



Mando PRO

1. CARACTERÍSTICAS

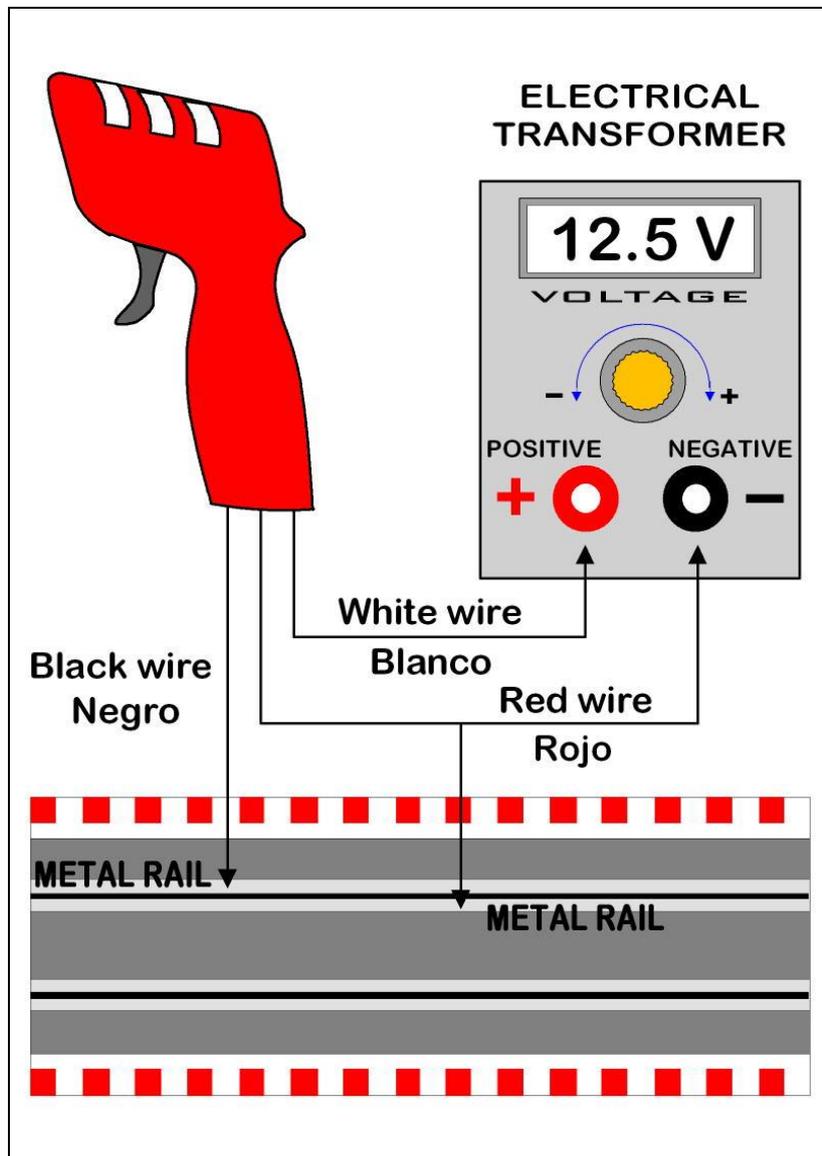
1.1 Listado general de características:

- Microcontrolador incorporado.
- Control de aceleración y freno mediante señales PWM y transistores Mosfet.
- Gatillo magnético que elimina el rozamiento y que no precisa mantenimiento.
- Fusible de protección incorporado de 2A. (+1 de recambio).
- Led indicador de funcionamiento de color verde.
- Cable eléctrico extra flexible de 1,5 m. de longitud.
- 3 Conectores tipo banana de 4mm en color rojo, blanco y negro.
- Cuatro curvas distintas de potencia. Similar a tener cuatro mandos con resistencias distintos ohmios (aprox. 25 – 35 – 45 - 60 Ω) en un solo mando.
- Ajuste de freno mediante potenciómetro.
- Ajuste de sensibilidad mediante potenciómetro.
- Control de tracción on/off.
- Posibilidad de ajuste del recorrido del gatillo en mínimo (freno) y también en máximo (aceleración).
- Protector de caucho para el cable.
- Bajo consumo eléctrico.
- Peso reducido.

