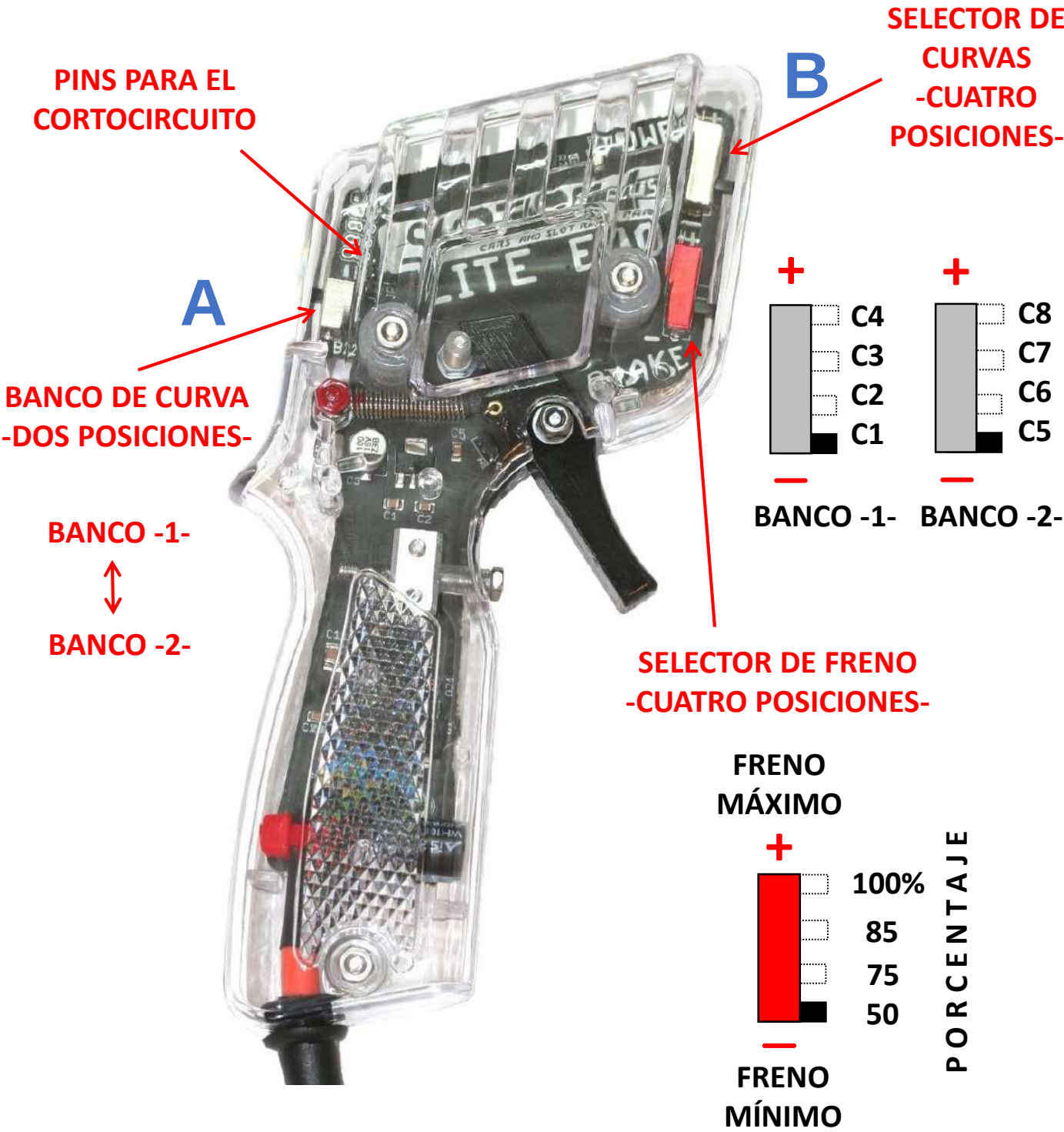




LITE -EVO-



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL MANDO -LITE -EVO-

- Mando 100% electrónico.
- Microcontrolador incorporado.
- Control de aceleración y freno mediante señales PWM y transistores Mosfett.
- 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 1,25 m. de longitud.
- Conectores tipo banana soldados a los cables.
- Gatillo magnético que elimina el rozamiento y que casi no precisa mantenimiento.
- Ocho curvas disponibles (cuatro en el banco -1- y cuatro más en el banco -2-).
- Cuatro niveles de frenado 100 - 85 - 75 y 50%.
- Todos los ajustes se realizan desde el exterior, son de fácil acceso y no sobresalen para evitar roturas ni manipulaciones no deseadas.
- Control sencillo e intuitivo de los selectores.
- Gatillo de material plástico 3D para un dedo.
- Carcasa ergonómica tipo Parma válida también para niños.
- Protector de caucho para el cable y tubos de silicona para fijar el circuito a la empuñadura y evitar movimientos.
- Peso reducido.
- Caja de cartón resistente para el transporte y protección.

