

Manuels + — Manuels d'utilisation simplifiés.



Manuel d'utilisation Hobbywing QUICRUN Fusion Pro

[Maison](#) » [AILE DE PASSE-TEMPS](#) » Manuel d'utilisation Hobbywing QUICRUN Fusion Pro 📄

Manuel d'utilisation Hobbywing QUICRUN Fusion Pro



Contenu

- [1 Clause de non-responsabilité](#)
- [2 Caractéristiques](#)
- [3 Spécification](#)
- [4 Relations](#)
- [5 Configuration ESC](#)
- [6 Indication pour LED d'ESC](#)
- [7 Dépannage](#)
- [8 Documents / Ressources](#)
 - [8.1 Références](#)
- [9 Articles Similaires](#)

Clause de non-responsabilité



Merci d'avoir acheté ce produit HOBBYWING ! Toute utilisation inappropriée peut entraîner des blessures corporelles et endommager le produit et les appareils associés. Nous vous recommandons fortement de lire ce manuel d'utilisation avant utilisation et de respecter strictement les procédures d'utilisation spécifiées. Nous ne serons pas responsables de toute responsabilité découlant de l'utilisation de ce produit, y compris, mais sans s'y limiter, le remboursement des pertes accidentelles ou indirectes. Pendant ce temps, nous n'assumons aucune responsabilité causée par une modification non autorisée du produit. Nous nous réservons le droit de modifier sans préavis la conception, l'apparence, les performances et les exigences d'utilisation du produit.

Attention

- Veuillez vous assurer que tous les fils et les pièces de connexion sont bien isolés avant que l'ESC ne soit connecté aux pièces de connexion appropriées, car un court-circuit endommagera l'ESC.
- Veuillez connecter toutes les pièces avec soin. Si la connexion est incorrecte, vous ne pourrez peut-être pas contrôler le véhicule normalement, ou l'équipement sera endommagé ou d'autres situations imprévisibles se produiront.
- Avant d'utiliser ce système, veuillez vérifier attentivement chaque appareil d'alimentation et les instructions du cadre de la voiture pour vous assurer que la correspondance de puissance est raisonnable. Empêcher une mauvaise correspondance d'endommager le système d'alimentation.
- Si vous avez besoin de souder la ligne d'entrée, la ligne de sortie et la prise de l'ESC, veuillez utiliser un équipement de soudage d'au moins 60 W pour assurer une soudure ferme.

- Ne laissez pas la température externe du système dépasser 90°C/194°F, une température élevée détruira le système d'alimentation.
- Après utilisation, n'oubliez pas de déconnecter la batterie et l'ESC. Si la batterie n'est pas déconnectée, l'ESC consommera de l'énergie électrique en permanence, même s'il est éteint. Il se déchargera complètement si vous connectez la batterie pendant une longue période, ce qui entraînera une panne de la batterie ou de l'ESC. Nous ne sommes pas responsables des dommages causés par cela !

Caractéristiques

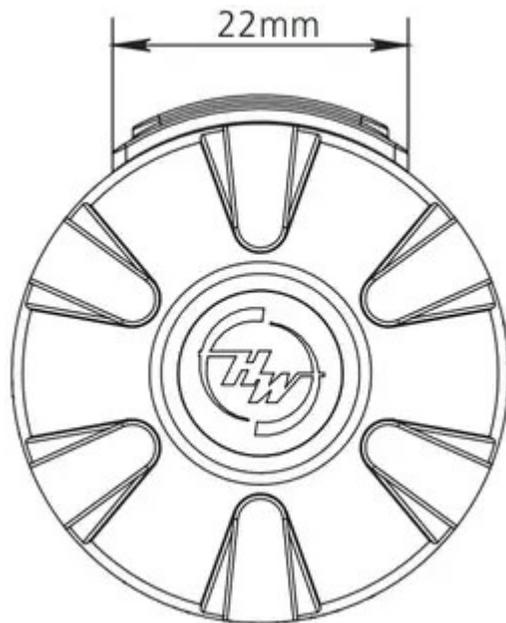
- La conception intégrée de l'ESC et du moteur réduit considérablement le volume et le poids globaux, et rend la disposition et le câblage du châssis de la voiture plus simples et plus pratiques.
- Le mode de conduite FOC, le couple à basse vitesse est fort. Fonctionnement fluide à très basse vitesse, ce qui est de loin supérieur au système d'alimentation sans balais à capteur commun, encore mieux que la puissance brossée.
- Grâce au mode de conduite à onde sinusoïdale, l'ensemble du système a une efficacité élevée, une faible chaleur et prolonge efficacement le temps d'endurance; et le moteur fonctionne plus silencieusement et plus doucement.
- Le degré de protection de l'ensemble du système est IP67, avec d'excellentes performances d'étanchéité à l'eau et à la poussière. Dans diverses conditions météorologiques, l'ensemble du système peut facilement faire face à la surface complexe de la route contenant du limon, de la glace, de la neige et de l'eau.
- Sortie de couple intelligente et contrôle en boucle fermée de la vitesse, expérimentez pleinement le régulateur de vitesse et la fonction de descente lente en pente raide du véhicule 1: 1, ce qui rend le contrôle pratique.

