



Engineered to be the fastest

CORA 40



MANUEL D'UTILISATION

AVERTISSEMENTS

- Assurez-vous que tous les fils et connexions sont correctement isolés avant de connecter le contrôleur au moteur et à la batterie. Un court-circuit peut causer des dommages irréparables au contrôleur.
- Assurez-vous que tous les appareils sont bien connectés, une connexion défectueuse peut entraîner une perte de contrôle du véhicule ou des dégâts au contrôleur.
- Lisez les manuels de toutes les sources d'alimentation et assurez-vous que la configuration de l'alimentation est correcte avant d'utiliser ce contrôleur.
- Utiliser un fer à souder d'au moins 60 W pour souder tous les fils d'entrée et sortie aux connecteurs.
- Ne tenez pas le véhicule en l'air et ne le démarrez pas plein gaz, car les pneus peuvent se dilater jusqu'à une taille extrême et même éclater en causant des blessures graves.
- Arrêtez d'utiliser le contrôleur si la température du carter dépasse 90 °C/194 °F, sinon, le contrôleur sera détruit et votre moteur pourra être endommagé. Nous conseillons de régler la protection thermique du contrôleur sur 105 °C/221 °F (C'est la température interne du contrôleur).
- Enlevez le ventilateur du contrôleur avant d'exposer le véhicule à des liquides et séchez-le juste après emploi.
- Débranchez toujours les batteries après utilisation, car le contrôleur continue de tirer du courant sur la batterie (même s'il est sur OFF). Une connexion de longue durée peut décharger complètement la batterie et l'endommager. Ceci N'EST PAS couvert par la garantie.

CARACTÉRISTIQUES

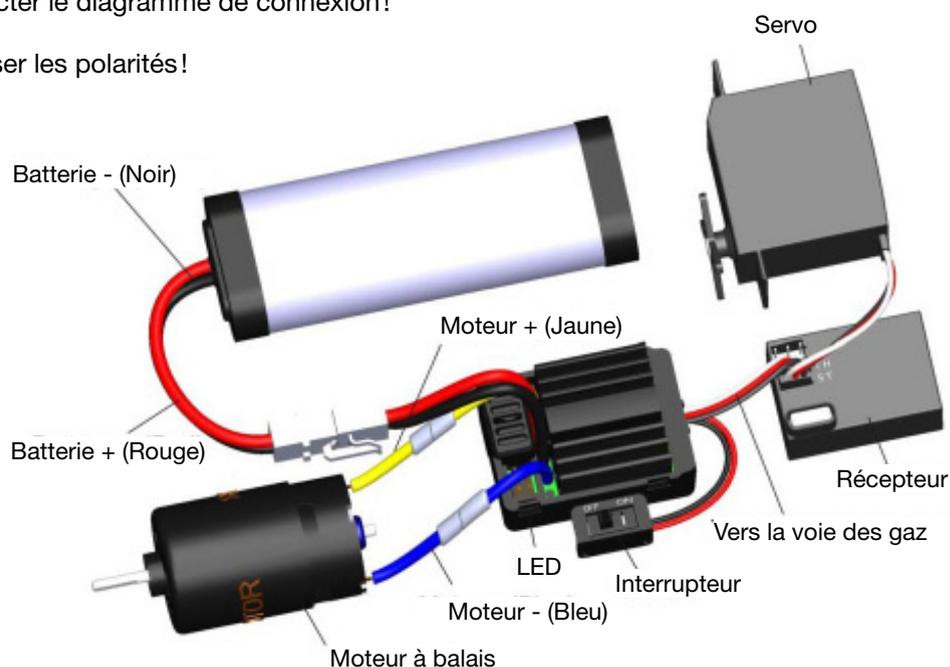
Courant en continu/en pointe	Marche AV: 40A / 180A • Marche AR: 20A / 90A
Type de moteur	Moteur à balais
Applications	1/10è Buggy, Piste, Truggy, SCT, Crawler
Limite moteur	2S LiPo ou 5-6 éléments NiMH: Moteur format 540-550 ≥12T ou RPM ≤30000@7.2V 3S LiPo ou 7-9 éléments NiMH: Moteur format 540-550 ≥18T ou RPM ≤20000@10.8V
Éléments LiPo/NiMH	2-3S LiPo / 5-9 éléments NiMH
Sortie BEC	BEC mode linéaire 2 A / 6 V
Résistance	Marche AV: 0.002 Ohm, Marche AR: 0.004 Ohm
Dimensions/Poids	46.5 x 34 x 28,5 mm - 65 g

