



Instruction Manual
Mode d'emploi
SC8R / SC10R

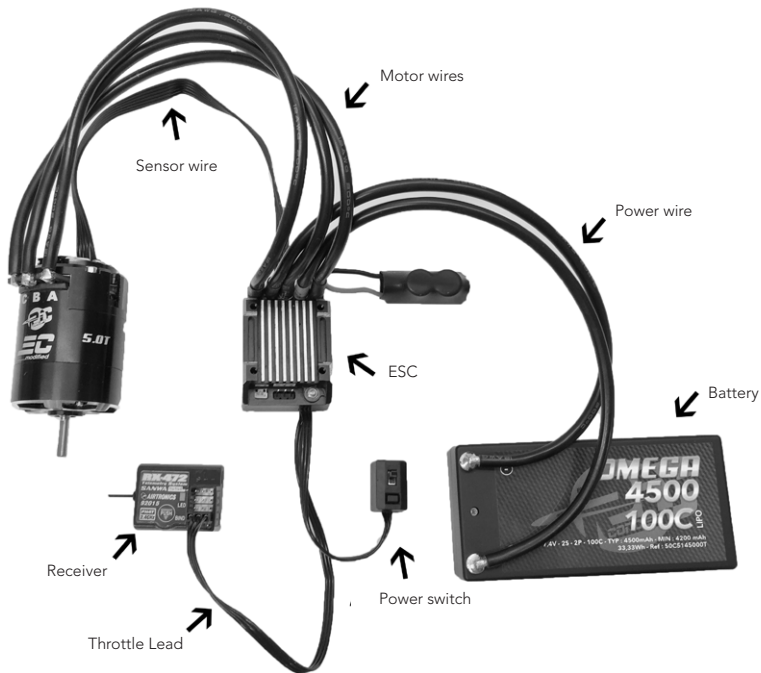
English P. 2

Français P.16

WTI®

Winning . Technology . Innovation

General view



Introduction

Thank you for purchasing ESC from RC Concept. Please read the following informations before use the ESC. These operating instructions are designed to ensure that you quickly become familiar with its features and functions and make full use of this product.

Features

- **WTI** Timing and Turbo control which improve the motor RPM and its performances.
- **WTI** Throttle and Brake control. You can control the punch and the brakes by point. 5 steps from very weak to very strong fro easy tuning.
- Low resistance connectors used to improve power and reduce heat.
- The circuit is managed by intelligent thermal management kernel algorithm in order to improve driving skill and adjust the control time of the dead band. The dynamic loss is reduced effectively when the motor is running at high speed or the user us changing the motor speed frequently. This allowed the motor to be more stable when running.
- **WTI** Cooling design. The case and the internal design of the ESC has been designed to reduce the heat and give maximum power at all time.
- **WTI** External switch for more reliability.
- Profiles with pre-settings for most needs: Off-Road carper 2wd/4wd - Off-Road Dirt 2wd/4wd - Touring 13.5T. Those program can be tuned with the EC Box or our PC Software available on our website.
- Safety features: low voltage protection, motor and ESC overheat protection and signal lost protection.
- Programmable with our RC Concept EC Box.
- Option to turn off the ESC by keeping the trigger full brake for 8seconds. This can be disable if needed.

Safety Note

- It is not a toy and suitable for users older than 14 years old.
- Never allow water, moisture, oil or other foreign materials to get inside the ESC, Motor or on the PC boards. It may damage the ESC completely.
- Never disassemble the ESC and modify the components on the PC boards.
- Never solder one part for more than 5 seconds as some components will get damaged by high temperature.
- Never run the ESC without load at full throttle or it may damage the bearings and other moving parts.
- Please make sure the location where to fix the ESC has good airflow ventilating so the heat could dissipate quickly.
- To avoid short circuit, please keep the ESC connectors far away from other metal parts.
- Never connctet the battery polarity in reverse.
- Please remove the pinion gear before performing calibration and programming functions with this system.
- Before you switch on the ESC, make sure all the cables are well solder with the connectors.
- Electronic motor timing will increase the temperature of ESC and bruchless motor. Use with caution when setting up and testing your application to avoid overloading and overheating.
- Incorrect Boost and Timing setting may cause permanent damage to the ESC and motors. Please coose proper ratio and timing according to motor's instruction.
- To avoid signal interference, please always turn on the transmitter first and then turn on the ESC. Do the opposite when powering off.
- Always insulate exposed wiring with heat shrink tubing to prevent short circuits which can damage the ESC.
- Always disconnect the battery pack from the ESC when not in use. When the ESC is switched off, there is still small current and it may cause over discharge of the battery after some time.
- The SC10R can support 4-9 cells NiMH or 2-3 cells LiPo battery. The SC8R can support 2-6S cells LiPo battery.

