

## 01 声明



感谢您购买XERUN XR8 PRO G3 车用无刷电子调速器！无刷动力系统功率强大，错误的使用可能造成人身伤害和设备损坏。请在使用前仔细阅读说明书，严格遵守规定的操作程序。我们不承担因使用本产品而引起的任何责任，包括但不限于对附带损失或间接损失的赔偿责任；同时我们不承担因擅自对产品进行修改所引起的任何责任。我们有权在不经通知的情况下变更产品设计、外观、性能及使用要求。

HW-SMA534DUL02-A2

## 02 注意事项

- 电调与相关连接部件连接前，请确保所有电线和连接部件连接良好，短路将会损坏电调。
- 请务必仔细连接好各部件，若连接不良，您可能无法正常控制赛车，视出现设备损坏等其他不可预知的情况。
- 使用前请仔细阅读，请认真查看各动力设备以及车架说明书，确保动力搭配合理，避免因错误的动力搭配导致电机超载，最终损坏电调。
- 若需对电调的输入输入线、插头做相关焊接时，为保证焊接牢固，请使用至少60W功率的焊接设备进行焊接。
- 高速行驶中，因车子轮胎会向外膨胀，故而请勿将车子腾空后全速运行，否则轮胎可能爆裂并引起严重伤害。
- 勿使电调外部温度超过90°C/194度，高温将会损坏电调并且可能导致电机损坏；建议将电调内部的过温保护功能打开。
- 使用完毕后，切记断开电池与电调的连接。如电调未断开，即使电调开关处于关闭状态，电调也会一直消耗电能，长时间连接电池最终会被完全放电，进而导致电机或电调出现故障。**我们不对因此而造成的任何损害负责！**

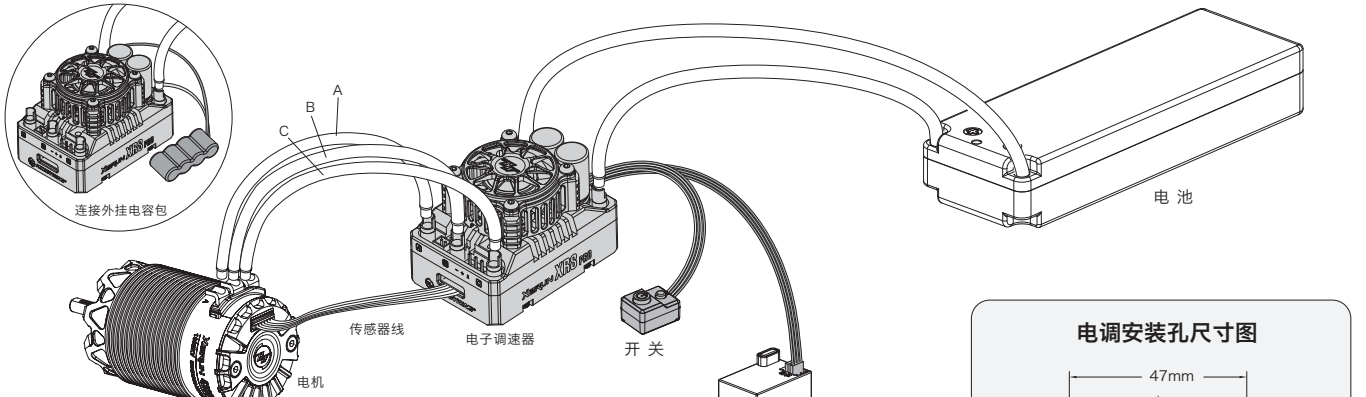
## 03 产品特色

- 顶级竞速专用：内置3种常用模式，适合所有1/8竞速，即选即用（如：零进角Zero Timing闪灯模式、1/8 越野竞赛、1/8平路竞赛）。
- 电调内置32项丰富的可调参数项，方便设置各种动力需求；设定参数可以导入导出，便于车手相互交流和借鉴彼此的设置。
- 支持电调固件升级（需另购多功能LCD G2编程盒或OTA模块），享用最新功能。
- 支持超大48度Boost及Turbo 进角，与XERUN 4268/4274 G3电机匹配时，最高转速可提升50%、轻松超越对手。
- 多重保护功能：电压过低保护、电调及电机过热保护、电容过热保护功能。
- 内置超强开关模式BEC，持续电流达到6A，瞬间达到12A，且支持6V/7.4V可调，轻松驱动各种强力电机及高压舵机。
- 电调内置反接保护电路，无需担心反接电池而损坏电调，有效解决了因反接电池而导致的电调损坏。
- 数据记录功能，使用OTA蓝牙模块在HW LINK App上即可查看油门行程、电压、电流、温度、转速等各种运行数据，轻松获取动力运行状态。

