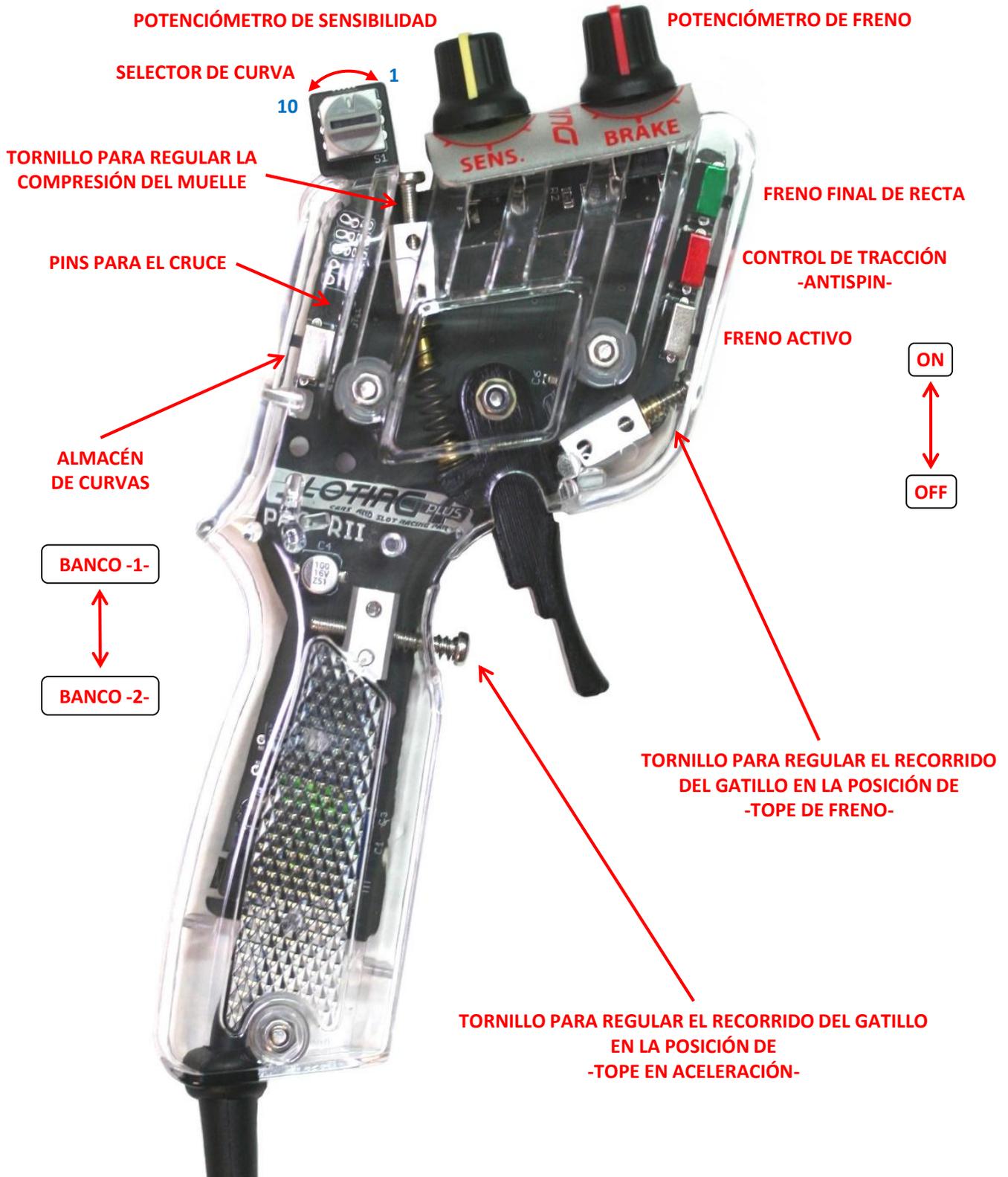


PRO R-II



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL MANDO PRO R-II

- Mando 100% electrónico.
- Microcontrolador incorporado.
- Control de aceleración y freno mediante señales PWM y transistores Mosfet.
- Posibilidad de utilizar el mando en pistas con conexión positiva o negativa.
- Led indicador de funcionamiento de color verde.
- Protección contra cortocircuito en pista y por sobrecalentamiento.
- Protección contra sobretensión.
- Protección contra el cambio de polaridad por error en la conexión de las bananas.
- Rango de utilización de 8V hasta 22V.
- Consumo eléctrico prácticamente inexistente.
- Cable eléctrico flexible de 1,5 m. de longitud.
- Conectores tipo banana en caja serigrafiada.
- Gatillo magnético que elimina el rozamiento y que no precisa mantenimiento.
- Ajuste de freno mediante potenciómetro 0 a 100.
- Freno de final de recta (desconectable ON/OFF)
- Freno activo que actúa en la desaceleración (desconectable ON/OFF).
- Ajuste de paso por curva mediante potenciómetro -DUAL- de 50 a 0 y de 50 a 100
- Control de tracción tarado mediante curva (desconectable ON/OFF)
- 20 curvas disponibles y modificables con el selector de paso por curva/sens.
- Selector de curvas con 10 posiciones y de cómoda utilización.
- Todos los ajustes se realizan desde el exterior sin desmontar la carcasa.
- Posibilidad de ajuste del recorrido del gatillo en mínimo (freno)
- Posibilidad de ajuste del recorrido del gatillo en máximo (aceleración).
- Posibilidad de ajuste en la compresión del muelle.
- Control sencillo e intuitivo de todos los controles.
- Potenciómetros superiores para diestros y zurdos.
- Gatillo de material plástico 3D para un dedo y para dos dedos.
- Carcasa propia tipo Parma.
- Protector de caucho para el cable.
- Tubos de silicona para fijar el circuito a la empuñadura y evitar movimientos.
- Peso reducido.
- Maletín para el transporte y su protección

-MANUAL DE USO-