NOTE: We will not be responsible for any damage caused by non-compliance with above instruction.

Preparation

1- PLAN ESC PLACEMENT

Choose a location for the ESC protected from debris. To prevent radio interference, place the ESC far from the receiver and keep the power wires as short as possible. Select a location that has good airflow ventilating. If the ESC get airflow it will run cooler and will be more efficient.

2- MOUNT ESC IN VEHICLE

Use double-sided tape to mount the ESC in vehicle (do not use CA glue).

3- SOLDERING

Cut the ESC's A, B and C silicone motor power wires to the desired length and strip 3mm-5mm of insulate from the end of each wire. «Pre-tin» the wire by heating the end and applying some solder until it is thoroughly covered.

CAUTION: Be very careful not to splash yourself with hot solder. Place the ESC Phase A motor wire to the A solder tab from the motor and solder. Use soldering iron to apply heat to exposed wire; begin adding solder to tip of soldering iron and wire. Add just enough solder to form a clean and continuous joint from the plated area of the solder tab up onto the wire. Solder the ESC Phase B motor wire to the B solder table from the motor and C motor wire to the C solder wire from the motor.

Connection

- 1 Connect the motor sensor harness to ESC. Insert the 6 pin connector on the end of the motor's sensor wires into ESC's sensor harness socket.
- 2 Connect throttle lead to the Receiver (Throttle Channel - Ch2).
- 3 Solder the motor to the ESC.
- 4 Connect ESC to battery pack.

ESC Calibration

Calibration is necessary for the first use of the ESC, or whenever used with a new/different transmitter. Individual transmitter's signals for full throttle, full brake and neutral vary. You must calibrate ESC to make it work effectively with your transmitter.

HOW TO CALIBRATE THE ESC ?

- ESC Switch OFF.
- Connect the ESC to the battery and the motor.
- Turn ON your transmitter.
- Be sure to have your EPA at 100% on your transmitter for both Throttle and Brake.
- Press the calibration button on the Switch and turn ON your ESC. Your motor will ring long beep once. After that, the Red LED will blink and the motor will ring like beep-beep-beep... in a row indicates it is time to set neutral position, full throttle and full brake one by one. You could release the calibration button now.
- Keep the throttle trigger in neutral position, press the calibration button once, the green LED will blink once then extinguish and the motor will ring beep once indicates the neutral position has been set.
- Hold full throttle and press the calibration button once, the green LED will blink twice then extinguish and the motor will ring twice which indicates the full throttle has been set.
- Move the throttle trigger to full brake and hold full brake, press the calibration button once, the green LED will blink three times then extinguish and the motor will ring three times which indicates the full brake has been set.
- After the calibration is finished keep the throttle in neutral position, the red LED will stay ON, the ESC and motor are ready to work.



ESC ON/OFF and LED Indicator

- ESC ON/OFF: Turn ON the ESC by pushing the switch to ON. The red LED will stay ON (Boost and Timing are ON), or blink (Zero-Timing Mode).
- Explanation of LED indicator

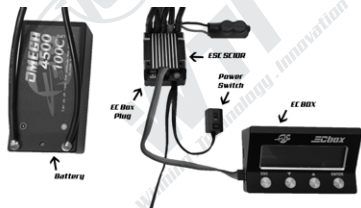
The throttle trigger is in neutral position	Red LED is blinking (zero timing)
The throttle trigger is in neutral position	Red LED stays on (motor boost and turbo timing is on)
The motor is running while the throttle trigger doesn't reach to the highest throttle/brake position	Green LED is blinking
The throttle trigger is at the highest throttle/brake position	Green LED stays ON

ESC programming

Program with EC Box

You can use the RC Concept EC Box to program your ESC. All the tuning options are explained on page 12 of this manual.

Connections:



Program with the PC Software

RC Concept PC Software is available for free on our website: www.rcconcept.net. You can connect you SC10R to the PC Software with our EC Box. A USB-Micro USB cable is needed.

All the Software updated will be available on our website.

Programmable items and description

Check page 12 of this manual for a complete list of the tuning options and their affect on the ESC.

Note 1: If you set the voltage cut-off manually, please not the adjustable voltage is TOTAL voltage cut-off of the battery pack. In AUTO mode, the default voltage cut-off is 3.2V/S, for example, the voltage cut-off of a 4S pack would be 12.8V=3.2x4 in AUTO Mode.

Note 2: The output power of the motor will be improved when you adjust the motor timing. Electronic motor timing will increase the temperature of the ESC and brushless motor. Use extreme caution when setting up and testing your Boost Timing and Turbo Timing to avoid overloading and overheating. Incorrect Boost or Turbo timing setting may cause permanent damage to the ESC and motors.