1.2 Características eléctricas y conexiones:

- Es muy importante **NO** conectar el mando **PRO** Sloting Plus a una tensión superior a **22V**. Utilizarlo con un voltaje superior a los 22 voltios puede producir la avería del mando.
- Fusible de 2 amperios para proteger las sobrecargas.
- Es **MUY** importante respetar la polaridad de las conexiones.
- Correlación de colores y bananas:

Color de Banana	Tipo de conexión	Color cable
Rojo	Negativo Fuente	Marrón
Blanco	Positivo Fuente	Azul
Negro	Pista	Amarillo/Verde



Forma correcta de conectar el mando a la pista y al transformador.

RECUERDA

Para cambiar el sentido de circulación de los coches **SOLO** hay que invertir la posición de los cables eléctricos que van conectados a los carriles metálicos de la pista.

2. MODO DE EMPLEO

2.1 Selección de curva de potencia.

El mando dispone de un interruptor triple con el que es posible seleccionar cuatro curvas potencia y activar o desactivar un control de tracción. (Fig. 1)

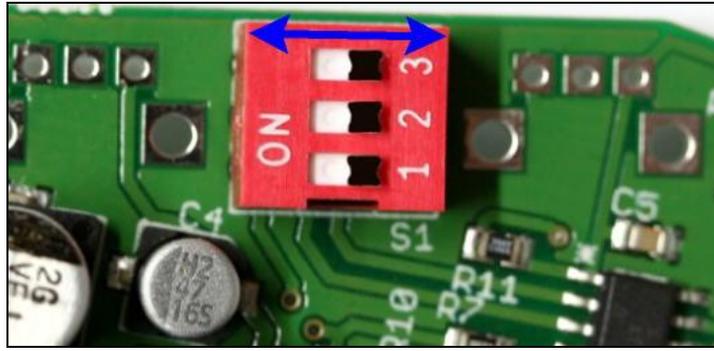


Fig. - 1 -

Accionando los interruptores 1 y 2 con un pequeño destornillador o similar (Fig. 2) tenemos la posibilidad de seleccionar cuatro curvas de potencia distintas (Fig. 3)