En primer lugar, lea las instrucciones de uso antes de utilizar el mando. El mando tiene un recorrido del gatillo estándar, todos los interruptores frontales están en OFF, y con la curva y el banco de curvas en la posición -1-.

Para empezar, coloque el potenciómetro de freno (rojo) en -100- y el potenciómetro de sensibilidad (amarillo) en -50- y comience a rodar. Recuerde que dispone de 20 curvas; 10 en el banco -1- y diez más en el banco -2-, y todas tienen un diseño ascendente. De menos a más. **1** la más baja y **20** la más alta.

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

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

Ambos selectores están coordinados y en algunos casos necesitará subir una curva, pero -suavizarla- con el potenciómetro amarillo, y en otros casos, lo contrario. Así de sencillo. Concéntrese en encontrar “la curva” con la que pasar las curvas de forma rápida y cómoda.

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

En todas nuestras pruebas el recorrido que nos parece óptimo, está entre los 6 y los 12 mm. pero es usted quien finalmente lo decidirá.

FRENO FINAL DE RECTA: Es necesario “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=0,1 segundo, curva 2=0,2 segundos, curva 3=0,3 segundos, curva 4=0,4 segundos 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.

De serie -si el interruptor está activado y usted no ha grabado nada- esta función está operativa con un tiempo de 0,6 segundos.

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 más gradual.

FRENO ACTIVO: 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 TIENEN LÍMITES. Para el tornillo de freno **-SIEMPRE-** ha de ser visible, desde el exterior, la punta del tope de caucho negra aprox. 1,5 mm. **ATENCIÓN:** Si desenrosca más, puede saltar el tope de caucho. **-NUNCA FUERZE AL DESENROSCAR-**.

Para el tornillo de aceleración, el gatillo no ha de tocar la carcasa y éste **-SIEMPRE-** ha de apoyar en el tornillo.

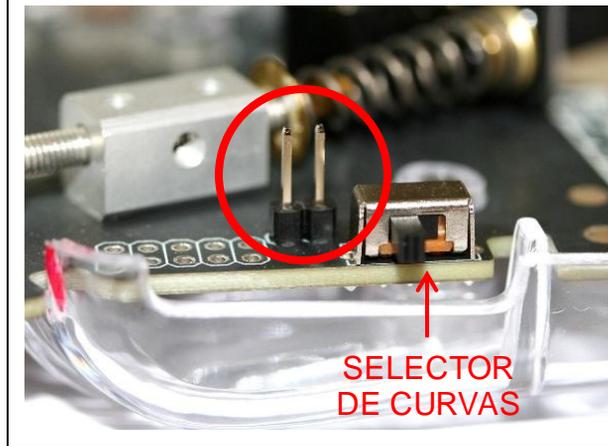
Para el muelle de compresión, desenroscar hasta que el muelle ejerza la mínima presión sobre el gatillo pero asegurando el correcto y total recorrido de este.

