

Verehrter Racer, voller Stolz präsentiert LRP den neuen Flow X, den am weitesten entwickelten Fahrtenregler, den LRP bislang auf den Markt gebracht hat. Mit nur einem Ziel wurde dieser Fahrtenregler entwickelt: Dem Fahrer eine völlig neue Erfahrung in Sachen Power, Fahrverhalten, Zuverlässigkeit und Design zu bieten. Nach intensiven Tests auf verschiedenen Strecken mit WorksTeam Fahrer und vielen Verfeinerungen, ist dieser neue Fahrtenregler mit Weltmeisterertitel bereit, das Erbe von LRP ehrenhaft fortzuführen. Danke, dass du dich für LRP entscheidest hast!

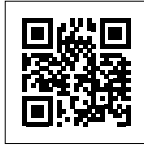
Bitte befolge die nachfolgenden Schritte sorgfältig, bevor du deinen neuen Fahrtenregler (ESC) verwendest. Für eine vollständige Anleitung sowie andere technische Informationen, besuche LRP im Internet unter www.lrp.cc/FlowX.

ANSCHLUSS VON EMPFÄNGER, MOTOR und AKKU

Auf der Titelseite findest du eine Übersicht des vollständigen Anschlusses.

Einbau und Anschluss des ESCs:

1. Verbinde das Sensorkabel mit dem ESC, bevor du ihn in dein Modell einbaust.
2. Befestige deinen ESC und den Powerkondensator mit dem mitgelieferten doppelseitigen Klebeband am Chassis.
 - Platziere den ESC so, dass er auch bei einem Crash gut geschützt ist.
 - Vergewissere dich, dass zwischen ESC, Stromkabeln, Antenne und Empfänger genügend Platz vorhanden ist.
 - Vermeide direkten Kontakt zwischen Leistungskomponenten, dem Empfänger und der Antenne, da dies zu Störungen führen kann.
3. Verbinde das Empfängerkabel mit dem Empfänger (CH2 = Throttle). Achte dabei auf die richtige Polarität entsprechend der Bezeichnungen S/+/- auf dem Stecker.
4. Verbinde das Sensorkabel mit dem Motor.



Anlöten des Motors und der Akkustecker:

Der Flow X wird mit bereits angelöteten, flexiblen 3.3mm² Kabeln in schwarz (12AWG) geliefert. Achte beim Anschluss genau auf die farbige Markierung der Powerkabel und schließe die Kabel entsprechend an.

5. Anlöten der Powerkabel an den Motor:

Kürze die Kabel (A, -, B, +, C) vor dem Lötén auf die gewünschte Länge. Entferne anschließend etwa 3mm der Isolation und verzinne die offenen Enden der Kabel.

Verzinne zudem die Anschlüsse des Motors und der Akkustecker.

- A (blau markiertes Kabel) am ESC → an Motoranschluss „A“ anlöten
- B (gelb markiertes Kabel) am ESC → an Motoranschluss „B“ anlöten
- C (orange markiertes Kabel) am ESC → an Motoranschluss „C“ anlöten

ACHTUNG: Ein fehlerhafter Anschluss kann deinen ESC beschädigen!

Verwende immer einen Lötkolben mit ausreichend Leistung von mindestens 60W (z.B. die LRP HighPower Lötstation) und hochwertiges Lötzin. Vermeide Lötungen von mehr als 5 Sekunden pro Lötstelle. Vermeide beim Lötén Verbindungen zwischen den Kontakten des Motors und dem Gehäuse. Alle Anschlüsse müssen gut isoliert sein.

6. Löte die Akkustecker an die beiden Akkukabel des Reglers. Vergewissere dich, dass alle Verbindungen korrekt sind und dem Anschlussschema entsprechen. Schalte den Regler AUS und verbinde ihn anschließend mit dem Akku.

- Rot markiertes Kabel (+) am ESC → an Akku „Plus“ anschließen
- Schwarzes Kabel (-) am ESC → an Akku „Minus“ anschließen

ACHTUNG: Ein verpolteter Anschluss des Akkus zerstört deinen Regler und ist nicht durch die Gewährleistung abgedeckt!

→ Dein Flow X ist nun bereit für den Einstellvorgang.

KALIBRIEREN AUF DEN SENDE

Bei der Kalibrierung des ESCs werden Neutralposition und Endpunkte des Senders angelehrt. Zu deiner Sicherheit entferne bitte das Motorritzel deines Modells oder vergewissere dich, dass die Räder frei rotieren können.

1. Schalte deinen Sender ein und stelle alle Parameter auf 100% oder Standardeinstellung (z.B. Trimmung auf 0, Gas und Bremse auf 100%).

2. Schalte den ESC ein (die blaue LED leuchtet), dann drücke und halte die SET Taste für mindestens 3 Sekunden. → Die blaue und grüne LED beginnen zu blinken.

6. Der Einstellvorgang ist nun abgeschlossen und du kannst den Gashebel loslassen. Nach erfolgreicher Kalibrierung sind die Parameter im ESC gespeichert, auch nachdem der Akku abgezogen wurde. Solltest du einen Fehler beim Einstellen gemacht haben, so ist das kein Problem: Ziehe den Akku für ca. 5 Sekunden ab und beginne von vorn.

→ Dein Flow X ist nun einsatzbereit. Zur Einstellung der Software, beachte bitte den Softwareguide.

WARNUNG

1. Schalte vor Gebrauch immer erst den Sender ein und anschließend den ESC.
2. Schalte nach dem Gebrauch immer erst den ESC aus und anschließend den Sender.
3. Trenne vor der Aufbewahrung deines Autos immer den Akku vom ESC!

Das Symbol mit der durchgestrichenen Mülltonne bedeutet, dass innerhalb der europäischen Union dieses Produkt am Ende seines Produkt Lebenszyklus getrennt entsorgt werden muss. Dieses Produkt darf nicht mit dem normalen Hausmüll entsorgt werden.

Dear Racer,

LRP proudly introduces the new Flow X, the most refined electronic speed control from LRP to date. Developed from the ground up with one and only goal in mind, to bring you a new user experience at the racing tracks in terms of power, driveability, reliability and design. After intensive testing on tracks with WorksTeam drivers and many refinements, this World Championship winning product is ready to continue LRP's heritage. Thank you for choosing LRP!

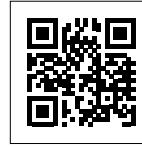
Please make sure to follow these short steps before you start using your electronic speed control (ESC). For the full manual as well as other important technical information, tutorials and updates please visit LRP online at www.lrp.cc/FlowX.

CONNECTION TO RECEIVER, MOTOR and BATTERY

For an overview of the full electronics setup, please see the connection scheme on the front page.

Placement of ESC in the car and basic connections:

1. Connect the hall sensor wire to the ESC before mounting it in the car.
2. Mount the ESC and power capacitor to the chassis using the supplied double-sided tape.
 - Choose a mounting position where the ESC is protected in the event of a crash.
 - Make sure there is enough clearance between the ESC, power wires, antenna and receiver.
 - Avoid any direct contact between power components, the receiver or the antenna as this can cause interference.
3. Plug the receiver wire into the receiver (CH 2 = Throttle) with correct polarity according to the S/+/- markings on the connector.
4. Plug the hall sensor wire into the motor.



Soldering motor & battery connections:

The Flow X comes pre-soldered with flexible all black 3.3mm² (12AWG) power wires. Be very careful to connect all power wires correctly according to the coloured ring markings.

5. Solder power wires to the motor:

Before soldering, cut the power wires (A, -, B, +, C) to the desired length, remove about 3mm of insulation and tin the loose power wire ends.

Also tin the solder posts of the motor and the battery plugs.

- Blue marked power wire (A) of the ESC → solder to post A on the motor.
- Yellow marked power wire (B) of the ESC → solder to post B on the motor.
- Orange marked power wire (C) of the ESC → solder to post C on the motor.

CAUTION: An incorrect connection may damage your ESC!

Always use a high power soldering iron with at least 60W (e.g. LRP HighPower Soldering Station) and high quality solder. Avoid soldering longer than 5 seconds per soldering joint. Avoid creating solder bridges between the solder tabs and motor housing. All connections must be well insulated.

6. Solder battery plugs to both battery power wires. Double-check if all connections are correct and according to the connection scheme and that the switch is in OFF position. Then connect the ESC to the battery:
 - Red marked power wire (+) of the ESC → connect to (+) socket of the battery
 - Black power wire (-) of the ESC → connect to (-) socket of the battery

CAUTION: Connecting the battery with reversed polarity will permanently damage your ESC and will not be covered by warranty!

→ Your Flow X is now ready for calibration.

CALIBRATION TO TRANSMITTER

In calibration setup the ESC learns your radio's trigger positions neutral, full throttle and full brake. For safety reasons remove the pinion from the motor or make sure that wheels are free to rotate.

1. Switch on the transmitter and set all parameters to 100% or factory default values (e.g. Trim to 0, Throttle and Brake to 100%).
2. Switch on ESC (blue LED turns on) then press and hold the SET button for at least 3 seconds. → Blue and green LED start to flash.

6. Calibration is now finished, you can release the trigger. After successful calibration, the receiver parameters are stored in the ESC even after disconnecting ESC from the battery.