Specification

SC10R

Constant/Burnst Current	200A / 2000A
Motor Compatible	Brushless Sensor & Sensorless
Car Compatible	1/10, 1/12 All Competitions 1/10, 1/8 Crawlers
Motor limits	4-6S NiMH or 2S LiPo >3.5T 7-9S NiMH or 3S LiPo >5.5T
Resistance	0.000023ohm
Battery Cell Count	4-9S NiMH or 2-3S LiPo
BEC Output	6V or 7.4V @3A Linear
Size	31.6 x 48 x 19 mm
Weight	45 g without wires
FAN	8v@0.2A Max 12.6V

SC8R

Constant/Burnst Current	180A / 1800A
Motor Compatible	Brushless Sensor & Sensorless
Car Compatible	1/8 All Competitions 1/10, 1/8 Crawlers
Motor limits	4S LiPo KV<3000 / 6S
Resistance	0.002ohm
Battery Cell Count	2-6S LiPo
BEC Output	6V or 7.4V @5A Linear
Size	40 x 60 x 31 mm
Weight	120 g without wires
FAN	5v@0.2A Max 12.6V

Warranty and Service

The SC10R from RC Concept is guaranteed to be free from defects in materials or workmanship for a period of 90 days from the original date of purchase (verified date by sale receipt). Warranty does not cover incorrect installation, component worn by use, damage to case or exposed circuit boards, damage due to timing, damage from using more than 3 LiPo cells input voltage, cross-connection of battery/motor power wires, overheating solder tabs, reverse polarity, improper use

or installation of external BEC, damage resulting from thermal overload or short-circuiting motor, damage from incorrect installation of FET servo or receiver battery pack, tampering with internal electronics, allowing water, moisture, or any other foreign materials to enter ESC, incorrect installation/wiring of input plug plastic, allowing exposed wiring or solder tabs to short-circuiting, or any damage caused by a crash, flooding or natural disaster.

Because RC Concept has no control over the connection & use of the ESC or other related electronics, no liability may be assumed nor will be accepted for any damage resulting from the use of this products. Every RC Concept is tested and control at the RC Concept factory in FRANCE before being packed and therefore considered operational.

By the act of connecting/operating ESC, user accepts all resulting liability. In no case shall our liability exceed the product's original cost. We reserve the right to modify warranty provisions without notice. This product is not intended for use by children under 14 years of age without the supervision of an adult. Use of the product in an uncontrolled manne may result in physical damage or injuries take extra when operating any remote control.

For any repair or replace service, please contact your dealer in first instance, who is responsible for processing guarantee claims.

Products manufactured, programmed and tested by
RC Concept in France.



74 chemin du Martinet 73420 Drumettaz-Clarafond
FRANCE

Phone: +33 4 79 54 03 39
Email: contact@rcconcept.net



GENERAL SETTINGS

Running Mode	1)"Forward Only with Brake" this mode is meant for competition use. In this mode the car can go forward and brake, there is no reverse.
	2)"Forward/Reverse with Brake" this is the basic all-around mode. In this mode the car can go forward and reverse and can also brake. When you move the throttle to the reverse position while the car is moving forward, brakes are applied until the car is fully stopped, reverse cannot engage while the car is moving. To engage reverse, once the car has stopped, release the brakes and move the throttle to the reverse position again. While braking or in reverse, if the throttle is moved to the forward position, the car will immediately accelerate forward.
	3)"Forward/Reverse" this mode is meant for Rock Crawler use. In this mode there is no brake, the car can go from forward to reverse immediately without any pause. Do not use this mode with other car types as it can overload and/or damage the ESC.
Voltage Cutoff	This function helps to prevent battery over-discharge. The ESC continuously monitors the battery's voltage. If the voltage becomes lower than the threshold for 2 seconds, the output power is shut off and the red LED flashes twice repeatedly. For racing, set the voltage cutoff at 3.0V
ESC Temp. Protection	This parameter activates or deactivates the overheating protection. Output power will be cut-off if the temperature of the ESC or the internal temperature of the motor goes (sensored only) over a factory preset value for 5 seconds.
Motor Temp. Protection	For racing, Disable the overheat protections.

THROTTLE CONTROL

Switch Point	This will set the point between the 1st Stage Punch and 2nd Stage Punch
1st Stage Punch	This will set the punch you will get on the first stage (1% ▶ 50% if Switch point set at 50%). The higher the value is the more punch and power you will get.
2nd Stage Punch	This will set the punch you will get on the second stage (50% ▶ 100% if Switch point set at 50%). The higher the value is the more punch and power you will get.
TH Input Curve	Set Linear / To make it customs, please use the PC Program available soon.
Throttle Dead Band	This parameter adjusts the throttle sensitivity around the neutral point. A higher value means that the throttle will have to be moved further for the car to move forward, backward or brake. Standart set-up us 80ms

BRAKE CONTROL

Drag Brake	Sets the amount of brake automatically applied when the throttle is returned to the neutral position. This simulates the engine braking effect of a real car, it can help improve turn-in and the general feeling of the car.
Brake Strength	This parameter adjusts the maximum braking force. A higher value provides stronger braking, but it can also cause the wheels to lock causing loss of control of the car.
Initial Brake	This parameter adjusts the minimum amount of braking power when the brakes engage. The default value is equal to the drag brake value. A high value can cause the wheels to lock immediately when the brake is used.