SELECTOR DE CURVAS:

Usted dispone de 8 curvas, cuatro en el **BANCO -1-** y cuatro más en el **BANCO -2-**. Los bancos se seleccionan con el interruptor **-A-** en el que; **B1** interruptor arriba y **B2** interruptor abajo (ambos están impresos en la placa base). Con el interruptor **-B-** puede seleccionar las cuatro curvas que hay disponibles en cada banco y en la placa base también están impresos los símbolos + y - como referencia.

El sistema es de “curva ascendente”, es decir, CURVA -1- suave y CURVA -8- la más agresiva. Seleccione la que mejor se adapte a usted y al pilotaje del coche.

FRENO:

Dispone de cuatro intensidades; 100% - 85% - 75% y 50%.

Sitúe el interruptor en la posición que le resulte más cómoda para pilotar el coche y varíe el nivel de frenado en función de cada coche.

En la placa base están impresos los símbolos + y - como referencia.

CAMBIO DE POLARIDAD:

Es necesario que la pista tenga corriente y que en el carril no haya ningún coche.

1º Enchufe el mando (se encenderá el led verde).

2º Presione y mantenga el gatillo presionado en la posición de máxima aceleración durante todo el proceso.

3º Seguidamente tocar suavemente, y durante un instante, los dos pines **-E-** con un objeto metálico para provocar un cruce. El led se apagará.

4º Espere durante 10” hasta que el led parpadee cinco veces. Cuando haya realizado los cinco parpadeos podrá soltar el gatillo.

5º Seguidamente desenchufe y vuelva a enchufar el mando. Ahora el cambio de polaridad estará hecho.

Puede realizar esta operación tantas veces como sea necesario.

Si al poner el coche en la pista, éste sale disparado hacia atrás, esto significa que debe realizar el cambio de polaridad en el mando.

TARADO DEL GATILLO:

Es necesario que la pista tenga corriente y que en el carril no haya ningún coche.

1º Enchufe el mando (se encenderá el led verde) y, **-SIN TOCAR EL GATILLO-**, tocar suavemente, y durante un instante, los dos pines **-E-** (situados en la parte posterior/lateral de la carcasa) con un objeto metálico para provocar un cruce.

2º Espere hasta que se apague el led verde y cuando se haya apagado presionar el gatillo hasta el tope de aceleración manteniéndolo presionado en esta posición hasta que el led verde haya realizado cinco destellos. Terminados los cinco destellos ya se puede soltar el gatillo y el tarado estará hecho.

3º Desenchufe el mando y vuélvalo a enchufar. Todo el proceso del tarado del gatillo ha finalizado y ya puede poner el coche en la pista. Puede repetir este proceso las veces que desee.

MANTENIMIENTO:

El único mantenimiento necesario -en el futuro- será lubricar los dos cilindros que permiten el correcto movimiento del gatillo. La lubricación no es eterna y, si con el tiempo o el uso intensivo percibe la necesidad de engrasarlo de nuevo, tan solo debe abrir la carcasa del mando desenroscando los tres tornillos M3 de ésta.

Una vez separada la tapa superior, desenroscar la tuerca **-T1-** para sacar el muelle y seguidamente quitar el tornillo autoblocante del gatillo **-T2-**. Quite la arandela superior y ya puede extraer el gatillo. Ahora podrá lubricar ligeramente los dos cilindros del interior del gatillo con grasa o algún lubricante de cierta densidad teniendo especial cuidado de no manchar la placa electrónica para evitar que el lubricante produzca un cruce en algún componente electrónico.

Vuelva a montar todo el conjunto en el orden inverso recordando poner las arandelas (una en cada extremo del cilindro) y **-NO-** apriete con fuerza el tornillo del gatillo **-T2-** pues éste es autoblocante. Una vez finalizado el montaje del gatillo asegúrese de que su accionamiento es suave y seguidamente deberá realizar el tarado del gatillo.

No manipule el gatillo, tan solo puede modificar o sustituir el muelle si la tensión de éste no es de su agrado.

Abra la carcasa del mando quitando los tres tornillos M3 y seguidamente desenrosque la tuerca **-T1-** para quita el muelle. Si tiene dificultad para quitar el muelle en el extremo que está unido al gatillo, saque el gatillo para realizar esta operación de forma más cómoda.