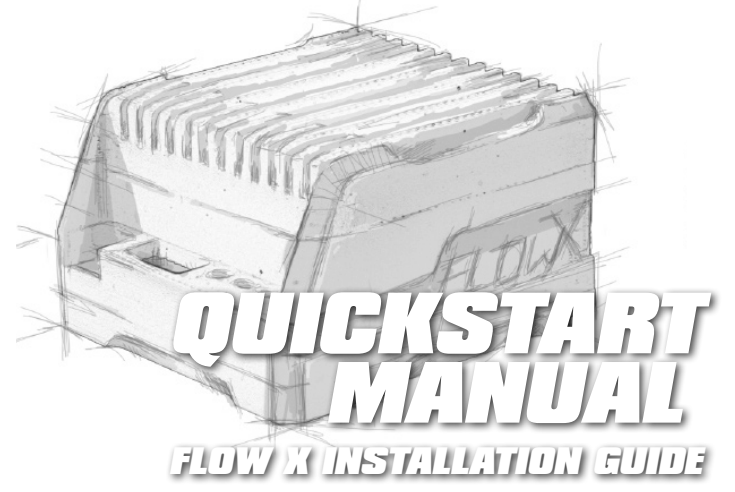
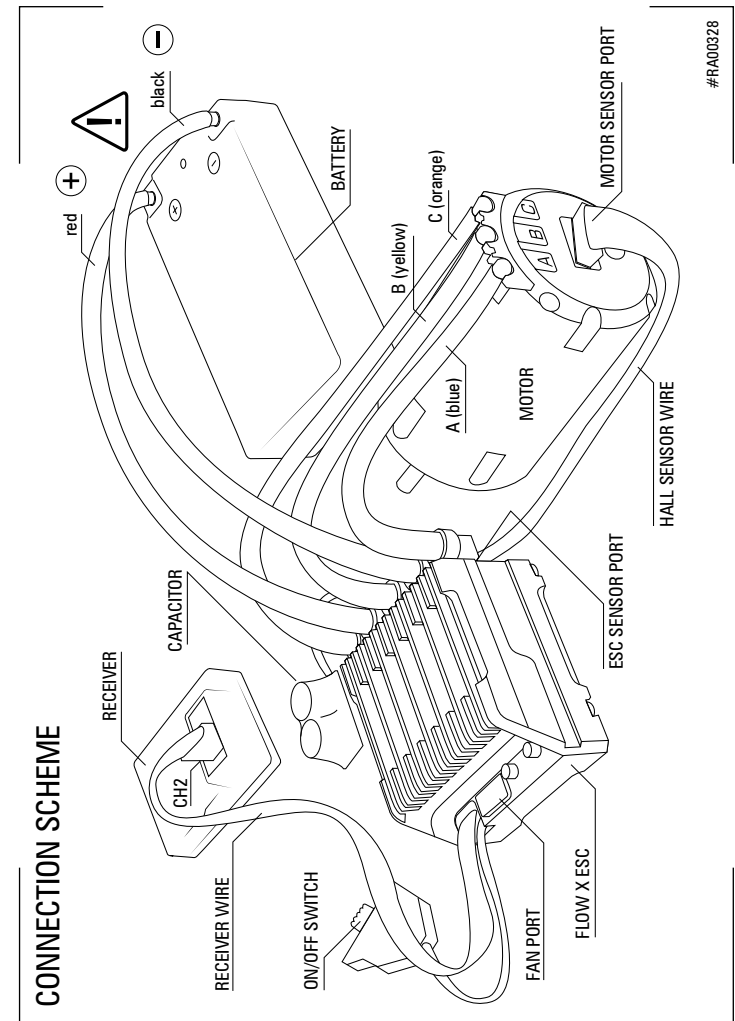
If you make a mistake during the calibration, disconnect the ESC from the battery, wait for about 5 sec and start calibration again.

→ Your Flow X is now ready for use. For software adjustments please see the software guide.

WARNINGS

1. At the start of each run, switch on the transmitter first, and then switch on the ESC.
2. At the end of each run, switch off the ESC, and then switch off the transmitter.
3. Always disconnect the drive battery from ESC for storage of the car!

The crossed-out wheeled bin means that within the European Union the product must be taken to separate collection at product end-of life. Do not dispose these products as unsorted municipal waste.



Cher coureur,
LRP est fier de vous présenter le nouveau Flow X, le régulateur de vitesse électronique le plus raffiné de LRP à ce jour. Conçu de A à Z avec un seul et unique objectif à l'esprit, vous apporter une nouvelle expérience utilisateur sur les pistes de course du point de vue de la puissance, la maniabilité, la fiabilité et le design. Après avoir subi des tests intensifs sur les pistes avec les pilotes WorksTeam et après avoir été perfectionné, ce produit gagnant du Championnat du Monde est fin prêt à perpétuer l'héritage de LRP. Merci d'avoir choisi LRP! Veillez à suivre ces étapes courtes avant de commencer à utiliser votre régulateur de vitesse électronique (ESC). Pour consulter le manuel complet ainsi que d'autres informations techniques, tutoriels et mises à jour importantes, veuillez visiter le site LRP à l'adresse www.lrp.cc/FlowX.

CONNEXION AU RÉCEPTEUR, AU MOTEUR ET À LA BATTERIE

Pour un aperçu de la configuration électronique complète, veuillez vous référer au schéma de connexion sur la première page.

Placez l'ESC dans la voiture et les connexions de base:

1. Connectez le fil du capteur Hall dans l'ESC avant de l'installer dans le véhicule.

2. Installez l'ESC et le condensateur de puissance sur le châssis à l'aide du ruban double-face fourni.

- Optez pour une position de montage protégeant l'ESC en cas d'accident.
 - Assurez-vous qu'il a suffisamment d'espace entre l'ESC, les câbles d'alimentation, l'antenne et le récepteur.
 - Évitez tout contact direct entre les composants de puissance, le récepteur ou l'antenne car cela peut provoquer des interférences.
3. Branchez le fil du récepteur dans le récepteur (CH 2 = accélérateur) en respectant la polarité conformément aux marquages S +/- – sur le connecteur.
4. Branchez le fil du capteur Hall dans le moteur.



Souder les connexions du moteur et de la batterie :

Le Flow X est livré pré-soudé avec des fils d'alimentation flexibles tout noirs de 3.3mm² (12AWG). Soyez très prudent de se connecter tous les câbles d'alimentation correctement selon les marques d'anneau de couleur.

5. Soudez les fils d'alimentation au moteur:

Avant de souder, coupez les fils d'alimentation (A, –, B, +, C) à la longueur souhaitée, retirez environ 3 mm d'isolation et étamez les extrémités du câble d'alimentation lâche. Étamez aussi les poteaux de soudure du moteur et les bouchons de batterie.

- Le fil d'alimentation marqué en bleu (A) d'ESC → soudez-le au poteau A sur le moteur.
- Le fil d'alimentation marqué en jaune (B) d'ESC → soudez-le au poteau B sur le moteur.
- Le fil d'alimentation marqué en orange (C) d'ESC → soudez-le au poteau C sur le moteur.

ATTENTION : un raccordement incorrect peut endommager votre ESC!

Utilisez toujours un fer à souder à puissance élevée possédant une intensité d'au moins 60W (par exemple la station de soudage HighPower LRP) et de la soudure de haute qualité. Évitez de souder plus de 5 secondes par joint de soudure. Évitez de créer des ponts de soudure entre les pattes de soudure et le boîtier du moteur. Toutes les connexions doivent être bien isolées.

6. Soudez les bouchons de batterie aux deux câbles d'alimentation de la batterie. Vérifiez une deuxième fois que toutes les connexions sont correctes et conformes au schéma de connexion et vérifiez que le commutateur est en position OFF. Branchez ensuite l'ESC à la batterie:

- Le fil d'alimentation marqué en rouge (+) de l'ESC → à connecter à (+) la prise de la batterie
- Câble d'alimentation noir (–) de l'ESC → à connecter à (–) la prise de la batterie

ATTENTION : le fait de connecter la batterie avec une inversion de polarité endommagera votre ESC de façon définitive et cela ne sera pas couvert par la garantie!

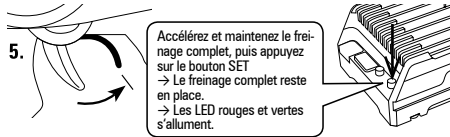
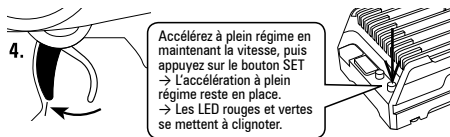
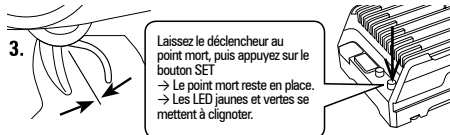
→ Votre Flow X est maintenant prêt pour l'étalonnage.

ÉTALONNAGE POUR L'ÉMETTEUR

Dans la configuration de l'étalonnage, l'ESC apprend le point mort des positions de déclenchement de votre radio, plein gaz et plein frein. Pour des raisons de sécurité, retirez le pignon du moteur ou assurez-vous que les roues sont libres de tourner.

1. Allumez l'émetteur et réglez tous les paramètres à 100 % ou aux valeurs d'usine par défaut (par exemple réduire à 0, accélérateur et de frein à 100 %).

2. Allumez l'ESC (la LED bleue se met en marche) puis appuyez et maintenez le bouton SET pendant au moins 3 secondes.
→ Les LED bleues et vertes se mettent à clignoter.



6. L'étalonnage est maintenant terminé, vous pouvez relâcher le déclencheur.

Après avoir réussi l'étalonnage, les paramètres du récepteur sont stockés dans l'ESC même après avoir déconnecté l'ESC de la batterie.

Si vous faites une erreur lors de l'étalonnage, débranchez l'ESC de la batterie, attendez environ 5 secondes et redémarrez l'étalonnage.

→ Votre Flow X est maintenant fin prêt à être utilisé. Pour les réglages du logiciel, veuillez consulter le guide du logiciel.

AVERTISSEMENTS

1. Au début de chaque exécution, allumez l'émetteur en premier, puis allumez l'ESC.
2. A la fin de chaque exécution, éteignez l'ESC, puis éteignez l'émetteur.
3. Débranchez toujours la batterie de propulsion de l'ESC pour le stockage de la voiture !

Cette icône indique que ce produit doit être placé dans un endroit approprié à la fin de sa vie utile. Ne jamais jeter de déchets ménagers. Pour un recyclage correct contactez vos autorités locales pour connaître les points de collecte appropriés.

Caro Pilota,
LRP è orgogliosa di presentare il nuovo Flow X, il regolatore elettronico più raffinato mai prodotto finora da LRP. Sviluppato da zero con un solo obiettivo in mente, fornirvi una nuova esperienza sui campi di gara, in termini di potenza, guidabilità, affidabilità e design. Dopo intensi test in pista con i piloti ufficiali WorksTeam e molte rifiniture, questo nuovo prodotto già Campione del mondo, è pronto a continuare la tradizione vincente di LRP. Grazie per aver scelto LRP!
Ti preghiamo di seguire questi semplici step prima di iniziare ad utilizzare il tuo regolatore elettronico (ESC). Per il manuale completo ed altre importanti informazioni tecniche, tutoriali e aggiornamenti, visita il sito LRP su www.lrp.cc/FlowX.