Brake Switch Point	This will set the point between the 1st Stage Break and 2nd Stage Break
1st Stage Break	This will set the brake you will get on the first stage (1% * 50% if Switch point set at 50%). The higher the value is the more break strenght you will get.
2nd Stage Break	This will set the break you will get on the second stage (50% * 100% if Switch point set at 50%). The higher the value is the more break strenght you will get.
Brake Input Curve	Set Linear / To make it customs, please use the PC Program available soon.

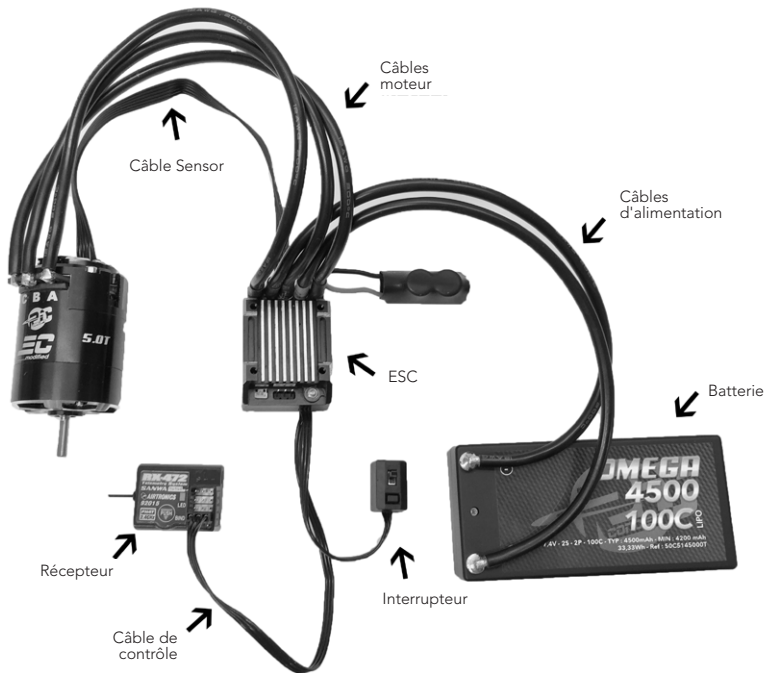
BOOST TIMING

Boost Timing	This parameter adjusts the motor drive current timing. The more timing you have the more power you will get. Warning, too much timing can cause motor and ESC overheating and cause damages. This is a fix value added at any RPM between the Start RPM and the end RPM.
Boost Start RPM	This parameter adjusts when the Boost Timing is starting to be add to the motor.
Boost End RPM	This parameter adjusts when the Boost Timing is stoping to be add to the motor.
Boost Liner Slop	Set Linear / To make it customs, please use the PC Program available soon.
Boost Constrain by TH	Always set as "Yes"

TURBO TIMING

Turbo Timing	This parameter adjusts the add of timing under certain restrictions: Full TH or a certain value of RPM. The main difference with Boost Timing is that the Turbo Timing is progressive: the more RPMand/or time you have the more turbo timing you get.
Turbo Act Method	You can set the Turbo Activation at Full Throttle (Most used setting) or at a certain RPM value or both
Turbo Full TH Delay	If you set your Turbo timing to start at Full Throttle, this parameter will adjust how much time between full Throttle and the Turbo Timing is starting to be add.
Turbo Start RPM	This parameter adjusts when the Turbo Timing is starting to be add to the motor. Use only if activation mode is RPM or RPM + Full Throttle.
Turbo Engage Slop	This parameter adjusts the increase of Turbo Timing (1%) by 0.1s
Turbo Desactive Slop	This parameter adjusts the decrease of Turbo Timing (1%) by 0.1s

Vue générale



Introduction

Merci d'avoir acheté un ESC RC Concept. Veuillez lire les informations suivantes avant d'utiliser cet ESC. Ces instructions ont été faites pour que vous puissiez vous familiariser rapidement avec les spécificités et les fonctions de notre ESC. Ces instructions vous permettront d'utiliser pleinement votre ESC.