CONNEXIONS

Branchez le contrôleur, le moteur, le récepteur et la batterie conformément au schéma suivant :

⚠ Veuillez respecter le diagramme de connexion !

⚠ NE PAS inverser les polarités !



CONNEXIONS

Câblage du moteur

Branchez les fils du moteur au contrôleur. Si le moteur tourne à l'envers, intervertissez les fils + et - du moteur.

Câblage du récepteur

Branchez le fil du contrôleur sur la voie des gaz (voie 2) du récepteur.

Branchez le cordon du servo de direction sur la voie de la direction (Voie 1) du récepteur.

Câblage de la batterie

Branchez les câbles d'alimentation du contrôleur à la batterie, en vous assurant de la polarité.

Branchez le câble positif (+) ROUGE au connecteur positif (+) de la batterie.

Branchez le câble négatif (-) NOIR au connecteur négatif (-) de la batterie.

Si vous inversez les polarités de la batterie, le contrôleur sera immédiatement endommagé et ne pourra pas être réparé.

Ceci n'est pas couvert par la garantie.

CALIBRAGE DE LA RADIO ET DU CONTRÔLEUR

1. Préparation de l'émetteur:

Allumez l'émetteur, vérifiez que tous les paramètres (D/R, Courbe, ATL) de la voie des gaz sont sur les valeurs par défaut (100 %). Pour les émetteurs sans écran, tournez le bouton au maximum et mettez le trim de gaz à 0. Tournez aussi le bouton correspondant en position neutre. Pour les émetteurs Futaba™, le sens de la voie des gaz doit être sur "REV", tandis que pour la plupart des autres marques, il doit être sur "NOR". Nous conseillons d'utiliser la fonction "Fail-Safe" de votre radio. Vérifiez bien que le moteur s'arrête quand le fail-safe est activé.

2. Réglage de la plage des gaz (Calibrage de la plage des gaz):

Il est nécessaire de calibrer le contrôleur en fonction de votre émetteur.

Pour calibrer le contrôleur, allumez l'émetteur, laissez le manche ou la gâchette des gaz au neutre, attendez 3 secondes afin de laisser le contrôleur réaliser un auto-test et un calibrage automatique des gaz. Quand le contrôleur est prêt, un long bip est émis par le moteur.

Note: Merci de recalibrer le contrôleur après chaque changement sur l'émetteur (*modification du neutre des gaz, paramètres D/R, ATV, ATL ou EPA*), sans quoi, le contrôleur peut ne pas fonctionner correctement.