COLLEGAMENTO ALLA RICEVENTE, MOTORE e BATTERIA

Per una panoramica generale di come effettuare il cablaggio di tutta la parte elettronica, fai riferimento allo schema di collegamento riportato sulla prima pagina.

Posizionare l'ESC sull'automodello e connessioni di base:

1. Collegare il cavo sensori all'ESC prima di montarlo sull'automodello.
2. Fissare l'ESC ed il condensatore di potenza sul telaio utilizzando il nastro biadesivo fornito.
 - Scegliere una posizione in cui l'ESC sia protetto in caso di impatto.
 - Assicurarsi che ci sia abbastanza spazio tra l'ESC, i cavi di potenza, l'antenna e la ricevente.
 - Evitare qualsiasi contatto diretto tra i componenti di potenza, la ricevente o l'antenna, in quanto questo potrebbe causare interferenze.
3. Inserisci il cavo ricevente nella ricevente stessa (CH 2 = Acceleratore) prestando attenzione alla corretta polarità, rispettando quindi i segnali S/+/- impressi sul connettore stesso.
4. Inserisci il cavo sensori sul motore.

Saldare il motore & collegamento della batteria:

Il Flow X viene fornito con cavi di potenza flessibili da 3.3mm² (12AWG) tutti di colore nero, già pre-saldati. Presta estrema attenzione nel collegare i cavi di potenza correttamente in base all'anello colorato.

5. Saldare i cavi di potenza al motore:

Prima di saldare, taglia i cavi di potenza (A, –, B, +, C) alla lunghezza desiderata, rimuovi circa 3mm della guaina isolante e stagna le estremità dei fili rimasti scoperti.

Stagna inoltre anche i relativi contatti sul motore e gli spinotti per la batteria.

- Cavo di potenza contrassegnato Blu (A) dell'ESC → saldarlo al contatto A sul motore.
- Cavo di potenza contrassegnato Giallo (B) dell'ESC → saldarlo al contatto B sul motore.
- Cavo di potenza contrassegnato Arancione (C) dell'ESC → saldarlo al contatto C sul motore.

ATTENZIONE: Un collegamento errato potrebbe danneggiare il tuo ESC!

Utilizza sempre un saldatore con potenza di almeno 60W (es. LRP HighPower Soldering Station) ed uno stagno di qualità. Non soffermarti per più di 5 secondi su ogni singola saldatura. Non formare cortocircuiti o ponti tra punti di saldatura vicini e tra la cassa del motore. Tutte le connessioni devono essere ben isolate.

6. Saldare gli spinotti batteria su entrambi i cavi di potenza. Controlla più volte che tutti i cablaggi e le connessioni siano corrette e uguali a come illustrato nello schema e che l'interruttore sia nella posizione OFF. Dopodiché collega l'ESC alla batteria:

- Cavo di potenza contrassegnato Rosso (+) dell'ESC → connetterlo al (+) della batteria
- Cavo di potenza contrassegnato Nero (–) dell'ESC → connetterlo al (–) della batteria

ATTENZIONE: Il collegamento della batteria con polarità inversa, danneggerà permanentemente il tuo ESC e non sarà coperto dalla garanzia!

→ Il tuo Flow X è ora pronto per la calibrazione.

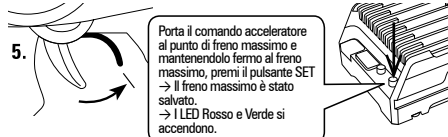
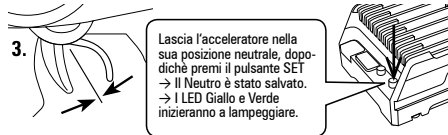
CALIBRAZIONE CON LA TRASMETTENTE

Nel setup della calibrazione, l'ESC acquisisce le posizioni della tua radio, per quanto riguarda il comando acceleratore, e più nello specifico, la posizione del neutro, acceleratore al massimo e freno al massimo.

Per ragioni di sicurezza, consigliamo di rimuovere il pignone dal motore oppure assicurarsi che le ruote siano libere di ruotare.

1. Accendi la trasmettente e setta tutti i parametri al 100% oppure effettua il reset di fabbrica con i valori preimpostati (es. Trim a 0, Acceleratore e Freno al 100%).

2. Accendi l'ESC (il LED blu si accende) dopodiché premi e tieni premuto il pulsante SET per almeno 3 secondi.
→ I LED Blu e Verde inizieranno a lampeggiare.



6. La calibrazione è conclusa puoi ora lasciare il comando acceleratore. A seguito di una calibrazione avvenuta con successo, i parametri ricevuti vengono salvati dall'ESC e mantenuti anche dopo aver scollegato la batteria dall'ESC. Se commetti un errore durante la calibrazione, scollega la batteria dall'ESC, aspetta circa 5 secondi e ricomincia la calibrazione da capo.

→ Il tuo Flow X è ora pronto ad essere utilizzato. Per i settaggi del software, fai riferimento alla guida software.

AVVERTENZE

1. All'inizio di ogni run, accendi per prima la trasmettente, ed in seguito accendi l'ESC.
2. Alla fine di ogni run, spegni per primo l'ESC, ed in seguito spegni la trasmettente.
3. Scollega sempre la batteria dall'ESC quando non si utilizza più l'automodello!

Il simbolo con il bidone della spazzatura barrato significa che all'interno dell'Unione Europea, questo prodotto deve essere smaltito separatamente alla fine del suo ciclo di vita del prodotto. Questo prodotto non può essere smaltito con i normali rifiuti domestici.

Estimado piloto,

Desde LRP le presentamos con orgullo el nuevo Flow X, el variador de velocidad LRP más refinado hasta la fecha. Desarrollado desde cero con el único objetivo de ofrecer al usuario una nueva experiencia en los circuitos de carreras, en términos de potencia, maniabilidad, confianza y diseño. Después de intensas pruebas en circuitos con pilotos del Works Team, y algunos ajustes, el producto ganador del Campeonato del Mundo está listo para seguir con el legado de LRP. ¡Gracias por elegir LRP! Por favor, asegúrese de seguir estos breves pasos antes de empezar a usar su variador electrónico de velocidad (ESC). Para obtener el manual completo, así como otra información técnica importante, tutoriales y/o actualizaciones, por favor visite la página web de LRP en www.lrp.cc/FlowX.

CONEXIÓN AL RECEPTOR, MOTOR Y BATERÍA

Para obtener una vista general de la configuración electrónica completa, por favor consulte el esquema de la primera página.

Montaje del ESC en el coche y conexión básica:

1. Conecte el cable de sensores al ESC antes de montarlo en el coche.

2. Monte el ESC y el condensador en el chasis, utilizando la cinta de doble cara suministrada.

- Elija una posición de montaje, donde el ESC esté protegido en caso de choque.
- Mantenga una distancia mínima entre el ESC, cables de alimentación, la antena y el receptor.
- Evite cualquier contacto directo entre los componentes, receptor o antena, ya que puede causar interferencias.

3. Conecte el cable de receptor en el receptor (CH 2 = Aceleración) con la polaridad correcta de acuerdo con los símbolos S/+/- marcados en el conector.

4. Conecte el cable de sensores en el motor.



Soldaduras de motor y conexiones de batería:

El Flow X se presenta pre-soldado, y con cables de alimentación flexibles de color negro y de 3.3mm² (12AWG) de grosor. Preste especial atención en conectar correctamente todos los cables de alimentación de acuerdo con las marcas de los anillos de color.

5. Soldar los cables de alimentación al motor:

Antes de soldar, corte los cables de alimentación (A, –, B, +, C) a la longitud deseada, retire aproximadamente 3mm de aislamiento y estañe los extremos de los cables de alimentación.

También estañe los terminales de soldadura del motor y los conectores de batería.

- Cable de alimentación marcado en azul (A) del ESC → soldar para fijar A en el motor.
- Cable de alimentación marcado en amarillo (B) del ESC → soldar para fijar B en el motor.
- Cable de alimentación marcado en naranja (C) del ESC → soldar para fijar C en el motor.

PRECAUCIÓN: ¡Una conexión incorrecta puede averiar su ESC!

Utilice siempre un soldador con una potencia mínima de 60W (p. ej. Estación de soldadura High Power LRP) y de alta calidad de soldadura. Evite calentar durante más de 5 segundos por punto de soldadura. Evite crear puentes de soldadura entre terminales de soldadura y la carcasa del motor. Todas las conexiones deben de estar bien aisladas.

6. Suelde los conectores de batería a los dos cables de alimentación de batería. Verifique que todas las conexiones sean correctas de acuerdo al esquema de conexión, y que el interruptor está en la posición OFF.

A continuación conecte el ESC a la batería:

- Cable de alimentación marcado en rojo (+) del ESC → conectar al (+) conector de la batería
- Cable de alimentación negro (–) del ESC → conectar al (–) conector de la batería

PRECAUCIÓN: ¡Una conexión a la batería con la polaridad invertida dañará permanentemente su ESC! Este daño está exento de cobertura por garantía.

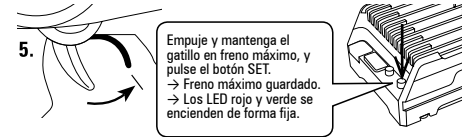
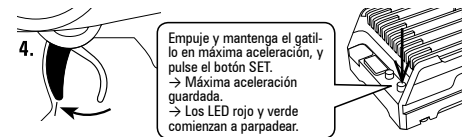
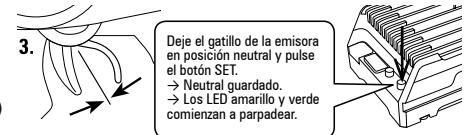
→ Su Flow X está listo para ser ajustado.