Spécifications

- **WTI** Contrôle du Timing et du Turbo améliorant la vitesse de rotation du moteur et ses performances.
- **WTI** Contrôle de l'accélération et du freinage. Vous pouvez régler la puissance et le freinage
- Toutes les connexions internes détiennent une résistance minimale afin de diminuer la température de fonctionnement et d'augmenter la puissance.
- Le circuit interne est contrôlé par des algorithmes kernel de contrôle intelligent afin d'améliorer le feeling et d'ajuster le contrôle de la « bande morte ». La perte dynamique est ainsi réduite lorsque le moteur tourne à grande vitesse, ou le pilote change la vitesse de rotation du moteur souvent (coups de gaz). Ceci permet au moteur d'être parfaitement stable lorsqu'il est en rotation.
- **WTI** Design de refroidissement. Le boîtier alu et le design intérieur de l'ESC ont été dessinés pour diminuer la chaleur et donner le maximum de puissance.
- **WTI** Interrupteur externe pour un maximum de fiabilité et d'accessibilité.
- Profils avec des réglages pré-établis pour tous vos besoins : Off-Road carper 2wd/4wd - Off-Road Dirt 2wd/4wd - Touring 13.5T. Ces profils peuvent être changés grâce à notre EC Box ou le logiciel PC disponible sur notre site web.
- Paramètres de sécurité : protection voltage bas, surchauffe du moteur ou de l'ESC et perte de signal.
- Programmable avec la EC Box RC Concept.
- Option permettant d'éteindre l'ESC lorsque l'on maintient le frein pendant 8 secondes.

Notes de sécurité

- Ceci n'est pas un jouet et ne convient pas pour des utilisateurs de moins de 14 ans.
- Ne jamais laisser rentrer de l'eau, de l'humidité, de l'huile ou tout autre corps étranger dans l'ESC, le moteur ou l'ESC Box. Ceci pourrait les détruire définitivement.
- Ne jamais désassembler l'ESC et modifier les plaques.
- Ne jamais souder une pièce plus de 5 secondes, des composants pourraient être endommagés à cause d'une trop haute température.
- Ne jamais utiliser l'ESC accéléré à fond sans charge, ceci pourrait endommager le moteur.
- Vérifier que le lieu où vous installez votre ESC a un bon flux d'air. Ainsi la chaleur se dissipera plus facilement.
- Afin d'éviter les court-circuits, gardez les connexions de l'ESC loin de tout autre élément métallique.
- Ne jamais brancher les polarités de l'ESC inversées.
- Veuillez démonter le pignon moteur avant de réaliser la calibration et de programmer le système.
- Avant d'allumer votre ESC, veuillez vérifier que tous les branchements sont bons.
- Le timing électronique fera augmenter la température de l'ESC et du moteur. Veuillez utiliser avec précautions le Timing afin d'éviter une surchauffe.
- Un réglage du Boost ou du Timing incorrecte pourrait endommager l'ESC ou le moteur de façon permanente. Merci d'utiliser un ratio et un timing correspondant aux instructions du moteur.
- Afin de ne pas avoir de problèmes d'interférences, placé l'ESC le plus loin possible de votre récepteur. Toujours allumer la radio avant l'ESC et éteindre l'ESC avant la radio.
- Toujours isoler les soudures exposées avec de la gaine thermo afin d'éviter les court-circuits qui pourraient endommager l'ESC.
- Toujours déconnecter la batterie lorsque vous ne l'utilisez pas.
- Le SC10R peut supporter 4-9 cells NiMH ou 2-3 cells LiPo batterie. Le SC8R peut supporter 2-6S cells LiPo batterie.

NOTE: Nous ne serons en aucun cas responsables des dommages causés par le non-respect des instructions ci-dessus.

Préparation

1- PLANIFIER L'EMPLACEMENT DE L'ESC

Choisir un emplacement pour l'ESC protégé des débris. Afin d'éviter des problèmes d'interférences, placer l'ESC loin du récepteur, et garder les câbles le plus court possible. Choisir un emplacement avec une bonne ventilation. Si l'ESC a une bonne ventilation, il aura une température plus basse et sera plus efficace.

2- INSTALLER L'ESC DANS LE VÉHICULE

Utiliser du ruban adhésif double face pour installer l'ESC dans le véhicule (ne pas utiliser de colle).

3- SOUDURES

Couper les fils silicones A, B et C de l'ESC à la bonne longueur et enlever 3 à 5 mm de gaine au bout de chaque fil. Appliquer de l'étain sur le bout des câbles en les chauffant avec un fer à souder.

ATTENTION : Faites attention de ne pas vous mettre de l'étain brûlant sur vous. Placer le câble de la phase A de l'ESC sur la table A du moteur et les souder ensemble avec de l'étain en appliquant le fer à souder. Appliquer juste ce qu'il faut d'étain pour former un joint propre et continu. Faites de même avec le fil de la phase B sur la table B du moteur et le fil de la phase C sur la table C du moteur.