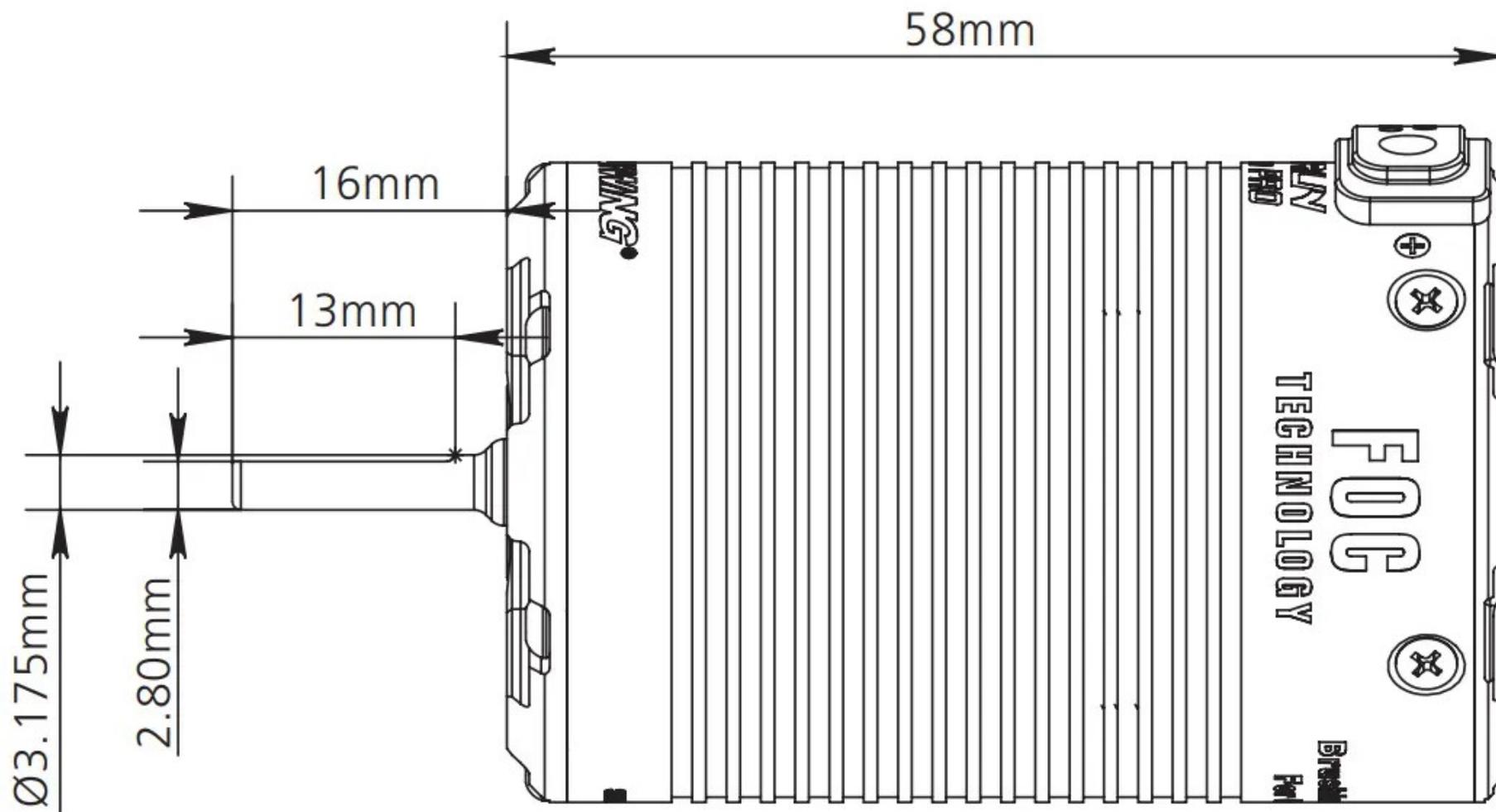
- Réglage actif de la force de freinage par traînée, offrant une capacité de stationnement sans précédent en pente.
- Avec le mode de commutation intégré puissant BEC, le courant continu est jusqu'à 6A, et prend en charge le commutateur entre 6V et 7.4v, facile à piloter divers servos de direction puissants et haute tension servo de direction.
- Fonctions de protection multiples : batterie faible voltage protection, protection contre la surchauffe, protection contre la perte de l'accélérateur, protection contre le verrouillage.
- Il prend en charge la boîte de programme LED pour définir les paramètres ESC et dispose d'une interface de réglage des paramètres indépendante, qui est intégrée sur le commutateur électronique, ce qui rend les paramètres de réglage plus pratiques.

