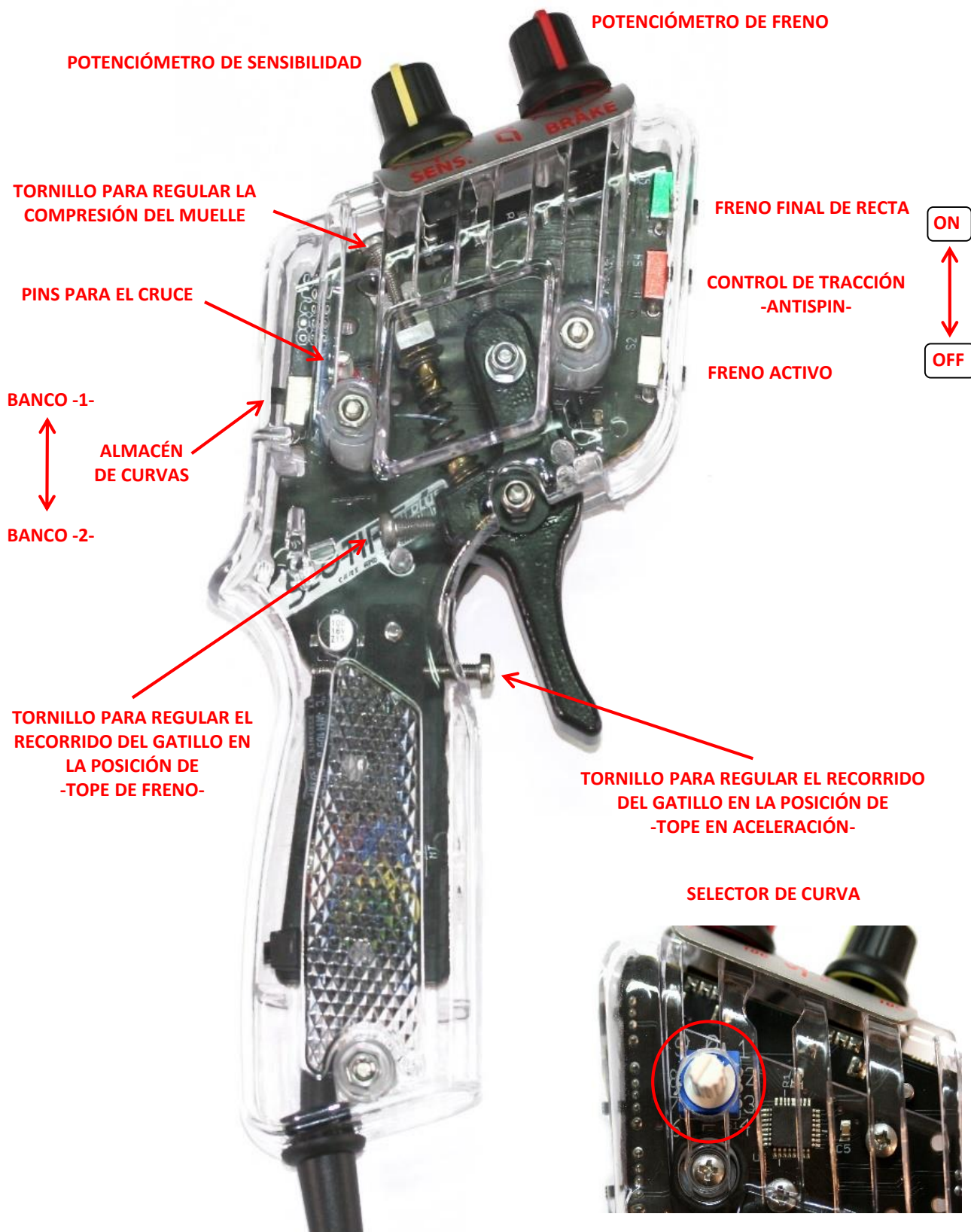


PRO - R -



-MANUAL DE USO-

Gracias por adquirir el nuevo mando PRO -R- Sloting Plus.

El mando viene con un recorrido del gatillo que nos parece adecuado, con todos los interruptores frontales en OFF, y con la curva y el banco de curvas en la posición -1-.

Su uso es muy intuitivo y sencillo, y los ajustes que realice son siempre percibidos. Coloque el potenciómetro de freno (rojo) en -100- y potenciómetro de sensibilidad (amarillo) en -50- y empiece a rodar.

Vaya subiendo el selector de curvas hasta encontrar una curva con la que se sienta cómodo y pueda trazar las curvas con facilidad y al mismo tiempo regule el freno a su gusto.

Conforme vaya rodando, y si lo necesita, ha de girar el potenciómetro de sensibilidad (amarillo) hacia -0- para suavizar la trazada por la curva o girar hacia -100- para agilizarla. Si necesita más rapidez en la entrada de la curva ha de subir una posición en el selector de curvas y “suavizar” posteriormente con el potenciómetro amarillo.

Ambos están, evidentemente, coordinados y en algunos casos necesitará subir una curva pero -suavizarla- y en otros casos, lo contrario.

