

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 Lötan 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 Löten 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!



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.

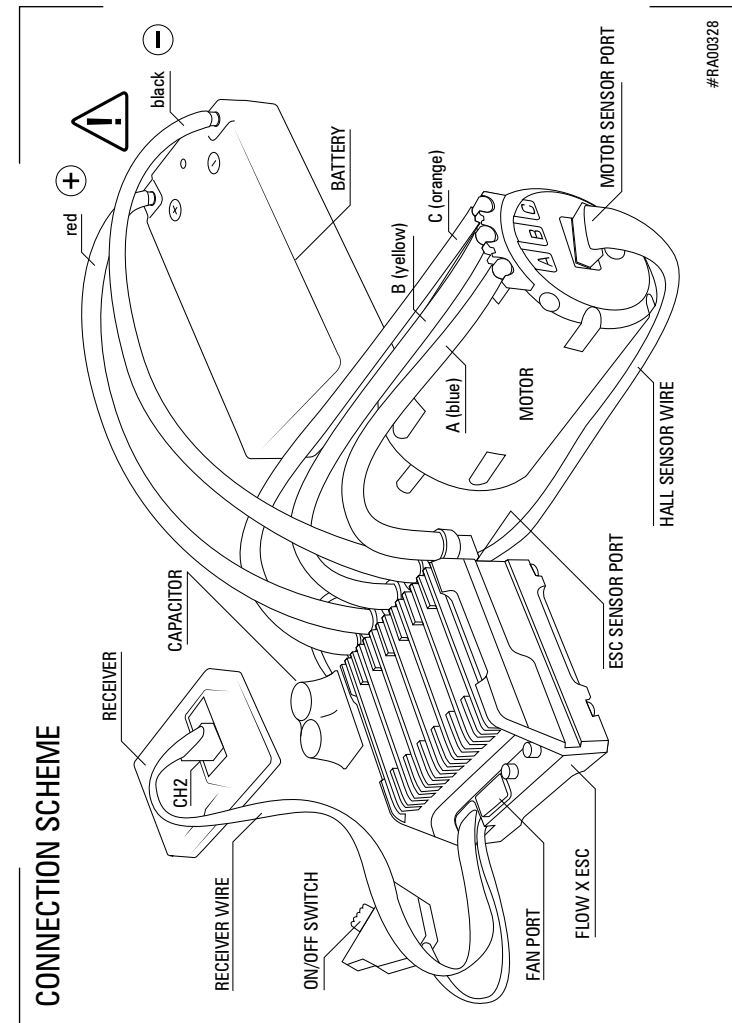
After successful calibration, the receiver parameters are stored in the ESC even after disconnecting ESC from the battery.

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!



CONNECTION SCHEME



Das Symbol mit der durchgestrichenen Mülltonnen 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.

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 y 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.

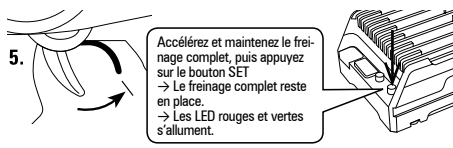
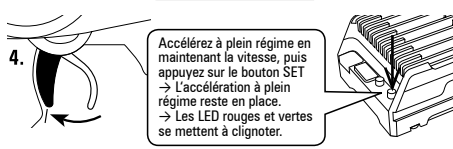
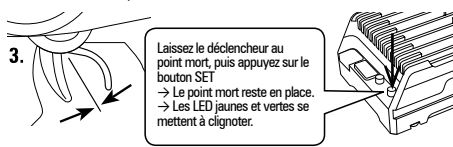
ÉTALONNAGE POUR L'ÉMETTEUR

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 !



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 collaudo 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.

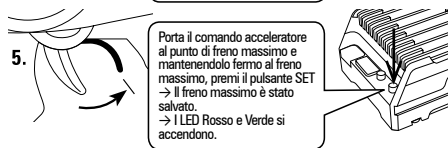
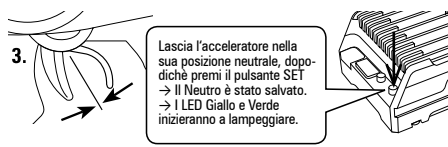
CALIBRAZIONE CON LA TRASMETTENTE

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. Scegliere sempre la batteria dall'ESC quando non si utilizza più l'automodello!

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 estaña los extremos de los cables de alimentación.

También estaña 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.