El gatillo, y sus partes móviles, están diseñados para un uso intensivo y prolongado pero es posible que con el uso continuado se produzca un desgaste inapreciable que puede provocar un desajuste en la posición del gatillo.

La posibilidad de que esto ocurra es mínima, pero posible, y aunque de fábrica ya está contemplada esta posibilidad, en algún caso más extremo será necesario reiniciar el mando calibrando el gatillo para que el sensor detecte correctamente la posición de máxima aceleración y frenado.

FUNCIONAMIENTO Y SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

Al enchufar el mando a la pista siempre deberá estar encendido el led verde. Esto indica que el mando recibe corriente de la caja de conexiones.

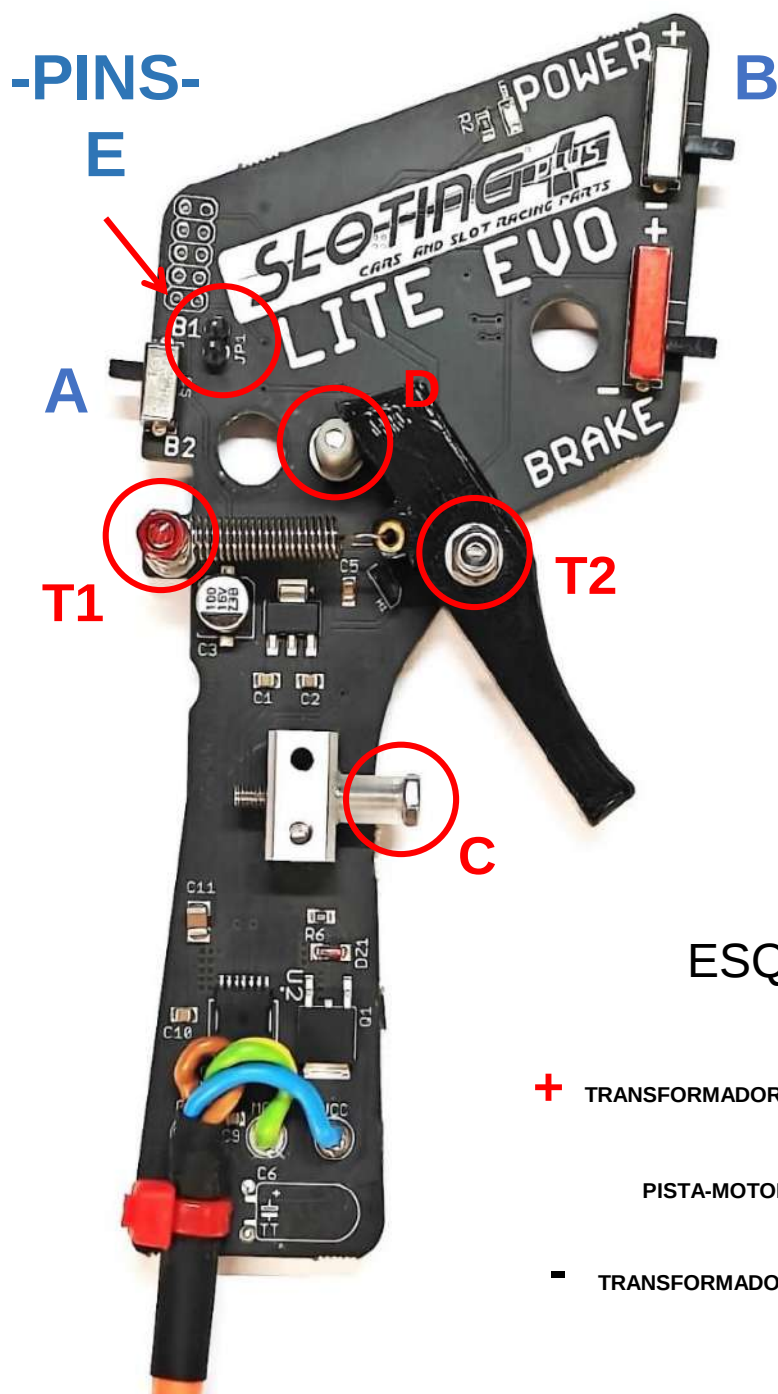
Si no es así, revise todas las conexiones entre el mando y su conexión para cerciorarse que todo está correctamente conectado y no haya cables sueltos o soldaduras rotas y/o defectuosas.

Revise también el propio cable del mando, moviéndolo y flexionándolo, para detectar una posible rotura interna del cable y sustituirlo si fuese necesario.

