

規格

- 1.輸入電壓：7.2V(NI-CD/MH) 7.4V(LI-PO) 6.6V(LI-FE)
- 2.輸出能力：前進連續15A 瞬間最大20A
- 3.最大輸出功率：15A/7.2V(MAX 108W)
- 4.BEC：5V 2A
- 5.P.W.M：9.5KHz
- 6.尺寸/重量：28mmX 25mmX 11mm/17.9g
- 7.MOTOR：支援低於4000KV以下300型無刷馬達/7.4V。

截止電壓

Battery Volt	7.2V	7.4V	6.6V
AUTO	開機電壓 x 70%		
NI-CD/NI-MH	5.4V		
LI-PO		6.0V	
LI-FE			4.8V

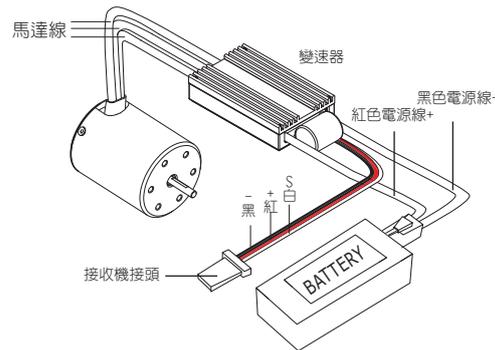
過溫保護

全時溫度偵測溫度達98度(±3至5度)時啟動保護功能，避免變速器因過溫操作而燒毀，啟動溫度保護時變速器會間歇性輸出。

注意事項

- 1.請勿將電源正負極逆接，因一旦輸入端的正負極性逆接，會對本變速器造成毀滅性且無法修復的傷害，在此狀況下本公司不負責保固責任。
- 2.如須延長輸入或輸出端的線長時，其線徑規格不可比現在的線徑規格小，較小的線徑在大電流情況下銅線的阻抗造成的損耗是以平方倍增加，造成導線發熱和電壓下降，另外選錯連接插頭也是造成壓降常見的原因之一，壓降太大常造成馬達轉速無法全速，導線發燙，如發生在輸入端則常造成BEC截止點提早發生等等。
- 3.遙控車的馬達及變速器在操作中會產生高溫，操作後要避免碰觸，操作完畢應將電池和變速器間的插頭拔開，並將電池和車體分開存放。
- 4.本電子變速器並不具備有防水功能，使用時請避免使變速器進水，如不慎進水的話應立即拔開電池插頭，並用吹風機以中溫度吹乾後再通電測試。

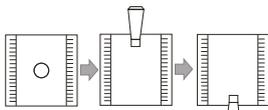
配線圖



接收機插頭插到CH2的位置

注意：這個插頭的極性目前只對應JR&Futaba的接收機，其他廠牌的接收機請自行確認極性。

設定及變速器方向檢測



中立 → 前進 → 後退

- 1 依照上圖接線
- 2 打開發射機電源
- 3 變速器發出開機音，並自動抓取中立點。
- 4 抓取完成會再發出確認聲，即完成自動中立點設定。

完成設定後，接下來就是測試前進後退的方向是否正確。測試方向如左圖示：

1. 將油門往前進方向推進，然後迅速往後退方向推到底，如此時馬達呈煞車狀態即方向正確。如呈馬上反轉，即遙控器油門(TH)正逆相反；此時需切換遙控器註明REV(REVERSE)之切換開關。切換後再將變速器開關關閉再重新開啟。
2. 接著打開遙控器開關將油門往前進方向推進，此時車輪應朝前進方向轉動，表示方向正確。若朝後退方向轉動則表示馬達線的相位不對，請將三條馬達線的其中任意兩條對調即可。

安全齒比測試

※先用較小齒數的馬達齒安裝，試跑2~3分鐘後檢查馬達跟變速器的溫度是否相差很多，如果兩者的溫度相近表示目前搭配適合，可依場地賽道的特性來改變齒比，但仍須留意變速器及馬達的溫度，應該把溫度控制在100度以內，超過100度時馬達的磁鐵其實已開始退磁，整體效率開始下降，導致馬達溫度快速上升，銅線阻抗也開始變大，反而消耗掉電池的部份電量，變成熱消耗掉而已。

※若兩者溫差過高時就要依據變速器或馬達何者較高來調整，如果變速器的溫度在約80度以內，表示可以加大馬達齒或換用KV值略大的馬達試試，以增加車速，但同時也要注意馬達溫度，同樣把握一原則~先用較輕的齒比搭配，再依兩者的溫升來調整齒比，如改用較高電壓的電池時一定要換較低KV值的馬達，除非原使用的馬達KV值本來就不高，因同一個馬達的內部阻抗是固定，若使用不同的電壓輸入，其消耗電流會有很大的不同，若無變速器的規格隨意配用馬達或變動輸入電壓很容易使變速器燒毀。以下一個簡例說明：

輸入電壓	馬達內阻	消耗電流	
7.2V	0.18Ω	40A	(V/R=1 即7.2V/0.18Ω=40A)
11.1V	0.18Ω	61.6A	(V/R=1 即11.1V/0.18Ω=61.6A)