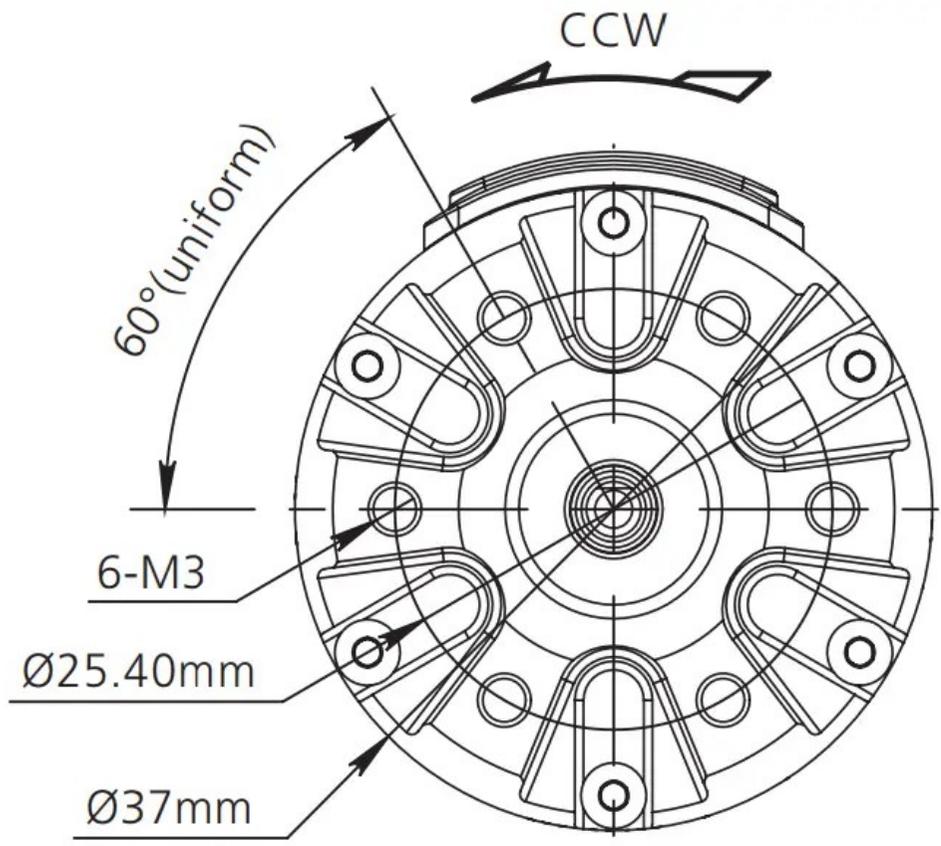
Spécification

Modèle	QUICRUN Fusion Pro
Courant continu / crête	60A/200A
Applications principales	1/10 Crawler
Cellules lipo	2-3S Lipo, 6-9 Cellules NiMH
sortie BEC	6V/7.4V réglable, courant continu 6A (mode de commutation)
Taille/Poids	37 mm (diamètre) x 58 mm (longueur) / 209 g (y compris les fils et les connecteurs)
Port de programmation	Interface de programmation indépendante (position du commutateur)
Moteur KV	2300KV

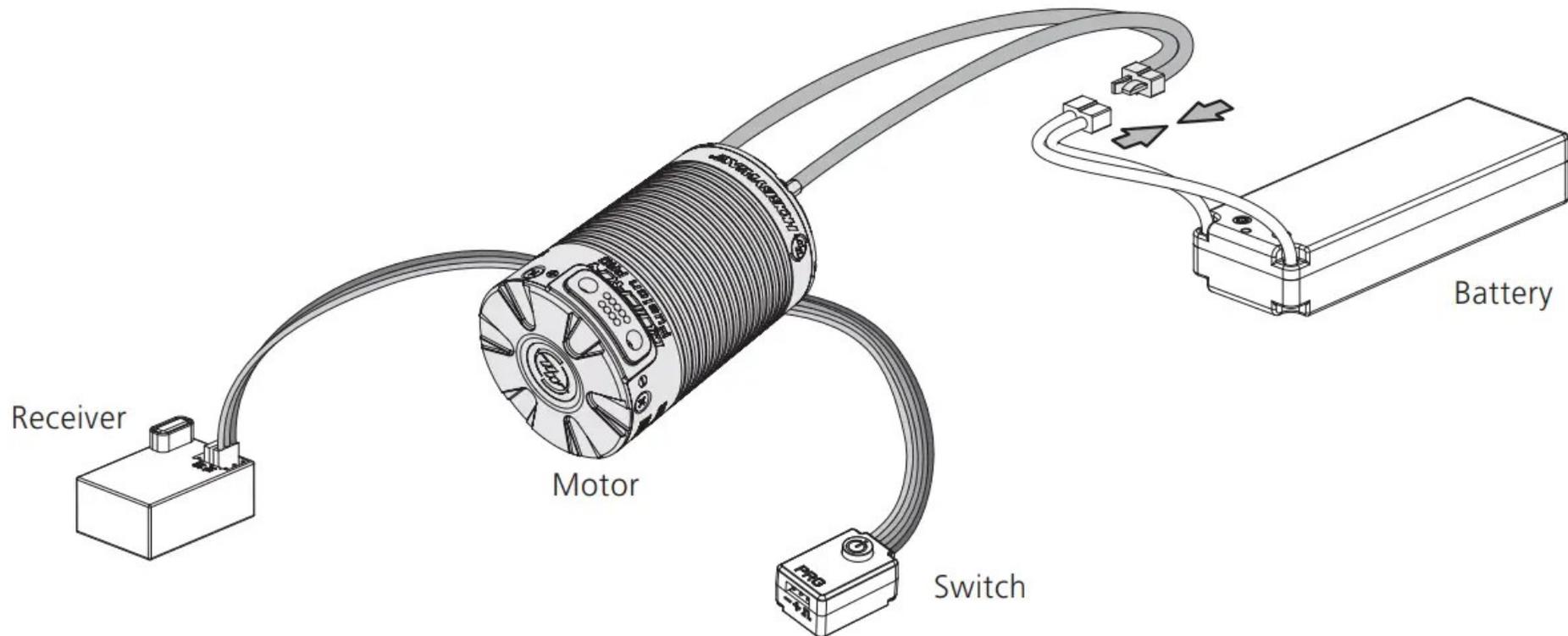
Diamètre / Longueur du moteur	37mm / 58mm
Diamètre de l'arbre / longueur de l'arbre exposée	3.175mm / 16mm
Poteaux de moteur	4