AJUSTE A EMISORA

En la configuración de ajustes, el ESC detecta los valores de su emisora en posición neutral, aceleración máxima y freno máximo. Por razones de seguridad desmonte el piñón del motor o asegúrese que las ruedas del modelo giran libremente.

1. Encienda la emisora y ajuste todos los parámetros al 100% o a los ajustes de fábrica (p. ej. Trim a 0, aceleración y freno 100%).

2. Encienda el ESC (el LED azul se encenderá) y pulse y mantenga pulsado el botón SET durante al menos 3 segundos.
→ Los LED azul y verde comienzan a parpadear



6. El ajuste a emisora está completado, puede soltar el gatillo.

Después de un ajuste exitoso, los parámetros del receptor se almacenan en el ESC incluso después de desconectar el ESC de la batería.

Si comete un error durante el ajuste, desconecte el ESC de la batería, espere unos 5 segundos y empiece de nuevo el ajuste.

→ Su Flow X está listo para ser utilizado. Para los ajustes de software consulte la guía de software, por favor.

ADVERTENCIAS

1. Al comienzo de cada uso, encienda la emisora primero y después encienda el ESC.
2. Al final de cada uso, apague el ESC, y luego apague la emisora.
3. ¡Al almacenar el coche desconecte la batería del ESC!

Este pictograma indica que este producto debe ser depositado en un lugar apropiado al final de su vida útil. Nunca lo tire al contenedor de basura convencional. Para su correcto reciclaje contacte con las autoridades locales para que le informen de los puntos de reciclaje adecuados.

Wie bereits von LRP bekannt, ist die Software seit Jahren eines der Kernstücke des Erfolges unserer Fahrerregler. Als Fortsetzung dieser Tradition kommt die Flow X Serie in klassenspezifischen Ausführungen, jeweils maßgeschneidert für maximale Performance.

Aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Parameter sind bereits viele Voreinstellungen auf dem ESC durch das LRP Entwicklerteam vorinstalliert. Dies ermöglicht maximale Performance und bietet dem Nutzer bestmögliche Ergebnisse mit geringem Aufwand. Dennoch müssen einige Einstellungen entsprechend deinen Anforderungen angepasst werden. Lies hierzu bitte die folgende Schritt-für-Schritt Anleitung sorgfältig durch. Weitere Tipps und Informationen findest du auf www.lrp.cc/FlowX.

FLOW X PROGRAMMIERUNG (siehe Map Guide auf der Titelseite)

Schalte den ESC ein und halte die MODE Taste für mindestens 3 Sekunden gedrückt -> du bist nun im Mode 1.

MODI: Die ROTE, BLAUE und GELBE LED zeigen dir den gewählten Mode.

-> Betätige die MODE Taste, um in den nächsten Mode zu wechseln. Wenn der letzte Mode erreicht ist, betätige die MODE Taste erneut, um die Programmierung zu beenden und die Einstellungen zu speichern.

WERTE: Das Blinken der GRÜNEN LED zeigt dir den eingestellten Wert.

-> Betätige die SET Taste, um den Wert um einen Schritt zu erhöhen. Sobald der höchste Wert erreicht ist und die SET Taste erneut betätigt wird, wird der niedrigste Wert eingestellt.



Mode	Mode Erklärung	WorksTeam Tipp
Mode 1	Definiert die prozentual wirkende Bremskraft, welche bei Neutralstellung aktiv ist. Wird außerdem als „Drag Brake“ beschrieben. Auto Brake mindert das freie Rollen des Autos und verbessert das Gefühl der Bremse. Eine Auswahl unterschiedlicher Bremstypen, die es ermöglicht die Bremse an deinen persönlichen Fahrstil anzupassen. • Semi X-Brake Mit langsamer werdendem Fahrzeug steigt die Bremskraft an. Empfohlen für nassen oder rutschigen Untergrund. • X-Brake Stärkere Bremskraft bei hoher Geschwindigkeit, weicherer Bremsgefühl bei geringerer Geschwindigkeit. Empfohlen für große, nicht technische Strecken. • BR2 Dieser Bremstyp wurde erstmals in der Flow Weltmeisterschaftswagen v3.8 eingesetzt und überzeugt durch einfache Bedienschbarkeit und ein direktes Bremsgefühl in allen Drehzahlbereichen. Besonders empfohlen auf griffigen Untergründen und Hochgeschwindigkeitsstrecken.	Teppich: 12-18% Dirt: 3-9%
Mode 2	BDX-0 Dieser Bremstyp wurde speziell für den Flow X Offroad entwickelt und bietet lineare Kontrolle und kraftvolles Bremsen über den gesamten Lauf. Er ist weniger aggressiv als BR2 und deshalb sehr ausgeglichen und für Rennstrecken aller Art geeignet. • Brake Ramp und SP Spezieller Algorithmus für Offroad-Racing. Verhindert das zu aggressive Bremsen bei hohen Drehzahlen beim gewählten Bremstyp. Eine niedrigere Rampe (70%) führt zu einem weichen und kontrollierterem Bremsen bei hohen Geschwindigkeiten und einer ansteigenden Bremse bis hin zum Maximum bei niedrigeren Drehzahlen. Die Einstellung „SP“ gibt ein lineares und direktes Bremsverhalten, auch bei Höchstgeschwindigkeit. 70% Rampe = 70% maximale Bremskraft bei hohen Drehzahlen 85% Rampe = 85% maximale Bremskraft bei hohen Drehzahlen SP = Rampe deaktiviert, 100% Bremskraft unabhängig von der Drehzahl	Teppich: BDX-0 / SP Dirt: BDX-0 / 70%
Mode 3	Definiert die minimale Bremskraft, die der Auto Brake im ersten Moment des Bremsens hinzugefügt wird. Initial Brake ermöglicht Ihnen ein noch direkteres Gefühl der Bremse. Empfohlen auf Strecken, auf denen eine direkte und schnelle Bremse benötigt wird.	Teppich: 3-12% Dirt: 0-5%
Mode 4	Definiert das prozentuale Minimum, mit welchem der Regler beginnt zu beschleunigen. Initial Drive ermöglicht eine sanftere Beschleunigung (niedriger Prozentwert) oder eine aggressive Beschleunigung (hoher Prozentwert).	Teppich: 2-5% Dirt: 1-3%
Mode 5	Torque Feel wurde entwickelt, um das Gefühl im unteren Leistungsbereich anzupassen und gleichzeitig die Effizienz des Motors zu erhöhen. Diese Funktion ist speziell für LRP Motoren entwickelt. feste verschiedene Werte, um deine Einstellung zu finden. Niedriger Wert = direkteres Gefühl. Hoher Wert = weniger direktes Gefühl. Wichtig: Für „Boost Zero“ Klassen und Motoren anderer Hersteller muss dieser Wert auf 0 gestellt werden!	Stock (Boost 0): 0 Teppich: 0-2 Dirt: 0-3
Mode 6	Definiert das maximale elektronische Timing. 0° Timing => Kein Timing. Wichtig: Für „Boost Zero“ Klassen muss dieser Wert auf 0 gestellt werden. *Wenn Timing 0° aktiviert ist, sind Mode 7 und Mode 8 deaktiviert und nicht sichtbar. 30° Timing => Maximales Timing. Je höher der Wert, desto höher ist die maximale Drehzahl, die der Motor erreichen kann. Um den korrekten Timing Wert zu bestimmen, starte mit einem niedrigen Wert und erhöhe Timing und Ramp jeweils um den Wert 1, bis du die gewünschte Leistung erreicht hast. Wichtig: Das Timing in Software v3.1 ist für Modified Motoren in Offroad Rennen optimiert. Warning: Vergewissere dich, dass du niemals ein Timing von insgesamt 90° überschreitest (z.B. Motor Timing 60° + ESC Timing 30° = 90° -> Dies ist in allen Fällen das absolute Maximum!)*	Stock (Boost 0): 0° Teppich: 0-24° Dirt: 0-18°
Mode 7	Definiert wie schnell das gewählte Timing erreicht wird. Je höher der Wert, desto schneller erreicht der Regler das Timing. Dies führt zu mehr Leistung und schnellerer Beschleunigung.	Stock (Boost 0): Mode wird nicht verwendet Teppich: 2-5kRpm Dirt: 1,5-3,5kRpm
Mode 8	Definiert die Drehzahl, ab der der ESC das Timing aktiviert. Ein hohes Delay führt zu einer sanfteren Beschleunigung. Ein niedriges Delay führt zu einer aggressiveren Beschleunigung.	Stock (Boost 0): Mode wird nicht verwendet Teppich: 5-12,5 kRpm Dirt: 7,5-15kRpm
Mode 9	Definiert den Schutz für Regler und Motor. Im Normalfall werden nur die Werte 0 und 1 angezeigt (Wert 2 wird in der unten aufgeführten Anweisung erläutert). • ALL: Schutz für ESC, Motor und Akku aktiv. Der ESC schaltet ab, wenn die maximale Temperatur für ESC oder Motor erreicht wird oder wenn die Akkuspannung zu niedrig ist. • ESC: Schutz für ESC und Akku aktiv. Der Schutz des Motors ist deaktiviert. • **NONE: Diese Einstellung deaktiviert den Schutz von ESC, Motor und Akku. Um alle Sicherheitsfunktionen zu deaktivieren, wähle zuerst Wert 1 und halte anschließend die SET Taste 5 Sekunden lang gedrückt -> die grüne LED blinkt 2x. Um alle Sicherheitsfunktionen wieder zu aktivieren (Wert 0), betätige die SET Taste nochmals. Warning: Nur für extremen Wettbewerbsinsatz geeignet! Resultierende Schäden an ESC, Motor und Akku sind nicht durch die Gewährleistung abgedeckt!	Stock: ALL Modified: ESC

WERKSESET

- Schalte den ESC aus.
- Halte die SET Taste gedrückt, während du den ESC einschaltest und halte die SET Taste mindestens weitere 5 Sekunden lang gedrückt.
- > Werkreset wird durch 3x zeitgleiches Blinken aller MODE LEDs signalisiert.