ÉTAT DES LEDS ET BIPS SONORES

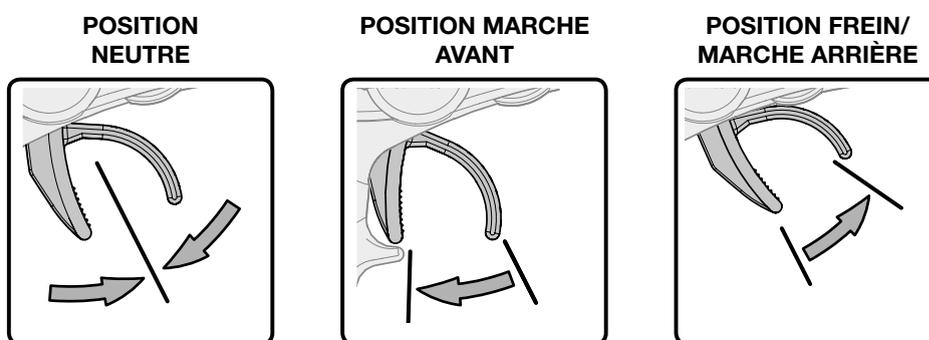
BIPS SONORES

- 1 Bip court: La batterie est NiMH/NiCd
- 2 Bips courts: La batterie est LiPo 2S
- 3 Bips courts: La batterie est LiPo 3S
- 1 Bip long: Auto test est calibrage des gaz réussis, le contrôleur est prêt à fonctionner.

ÉTAT DE LA LED

- Quand le manche de gaz est un neutre, la LED ROUGE est éteinte.
- Marche AV, Frein ou Marche AR sur position intermédiaire, la LED ROUGE clignote.
- Marche AV, Frein ou Marche AR à fond, la LED ROUGE est allumée fixe.

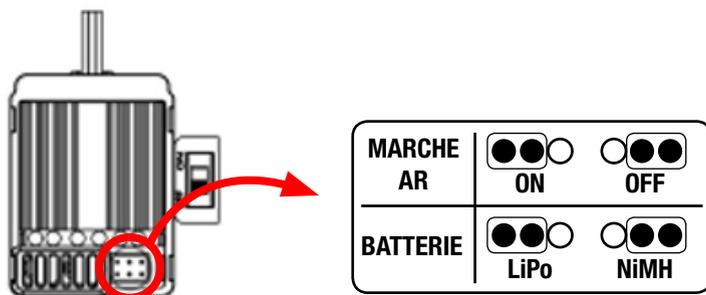
POSITION DU MANCHE (GÂCHETTE) DE GAZ



PROGRAMMATION DU CONTRÔLEUR

Ce contrôleur se programme à l'aide de cavaliers.

Modifiez la position du cavalier pour sélectionner le type de batterie LiPo ou NiMH. **(Très important)**



FONCTIONS DE PROTECTION

1. Protection de tension faible (LVC) : Si la tension de la batterie est inférieure au seuil durant 2 secondes, le contrôleur entre en mode de protection. La voiture s'arrête et la LED rouge clignote pour indiquer que la coupure de protection en cas de tension trop faible s'est activée.

LiPo 2S	LiPo 3S	5-9 éléments NiMH
Sortie coupée à 6,5 V. Si le manche de gaz est ramené au neutre et actionné à nouveau, on peut retrouver jusqu'à 50 % en sortie. Si la tension retombe à nouveau sous 6,5 V, le processus précédent se répète en boucle.	Sortie coupée à 9,75 V. Si le manche de gaz est ramené au neutre et actionné à nouveau, on peut retrouver jusqu'à 50 % en sortie. Si la tension retombe à nouveau sous 9,75 V, le processus précédent se répète en boucle.	Sortie coupée à 4,5 V. Si le manche de gaz est ramené au neutre et actionné à nouveau, on peut retrouver jusqu'à 50 % en sortie. Si la tension retombe à nouveau sous 4,5 V, le processus précédent se répète en boucle.

2. Protection contre la surchauffe : Quand la température interne du contrôleur dépasse 100 °C ou 212 °F durant 5 secondes, le contrôleur réduit et coupe la puissance de sortie.

La voiture s'arrête et la LED rouge clignote pour indiquer que la protection en cas de surchauffe s'est activée. Si le contrôleur refroidit et repasse sous les 80 °C (176 °F), le fonctionnement du contrôleur reprend.

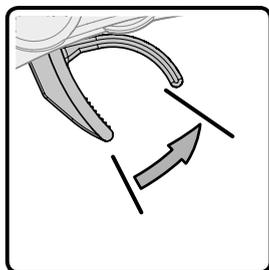
3. Protection en cas de perte de signal : Le contrôleur coupe la puissance de sortie si le signal des gaz est perdu durant 0,1 seconde.

