

En témoigne l’esprit de LRP, le logiciel a toujours été un facteur clé de la réussite de nos régulateurs de vitesse au fil des ans.

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 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.

MODÈS : 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 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 améliore la sensation de freinage.	Stock: 0-9% Modified: 6-35%
Mode 2 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.	Stock: 5-15% Modified: 1-4%
Mode 3 Activez cette fonction si vous voulez utiliser la marche arrière. C’est une fonction très utile lorsque vous roulez à l’écart des pistes ou pendant les sessions d’entraînement. Note: La marche arrière est interdite sur la plupart des courses.	-
Mode 4 Définit 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 5 et 6 sont désactivés et ne seront pas indiqués. 45° timing => timing électronique maximum. 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 ramp d’un échelon jusqu’à ce que vous atteigniez le niveau de puissance désiré. Attention : assurez-vous de ne jamais dépasser un timing global de 90° (par exemple le timing moteur 45° + timing ESC 30° + Turbo 15° = 90° -> il s’agit du timing maximum dans toutes les applications) !	Stock (Boost 0): 0° Stock Boost: 21-30° Modified: 0-30°
Mode 5 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.	Stock (Boost 0): mode hora service Stock: 15-35 Modified: 2-10
Mode 6 Défini timing additionnel appliqué pour atteindre la puissance maximale disponible. Cette fonction est active uniquement lorsque la gâchette est en position plein gaz. Note: Si vous choisissez une valeur de Timing trop haute en combinaison avec une valeur de Ramp trop basse, le Turbo s’activera très/trop tard.	Stock (Boost 0): mode hora service Stock Boost: 0-15° Modified: 0-15°
Mode 7 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). • 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 !	ALL

RETOUR AUX PARAMÈTRES D’USINE

1. Éteignez ESC.
 2. 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

1. Après l’exécution, éteignez l’ESC.

2. 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.

3. 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 clignement en moins indique « 5° C (9° F) avant la température d’arrêt ». Exemple : 9 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.

4. 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	
Coupure du moteur thermique		F
Coupure thermique ESC		F
Coupure de la batterie à basse tension		F
Rotor bloqué		F
Câble du capteur défectueux/manquant		F

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

Come nota a tutti, per LRP, il software, è da anni uno dei principali punti di forza dei suoi regolatori elettronici.

Considerando la natura complicata 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 → entrerai così nel Mode 1.

MODÈS: 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 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.	Stock: 0-9% Modified: 6-35%
Mode 2 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.	Stock: 5-15% Modified: 1-4%
Mode 3 Abilita questa funzione se desideri avere la retromarcia. Questa è una grande funzionalità, e si fa apprezzare soprattutto quando guidi in piste grandi o in sessioni di allenamento. Note Importante: La Retromarcia non è consentita nella maggior parte delle competizioni.	-
Mode 4 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 Modes 5 e 6 saranno disabilitati e non saranno selezionabili. 45° 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 v4.1 è ottimizzato per l’utilizzo con motori Modified. Attenzione: Assicurati di non eccedere mai i 90° di timing globali (es. Timing sul Motore 45° + Timing sull’ESC 30° + Turbo 15° = 90° -> questo è il timing massimo per tutte le applicazioni)!	Stock (Boost 0): 0° Stock Boost: 21-30° Modified: 0-30°
Mode 5 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.	Stock (Boost 0): mode non utilizzato Stock: 15-35 Modified: 2-10
Mode 6 Definisce timing aggiuntivo al fine di raggiungere la massima potenza disponibile. Questa funzione interviene soltanto quando l’acceleratore è al massimo. Note: Se selezioni un valore troppo alto di Timing, in combinazione con Ramp troppo basso, il Turbo potrebbe attivarsi troppo tardi.	Stock (Boost 0): mode non utilizzato Stock Boost: 0-15° Modified: 0-15°
Mode 7 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 abbasserà 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!	ALL

RESET DI FABBRICA

1. Spegni l’ESC.
 2. 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

1. Dopo la run, spegni l’ESC.
2. Premi e tieni premuto il pulsante MODE mentre accendi l’ESC -> il LED verde lampeggia. Il numero dei lampeggi indica la temperatura dell’ESC.
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° 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.
4. 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		F
Cut-off Protezione Temperatura ESC		F
Cut-off Voltaggio Batteria basso		F
Rotore bloccato		F
Cavo Sensore difettoso / mancante		F

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

Cómo 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.

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 *(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 Mode 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, esté volverá al valor más bajo.



Explicación de Modo	Recomendaciones WorksTeam
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.	Stock: 0-9% Modified: 6-35%
Mode 2 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.	Stock: 5-15% Modified: 1-4%
Mode 3 Activa esta característica si quieres rodar marcha atrás. Esta es una gran característica fuera del circuito pero también durante entrenamientos en el circuito. Ten en cuenta que la función Reverse no está permitida en la mayoría de competiciones.	-
Mode 4 Define el máximo rango del timing electrónico. 0° timing => sin timing electrónico Nota: Para ajuste „Boost Zero” se debe de seleccionar el valor 0. *Si el Timing es 0, los Modes 5 y 6 estarán desactivados, y no serán visibles. 45° timing ==> timing electrónico máximo Cuantos 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 en el software v4.1 está optimizado para ser usado en motores Modified. Advertencia: ¡Asegúrese de no exceder nunca un timing total de 90° (p. ej. timing de motor 45° + timing de ESC 30° + Turbo 15° = 90° -> este es el timing máximo en cualquier circunstancia)!	Stock (Boost 0): 0° Stock Boost: 21-30° Modified: 0-30°
Mode 5 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.	Stock (Boost 0): mode no utilizado Stock: 15-35 Modified: 2-10
Mode 6 Define timing adicional para alcanzar la máxima potencia disponible. Este ajuste se alcanza solo cuando se aplica máxima aceleración. Nota: Si seleccionas un ajuste de Timing demasiado alto en combinación con un Ramp bajo, el Turbo puede que se active demasiado tarde.	Stock (Boost 0): mode no utilizado Stock Boost: 0-15° Modified: 0-15°
Mode 7 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 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. 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!	ALL

VALORES DE FÁBRICA

1. Apague el ESC.
 2. 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

1. Después del uso, apague el ESC.

2. 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.

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° 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.

4. 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		F
Corte por temperatura del ESC		F
Corte por voltaje bajo de batería		F
Rotor bloqueado		F
Cable de sensores averiado / desconectado		F

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



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



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 primo 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 acceso l’ESC.

Per ovviare a queste modalità di inizializzazione del posizione iniziale per questi motori, un cavo sensori opzionale sarà disponibile a breve. Controlla la disponibilità su www.lrp.cc



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 puesta 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