TEMPERATUR AUSLESEN

- Schalte den ESC nach dem Fahren aus.
- Halte die MODE Taste gedrückt, während du den ESC einschaltest -> die grüne LED blinkt. Die Anzahl der Blinker zeigt dir die ESC Temperatur.
- Betätige die MODE Taste erneut -> die grüne LED blinkt schnell. Die Anzahl der schnellen Blinker zeigt dir die Motortemperatur.
- Die Abschaltung erfolgt bei 10 Blinkern. Jedes Blinken unter 10 bedeutet eine um 5°C niedrigere Temperatur. Beispiel: 9 Blinker sind 5°C unter der Abschaltung, 8 Blinker 10°C unter der Abschaltung, 7 Blinker 15°C unter der Abschaltung, usw.
- Schalte den ESC aus, um das Auslesen der Temperatur zu beenden.

FEHLER ANZEIGE

MODE LEDs leuchten durchgehend, die grüne LED blinkt schnell.

FEHLER TYP	LED
Motor Temperaturabschaltung	
ESC Temperaturabschaltung	
Akku Spannungsabschaltung	
Rotor blockiert	
Sensorskabel defekt/nicht verbunden	

Eine detaillierte Fehlerliste findest du auf www.lrp.cc/FlowX.

As well-known from LRP, software has always been a core success factor of our speed controls over the years. Continuing this tradition, the Flow X Series comes in class-specific variants, each tailor-made to maximize performance.

Because of the complicated mixture of parameters, many settings in LRP competition ESCs are pre-installed by LRP's development team. This results in maximum performance and provides best possible user experience with minimal effort. However, a selection of settings needs to be adjusted to your requirements. So please read this short step-by-step explanation and follow our recommendations. For additional tips and information please visit www.lrp.cc/FlowX.

FLOW X PROGRAMMING (see map guide on cover page).

Switch ESC on and press MODE button for at least 3sec -> you will enter mode 1.

MODES: The RED,BLUE and YELLOW LEDs show each selected mode.

-> Press MODE button to switch to next mode. When last mode is reached pressing MODE one more time will exit mode programming and store your settings.

VALUES: The number of flashes of the GREEN LED shows the selected value.

-> Press SET button to increase value by one step. Pressing SET at highest value will return to the lowest value.



Mode	Mode explanation	WorksTeam Tip
Mode 1	Defines percentage of braking power when the trigger position on the radio is in neutral. Also described as „Drag Brake“, Auto Brake helps to reduce the natural rolling of the car and improves brake feel. A selection of brake types allows to adjust the brake feeling to your driving style and track conditions. • Semi X-Brake Features smoother high speed braking with increasing braking force towards lower speeds. Suggested for wet or lower grip conditions. • X-Brake Features powerful high speed braking towards smoother low RPM braking with neutral braking effect. Suggested for all classes and conditions. • BR2 Introduced in the Worlds winning Flow Software v3.8, this brake type will convince with very controllable and direct feeling over the whole RPM range. Features very direct feel and strong braking power throughout whole braking band. Suggested for high grip and high speed tracks.	Carpet: 12-18% Dirt: 3-9%
Mode 2	BDX-0 Developed especially for the Flow X Offroad this brake offers linear control and powerful braking force over the whole run. It is less aggressive as the BR2, therefore well balanced brake to use on all kind of tracks. • Brake Ramp and SP These algorithms are designed especially for Off-Road driving to prevent too aggressive braking at highest motor RPM with your selected Brake type. Using less Ramp (70%) will result in smoother and more controlled braking at higher speeds towards increasing and full braking effect reached at lower RPM. Choosing „SP“ setting will give linear and most direct braking effect of your chosen Brake Type, also at top speeds. 70% Ramp = 70% maximum brake power at high RPM 85% Ramp = 85% maximum brake power at high RPM SP = brake ramp disabled, 100% brake power over the whole range	Carpet: BDX-0 / SP Dirt: BDX-0 / 70%
Mode 3	Defines braking power percentage which is added to Auto Brake at very first moment when you apply brake on the trigger. Initial Brake will give even more direct and responsive feel when you apply the brakes. It is suggested for use on tracks where increased brake trigger response is needed.	Carpet: 3-12% Dirt: 0-5%
Mode 4	Defines percentage of throttle applied in the first moment of acceleration. Initial Drive allows to adjust smooth response (low percentage) or aggressive response (high percentage) when throttle is applied.	Carpet: 2-5% Dirt: 1-3%
Mode 5	Torque Feel is designed to modify the feeling of the lower powerband while at the same time improving the efficiency of the motor. This function is designed especially for use with LRP motor series. Try different values to find your best setting. Lower values = more direct feel, higher values = less direct feel. Note: For „Boost Zero“ classes and other motors this value must be set to 0!	Stock (Boost 0): 0 Carpet: 0-2 Dirt: 0-3
Mode 6	Defines the maximum electronic timing range. 0° timing => no electronic timing. Note: For „Boost Zero“ classes value 0 must be selected. *If Timing is 0, then Modes 7 and 8 are disabled and will not be indicated. 30° timing => maximum electronic timing. The higher the value, the more RPM the motor can reach. To select correct timing value, start with low values and increase simultaneously both Timing and Ramp settings by 1 step until you achieve desired power level. Note: Electronic timing in software v3.1 is optimized for use with Modified motors used in Off-road racing. Warning: Make sure you never exceed 90° overall timing (e.g. Motor timing 60° + ESC timing 30° = 90° -> this is maximum timing in all applications)!	Stock (Boost 0): 0° Carpet: 0-24° Dirt: 0-18°
Mode 7	Defines how quickly the selected electronic timing value will be reached. Higher Ramp provides greater acceleration and power (more punch), because your selected electronic timing value will be reached faster.	Stock (Boost 0): mode not in use Carpet: 2-5kRpm Dirt: 1,5-3,5kRpm
Mode 8	Defines the RPM value at which ESC starts to apply electronic timing. Higher Delay provides smoother acceleration. Lower Delay provides more aggressive acceleration.	Stock (Boost 0): mode not in use Carpet: 5-12,5 kRpm Dirt: 7,5-15kRpm
Mode 9	Defines protection level. In normal operation only values 0 and 1 will be shown (see special instructions for setting value 2 below). • ALL: Protection for ESC, motor and battery active. ESC will shut down when critical temperature of ESC or motor is reached or when battery voltage drops too low. • ESC: Protection for ESC and battery is active. Protection for motor is disabled. • **NONE: This setting disables all protection of ESC, motor and battery. To disable all protection, first select value 1, then press and hold SET button for 5 seconds -> green LED flashes 2x. To reactivate all protection (value 0), press SET again. Warning: For extreme competition application only! Possible damage of ESC, motor and battery will not be covered under warranty!	Stock: ALL Modified: ESC

FACTORY RESET

- Switch off ESC.
- Press and hold SET button while switching on the ESC and keep holding SET button for at least 5 seconds.
- > Factory reset is indicated by 3x simultaneous flashes of all MODE LEDs.

TEMPERATURE READOUT

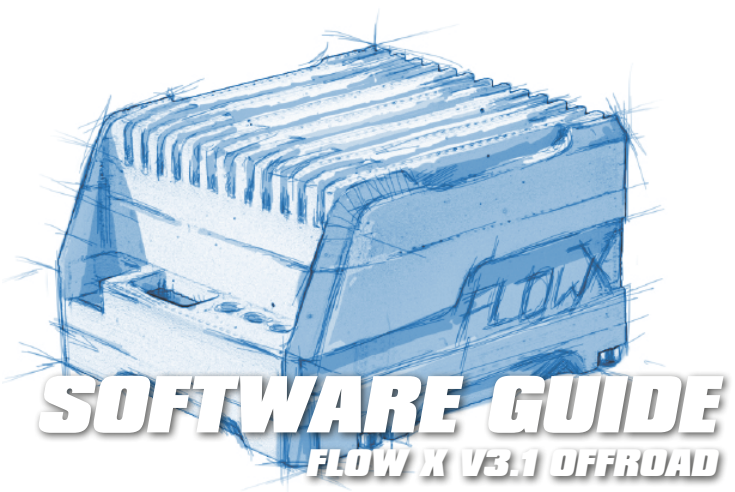
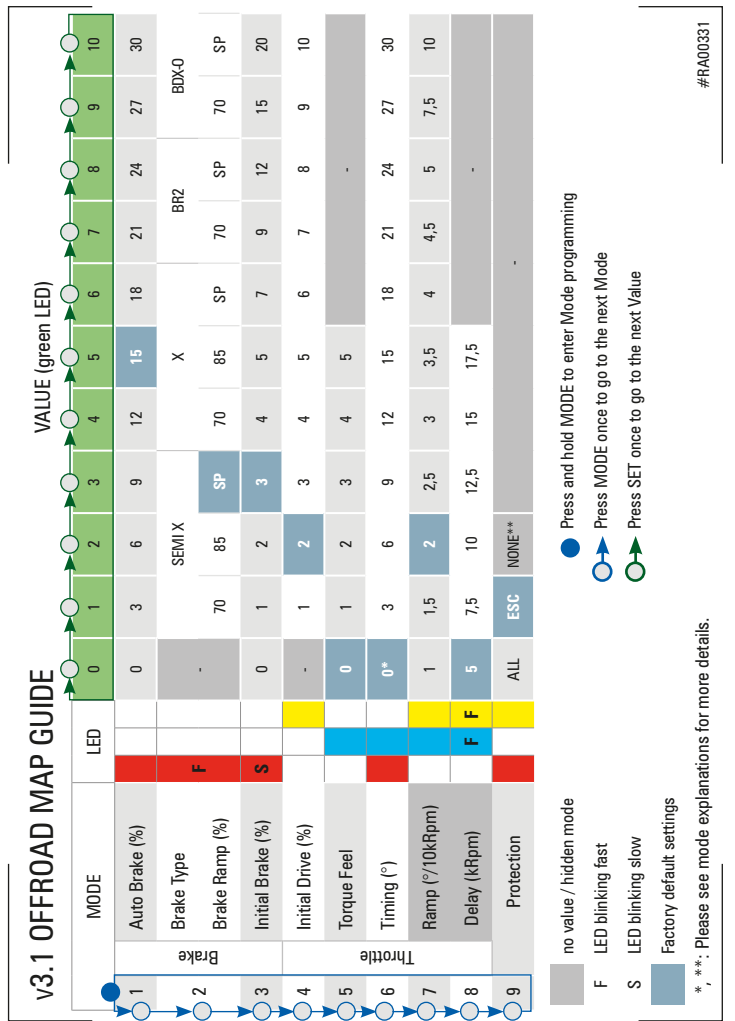
- After the run, switch off ESC.
- Press and hold MODE button while switching on ESC -> green LED flashes. The number of flashes indicates ESC temperature.
- Press MODE button again -> green LED flashes fast. The number of fast flashes indicates motor temperature.
- While 10 flashes indicate reached shutdown temperature, each blink less indicates „5°C (9°F) before shutdown temperature“.
- Example: 9 flashes is 5°C (9°F) before shutdown, 8 flashes is 10° (18°F) before shutdown, 7 flashes is 15°C (27°F) before shutdown, etc.
- Turn off ESC to exit temperature readout.