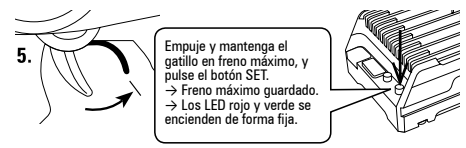
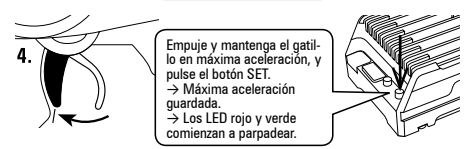
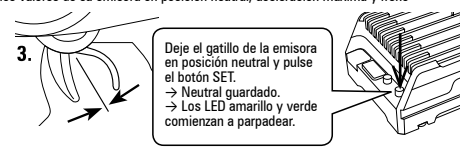
→ Su Flow X está listo para ser ajustado.

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!

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 contacter vos autorités locales pour connaître les points de collecte appropriés.

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.

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.

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. Il 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 page d'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 entrerez 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 cliquettements 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	Mode explication	Astuce WorksTeam
Mode 1	Definit 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 améliore la sensation de freinage. Une sélection de types de freins permet d'ajuster la sensation de freinage à votre style de conduite et aux conditions de voie. • Semi X-Brake Présente davantage de souplesse lors du freinage à grande vitesse en vue d'augmenter la force de freinage vers des vitesses inférieures. • X-Stock Présente un freinage à grande vitesse puissant en vue de plus de souplesse lors du freinage à bas régime avec effet de freinage neutre. • BD3 Caractéristiques et sensation plus directs du puissance freinage tout au long de la bande ensemble de votre freinage. • BD3-S Ce nouveau mode de frein à été spécialement développé pour les catégories stock en combinaison avec le variateur Flow X. L'utilisation de ce mode permet d'augmenter la puissance du freinage et une réponse plus précise au point de freinage de chaque virage serré.	0-15%
Mode 2	• Semi X-Brake Présente davantage de souplesse lors du freinage à grande vitesse en vue d'augmenter la force de freinage vers des vitesses inférieures. • X-Stock Présente un freinage à grande vitesse puissant en vue de plus de souplesse lors du freinage à bas régime avec effet de freinage neutre. • BD3 Caractéristiques et sensation plus directs du puissance freinage tout au long de la bande ensemble de votre freinage. • BD3-S Ce nouveau mode de frein à été spécialement développé pour les catégories stock en combinaison avec le variateur Flow X. L'utilisation de ce mode permet d'augmenter la puissance du freinage et une réponse plus précise au point de freinage de chaque virage serré.	X-Stock ou BD3-S
Mode 3	Definit 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.	0-5%
Mode 4	Definit 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. Initial Drive Feel Compensation (IDFC) a été développé spécialement pour la compétition stock dans l'esprit d'augmenter le confort du feeling de l'accélération pendant la course. Activer ce mode va permettre de mieux gérer le feeling selon la température du moteur. Ce mode innovant va vous aider à conserver le même feeling de puissance sur toute la manche. Vous pouvez choisir de ne pas compenser ou d'ajuster l'IDFC pour que le feeling soit constant malgré la montée en température du moteur et la chute de la batterie.	12-15%
Mode 5	Initial Drive Feel Compensation (IDFC) a été développé spécialement pour la compétition stock dans l'esprit d'augmenter le confort du feeling de l'accélération pendant la course. Activer ce mode va permettre de mieux gérer le feeling selon la température du moteur. Ce mode innovant va vous aider à conserver le même feeling de puissance sur toute la manche. Vous pouvez choisir de ne pas compenser ou d'ajuster l'IDFC pour que le feeling soit constant malgré la montée en température du moteur et la chute de la batterie.	0 - 4
Mode 6	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. 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!	Boost Zero: 0 Boosted: 0-2
Mode 7	Definit l'étendue de timing électronique maximum. 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 8 et 9 sont désactivés et ne seront pas indiqués. 60° timing => timing électronique maximum. Plus la valeur est élevée, plus le moteur peut atteindre son régime. Pour sélectionner correctement la valeur de timing, comparez par de faibles valeurs et augmentez simultanément le timing et les réglages de ramp d'un échelon jusqu'à ce que vous atteigniez le niveau de puissance désiré. Note: Le timing électronique du soft v5.1 est optimisé pour les moteurs Stock en Competition Stock. Attention: ne jamais dépasser 90° de timing maximum (Timing moteur à 30° + timing sur le virateur à 60° => c'est le timing maximum dans toutes les conditions)	Boost Zero: Mode hors service Boosted: 40°-60°
Mode 8	Definit la rapidité à laquelle la valeur du timing électronique sélectionnée 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.	Boost Zero: Mode hors service Boosted: 14-40°/10kRpm
Mode 9	Definit la valeur de RPM à laquelle ESC commence à appliquer le timing électronique. Un retard plus important permet une accélération plus régulière. Un retard plus faible permet une accélération plus agressive.	3,5-10 kRpm
Mode 10	Definit 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). • 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. • ESC: la protection pour ESC et la batterie est active. La protection du moteur est désactivée. • **AUCUN: ce paramètre désactive toute protection d'ESC, du moteur et de la batterie. 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. Pour réactiver toute protection (valeur 0), ré-appuyez sur SET. 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!	ESC ou ALL