Relations



Avertissement: La puissance du système est puissante. Pour votre sécurité et celle des autres personnes autour de vous, nous vous recommandons fortement de retirer le pignon avant de calibrer et de régler le système, et d'allumer l'interrupteur de commande de l'ESC lorsque la roue est suspendue !

- **Connecter le récepteur**

Insérez le câble d'accélérateur de l'ESC dans le canal d'accélérateur du récepteur (c'est le canal d'accélérateur). Parce que la ligne rouge de la sortie du câble d'accélérateur 6 V/7.4 V voltage au récepteur et au servo de direction, ne pas

alimenter le récepteur, sinon l'ESC pourrait être endommagé. Si vous avez besoin d'alimentation, sélectionnez la ligne rouge entre le câble d'accélérateur, enroulez-la et suspendez-la.

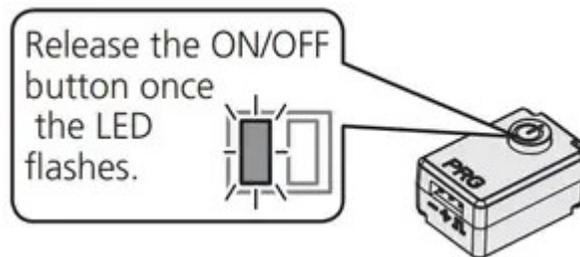
- **Connectez la batterie**

La ligne d'entrée de l'ESC a une polarité. Lors de la connexion de la batterie, assurez-vous que le pôle (+) de l'ESC est connecté au pôle (+) de la batterie et que le pôle (-) est connecté au (-). Si l'ESC est connecté à l'envers, l'ESC sera endommagé. Il n'y a pas de service de garantie pour ESC endommagé en raison d'une mise sous tension inversée.

Configuration ESC

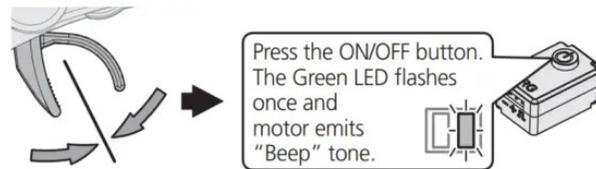
Définir la plage des gaz - Calibrage ESC

Avant la première utilisation de l'ESC ou après que la radio a modifié les paramètres du canal des gaz "TRIM", D/R, EPA, la plage des gaz doit être réinitialisée. Sinon, l'ESC peut être incapable d'utiliser ou une mauvaise action. Nous vous recommandons de régler la fonction de sécurité intégrée du canal d'accélérateur ("F/S") pour fermer le mode de sortie ou de régler la valeur de protection sur la position neutre, ce qui fait que le moteur s'arrête lorsque le récepteur ne peut pas recevoir le signal de la radio. La méthode de réglage de la plage des gaz est la suivante :

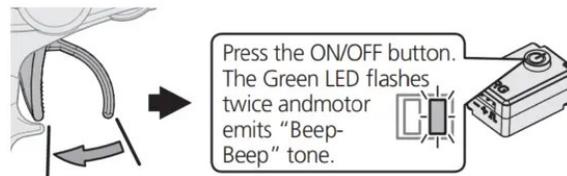


1. Allumez la radio, réglez le "D / R", "EPA", "ATL" du canal des gaz à 100% (si la radio n'a pas d'écran d'affichage, réglez le bouton correspondant sur la position maximale), et réglez le " TRIM" du canal des gaz à 0 (si la télécommande n'a pas d'écran d'affichage, mettez le bouton correspondant en position médiane).
2. En état de mise hors tension, appuyez sur le bouton d'alimentation et maintenez-le enfoncé en continu. Le voyant rouge sur l'interrupteur de l'ESC commence à clignoter, puis relâchez le bouton d'alimentation immédiatement (si le bouton d'alimentation n'est pas relâché dans les 8 secondes, l'ESC entrera dans d'autres modes et devra recommencer), le moteur sonnera de manière synchrone.