ERROR INDICATION

MODE LEDs light continuously, green LED flashes fast.

ERROR TYPE	LED
Motor Thermal Cut-off	
ESC Thermal Cut-off	
Battery Low Voltage Cut-off	
Locked rotor	
Sensor wire defect / missing	

For a detailed troubleshooting guide, please visit www.lrp.cc/FlowX.



***. Please see mode explanations for more details.

En témoignage l'esprit de LRP, le logiciel a toujours été un facteur clé de la réussite de nos régulateurs de vitesse au fil des ans. Dans la continuité de cette tradition, le Flow X Series existe dans des variantes spécifiques à chaque classe, chaque étant taillée sur mesure pour optimiser les performances.

En raison du mélange complexe de paramètres, de nombreux paramètres en compétition LRP ESC sont pré-installés par l'équipe de développement de LRP II en résulte une performance maximale et offre la meilleure expérience utilisateur possible avec un minimum d'effort. Cependant, une sélection de paramètres doit être adaptée à vos besoins. Veuillez donc lire cette petite explication étape par étape et suivre nos recommandations. Pour obtenir des conseils et des informations supplémentaires, veuillez visiter le site www.lrp.cc/FlowX.

PROGRAMMATION FLOW X (Voir la carte sur la page de couverture)

Allumez ESC et appuyez sur le bouton MODE pendant au moins 3s → vous entrez en Mode 1.

MODES : les LED ROUGE, BLEU et JAUNE montrent chaque mode sélectionné.

→ Appuyez sur le bouton MODE pour passer au mode suivant. Une fois le dernier mode atteint, le fait d'appuyer sur MODE une fois de plus permettra de quitter le mode programmation et d'enregistrer vos paramètres.

VALEURS: le nombre de clignotements de la LED VERTE indique la valeur sélectionnée.

→ Appuyez sur le bouton SET pour augmenter la valeur d'un chiffre. Le fait d'appuyer sur SET lorsqu'il est à sa valeur la plus élevée le ramènera à la valeur la plus basse.



	Mode explication	Astuce WorksTeam
Mode 1	<p>Définit le pourcentage de la puissance de freinage lorsque la position de déclenchement de la radio est au point mort. Également décrit comme „Drag Brake“, Auto Brake contribue à la réduction du roulis naturel de la voiture et pour optimiser les performances.</p> <p>Une sélection de types de freins permet d'ajuster la sensation de freinage à votre style de conduite et aux conditions de voie.</p> <ul style="list-style-type: none"> Semi X-Brake <ul style="list-style-type: none"> Présente davantage de souplesse lors du freinage à grande vitesse en vue d'augmenter la force de freinage vers des vitesses inférieures. Suggéré en cas de sol mouillé ou de conditions d'adhérence plus faibles. X-Brake <ul style="list-style-type: none"> Présente un freinage à grande vitesse puissant en vue de plus de souplesse lors du freinage à bas régime avec effet de freinage neutre. Suggéré pour les pistes ouvertes. BR2 <ul style="list-style-type: none"> Introduit avec le soft v3.8 du Flow Champion du Monde, ce frein apporte une sensation contrôlable et direct sur toutes les plages du régime moteur. Conseillé pour les pistes rapides ou avec beaucoup de grip. 	Moquette: 12-18% Terre: 3-9%
Mode 2	<p>BDX-0 Développé spécialement pour du Flow X en compétition "Tout Terrain", ce mode offre un frein linéaire et puissant tout au long du run, moins agressif que le mode BR2, il est bien équilibré pour être utilisé dans toutes les conditions.</p> <ul style="list-style-type: none"> Ramp du frein et SP Ces algorithmes sont conçus spécialement pour le TF afin d'éviter un freinage trop agressif au niveau d'un moteur avec 1/rmin plus élevé avec votre type de freinage sélectionné. À l'aide de moins „Ramp“ (p.e. 70%) le freinage se traduira plus lisse et plus contrôlé en vitesse plus élevée et s'agrandit à plein freinage en atteignant un vitesse plus à bas. Choisir le réglage „SP“ donnera en effet freinage linéaire et plus directe aussi à des grandes vitesses. <p>Ramp 70% = maximum 70% du frein à haute vitesse Ramp 85% = maximum 85% du frein à haute vitesse SP = courbe du frein désactivée, 100% de la puissance du frein à tous les régimes moteur."</p>	Moquette: BDX-0 / SP Terre: BDX-0 / 70%
Mode 3	<p>Définit le pourcentage de puissance de freinage qui est ajouté au Auto Brake dès l'instant où vous freinez sur le déclenchement. Initial Drive procurera une sensation encore plus directe et réactive lorsque vous freinez. Son utilisation est suggérée sur des pistes où une réponse accrue de déclenchement de frein est nécessaire.</p>	Moquette: 3-12% Terre: 0-5%
Mode 4	<p>Définit le pourcentage de gaz appliqué dans le premier moment de l'accélération. Initial Drive permet d'ajuster la réponse adéquate (pourcentage faible) ou la réponse agressive (pourcentage élevé) lorsque on appuie sur l'accélérateur.</p>	Moquette: 2-5% Terre: 1-3%
Mode 5	<p>Torque Feel est conçu pour modifier la sensation de courbe de puissance inférieure, tout en améliorant l'efficacité du moteur. Cette fonction est conçue spécialement pour une utilisation avec des séries de moteur LRP. Essayez différentes valeurs pour trouver votre meilleur paramètre.</p> <p>Des valeurs plus faibles = sensation plus directe, des valeurs plus élevées = sensation moins directe. Note : pour les classes „Boost Zero“ et les autres moteurs, cette valeur doit être réglée sur 0!</p>	Stock (Boost 0): 0 Moquette: 0-2 Terre: 0-3
	<p>Définit l'étendue de timing électronique maximum.</p> <p>0* timing => Aucun timing électronique. Note : pour les classes « Boost Zero », il faut sélectionner la valeur 0. *Si le timing est de 0, les modes 7 et 8 sont désactivés et ne seront pas indiqués.</p>	Stock (Boost 0): 0* Moquette: 0-24* Terre: 0-18*
Mode 6	<p>30* timing => timing électronique maximum.</p> <p>Plus la valeur est élevée, plus le moteur peut atteindre son régime. Pour sélectionner correctement la valeur de timing, commencez par de faibles valeurs et augmentez simultanément le timing et les réglages de ram d'un échelon jusqu'à ce que vous atteignez le niveau de puissance désiré.</p> <p>Note: Le timing électronique du soft v3.1 est optimisé pour les moteurs Modifiés en Competition ""tout Terrain.</p> <p>Attention: ne jamais dépasser 90° de timing maximum (Timing moteur à 60° + timing sur le vriateur à 30° = 90°, c'est le timing maximum dans toutes les conditions!)</p>	Stock (Boost 0): Mode hors service Moquette: 2-5kRpm Sterrato: 1,5-3,5kRpm
Mode 7	<p>Définit la rapidité à laquelle la valeur du timing électronique sélectionné sera atteinte. Une Ramp plus élevée offre une plus grande accélération et une plus grande puissance (plus de punch) car la valeur du timing électronique que vous avez sélectionnée sera atteinte plus rapidement.</p>	Stock (Boost 0): Mode hors service Moquette: 5-12,5 kRpm Terre: 7,5-15kRpm
Mode 8	<p>Définit la valeur de RPM à laquelle ESC commence à appliquer le timing électronique.</p> <p>Un retard plus important permet une accélération plus régulière. Un retard plus faible permet une accélération plus agressive.</p>	Stock (Boost 0): Mode hors service Moquette: 5-12,5 kRpm Terre: 7,5-15kRpm
	<p>Définit le niveau de protection. En fonctionnement normal, seules les valeurs 0 et 1 seront affichées (voir les instructions spéciales pour le paramétrage de la valeur 2 ci-dessous).</p> <ul style="list-style-type: none"> TOUT: protection pour ESC, le moteur et la batterie active. ESC s'arrêtera lorsque une température critique d'ESC ou du moteur sera atteinte ou lorsque la tension de la batterie descendra trop bas. 	Stock: ALL Modified: ESC
Mode 9	<ul style="list-style-type: none"> ESC: la protection pour ESC et la batterie est active. La protection du moteur est désactivée. <p>**ALUCJN: ce paramètre désactive toute protection d'ESC, du moteur et de la batterie.</p> <p>Pour désactiver toute protection, commencez par sélectionner la valeur 1, puis appuyez et maintenez le bouton SET pendant 5 secondes -> la LED verte clignote 2 fois.</p> <p>Pour réactiver toute protection (valeur 0), ré-appuyez sur SET.</p> <p>Attention : réservé à une application de la concurrence extrême ! Les dégâts éventuellement causés à ESC, au moteur et à la batterie ne seront pas couverts par la garantie !</p>	Stock: ALL Modified: ESC

RETOUR AUX PARAMÈTRES D'USINE

- Éteignez ESC.
- Appuyez et maintenez le bouton SET tout en allumant l'ESC et en continuant à maintenir le bouton SET pendant au moins 5 secondes.
- le retour aux paramètres d'usine est indiqué par 3x clignotements simultanés de tous les modes LED.