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 cliquettements 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 cliquettements indique la température ESC.
 - Appuyez de nouveau sur le bouton MODE -> la LED verte clignote rapidement. Le nombre de cliquettements rapides indique la température du moteur.
- Tandis que 10 cliquettements indiquent que la température d'arrêt est atteinte, chaque cliquettement en moins indique « 5° C (9° F) avant la température d'arrêt ». Exemple : 9 cliquettements est de 5° C (9° F) avant l'arrêt, 8 cliquettements est de 10° (18° F) avant l'arrêt, 7 cliquettements est de 15° C (27° F) avant l'arrêt, etc.

- Éteignez l'ESC pour quitter l'affichage de la température.

Attention, note importante pour l'utilisation de moteur stock non-LRP:

Certains moteurs d'autres marques associés au Flow X peuvent entraîner des dysfonctionnements, le variateur peut ne pas répondre lorsque l'on accélère. Ces méthodes peuvent résoudre ce problème :
- Tourner le rotor à la main pour calibrer le neutre du sensor.
- Connecter le sensor après avoir allumer le variateur.
Pour solutionner ce problème de manière définitive, de nouveaux cables de sensor modifiés seront disponibles prochainement. Merci de vérifier sur : www.lrp.cc

Come noto a tutti, per LRP, il software, è da anni uno dei principali punti di forza dei sui 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 performances.

Considerando la natura complessa e la miscelazione dei 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 Mod 1.

MODES: I LEDs ROSSO, BLU e GIALLO indicano il Mod selezionato.

→ Premi il pulsante MODE per passare al Mod successivo. Quando arriverai all'ultimo modo, 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.



Mode	Spiegazione dei Mode	Consigli WorksTeam
Mode 1	Definisce la percentuale della potenza frenante quando l'acceleratore è nella posizione neutra. Anche chiamato „Drag Brake“, Auto Brake aiuta a ridurre la naturale sovraccarico dell'auto e migliora il feeling del freno. Una selezione di tipologie di freno ti consentono di settare il freno con il giusto feeling per una serie di piste e condizioni diverse. • Semi X-Brake Presenta una frenata morbida alle alte velocità e una frenata che gradualmente diventa più decisa quando si raggiungono velocità più basse. • X-Stock Presenta una frenata potente alle alte velocità e più morbida a bassi RPM con un effetto frenante molto neutro. • BD3 La funzione che offre un feeling ed una forza frenante più diretta e potente in tutta la sua banda. • BD3-S Questa nuova tipologia di freno è stata sviluppata per rispondere al meglio alle esigenze della categoria Stock, utilizzata in combinazione con l'ESC Flow X. Questa tipologia di freno applicherà la massima potenza frenante con una risposta incrementata ed accurataza più in-timo quando si entra in curve strette.	0-15%
Mode 2	• Semi X-Brake Presenta una frenata morbida alle alte velocità e una frenata che gradualmente diventa più decisa quando si raggiungono velocità più basse. • X-Stock Presenta una frenata potente alle alte velocità e più morbida a bassi RPM con un effetto frenante molto neutro. • BD3 La funzione che offre un feeling ed una forza frenante più diretta e potente in tutta la sua banda. • BD3-S Questa nuova tipologia di freno è stata sviluppata per rispondere al meglio alle esigenze della categoria Stock, utilizzata in combinazione con l'ESC Flow X. Questa tipologia di freno applicherà la massima potenza frenante con una risposta incrementata ed accurataza più in-timo quando si entra in curve strette.	X-Stock o BD3-S
Mode 3	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. E' consigliato utilizzarlo in tracciati dove è richiesta una risposta ancora più reattiva del freno.	0-5%
Mode 4	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. Initial Drive Feel Compensation (IDFC) è stato sviluppato specificamente per il Stock racing, per massimizzare il comfort ed il feeling dell'Initial drive durante tutta la gara. Attivare IDFC vi fornirà un initial drive con degli incrementi in base alla temperatura del motore. Questa innovativa funzionalità aiuterà ad avere sempre lo stesso feeling di potenza sull'acceleratore per l'intera gara. Puoi anche selezionatore di non attivare la compensazione, oppure di impostare valori di IDFC maggiori, per avere il feeling desiderato sull'acceleratore man mano che il motore si scalda e la batteria diventa meno potente.	12-15%
Mode 5	Torque Feel è pensato per modificare il feeling della parte bassa dell'orogazione ed allo stesso tempo migliorare l'efficienza del motore. Questa funzione è studiata specificamente per l'utilizzo con i motori LRP. Prova diversi valori per trovare il tuo settaggio ideale. 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!	0 - 4
Mode 6	Definisce il range massimo del timing elettronico. 0° timing => nessun timing elettronico. Note: Per le classi „Boost Zero“ deve essere selezionato il valore 0. *Se il Timing è 0, i Modos 8 e 9 saranno disabilitati e non saranno selezionabili.	Boost Zero: 0 Boosted: 0-2
Mode 7	60° timing => timing elettronico massimo. 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. Note: Il timing elettronico nel software v5.1 è ottimizzato per l'utilizzo con motori Stock nelle competizioni Stock. Attenzione: Assicurarsi di non eccedere mai i 90° ti timing globale (es. Timing motore 30° + ESC Timing 60° = 90° -> questo è il timing massimo per tutte le applicazioni!)	Boost Zero: Mode non utilizzato/ non in uso Boosted: 40°-60°
Mode 8	Definisce quanto velocemente si raggiungerà il timing elettronico impostato. 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.	Boost Zero: Mode non utilizzato/non in uso Boosted: 14-40°/10kRpm
Mode 9	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.	3,5-10 kRpm
Mode 10	Definisce il livello di protezione. In condizioni di utilizzo normale verranno proposti soltanto i valori 0 e 1 (consulta le istruzioni speciali per il valore 2 più in basso). • 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 abbassata troppo. • ESC: Protezione per ESC e batteria attiva. La protezione per il motore è disabilitata. • **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. Attenzione: Soltanto per utilizzo competizione estremo! Possibilità di danneggiare ESC, motore e batteria, non saranno coperti da garanzia!	ESC o ALL