Déplacez la gâchette d'accélérateur en position neutre



Déplacez la gâchette d'accélérateur vers la position finale de marche avant



Déplacez la gâchette d'accélérateur à la position finale de l'arrière



3. À ce stade, trois points doivent être réglés : la position neutre, la position finale de marche avant et la position finale

de marche arrière.

- La gâchette d'accélérateur reste en position neutre, appuyez sur le bouton d'alimentation, le voyant vert clignote une fois et le moteur émet un "bip" une fois, indiquant que la position neutre a été mémorisée.
- Déplacez la gâchette d'accélérateur vers la position finale de l'avant, appuyez sur le bouton d'alimentation, le voyant vert clignote deux fois et le moteur émet un "bip" deux fois, indiquant que la position finale de l'avant a été enregistrée.
- Poussez la gâchette d'accélérateur jusqu'à la position finale de l'arrière, appuyez sur le bouton d'alimentation, le voyant vert clignote trois fois et le moteur émet un "bip" trois fois, indiquant que la position finale de l'arrière a été enregistrée.

4. Après le calibrage, le moteur peut fonctionner normalement

Instructions pour la mise sous/hors tension et les tonalités

Instruction pour la mise sous/hors tension : appuyez brièvement sur le bouton de l'interrupteur pour démarrer à l'état éteint ; appuyez longuement sur le bouton de l'interrupteur pour l'éteindre.

Instruction pour le son : démarrage en condition normale (pas de réglage de la plage des gaz), les temps de bip émis par le moteur indiquent le nombre de cellules Lipo, par exemple, « Beep, Beep » indique 2S Lipo ; « Bip, Bip, Bip » indique 3S Lipo.

Instruction pour les éléments programmables

No n.	Élément d e réglage	Option 1	Option 2	Option 3	Option 4	Option 5	Option 6	Option 7	Opti on 8	Opti on 9
1	Mode de f onctionnement	(Correspondance RPM)	Marche avant/arrière avec frein (mode normal)	Avant et arrière (mode normal)						
2	Cellules lipo	Auto	2SL	3S						
3	Vol de coupeuretage	Désactivé	Faible	Moyen	Haut					
4	Protection thermique	105°C/221°F	125°C/257°F							
5	Rotation d u moteur	CCW	CW							
6	Volume BE Ctage	6.0	7.4V							
7	Force de freinage de traînée	Désactivé	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Niveau 7	Niveau 8
8	Taux de freinage de tr	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Niveau 7	Niveau 8	Niveau 9

	aînée									
9	Max. Force inverse	25%	50%	75%	100%					
10	Max. Puissance de freinage	10%	20%	30% Niveau 3	40%	50%	60%	70% Niveau 7	85%	100%
11	Rat de diminution de régime	Niveau 1	Niveau 2		Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Niveau 7	Niveau 8	Niveau 9
12	Punch	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5	Niveau 6	Niveau 7	Niveau 8	Niveau 9
13	Plage neutre	4%	6%	8%	10%	12%				

1. Mode de fonctionnement:

- **Option 1** : Avant/arrière (correspondance RPM)

Lorsque la gâchette d'accélérateur est poussée de la zone neutre à la zone de marche arrière, le moteur s'inverse immédiatement.

Grâce au contrôle de vitesse en boucle fermée pour réaliser la fonction de contrôle de vitesse, c'est-à-dire lorsque la résistance du véhicule change, l'ESC ajustera automatiquement le couple de sortie.

- **Option 2** : Avant/arrière avec frein (mode Normal)

Lorsque la gâchette d'accélérateur est poussée pour la première fois au point d'inversion, le moteur s'arrête (frein). La marche arrière ne sera activée que lorsque la gâchette d'accélérateur sera revenue au point neutre et la deuxième poussée au point de marche arrière. Cela a pour but d'éviter que le véhicule ne recule par erreur suite à de multiples tentatives pendant la conduite.

Comme les ESC brushless ou brushed à capteur commun, l'ESC n'ajustera pas automatiquement le couple de sortie dans ce mode, c'est-à-dire que lorsque la résistance du véhicule change, la vitesse changera en conséquence.

- **Option 2:** Avant/Arrière (mode normal)

Lorsque la gâchette d'accélérateur est poussée du point mort à la zone de marche arrière, le moteur s'inverse immédiatement.

Comme les ESC brushless ou brushed à capteur commun, l'ESC n'ajustera pas automatiquement le couple de sortie dans ce mode, c'est-à-dire que lorsque la résistance du véhicule change, la vitesse changera en conséquence.

2. Cellules Lipo :

La valeur par défaut est le jugement automatique. Si vous utilisez habituellement la même batterie, nous vous suggérons de régler manuellement le nombre de cellules Lipo pour éviter les erreurs de jugement (ce qui peut juger à tort les Lipo 3S qui n'ont pas d'alimentation comme les Lipo 2S qui sont complètement chargées, ce qui provoquera le faible voltLa fonction de protection de l'ESC fonctionne mal.