AFFICHAGE DE LA TEMPÉRATURE

- Après l'exécution, éteignez l'ESC.
- Appuyez et maintenez le bouton MODE pendant la mise sous tension d'ESC -> la LED verte clignote. Le nombre de clignotements indique la température ESC.
- Appuyez de nouveau sur le bouton MODE -> la LED verte clignote rapidement. Le nombre de clignotements rapides indique la température du moteur.
- Tandis que 10 clignotements indiquent que la température d'arrêt est atteinte, chaque clignotement en moins indique 5° C (9° F) avant la température d'arrêt ». Exemple: 3 clignotements est de 5° C (9° F) avant l'arrêt, 8 clignotements est de 10° (18° F) avant l'arrêt, 7 clignotements est de 15° C (27° F) avant l'arrêt, etc.
- Éteignez l'ESC pour quitter l'affichage de la température.

INDICATION D'ERREUR

Le MODE LED s'allume en continu, la LED verte clignote rapidement.

TYPE D'ERREUR	LED	
Coupeure du moteur thermique		
Coupeure thermique ESC		
Coupeure de la batterie à basse tension		
Rotor bloqué		
Câble du capteur défectueux/ manquant		

Pour un guide de dépannage détaillé, veuillez visiter le site www.lrp.cc/FlowX.

Come noto a tutti, per LRP il software, è da anni uno dei principali punti di forza dei suoi regolatori elettronici. Continuando la tradizione, anche la serie Flow X avrà diverse varianti per classi specifiche, ognuna delle quali studiata su misura per massimizzare le performance.

Considerando la natura complicata e la miscelazione di vari parametri, molti settaggi negli ESC da competizione LRP vengono pre-installati dal team di sviluppo LRP. Questo si traduce in massima performance e fornisce la miglior esperienza possibile con il minor sforzo. Tuttavia, una serie di parametri devono essere settati in base ai tuoi requisiti. Quindi, leggi questa breve guida step-by-step e segui le nostre raccomandazioni. Per informazioni e consigli aggiuntivi, visita www.lrp.cc/FlowX.

PROGRAMMAZIONE FLOW X (consulta la guida delle mappe nella copertina)

Accendi l'ESC e premi e tieni premuto il pulsante MODE per almeno 3 secondi → entrerà così nel Mode 1.

MODES: I LEDS ROSSO, BLU e GIALLO indicano il Mode selezionato.

→ Premi il pulsante MODE per passare al Mode successivo. Quando arriverai all'ultimo mode, la successiva pressione del pulsante MODE, ti farà uscire dalla programmazione e salverà i tuoi settaggi.

VALORI: Il numero dei lampeggi del LED VERDE indicano il valore selezionato.

→ Premi il pulsante SET per incrementare i valori di uno step. Premere SET una volta raggiunto già il valore più alto, lo farà ripartire dal suo valore più basso.



	Spiegazione dei Mode	Consigli WorksTeam
Mode 1	<p>Definisce la percentuale della potenza frenante quando l'acceleratore è nella posizione neutra. Anche chiamato "Drag Brake", Auto Brake aiuta a ridurre la naturale scorrevolezza dell'auto e migliora il feeling del freno.</p> <p>Una selezione di tipologie di freno ti consentono di settare il freno con il giusto feeling per una serie di piste e condizioni diverse.</p> <ul style="list-style-type: none"> Semi X-Brake <ul style="list-style-type: none"> Presenta una frenata morbida alle alte velocità e una frenata che gradualmente diventa più decisa quando si raggiungono velocità più basse. Consigliato per condizioni di bagnato o di basso grip. X-Brake <ul style="list-style-type: none"> Presenta una frenata potente alle alte velocità e più morbida a bassi RPM con un effetto frenante molto neutro. Consigliato per piste ampie. BR2 <ul style="list-style-type: none"> Introdotta nel Software v3.8 per Flow Campione del mondo, questo tipo di freno convince per il suo feeling diretto e molto controllabile su tutto il range RPM. Consigliato per tracciati ad alto grip o ad alta velocità. 	Moquette: 12-18% Sterrato: 3-9%
Mode 2	<p>BDX-0 Sviluppato specificatamente per Flow X Offroad, questo freno offre un controllo lineare e una forza frenante potente per l'intera run. È meno aggressivo del BR2, e proprio per questo è un buon bilanciamento adatto a tutti i tracciati.</p> <ul style="list-style-type: none"> Brake Ramp e SP Questo algoritmo è studiato specificatamente per la guida Off-Road, per prevenire una frenata troppo aggressiva ai giri motore più elevati, con il tipo di freno selezionato. Utilizzare meno Ramp (70%) si traduce in frenate morbide e più controllabili ad alte velocità ed un freno maggiore ai giri motore più bassi. Scegliendo l'opzione "SP", avrete un effetto frenante più lineare e maggiore anche ad alte velocità. <p>70% Ramp = 70% della massima forza frenante ad alti RPM 85% Ramp = 85% della massima forza frenante ad alti RPM SP = brake ramp disabilitata, 100% della forza frenante su tutto il range RPM</p>	Moquette: BDX-0 / SP Sterrato: BDX-0 / 70%
Mode 3	<p>Definisce la percentuale di potenza frenante che verrà aggiunta all'Auto Brake nell'esatto istante in cui inizi a frenare. Initial Brake potrà fornire un feeling ancora più diretto e reattivo quando inizi a frenare. È consigliato utilizzarlo in tracciati dove è richiesta una risposta ancora più reattiva del freno.</p>	Moquette: 3-12% Sterrato: 0-5%
Mode 4	<p>Definisce la percentuale di acceleratore che viene applicato nell'esatto istante in cui si inizia ad accelerare. Initial Drive ti consente di settare la risposta dell'acceleratore morbida (percentuali basse) o aggressiva (percentuali alte) quando si applica l'acceleratore.</p>	Moquette: 2-5% Sterrato: 1-3%
Mode 5	<p>Torque Feel è pensato per modificare il feeling della parte bassa dell'erogazione ed allo stesso tempo migliorare l'efficienza del motore. Questa funzione è studiata specificatamente per l'utilizzo con i motori LRP. Prova diversi valori per trovare il tuo settaggio ideale.</p> <p>Valori bassi = feeling più diretto, valori più alti = feeling meno diretto. Note: Per le classi „Boost Zero“ ed altri motori, questo valore deve essere settato a 0!</p>	Stock (Boost 0): 0 Moquette: 0-2 Sterrato: 0-3
	<p>Definisce il range massimo del timing elettronico.</p> <p>0* timing => nessun timing elettronico. Note: Per le classi „Boost Zero“ deve essere selezionato il valore 0. *Se il Timing è 0, i Modes 7 e 8 saranno disabilitati e non saranno selezionabili.</p> <p>30* timing => timing elettronico massimo.</p> <p>Più alto il valore, e più RPM il motore potrà raggiungere. Per selezionare il valore corretto di timing, inizia da valori bassi e incrementa poi simultaneamente sia i valori di Timing che di Ramp di uno step, fino a raggiungere il livello di potenza desiderato.</p> <p>Note: Il timing elettronico nel software v3.1 è ottimizzato per l'utilizzo con motori Modified nelle competizioni Off-road.</p> <p>attenzione: Assicurarsi di non eccedere mai i 90° ti timing globale (es. Timing motore 60° + ESC Timing 30° = 90° -> questo è il timing massimo per tutte le applicazioni!)</p>	Stock (Boost 0): 0* Moquette: 0-24* Sterrato: 0-18*
Mode 6	<p>Definisce quanto velocemente si raggiungerà il timing elettronico impostato.</p> <p>Valori di Ramp elevati forniscono accelerazioni e potenza elevate (più punch), in quanto il valore di timing elettronico che hai impostato, verrà raggiunto più velocemente.</p>	Stock (Boost 0): Mode non utilizzato/non in uso Moquette: 2-5kRpm Sterrato: 1,5-3,5kRpm
Mode 8	<p>Definisce il valore di RPM al quale l'ESC inizia ad applicare il timing elettronico. Valori di Delay più elevati forniscono accelerazioni più morbide. Valori di Delay più bassi forniscono accelerazioni più aggressive.</p>	Stock (Boost 0): Mode non utilizzato/non in uso Moquette: 5-12,5 kRpm Sterrato: 7,5-15kRpm
	<p>Definisce il livello di protezione. In condizioni di utilizzo normale verranno proposti soltanto i valori 0 e 1 (consulte le istruzioni speciali per il valore 2 più in basso).</p> <ul style="list-style-type: none"> ALL: Protezione per ESC, motore e batteria attiva. L'ESC si spegnerà quando si raggiungerà una temperatura critica dell'ESC o del motore, oppure quando il voltaggio della batteria sia abbasserà troppo. ESC: Protezione per ESC e batteria attiva. La protezione per il motore è disabilitata. 	Stock: ALL Modified: ESC
Mode 9	<ul style="list-style-type: none"> **NONE: Questo settaggio disabilita tutte le protezioni per ESC, motore e batteria. Per disabilitare tutte le protezioni, prima seleziona il valore 1, dopodiché premi e tieni premuto il pulsante SET per 5 secondi -> il LED verde emetterà 2 lampeggi. Per riattivare tutte le protezioni (valore 0), premi nuovamente il pulsante SET. <p>Attenzione: Soltanto per utilizzo competizione estremo! Possibilità di danneggiare ESC, motore e batteria, non saranno coperti da garanzia!</p>	Stock: ALL Modified: ESC

RESET DI FABBRICA

- Spegni l'ESC.
- Premi e tieni premuto il pulsante SET mentre accendi l'ESC e mantieni poi premuto il pulsante SET per almeno 5 secondi.
- il reset di fabbrica avvenuto, viene indicato da 3 lampeggi simultanei di tutti i LEDs MODE.