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 avverrà, viene indicato da 3 lampeggi simultanei di tutti i LEDs MODE.

LETTURA DELLA TEMPERATURA

- Dopo la run, speggni 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 -> la LED verde emetterà 2 lampeggi.

3. 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°(9°F) sotto la temperatura di spegnimento“.
- Esempio: 9 lampeggi indicano 5°(9°F) prima dello spegnimento, 8 lampeggi indicano 10° (18°F) prima dello spegnimento, 7 lampeggi indicano 15°(27°F) prima dello spegnimento, ecc.
- Spegni l'ESC per uscire dalla lettura della temperatura.

! Avviso importante per l'utilizzo di alcuni motori di marche diverse da LRP Stock:

Alcuni motori non-LRP in combinazione con il Flow X potrebbero avere dei problemi nello start dopo aver acceso l'ESC. Nel pratico il motore non reagisce agli input dell'acceleratore. Questo può essere risolto in questo modo:
- Girare a mano il rotore per ricalibrare la posizione iniziale del sensore.
- Connettere il cavo sensore al motore dopo aver accesso l'ESC.
Per ovviare a questa modalità di inializzazione del posizione iniziale per questi motori, un cavo sensori opzionale sarà disponibile a breve. Controlla la disponibilità su www.lrp.cc

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 con 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 complejidad 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 requisitos. Por favor le esta breve explicación paso a paso y siga nuestras recomendaciones. Para obtener información y consejos adicionales visite www.lrp.cc/FlowX

PROGRAMACIÓN FLOW X (consulta 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, este volverá al valor más bajo.