IMPORTANTE: Antes de conectar el mando asegúrese de que la polaridad en la pista es la que tiene de serie el mando **-POSITIVA-**. Si no es así, deberá realizar el cambio de polaridad.

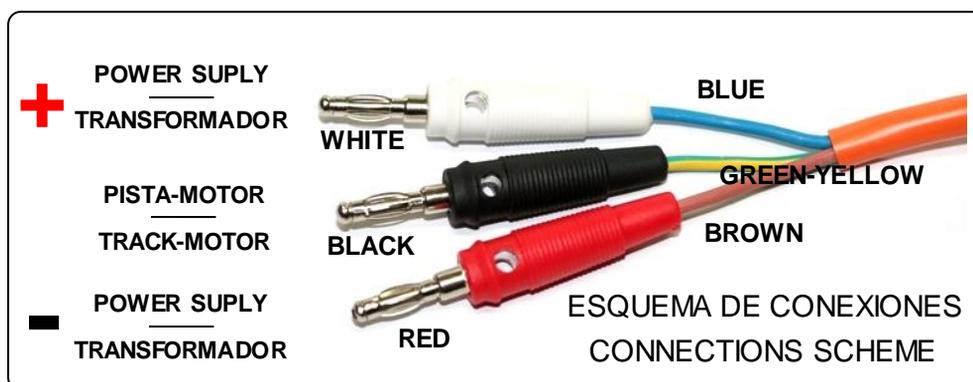
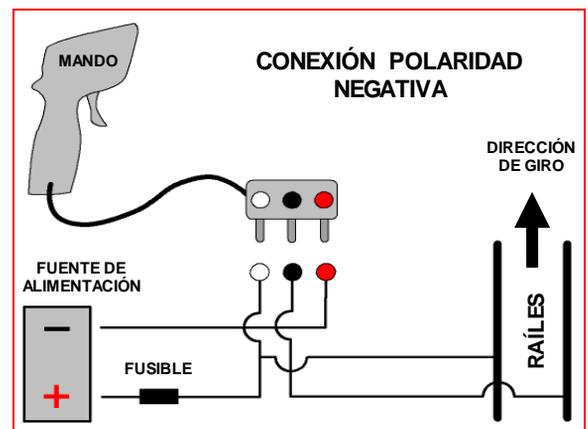
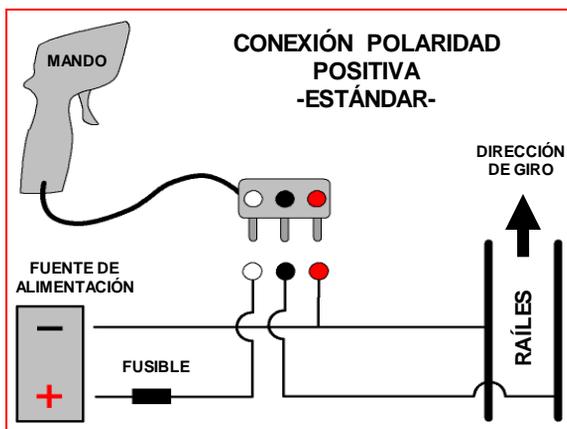
CAMBIO DE POLARIDAD: Con corriente en la pista, y sin ningún coche en el carril, enchufar el mando (se encenderá el led verde). **-SIN TOCAR EL GATILLO-** situar el selector de curvas en **-3-** y tocar suavemente los dos pins de la parte posterior con un objeto metálico para provocar un cruce (se apaga 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.

Puede realizar esta operación tantas veces como desee.

PINS PARA REALIZAR EL CRUCE



MUY IMPORTANTE: Si quiere cambiar el sentido de giro del coche en la pista **SOLO** tiene que intercambiar las conexiones en los raíles de la pista **NUNCA** en la fuente de alimentación pues los mandos electrónicos pueden sufrir daños irreparables.



Sloting Plus, S.L.

Aigua Nova, 3-A baixos 2

43204 Reus - Tarragona - SPAIN

+34 977 30 18 08

www.sloting.com - info@sloting.com