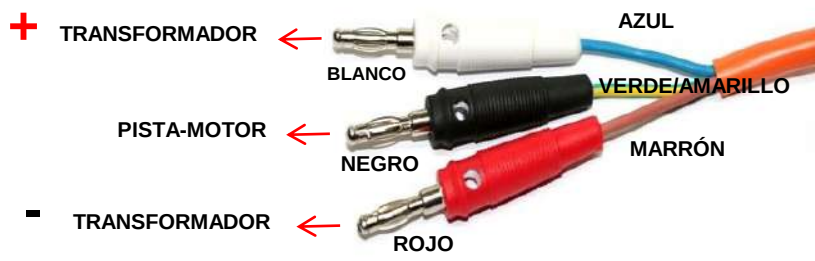
En ningún caso hay que manipular el tornillo de tope de aceleración **-C-** ni el tornillo de tope de freno **-D-**. Si por algún motivo, rotura o desgaste, es obligada su sustitución, será necesario resetear el sistema realizando el tarado del gatillo tal y como se explica en el apartado **-TARADO DEL GATILLO-**.

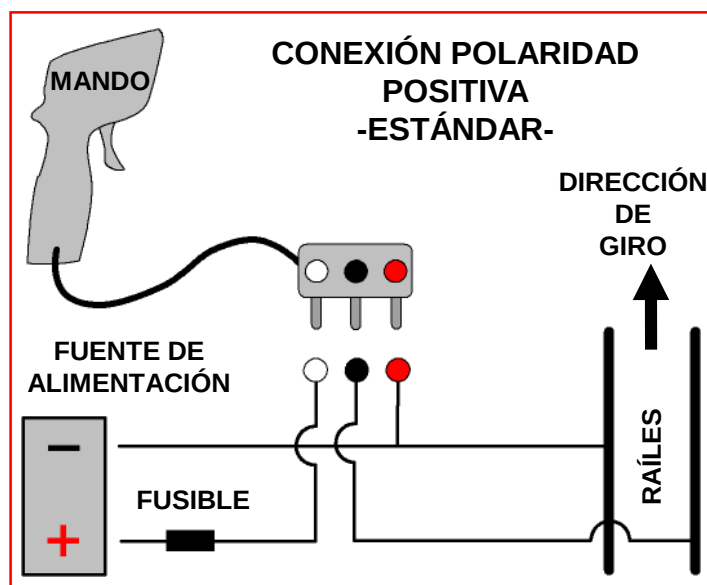
Es importante revisar también las conexiones macho y hembra en el sistema de “conexión por bananas”. Este sistema de conexión, en el mando y en la caja de conexiones, en algunas ocasiones provoca fallos porque las partes flexibles de éstas, tras el uso continuado, van perdiendo su capacidad flexora y provocan fallos puntuales de conexión de forma aleatoria que, por error, se atribuyen al mando o a la propia caja de conexiones.

En alguna ocasión, y causado por una caída fortuita o un golpe en el mando, puede provocar un micro desajuste entre el sensor y el gatillo que se soluciona reseteando el mando realizando el tarado del gatillo.



ESQUEMA DE CONEXIONES

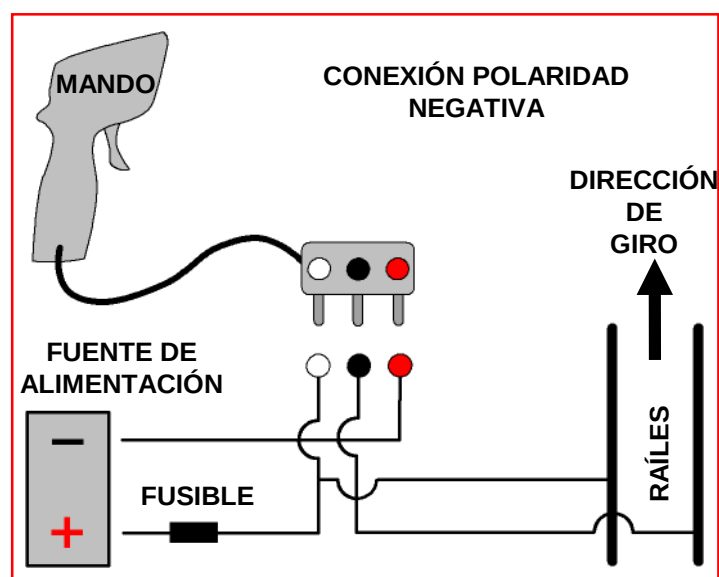




MUY IMPORTANTE

Antes de conectar el mando a la pista asegúrese de que la polaridad del circuito se corresponde con la del mando que ha adquirido (polaridad positiva).

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.
 Agua Nova, 3-A baixos 2
 43204 Reus - Tarragona - SPAIN
 +34 977 30 18 08
www.sloting.com - info@sloting.com