Mode	Explicación de Modo	Recomendaciones Works Team
Mode 1	Define el porcentaje de potencia de frenado cuando el gatillo de la emisora está en posición neutral. También se describe como „Drag Brake“, Auto Brake ayuda a reducir la rodadura libre del coche y mejora la sensación de freno. Selección de tipos de freno que permiten ajustar el freno a su estilo de conducir y a las condiciones del trazado. • Semi X-Brake Ofrece un frenado rápido más suave incrementando la frenada en velocidades bajas. • X-Stock Ofrece un frenado rápido más potente suavizando la frenada en velocidades bajas con un efecto de freno neutro. • BD3 Propociona una mayor sensibilidad y fuerte frenado en toda la banda de frenado. • BD3-S Nuevo tipo de freno perfectamente adaptado a las necesidades de las carreras Stock en combinación con el ESC Flow X. Aplica la máxima potencia de frenado con una mayor respuesta, proporcionando una gran precisión ante curvas cerradas.	0-15%
Mode 2	• Semi X-Brake Ofrece un frenado rápido más suave incrementando la frenada en velocidades bajas. • X-Stock Ofrece un frenado rápido más potente suavizando la frenada en velocidades bajas con un efecto de freno neutro. • BD3 Propociona una mayor sensibilidad y fuerte frenado en toda la banda de frenado. • BD3-S Nuevo tipo de freno perfectamente adaptado a las necesidades de las carreras Stock en combinación con el ESC Flow X. Aplica la máxima potencia de frenado con una mayor respuesta, proporcionando una gran precisión ante curvas cerradas.	X-Stock o BD3-S
Mode 3	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. Adicionalmente para su uso en trazados donde se necesita una mayor respuesta del gatillo de freno, define el porcentaje de aceleración aplicado en el instante en que se acciona la aceleración.	0-5%
Mode 4	El Initial Drive permite ajustar una respuesta suave (porcentaje bajo) o una respuesta agresiva (porcentaje alto) cuando se acciona la aceleración.	12-15%
Mode 5	La compensación inicial de la sensación de conducción (IDFC) ha sido especialmente desarrollada poniendo el foco en las carreras Stock, para aumentar el confort de la sensación inicial de conducción en toda la carrera. Al activar la IDFC, esta proporcionará incrementos iniciales de conducción dependiendo de la temperatura del motor. Esta característica innovadora ayuda a mantener la misma sensación de potencia a toda la carrera. Puede elegir entre no compensación o un ajuste IDFC para que coincida la sensación deseada en el acelerador después de que el motor se caliente y la batería se debilita. El Torque Feel está diseñado para modificar las 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. Valores bajos = sensación más directa, valores más altos = menor sensación directa. Nota: iPara ajuste „Boost Zero“ y otros motores este valor debe estar en 0!	0 - 4
Mode 6	Define el máximo rango del timing electrónico. 0° timing => sin timing electrónico Nota: Para ajustar „Boost Zero“ se debe de seleccionar el valor 0. *Si el Timing es 0, los Modos 8 y 9 estarán desactivados, y no serán visibles.	Boost Zero: 0 Boosted: 0-2
Mode 7	60° timing => timing electrónico máximo Cuanto mayor sea el valor, mas 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. Nota: El timing electrónico del software v5.1 está optimizado para su uso con motores stock en carreras Stock. Advertencia: Asegúrese de que el valor total de timing nunca exceda 90° (p.ej. timing motor 30° + timing ESC 60° = 90° -> ¡Este es el timing máximo para todas las aplicaciones!)	Boost Zero: Modo no utilizado Boosted: 40°-60°
Mode 8	Define la rapidez con que se alcanzará el valor de timing electrónico seleccionado. Alto Ramp proporciona una mayor aceleración y potencia (más punch), porque el valor de su timing electrónico seleccionado se alcanzará más rápido.	Boost Zero: Modo no utilizado Boosted: 14-40°/10kRpm
Mode 9	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.	3,5-10 kRpm
Mode 10	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) • ALL: La protección para el ESC, el motor y la batería activa. 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. 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. 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!	ESC o ALL

VALORES DE FÁBRICA

- Apague el ESC.
 - Pulse y mantenga pulsado el botón SET mientras enciende el ESC, siga manteniendo pulsado el botón SET durante al 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 -> el LED verde emeterá 2 lampeggi.

3. 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°(9°F) menos“.
- Ejemplo: 9 destellos son 5°(9°F) antes del corte, 8 destellos son 10° (18°F) antes del corte, 7 destellos son 15°(27°F) antes del corte, etc.
- Apague el ESC para salir de la lectura de la temperatura

! Aviso importante ante el uso de motores de otras marcas:

Algunos motores de terceras marcas, no LRP en combinación con el Flow X pueden dar lugar a problemas de puestas en marcha después de encender el ESC. Esto puede derivar en la falta de respuesta del acelerador. Medidas de solución:
- Girar el rotor manualmente para calibrar de nuevo la posición inicial del sensor.
- Conectar el cable sensor Hall al motor después de encender ESC.
Para calibrar la posición inicial de arranque de estos motores de una forma más conveniente, LRP dispondrá en breve de cables de sensores modificados opcionales. Por favor, consulte su disponibilidad en www.lrp.cc

INDICACIÓN DE ERROR

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

TIPO DE ERROR	LED	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