Connections

- 1 Connecter le fil sensor sur l'ESC et sur le moteur.
- 2 Connecter le câble de contrôle au récepteur (Throttle Channel- Ch2).
- 3 Souder les fils de l'ESC au moteur.
- 4 Connecter l'ESC à la batterie.

Calibration de l'ESC

La calibration est nécessaire avant la première utilisation de l'ESC, ou lors du changement d'émetteur. Pour chaque émetteur, la valeur «accélérer à fond», neutre et «frein à fond» varie. Vous devez calibrer votre ESC afin qu'il fonctionne correctement avec votre émetteur.

COMMENT CALIBRER L'ESC ?

- L'interrupteur de l'ESC sur OFF
- Connecter l'ESC à la batterie.
- Allumer votre émetteur.
- Vérifier que votre EPA est réglé à 100% sur votre émetteur que ce soit pour l'accélération ou le frein.
- Appuyer sur le bouton de calibration sur le boîtier «interrupteur» en même temps que vous allumez l'ESC sur ON. Vous moteur va bipera longuement une fois, Après cela, la LED rouge clignotera et le moteur bipera 3 fois de suite indiquant que la calibration du neutre est prête, de accélérer à fond et freiner à fond est prête. Vous pouvez relâcher le bouton de calibration.
- Garder la gâchette du contrôleur en position neutre et appuyer sur le bouton de calibration une fois, la LED verte va clignoter une fois puis s'éteindre et le moteur bipe une fois signifiant que le neutre est calibré.
- Garder la gâchette de l'émetteur «accélérée à fond», appuyer sur le bouton calibration une fois, la LED verte va clignoter deux fois puis s'éteindre et le moteur bipe deux fois indiquant que la position «accélérer à fond» est calibrée.
- Garder la gâchette de l'émetteur «frein à fond», appuyer sur le bouton calibration une fois, la LED verte va clignoter trois fois puis s'éteindre et le moteur bipe trois fois indiquant que la position «frein à fond» est calibrée.
- Lorsque la calibration est terminée, laisser la gâchette en position neutre, la LED reste rouge (ou clignote rouge dans le cas du zero-timing) indiquant que l'ESC et le moteur sont prêts à fonctionner.



ESC ON/OFF et indication des LED

- ESC ON/OFF : Allumer l'ESC en poussant le bouton vers ON.
La LED rouge va s'allumer rouge (Boost et Timing actifs), ou clignote rouge (Zéro-Timing).
- Explication des couleurs des LED.

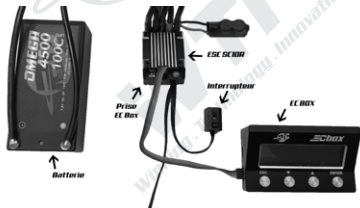
La gâchette d'accélération est au neutre	La LED clignote rouge (Zéro Timing)
La gâchette d'accélération est au neutre	La LED reste rouge (Boost et/ou Timing sont activés)
Le moteur tourne sans être à fond (accélération ou frein)	La LED verte clignote
Le moteur est accéléré à fond ou freiné à fond	La LED verte reste allumée

Programmation ESC

Programmation avec l'EC Box

Vous pouvez utiliser l'EC Box de RC Concept pour programmer votre ESC. Toutes les options de réglages sont expliquées en page 28 de cette notice.

Connections :



Programmation avec le logiciel PC

Le logiciel de programmation PC RC Concept est disponible gratuitement sur notre site internet : www.rcconcept.net.

Vous pouvez connecter votre ESC à votre PC grâce à un câble micro USB (non fourni). Toutes les mises à jour de logiciels seront disponibles sur notre site web.

Options de réglages et description

Reportez-vous page 28 de cette notice pour une liste complète des options de réglages et leurs effets sur l'ESC.

Note 1 : Si vous réglez la coupure de voltage bas manuellement, veuillez noter que c'est le voltage TOTAL de la batterie qui est utilisé. En mode AUTO, la tension de coupure est de 3,2V/S, par exemple pour une batterie 2S ce sera $2 \times 3,2V = 6,4V$.

Note 2 : La puissance du moteur sera améliorée lorsque vous ajustez le timing du moteur. Le timing électronique du moteur peut être augmenté mais cela augmente la température de fonctionnement de celui-ci. Utiliser avec prudence le Boost Timing et le Turbo Timing. Un réglage incorrect du Boost Timing ou du Turbo Timing pourrait causer des dommages permanents à votre ESC ou votre moteur.