3. Vol de coupuretage:

Cette fonction consiste principalement à prévenir les dommages irré récupérables causés par une décharge excessive des

cellules Lipo. Si le volumetagLa protection est activée, l'ESC surveillera le vol de la batterietage tout le temps pendant le fonctionnement. Une fois le voltage est inférieur à la valeur de seuil définie, la puissance de sortie sera progressivement réduite à 50 % de la puissance normale et l'alimentation sera complètement fermée après 30 secondes. En entrant dans le bas voltage protection, la LED rouge clignotera dans le sens de "☆ - , ☆ - , ☆ - " en un seul cycle. Lorsqu'il est réglé sur "Désactivé", il n'y aura pas de faible volumetagLa fonction de protection, pour les batteries NiMH, vous pouvez régler ce paramètre sur "Désactivé". Les options basse, moyenne et haute correspondent à 3.0 V/cellule, 3.25 V/cellule, 3.5 V/cellule.

4. **Protection thermique ESC :**

L'esc fermera automatiquement la sortie lorsque la température atteint la valeur prédéfinie, et le voyant vert clignotera, et la sortie sera restaurée jusqu'à ce que la température baisse. Le voyant vert clignote dans le sens ☆ - , ☆ - , ☆ - en cycle unique en cas de protection contre la surchauffe.

5. **Rotation du moteur :**

L'avant de l'arbre du moteur fait face au visage de l'utilisateur (c'est-à-dire que la queue du moteur est loin du visage de l'utilisateur, lorsque la radio augmente la manette des gaz vers l'avant, s'il est réglé sur CCW, l'arbre du moteur tourne dans le sens antihoraire ; s'il est réglé sur CW, l'arbre du moteur tourne dans le sens des aiguilles d'une montre. En raison de la différence de structure du châssis de la voiture, le sens de rotation ne serait pas correct. Si le sens de rotation est incorrect, passez dans le sens inverse.

6. **Volume BECtage:**

- **Option 1 : 6.0 V**

Appliquer au servo ordinaire, si vous utilisez un vol élevétage servo, ne le réglez pas, sinon il ne fonctionnera pas

normalement en raison d'un vol insuffisantage.

- **Option 2 : 7.4 V**

Appliquer à haut voltage servo, si vous utilisez un servo ordinaire, ne le réglez pas, sinon cela endommagera le servo de direction en raison du vol élevéage.

7. Force de freinage de traînée :

Le frein de traînée signifie une force de freinage sur le moteur lorsque la gâchette d'accélérateur passe de la plage non neutre à la plage neutre. Il y a 9 options de force de frein de traînée à régler, "Désactivé" signifie que la force de frein de traînée est de 0 ; la force de frein de traînée correspondante augmente du niveau 1 au niveau 8. Sélectionnez la force de frein de traînée appropriée en fonction de la situation réelle.

8. Taux de freinage de traînée :

Cela signifie que le taux lorsque la force de frein de traînée augmente de zéro à la valeur définie lorsque le déclencheur radio entre dans la plage neutre, communément appelée frein lent. Cette valeur a 9 options à ajuster. Plus le niveau est élevé, plus le taux de frein de traînée est élevé. Définir raisonnablement cette valeur peut permettre au véhicule de s'arrêter de manière plus stable

9. Max. Force inversée :

Sélectionner une valeur de paramètre différente peut produire différents max. force inverse.

10. Max. Force de freinage :

L'ESC fournit une fonction de freinage proportionnel, avec la taille de la force de freinage et la position de la gâchette d'accélérateur relatable. La force de freinage maximale se réfère à la position de freinage lorsque le frein est appliqué. Selon véhicule, sélectionnez la force de freinage maximale appropriée.

11. **Taux de diminution du RPM :**

Il s'agit de la vitesse de changement de régime lors de la réduction des gaz (de haut en bas) en mode normal. Plus la valeur est élevée, plus le changement est rapide. Si vous souhaitez obtenir l'expérience d'un glissement naturel lors de la réduction de l'accélérateur comme une puissance sans balais normale, cette valeur doit être définie sur petite.

Note: ce paramètre n'est valable que pour le mode de fonctionnement normal.

