El LED tiene que parpadear tres veces.
- Poner el stick en posición “gas a fondo marcha atrás”. Pulsar brevemente la tecla.
- El variador está preparado para el uso.

Si no hay ninguna función y el LED parpadea como en el primer paso, repetir la programación (eventualmente con otra posición del stick).

Nota: Si durante la programación se confirma la posición neutral mediante un doble clic en la tecla, la función de marcha atrás y de freno quedan desactivadas y el variador solamente trabaja en marcha adelante.

Después de conectar la batería de motor al variador, éste no estará a punto para el uso si hay interferencias prolongadas, desconexión por baja tensión o desconexión por temperatura excesiva.
Al cambiar la posición del stick de gas, este estado queda suprimido.
(por ejemplo adelante – atrás).

Consejos de seguridad

- Tener en cuenta las características técnicas del variador
- No invertir la polaridad de la batería
- Evitar cortocircuitos de los cables
- Suprimir los parásitos en el motor de forma eficaz
- Vigilar que el aire circule correctamete
- Instalar el variador de tal manera que no pueda entrar en contacto con grasa o aceite.

robbe Modellsport GmbH & Co. KG

La información facilitada no responsabiliza al fabricante respecto a modificaciones técnicas y/o errores.
Copyright robbe-Modellsport 2005