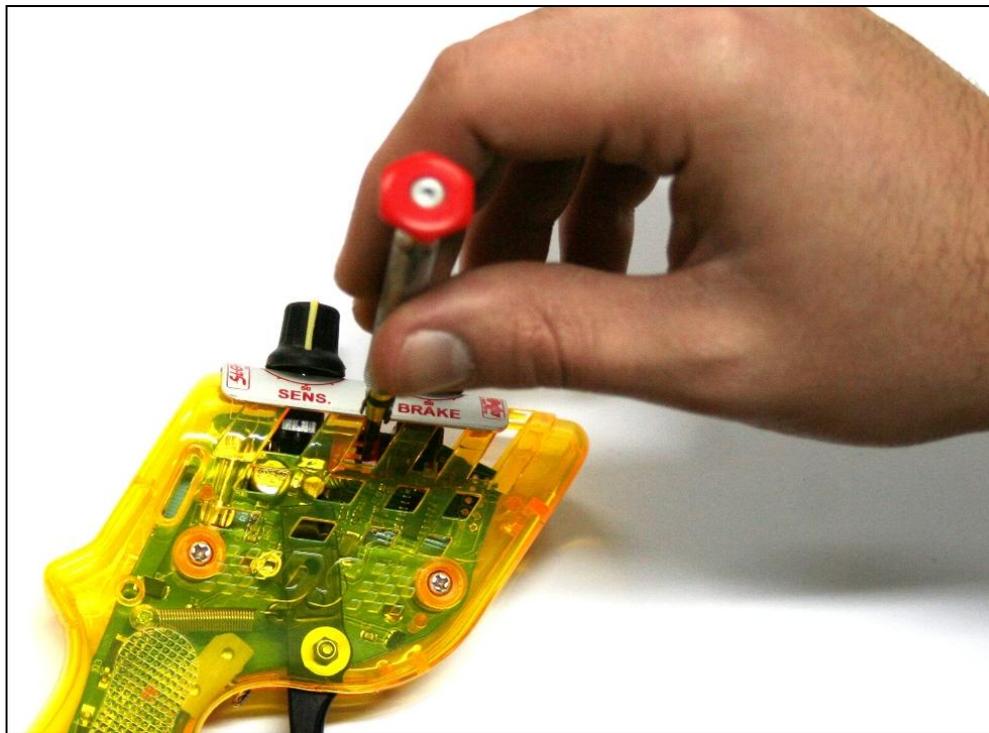


Fig. - 2 -

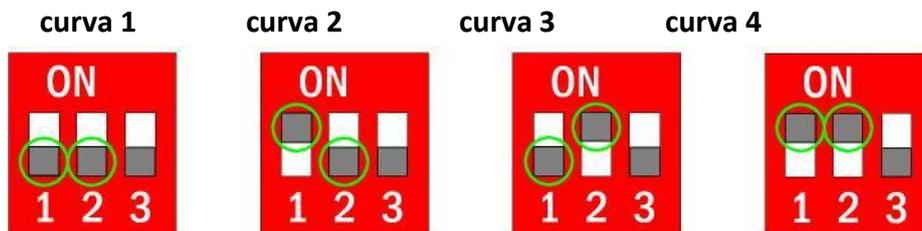


Fig. - 3 -

curva 1: aprox. 25Ω - curva 2: aprox. 35Ω - curva 3: aprox. 45Ω - curva 4: aprox. 60Ω

2.2 Control de tracción.

Accionando el interruptor número 3 (Fig.4) puedes activar o desactivar el control de tracción o "antispín". En la posición "off" el control de tracción estará desactivado, situando el interruptor en la posición "on" estará activado en aprox. 12-15%.

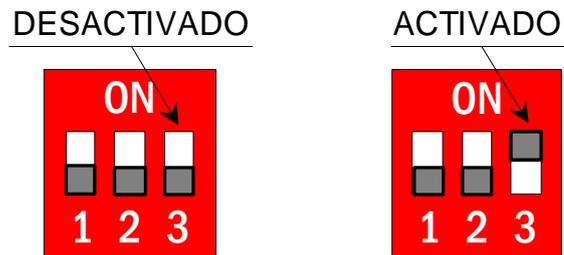


Fig. - 4 -

2.3 Led de estado.

El mando **PRO** incorpora de serie un led luminoso de color verde que indica en todo momento que el mando está en disposición de funcionar (Fig. 5 círculo blanco). Si al conectar el mando a la pista el led no se ilumina, verificar en primer lugar que se ha conectado correctamente, en segundo lugar comprobar que la pista tenga tensión/corriente y seguidamente examinar el estado del fusible y sustituirlo si es necesario.



Fig. - 5 -

2.4 Fusible.

El mando **PRO** incorpora de serie un fusible de 2A para protegerlo de posibles sobrecargas (Fig. 7 círculo azul). Para sustituirlo es necesario desatornillar los tres tornillos de la carcasa del mando y cambiarlo por uno de nuevo.

MUY IMPORTANTE

Utilice SIEMPRE fusibles del tipo RÁPIDO de 2A hasta 5A como máximo.

y que el valor del fusible JAMÁS supere los amperios de la fuente de alimentación.

Si al sustituir el fusible éste vuelve a fundirse, por favor, revise las conexiones del mando con la pista respetando la polaridad reseñada en estas instrucciones, examine el coche para detectar alguna anomalía o un posible cruce de las trencillas y por último, revise el estado de la pista para descubrir algún posible cruce entre los dos carriles.

Si persiste la anomalía póngase en contacto con Sloting Plus en info@sloting.com

2.5 Ajuste de la sensibilidad.

Una vez seleccionada la curva deseada con los interruptores 1 y 2 (Fig. 3), con el potenciómetro de sensibilidad amarillo, ajustamos el mando al voltaje de pista y al tipo de motor que estemos utilizando.