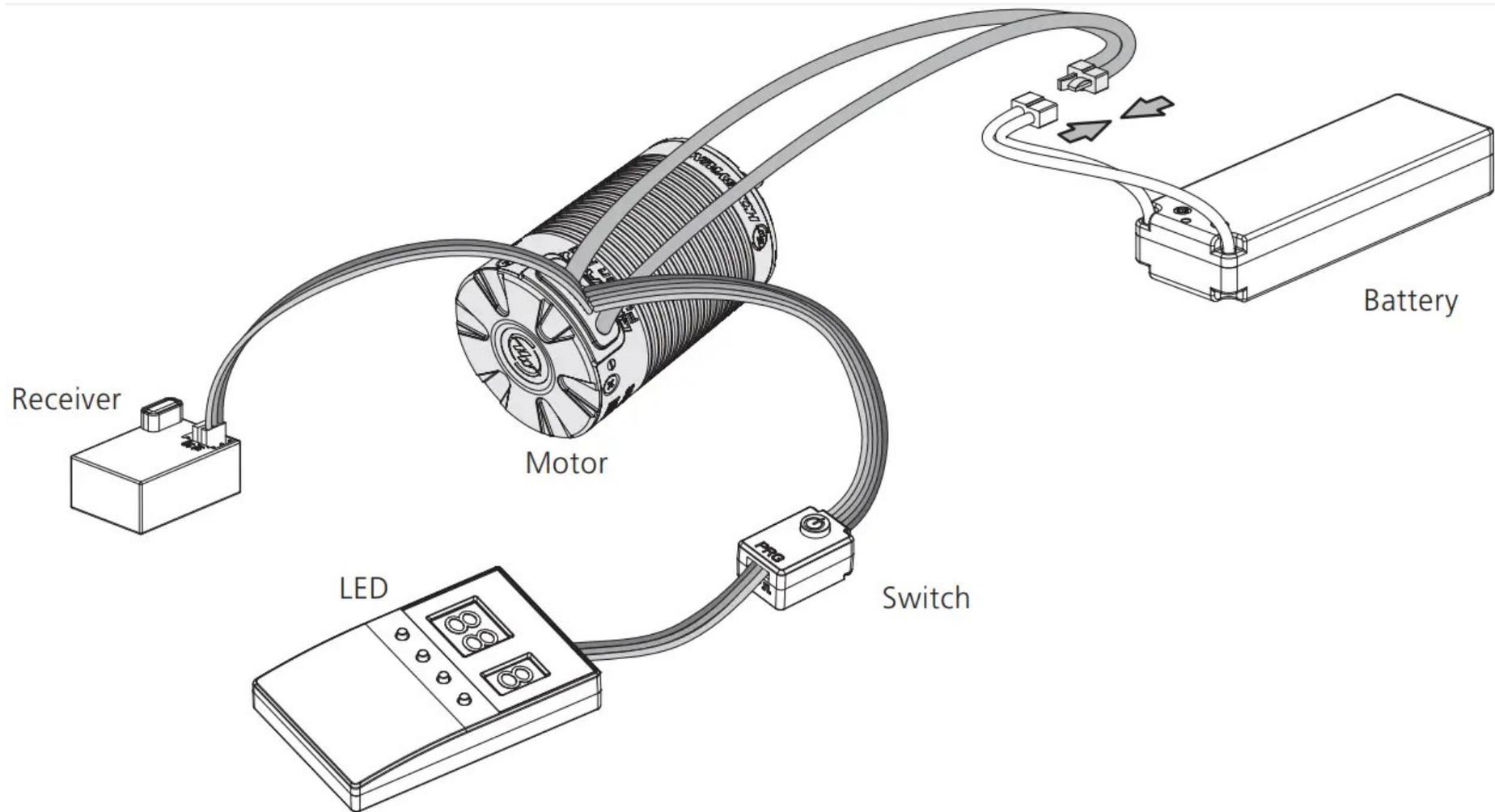
12. **Punch:**

Cet élément est utilisé pour contrôler la réponse de l'accélérateur. Réglé en 1-9 stages, plus la valeur de consigne est élevée, plus l'accélération est rapide. Veuillez prendre en considération selon le site, les caractéristiques d'adhérence des pneus, la configuration du véhicule, etc. Un réglage agressif peut faire patiner le pneu, le courant de démarrage être trop important et nuire aux performances de l'électronique.

13. **Plage neutre :**

Comme tous les émetteurs n'ont pas la même stabilité en « position neutre », veuillez ajuster ce paramètre selon vos préférences. Vous pouvez ajuster à une valeur plus élevée lorsque cela se produit.

Méthode de paramétrage



Utilisez la boîte de programme LED pour définir les paramètres ESC

Il est facile et rapide de lire et de régler les paramètres via un boîtier de programmation à LED.

La méthode de réglage est la suivante :

L'ESC est à l'état éteint, connectez l'interface de réglage à 3 broches sur le commutateur du système 2 en 1 avec

l'interface marquée par - + dans le coin supérieur droit du boîtier de réglage en fonction de la polarité avec un câble plat avec prise JR aux deux extrémités. Ensuite, allumez l'ESC, après quelques secondes, tous les paramètres de l'ESC peuvent être affichés. Les boutons "ITEM" et "VALUE" sur la carte de programmation permettent de sélectionner rapidement les éléments de programmation et les valeurs des paramètres, appuyez sur le bouton "OK" pour enregistrer les nouveaux paramètres dans ESC.

Réinitialisation d'usine

Utilisez la boîte de programme LED pour restaurer les paramètres d'usine. La méthode est la suivante :
Après avoir connecté la boîte de programme et l'ESC, appuyez sur le bouton "RESET" puis appuyez sur le bouton "OK" pour enregistrer, les paramètres d'usine peuvent être restaurés.

Couplage automatique du moteur (facultatif)

Si le moteur a été soumis à un impact sévère ou a un échauffement anormal et une puissance de sortie anormale pendant le fonctionnement, vous devez effectuer l'appariement automatique du moteur suivant. Le mode opératoire est le suivant :
Connectez la batterie, appuyez et maintenez le bouton sur l'interrupteur d'alimentation, le voyant rouge clignote d'abord, puis passez au voyant vert clignotant après environ 8 secondes, maintenant vous pouvez relâcher le bouton, le moteur entrera dans le processus d'appairage automatique, après environ 5 secondes, le système redémarre et s'auto-vérifie (rapport des cellules Lipo), ce qui indique que l'appairage est terminé.