Spécifications

SC10R

Constant/Pic Courant	2000 A / 2000 A
Moteurs compatibles	Brushless Sensor & Sensorless
Voitures compatibles	1/10, 1/12 Competitions 1/10, 1/8 Crawlers
Limites moteur	4-6S NiMH ou 2S LiPo >3.5T 7-9S NiMH ou 3S LiPo >5.5T
Résistance	0,000023ohm
Nombre de Cells batteries	4-9S NiMH ou 2-3S LiPo
BEC Sortie	6V ou 7.4V @3A Linéaire
Dimensions	31,6 x 48 x 19 mm
Poids	45 g sans les fils
FAN	8v@0,2A Max 12,6V

SCBR

Constant/Pic Courant	180A / 1800A
Moteurs compatibles	Brushless Sensor & Sensorless
Voitures compatibles	1/8 All Competitions 1/10, 1/8 Crawlers
Limites moteur	4S LiPo KV<3000 / 6S
Résistance	0,002ohm
Nombre de Cells batteries	2-6S LiPo
BEC Sortie	6V or 7.4V @5A Linéaire
Dimensions	40 x 60 x 31 mm
Poids	120 g sans les fils
FAN	5v@0,2A Max 12,6V

Garantie et Service

L'ESC de RC Concept est garantie 90 jours sur des défauts de matériel ou d'assemblage, après la date d'achat (vérifier le reçu de vente). La garantie ne couvre pas une mauvaise installation, un composant usé par l'utilisation excessive ou abusive, des dommages sur le boîtier ou le circuit, des dommages causés par l'utilisation de batteries supérieurs à 3S, une inversion des polarités de la batterie ou du moteur, une mauvaise utilisation de la prise BEC, des dommages causés par une surchauffe ou

des court-circuits, des dommages causés par l'utilisation de mauvais servos ou récepteurs, des dommages causés par l'intrusion d'eau, d'huile, une mauvaise installation, des mauvaises soudures, ou tout autre dommage causé par un accident, une inondation ou tout autre catastrophe naturelle.

Sachant que RC Concept n'a aucun contrôle sur les connexions et l'utilisation de l'ESC ou tout autre électronique, aucune responsabilité ne saurait être assumée ou ne serait être acceptée pour tout dommage causé par l'utilisation de ce produit. Tous les produits RC Concept sont testés et contrôlés à l'usine RC Concept en France avant d'être emballés et donc considérés comme utilisables. Par l'acte de connecter/utiliser l'ESC, l'utilisateur en accepte toutes les conséquences. En aucun cas notre responsabilité sera supérieure à celle du coût original du produit. Nous nous réservons le droit de modifier les garanties sans notification. Ce produit n'est pas fait pour être utilisé par des enfants de moins de 14 ans sans un adulte. L'utilisation de ce produit d'une manière inappropriée pourrait engendrer des dommages physiques ou des blessures. Faites attention quand vous utilisez des véhicules radiocommandés.

Pour toute réparation ou tout remplacement, merci de contacter votre magasin, qui est responsable de la garantie.

Produit développé, assemblé, programmé et testé en France par RC Concept.



74 chemin du Martinet 73420 Drumettaz-Clarafond
FRANCE

Téléphone : +33 4 79 54 03 39

Email : contact@rconcept.net



RÉGLAGES GÉNÉRAUX

Running Mode	1) "Forward Only with Brake" est le mode utilisé en compétition. La voiture peut seulement avancer ou freiner.
	2) "Forward/Reverse with Brake": dans ce mode, la voiture peut avancer, reculer et freiner. Lorsque vous tirez/poussez le manche des gaz en position marche arrière pendant que la voiture avance, le régulateur freine la voiture jusqu'à ce qu'elle soit totalement arrêtée. Une fois la voiture à l'arrêt, relâchez le manche des gaz puis tirez/poussez le en position marche arrière à nouveau pour enclencher la marche arrière. Lorsque la voiture recule ou pendant que vous freinez, si vous tirez/poussez le manche des gaz en position marche avant, la voiture repart en avant instantanément.
	3) "Forward/Reverse" ceci est le mode de fonctionnement idéal pour les Rock Crawler. Dans ce mode le régulateur passe de la marche avant à la marche arrière et inversement, sans délai. Attention n'utilisez pas ce mode avec des voitures standard car cela peut surcharger le régulateur et l'endommager.
Voltage Cutoff	Avec ce système, le régulateur contrôle constamment la tension de la batterie. Si la tension de la batterie passe en-dessous du seuil prédéfini pendant 2 secondes, le régulateur coupe l'alimentation et la LED rouge clignote deux fois de façon répétée. Pour la compétition nous conseillons de le mettre à 3.0 V.
ESC Temp. Protection	Ce paramètre active ou désactive le système de protection contre les surchauffes. Le régulateur coupe la puissance si la température du moteur ou celle du moteur (sensor seul.) dépasse une valeur prédéfinie pendant 5 secondes. Lorsque la protection est active, la LED verte clignote. Pour la compétition nous conseillons de mettre cette protection sur "Disable".
Motor Temp. Protection	