Si situamos el potenciómetro en el punto 50 nos encontramos en el “punto de curva” es decir, en la curva que previamente hayamos seleccionado.

Por ejemplo seleccionamos la curva de 45 Ω .

Girándolo hacia la izquierda bajamos la curva, 44, 43, 42, 41 Ω etc... y girándolo hacia a derecha subimos la curva, 46, 47, 48, 49 Ω etc...

2.6 Ajuste del freno.

Con el selector de freno de color rojo graduamos la intensidad de este con valores entre 0 (sin freno) hasta 100 (freno máximo).



Fig. - 6 -

2.7 Ajuste del recorrido del gatillo.

Dispones de 2 posibilidades para adecuar el recorrido del gatillo a tu gusto.

- 1 - La posición de mínimo (tope de freno), desplazando de izquierda a derecha el tope hexagonal (Fig. 7 círculo amarillo).
- 2 - La posición de máximo (tope de aceleración), roscando o desenroscando el tornillo (Fig. 7 círculo rojo).



Fig. - 7 -

En caso de modificar el recorrido del gatillo **SIEMPRE** será necesario realizar el tarado del mismo para adecuarlo a la nueva posición.

El modo de hacerlo es el siguiente:

- 1- Conectar el mando a la pista (debe haber tensión/corriente en la pista).
- 2- Sin tocar el gatillo y durante un instante, hacer contacto en los dos pines (Fig. 8) con un destornillador o cualquier elemento metálico lo suficientemente largo como para acceder a dichos pines.
- 3- Pasados los tres segundos, presionar el gatillo hasta el tope máximo y mantenerlo así durante tres segundos más.
- 4- Por último, desconectar el mando de la pista y volverlo a conectar.

Al conectar de nuevo el mando a la pista este debe tener establecidos los nuevos parámetros del recorrido y su funcionamiento debe ser el normal.

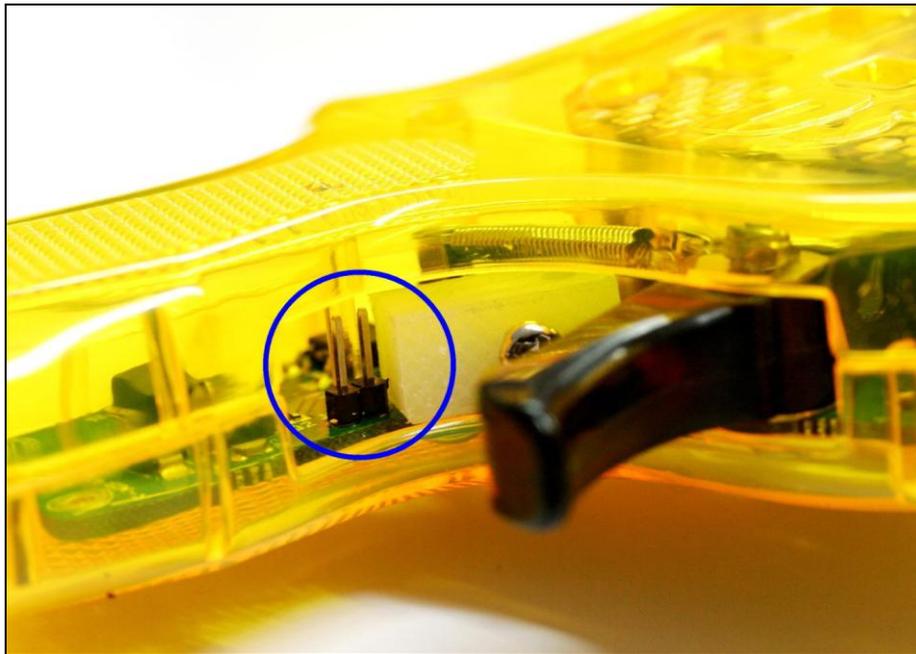


Fig. - 8 -