Así de sencillo. Concéntrese en encontrar “la curva” con la que pasar las curvas con la primera y posterior presión del dedo sobre el gatillo.

Después, y familiarizándose con su uso, podrá regular el recorrido del gatillo a su gusto y activar las funciones de que dispone.

En todas nuestras pruebas el recorrido que nos parece optimo, está entre los 5 y los 10 mm. pero es usted quien finalmente decide.

FRENO FINAL DE RECTA: Es necesario, lógicamente, “grabar” el tiempo de fondo del gatillo para que el mando “sepa” cuando estamos en una recta larga o en una recta corta.

Con corriente en la pista, y sin ningún coche en el carril, enchufar el mando (se encenderá el led verde). **-SIN TOCAR EL GATILLO-** situar el selector de curvas en **-2-** y tocar suavemente los dos pins de la parte posterior con un objeto metálico para provocar un cruce (se apaga el led un instante y se quedará encendido de nuevo). **2º-** Gire el selector de curvas (curva 1=100 milisegundos, curva 2=200 milisegundos, curva 3=300 milisegundos, curva 4=4 milisegundos etc.. hasta la curva 0=1 segundo).

3º- Haga “fondo” con el gatillo (máxima aceleración) **-y sin soltarlo-** esperar hasta que el led haga cuatro destellos y se apague. **4º-** Ya puede soltar el gatillo, se encenderá de nuevo el led verde y ya está configurado.

CONTROL DE TRACCIÓN -ANTISPIN-: Aplica una “curva ascendente”, durante unos pocos milisegundos, cuando aceleramos a fondo. Es decir, proporciona todo el voltaje disponible pero de forma gradual.

FRENO ACTIVO: Actúa siempre desde la posición de “fondo” (máxima aceleración) y aplica la cantidad de freno que tengamos seleccionado en el botón rojo cuando empezamos a soltar el gatillo (desaceleración). Es decir, empieza a frenar sin necesidad de que el gatillo llegue hasta la posición “física” de frenado. Muy recomendable para modelos que no frenan mucho.

TARADO DEL GATILLO: Con corriente en la pista, y sin ningún coche en el carril, enchufar el mando (se encenderá el led verde). **2º-** Situar el selector de curvas en **-1-** y **-SIN TOCAR EL GATILLO-** tocar suavemente los dos pins de la parte posterior con un objeto metálico haciendo un cruce y esperar hasta que se apague el led verde. **3º-** Una vez se apague el led verde hay que hacer fondo (máxima aceleración) manteniendo el gatillo presionado en esta posición hasta que el led haya realizado cinco destellos. Terminados los cinco destellos ya se puede soltar el gatillo y el tarado está hecho. Puede poner el coche en la pista.

La regulación del gatillo y la compresión del muelle tiene unos límites.

Para el tornillo de freno siempre ha de ser visible desde el exterior, como mínimo, aprox. 2 mm. la punta del tornillo. Para el tornillo de aceleración el gatillo no ha de tocar la carcassa.

Para el muelle de compresión desenroscar hasta que la pieza de latón toque el soporte de aluminio.

Este novedoso sistema de muelle de compresión, y de forma cónica, le ofrece un tacto totalmente diferente al de un muelle de extensión que deseamos le guste. Si, por cualquier motivo, no le gusta el tacto del gatillo puede elinar el sistema y colocar un muelle. Sloting Plus ya ha pensado en esta posibilidad y el mando ya está preparado para ofrecerle más posibilidades de uso.

Es recomendable, de vez en cuando, realizar el tarado del gatillo pues nuestro sistema, al ser totalmente variable, a diferencia de otras marcas donde el recorrido del gatillo es fijo, el sistema suele necesitar un recalibrado.

TARADO DEL GATILLO: Con corriente en la pista, y sin ningún coche en el carril, enchufar el mando (se encenderá el led verde). **2º-** Situar el selector de curvas en **-1-** y **-SIN TOCAR EL GATILLO-** tocar suavemente los dos pins de la parte posterior con un objeto metálico haciendo un cruce y esperar hasta que se apague el led. **3º-** Una vez se apague el led verde hay que hacer fondo (máxima aceleración) manteniendo presionado el gatillo hasta que el led haya realizado cinco destellos. Terminados los cinco destellos ya se puede soltar el gatillo y el tarado está hecho. Puede poner el coche en la pista.

CAMBIO DE POLARIDAD: Con corriente en la pista, y sin ningún coche en el carril, enchufar el mando (se encenderá el led verde). **-SIN TOCAR EL GATILLO-** situar el selector de curvas en **-3-** y tocar suavemente los dos pins de la parte posterior con un objeto metálico para provocar un cruce (se apaga el led verde). **2º-** Hacer “fondo” con el gatillo (máxima aceleración) **-Y SIN SOLTARLO-** esperar aprox. 10 segundos hasta que se produzcan los destellos. **3º-** Ya puede soltar el gatillo y queda memorizado el cambio de polaridad.



VISITE WWW.SLOTING.COM PARA TENER INFORMACIÓN MÁS DETALLADA Y PRECISA SOBRE VARIOS ASPECTOS DE LAS REGULACIONES.