LETTURA DELLA TEMPERATURA

- Dopo la run, spegni l'ESC.
- Premi e tieni premuto il pulsante MODE mentre accendi l'ESC -> il LED verde lampeggia. Il numero dei lampeggi indica la temperatura dell'ESC.
- Premi nuovamente il pulsante MODE -> il LED verde lampeggia velocemente. Il numero dei lampeggi veloci indicano la temperatura del motore. Considerando che 10 lampeggi stanno ad indicare che è stata raggiunta la temperatura di spegnimento, ogni numero in meno indica „5° C (9° F) sotto la temperatura di spegnimento“. Esempio: 9 lampeggi indicano 5° C (9° F) prima dello spegnimento, 8 lampeggi indicano 10° (18° F) prima dello spegnimento, 7 lampeggi indicano 15° C (27° F) prima dello spegnimento, ecc.
- Spegni l'ESC per uscire dalla lettura della temperatura.

INDICAZIONI DEGLI ERRORI

I LEDs MODE sono accesi, il LED verde lampeggia velocemente.

TIPO DI ERRORE	LED	
Cut-off Protezione Temperatura Motore		
Cut-off Protezione Temperatura ESC		
Cut-off Voltaggio Batteria basso		
Rotore bloccato		
Cavo Sensore difettoso/ mancante		

Per una guida dettagliata su tutti i malfunzionamenti, si prega di visitare www.lrp.cc/FlowX.

Como ya es sabido de LRP, el software ha sido siempre el factor central del éxito de nuestros variadores de velocidad a lo largo de los años. Siguiendo a esta tradición, la serie Flow X ofrece varias variantes específicas de cada clase, cada una diseñada a medida con el fin de maximizar el rendimiento.

Debido a la complicada mezcla de parámetros, muchos de los ajustes de los ESCs son preinstalados por el equipo de desarrollo de LRP. Esto da como resultado un máximo rendimiento y proporciona la mejor experiencia al usuario con el mínimo esfuerzo. Sin embargo una selección de ajustes debe ser configurada de acuerdo a sus necesidades. Por favor lea esta breve explicación paso a paso y siga nuestras recomendaciones. Para obtener información y consejos adicionales visite www.lrp.cc/FlowX

PROGRAMACIÓN FLOW X (consulte el mapa guía de la portada/ primera página)

Encienda el ESC y pulse el botón MODE durante al menos 3 segundos → entrará en el Modo 1.

MODOS: Los LED ROJO, AZUL y AMARILLO muestran el modo seleccionado.

→ Pulse el botón MODE para ir al próximo programa de modo. Cuando se esté en el último modo, pulsando una vez más MODE saldrá de la programación de modo y guardará los ajustes.

VALORES: El número de parpadeos del LED verde mostrará el valor seleccionado.

→ Pulse el botón SET para aumentar el valor en un punto. Al presionar SET una vez alcanzado el valor más alto, éste volverá al valor más bajo.



	Explicación de Modo	Recomendaciones Works Team
Mode 1	<p>Define el porcentaje de potencia de frenado cuando el gatillo de la emisora está en posición neutra. También se describe como "Drag Brake", Auto Brake ayuda a reducir la rodadura libre del coche y mejora la sensación de freno.</p> <p>Selección de tipos de freno que permiten ajustar el freno a su estilo de conducir y a las condiciones del trazado.</p> <ul style="list-style-type: none"> Semi X-Brake <ul style="list-style-type: none"> Ofrece un frenado rápido más suave incrementando la frenada en velocidades bajas. Adecuado para condiciones de agarre bajo o sobre mojado. X-Brake <ul style="list-style-type: none"> Ofrece un frenado rápido más potente suavizando la frenada en velocidades bajas con un efecto de freno neutro. Adecuado para circuitos abiertos. BR2 <ul style="list-style-type: none"> Utilizado por primera vez en el software v3.8 Flow Campión del mundo, este freno ofrece un control sencillo y directo sobre todo el rango de RPM. Recomendado para trazados de alta adherencia y alta velocidad. 	Moqueta: 12-18% Tierra: 3-9%
Mode 2	<p>BDX-0 Desarrollado especialmente para el Flow X Offroad, este freno ofrece un control lineal y una gran potencia de frenado en toda la carrera. Menos agresivo que el BR2, es por lo tanto muy equilibrado para ser usado en todo tipo de superficies de trazados.</p> <ul style="list-style-type: none"> Brake Ramp y SP Estos algoritmos están diseñados especialmente para Offroad para prevenir un frenado demasiado agresivo con RPM máximas con su tipo de freno seleccionado. Utilizando menos Ramp (70%) resultará en un frenado más suave y más controlado a altas velocidades y un efecto de frenado máximo más controlado a bajas RPM. Con el ajuste "SP" conseguirás un efecto de frenado más lineal y directo incluso a altas velocidades. <p>70% Ramp = 70% potencia máxima freno a altas RPM 85% Ramp = 85% potencia máxima freno a altas RPM SP = brake ramp desactivada, 100% potencia freno en cualquier rango de RPM</p>	Moqueta: BDX-0 / SP Tierra: BDX-0 / 70%
Mode 3	<p>Define el porcentaje de potencia de frenado que se añade al Auto Brake en el instante en que se acciona el freno en el gatillo. El Initial Brake proporciona una sensación aun más directa y sensible al accionar los frenos. Adecuado para su uso en trazados donde se necesita una mayor respuesta del gatillo de freno.</p>	Moqueta: 3-12% Tierra: 0-5%
Mode 4	<p>define el porcentaje de aceleración aplicado en el instante en que se acciona la aceleración. El Initial Drive permite ajustar una respuesta suave (porcentaje bajo) o una respuesta agresiva (porcentaje alto) cuando se acciona la aceleración.</p>	Moqueta: 2-5% Tierra: 1-3%
Mode 5	<p>El Torque Feel está diseñado para modificar la sensaciones a baja potencia, al tiempo que mejora la eficiencia del motor. Esta función está especialmente diseñada para ser usada con la serie de motores LRP. Pruebe los diferentes valores para encontrar el mejor ajuste.</p> <p>Valores bajos = sensación más directa, valores más altos = menor sensación directa. Note: Para ajuste „Boost Zero“ y otros motores este valor debe estar en 0!</p>	Stock (Boost 0): 0 Moqueta: 0-2 Tierra: 0-3
	<p>Define el máximo rango del timing electrónico.</p> <p>0* timing => sin timing electrónico Note: Para ajuste „Boost Zero“ se debe de seleccionar el valor 0. *Si el Timing es 0, los Modes 7 y 8 estarán desactivados, y no serán visibles.</p> <p>30* timing => timing electrónico máximo.</p> <p>Cuanto mayor sea el valor, más RPM podrá alcanzar el motor. Para seleccionar el valor correcto de timing, comience con valores bajos, y aumente simultáneamente los valores de Timing y Ramp en un punto hasta alcanzar el nivel de potencia deseado.</p> <p>Note: El timing electrónico del software v3.1 está optimizado para su uso con motores modificados en carreras Off-road.</p> <p>Advertencia: Asegúrese de que el valor total de timing nunca exceda 90° (p.ej. timing motor 60° + timing ESC 30° = 90° -> ¡Este es el timing máximo para todas las aplicaciones!)</p>	Stock (Boost 0): 0* Moqueta: 0-24* Tierra: 0-18*
Mode 6	<p>Define la rapidez con que se alcanzará el valor de timing electrónico seleccionado.</p> <p>Alto Ramp proporciona una mayor aceleración y potencia (más punch), porque el valor de su timing electrónico seleccionado se alcanzará más rápido.</p>	Stock (Boost 0): Modo no utilizado Moqueta: 2-5kRpm Tierra: 1,5-3,5kRpm
Mode 8	<p>Define el valor de RPM en el que el ESC empieza a aplicar el timing electrónico. Alto Delay proporciona una aceleración más suave. Bajo Delay proporciona una aceleración más agresiva.</p>	Stock (Boost 0): Modo no utilizado Moqueta: 5-12,5 kRpm Tierra: 7,5-15kRpm
	<p>Define el nivel de protección. En un funcionamiento normal solo se mostrarán los valores 0 y 1 (consulte las siguientes instrucciones especiales para ajustar el valor 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ALL: La protección para el ESC, el motor y la batería activos. El ESC se apagará cuando se alcance la temperatura crítica del ESC o del motor, cuando el voltaje de la batería sea demasiado bajo. ESC: La protección para el ESC y la batería está activada. La protección del motor está desactivada. **NONE: Este ajuste deshabilita toda la protección del ESC, el motor y la batería. <p>Para desactivar toda la protección, seleccione primero el valor 1, luego pulse y mantenga pulsado el botón SET durante al menos 5 segundos -> el LED verde parpadeará 2x. Para reactivar toda la protección (valor 0), pulse de nuevo SET.</p> <p>Advertencia: ¡Solo para aplicaciones en competición extrema! ¡Los posibles daños del ESC, el motor el motor y la batería quedan exentos de cobertura por la garantía!</p>	Stock: ALL Modified: ESC

VALORES DE FÁBRICA

- Apague el ESC.
- Pulse y mantenga pulsado el botón SET mientras enciende el ESC, siga manteniendo pulsado el botón SET durante el menos 5 segundos.
- El restablecimiento de valores de fábrica está indicado por 3x destellos simultáneos en los LED de MODE.

LECTURA DE TEMPERATURA

- Después del uso, apague el ESC.
- Pulse y mantenga pulsado el botón de MODE mientras se enciende el ESC -> el LED verde parpadeará. El número de parpadeos indica la temperatura del ESC.
- Pulse de nuevo el botón MODE -> el LED verde parpadeará rápidamente. El número de parpadeos rápidos indica la temperatura del motor. 10 destellos indican que se ha alcanzado la temperatura de corte, cada parpadeo menos indica „5° C (9° F) menos“. Ejemplo: 9 destellos son 5° C (9° F) antes del corte, 8 destellos son 10° (18° F) antes del corte, 7 destellos son 15° C (27° F) antes del corte, etc.
- Apague el ESC para salir de la lectura de la temperatura

INDICACIÓN DE ERROR

El LED de MODE se iluminará de forma fija, el LED verde parpadeará rápidamente.

TIPO DE ERROR	LED	
Corte por temperatura de motor		
Corte por temperatura del ESC		
Corte por voltaje bajo de batería		
Rotor bloqueado		
Cable de sensores averiado/ desconectado		

Para obtener una guía de solución de problemas detallada, visite www.lrp.cc/flowX