Indication pour LED d'ESC

1. Démarrage

1. Dans l'état normal après la mise sous tension, le voyant rouge est toujours allumé.
2. Le voyant rouge clignote en continu et rapidement : Aucun signal d'accélérateur n'est détecté par l'ESC ou la position neutre de l'ESC ne correspond pas à la radio.
3. Le voyant vert clignote N fois : Le nombre de Lipo Cells détectés, clignote N fois indique qu'il y a N Lipo.

2. Conduite

- La gâchette d'accélérateur est dans la plage neutre et le voyant vert s'éteint.
- Lors du transfert, le voyant vert clignote ; lorsque la manette des gaz est en position finale de marche avant, le voyant vert est toujours allumé.
- En marche arrière, le voyant vert clignote ; lorsque la manette des gaz est en position finale de recul et le max. la force inverse est réglée sur 100 %, le voyant vert est toujours allumé.

3. Lorsque les fonctions de protection pertinentes sont déclenchées, l'état de la LED signifie :

- Le voyant rouge clignote en continu (clignotement simple, "☆, ☆, ☆") : l'ESC entre en basse voltage statut de protection.
- Le voyant vert clignote en continu (clignotement simple, "☆, ☆, ☆") : la température de l'ESC est trop élevée et entre dans l'état de protection contre la surchauffe.

Dépannage

Mauvais fonctionnement	Cause	Solution
<p>Le voyant n'est pas allumé après la mise sous tension, le moteur ne peut pas démarrer.</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Le volume de la batterietage n'est pas entré dans l'ESC ;2. L'interrupteur de l'ESC est endommagé.	<ol style="list-style-type: none">1. Vérifiez si la connexion entre la batterie et l'esc est bonne, si la prise est mal soudée, s'il y a un problème avec la batterie ;2. Remplacez l'interrupteur.
<p>Allumez et terminez l'inspection du nombre de cellules Lipo (le voyant vert clignote N fois), le voyant rouge clignote rapidement</p>	<ol style="list-style-type: none">1. Le volume de la batterietage n'est pas entré dans l'ESC ;2. L'interrupteur de l'ESC est endommagé.	<ol style="list-style-type: none">1. Vérifiez si la ligne d'accélérateur est insérée à l'envers, si le canal est mal inséré et si la radio est allumée ;2. La manette des gaz revient en position neutre. Recalibrer la plage des gaz. Réglez l'élément de paramètre « Rotation du moteur » dans le sens

		s opposé via L
La voiture va dans le sens inverse lors que l'avant.	Le réglage par défaut du sens de rotation du moteur et du châssis de la voiture est inégalé	Réglez l'élément de paramètre « Rotation du moteur » dans la direction opposée via la boîte de programme LED.
Le moteur s'est soudainement arrêté ou a considérablement réduit la sortie en marche	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le récepteur est interféré ; 2. L'ESC entre en basse voltage la protection ; 3. L'ESC passe en protection contre la surchauffe. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vérifiez pourquoi le récepteur est interféré. Vérifiez le niveau de la batterie de l'émetteur ; 2. Le voyant rouge clignote en continu est à faible voltage protection, veuillez remplacer la batterie ; 3. Le voyant vert clignote en permanence est une protection contre la surchauffe. Veuillez l'utiliser après que la température baisse.

Lorsque l'accélérateur est au point mort, la voiture avance ou recule lentement.	<ol style="list-style-type: none">1. La position médiane de la radio dérive et le signal est instable ;2. La plage des gaz n'est pas bien calibrée.	<ol style="list-style-type: none">1. Remplacez une radio par un signal stable ;2. Recalibrez la plage des gaz ou utilisez le TRIM des gaz pour calibrer le point médian.
Le réglage de la plage des gaz n'a pas pu être terminé.	<ol style="list-style-type: none">1. Le câble d'accélérateur de l'esc n'est pas inséré dans le bon canal du récepteur, ou inséré à l'envers ;2. Problème avec le récepteur ou l'émetteur.	<ol style="list-style-type: none">1. Vérifiez si le câble d'accélérateur est correctement connecté au récepteur ;2. Si le servo fonctionne normalement, vous pouvez connecter le câble d'accélérateur de l'esc au canal de

direction pour effectuer un test, ou changer directement le système émetteur/récepteur pour le test.



Documents / Ressources



[Hobbywing QUICRUN Fusion Pro](#) [pdf] Manuel d'utilisation QUICRUN FusionPro

Références

- [Manuel d'utilisation](#)

Manuels +, politique de confidentialité

Ce webLe site est une publication indépendante et n'est ni affilié ni approuvé par aucun des propriétaires de marques. La marque et les logos « Bluetooth® » sont des marques déposées appartenant à Bluetooth SIG, Inc. La marque et les logos « Wi-Fi® » sont des marques déposées appartenant à Wi-Fi Alliance. Toute utilisation de ces marques sur ce weble site n'implique aucune affiliation ou approbation.