CONTRÔLE DE L'ACCÉLÉRATION

Switch Point	Ceci règle le point de passage entre le 1st Stage Punch (première phase d'accélération) et le 2nd Stage Punch (seconde phase d'accélération).
1st Stage Punch	Ceci règle la valeur du Punch (accélération) sur la première phase d'accélération (1% ▶ 50% si le "Switch point" est réglé à 50%). Plus la valeur est haute, plus l'accélération sera forte.
2nd Stage Punch	Ceci règle la valeur du Punch (accélération) sur la seconde phase d'accélération (50% ▶ 100% si le "Switch point est réglé à 50%). Plus la valeur est haute, plus l'accélération sera forte.
TH Input Curve	Régler à "Linear". Pour le mettre "Custom" merci d'utiliser le programme informatique disponible bientôt.
Throttle Dead Band	Ce paramètre permet d'ajuster la sensibilité de la gâchette autour du point neutre. Une valeur plus haute signifie que la gâchette devra être amenée plus loin avant que la voiture commence à avancer, reculer ou freiner. Le réglage standard est 80 ms.

CONTRÔLE DU FREIN

Drag Brake	Ce paramètre règle la quantité de frein appliqué lorsque les gaz sont au neutre. Ceci permet d'améliorer le feeling général ainsi que l'entrée en courbe.
Brake Strength	Ce paramètre définit la puissance du freinage. Une valeur plus élevée donne un freinage plus puissant mais peut causer des blocages de roues et des pertes de maîtrise.
Initial Brake	Ce paramètre définit la puissance de freinage initiale lorsque le frein est actionné. Une valeur élevée peut causer un blocage immédiat des roues lors de l'actionnement du frein. La valeur minimale est égale à la valeur du "Drag Brake".

Brake Switch Point	Ceci règle le point de passage entre le 1st Stage Break (première phase de freinage) et le 2nd Stage Break (seconde phase de freinage).
1st Stage Break	Ceci règle la valeur du Break (Freinage) sur la première phase de freinage (1% ▶ 50% si le "Switch point" est réglé à 50%). Plus la valeur est haute, plus le freinage sera fort.
2nd Stage Break	Ceci règle la valeur du Break (Freinage) sur la deuxième phase de freinage (50% ▶ 100% si le "Switch point" est réglé à 50%). Plus la valeur est haute, plus le freinage sera fort.
Brake Input Curve	Régler à "Linear". Pour le mettre "Custom" merci d'utiliser le programme informatique disponible bientôt.

BOOST TIMING

Boost Timing	Ce paramètre définit l'avance appliquée au courant d'alimentation du moteur. Plus d'avance augmente les performances mais peut diminuer le rendement et provoquer des surcharges du régulateur ou du moteur. Ceci est une valeur fixe ajoutée à tous les RPM (régime moteur) entre le régime défini de début "Start RPM" et le régime de fin "End RPM".
Boost Start RPM	Ce paramètre détermine à quel régime (RPM) le "Boost Timing" sera ajouté au moteur.
Boost End RPM	Ce paramètre détermine à quel régime (RPM) le "Boost Timing" ne sera plus ajouté au moteur.
Boost Liner Slop	Régler à "Linear". Pour le mettre "Custom" merci d'utiliser le programme informatique disponible bientôt.
Boost Constrain by TH	Toujours régler sur "Yes"

TURBO TIMING

Turbo Timing	Ce paramètre permet d'ajouter du Timing sous certaines conditions: Full TH (Accélérer à fond) ou une certaine valeur de RPM. La principale différence entre le Boost Timing et le Turbo Timing se situe dans le fait que le Turbo Timing s'ajoute progressivement: plus il y a de RPM, plus du Timing s'ajoute.
Turbo Act Method	Vous pouvez régler le mode de déclenchement à Full Throttle (gâchette à fond) ou à une certaine valeur de RPM. Nous conseillons d'utiliser Full Throttle.
Turbo Full TH Delay	Si vous réglez votre Turbo Act Method à Full Throttle, ce paramètre vous permettra de régler le délai entre le moment où vous êtes à fond et le moment où le Turbo Timing se déclenchera.
Turbo Start RPM	Ce paramètre permet d'ajuster quand le Turbo Timing commence à être ajouté dans le cas où le déclenchement est réglé à RPM ou RPM+Full Throttle.
Turbo Engage Slop	Ce paramètre permet de régler à quelle vitesse le Turbo Timing va être ajouté (1") by 0.1s
Turbo Desactive Slop	Ce paramètre permet de régler à quelle vitesse le Turbo Timing va être enlevé (1") by 0.1s



WTI[®]

Winning . Technology . Innovation