Nous vous conseillons d'activer la fonction Fail-Safe de votre émetteur.

FONCTION MARCHE ARRIÈRE

Ce contrôleur utilise la méthode "Clic unique" pour faire reculer la voiture. Quand vous déplacez le manche de gaz de la zone "Marche avant" vers la zone "Marche arrière", la voiture passe directement en marche arrière.

Position
Frein/Marche AR



Problème (s)	Causes possibles	Solution
Après mise sous tension, le moteur ne tourne pas, aucun son n'est émis et la LED est éteinte.	Le contrôleur ne reçoit pas la tension de fonctionnement. Mauvaise connexion entre la batterie et le contrôleur ou interrupteur endommagé.	Vérifiez les fils et connecteurs de la batterie, remplacez les connecteurs.
Après mise sous tension, le moteur ne fonctionne pas, la LED rouge clignote.	Signal des gaz anormal	Vérifiez le branchement du cordon des gaz ; assurez-vous qu'il est branché sur la voie des gaz du récepteur.
	L'auto-calibrage de la plage des gaz a échoué.	Mettez le "TRIM" de la voie des gaz à 0 ou tournez le bouton en position neutre.
La voiture part en arrière quand vous mettez les gaz. (Le moteur tourne dans le mauvais sens)	Erreur de branchement des fils du moteur.	Inversez l'ordre de branchement des fils du moteur.
La voiture ne peut pas faire marche arrière.	Mauvaise position de cavalier.	Vérifiez le cavalier et mettez-le dans la bonne position.
	Le neutre de la voie des gaz est modifié ou décalé.	Mettez le "TRIM" de la voie des gaz à 0 ou tournez le bouton en position neutre.
La voiture ne peut pas avancer, mais elle peut faire marche arrière.	Le sens de la voie des gaz n'est pas le bon.	Passez l'inter de sens des gaz (REV-NOR) de "NOR" à "REV", ou de "REV" à "NOR".
Le moteur ne fonctionne pas, mais la LED fonctionne normalement sur le contrôleur.	Les connexions entre le moteur et le contrôleur sont rompues.	Vérifiez les fils et connexions, remplacez les connecteurs.
Le moteur s'arrête soudainement en cours de fonctionnement.	Le signal des gaz est perdu.	Vérifiez l'émetteur et le récepteur. Vérifiez le branchement du fil de la voie des gaz.
	La protection de tension faible ou la protection de surchauffe s'est activée.	Remplacez la batterie, ou laissez le contrôleur refroidir.
La voiture n'atteint pas sa vitesse maximale et la LED rouge n'est pas allumée fixe en étant plein gaz.	Un réglage de l'émetteur est incorrect.	Vérifiez les réglages. Réglez les D/R, EPA, ATL à 100 % ou tournez le bouton au maximum. Mettez le "TRIM" de la voie des gaz à 0 ou tournez le bouton en position neutre.
Le moteur hoquette quand vous mettez les gaz rapidement.	La batterie a une capacité de décharge limitée.	Utilisez une batterie avec une meilleure capacité de décharge.
	Le régime moteur est trop élevé, le rapport des pignons est trop agressif.	Utilisez un moteur tournant à plus faible régime, ou utilisez un pignon plus petit pour adoucir le rapport de réduction.
	Quelque chose ne va pas dans la transmission de votre véhicule.	Vérifiez la transmission de la voiture.

ATTENTION : UNE POLARITÉ INCORRECTE ENDOMMAGE IMMÉDIATEMENT LE CONTRÔLEUR.

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ SIMPLIFIÉE

FABRICANT :

Team Corally déclare par la présente que le contrôleur de vitesse type **CORA 40** est conforme à la directive 2014/53/EU.

Le texte complet de la déclaration de conformité UE est disponible à l'adresse Internet suivante. :

www.corally.com

Team Corally, Geelseweg 80, B-2250 OLEN, Belgique, info@corally.com



Engineered to be the fastest