## 04 产品规格

型号	XERUN XR8 PRO G3
持续/峰值电流	200A / 1080A
支持电机类型	有感无刷电机、无感无刷电机
主要适用车型	1/8越野车/平路车竞赛 & 1/10 短卡/大脚车
适用的电机	使用3S锂电池：KV ≤ 4000 3660尺寸电机 使用4S锂电池：KV ≤ 3000 4268尺寸电机
电池节数	2-4S Lipo
BEC输出	6V/7.4V可调，持续电流6A（开关稳压方式）
风扇取电方式	从内置BEC取电
尺寸/重量	54.8(长) x 36.8(宽) x 38.8(高)mm / 102.8g
参数设定方式	多功能LCD G2编程盒，OTA模块

## 05 连接电子调速器



请参照接线说明及接线图正确接线：

- 连接马达：

连接有感无刷马达与无感无刷马达的方式有差异，请务必遵照如下接线方式：

**A. 连接有感无刷马达时：**  
电调与马达连接时严格的线序要求，电调的#A/#B/#C必须与电机的#A/#B/#C三线严格一一对应，否则可能损坏电调。  
用针钳连接电调与电机的感应口对接。  
备注：若装上电池后，车子前进与反向问题，请更改参数项第1项“电机转动方向”，实现电机转向调整。  
若每赛道1项参数项“AC线交换”设置了“开启”，则电调的#A需要与电机的C相接。

**B. 连接无感无刷马达时：**  
电调与马达相连无严格的线序要求，电调的#A/#B/#C可以与电机的三线随意对接，若出现转向相反，任意交换两条马达线即可。
- 连接接收机：

将电调的油门控制线插入接收机的油门通道（即THROTTLE通道）。因为线中的红线输出BEC电压给接收机及舵机，所以请勿给接收机额外供电，否则可能损坏电调。若需要额外供电的请将油门线中间的红线挑出包好悬空即可。
- 连接电调：

电调的输入线有极性之分，插入电池时，请确保电调的(+)极与电池的(+)相连、(-)极与(-)相连。如果电调接反电，电调将无法开机。
- 连接外接电容包（**非必选项**）：

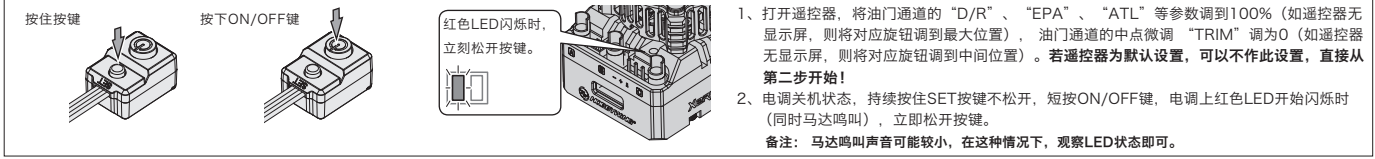
一般对于1/8越野车或1/10车型无外接电容包；但对于1/8平路车（如电研、GT），由于负载电流较大，需要将电调配套的电容包接入电调的输入端（可以和输入线一起焊在电调插头上），如上图所示。  
**注意：务必保证电容包的正极（红线）与电调的正极相接，电容包的负极（黑线）与电调的负极相接，否则将损坏电容包。**

## 06 设置电子调速器

**警告！**  
本系统功率强劲，为了您及周边他人的安全，我们强烈建议在校准及设定该系统前拆下电机小齿，并在车轮悬空的情况下下调电调开盖！

### 1 设定油门行程

电调第一次使用或遥控器更改过油门“TRIM”微调、D/R、EPA等参数后，均需重设油门行程，不然可能会导致无法使用或误动作。  
另外我们强烈建议您同时开启遥控器失控保护功能，将遥控器油门通道的无信号保护（“F/S”）功能设置为关闭输出方式或将保护值设置为油门中立点位置，使得当接收机无法收到遥控器信号后，电机能够停止运转。油门行程校准如下图所示：



- 打开遥控器，将油门通道的“D/R”、“EPA”、“ATL”等参数调到100%（如遥控器无显示屏，则将对应旋钮调到最大位置），油门通道的中点微调“TRIM”调为0（如遥控器无显示屏，则将对应旋钮调到中间位置）。若遥控器为默认设置，可以不作此设置，**直接从第二步开始！**
- 电调关机状态，持续按住SET按钮不松开，短按ON/OFF键，电调上红色LED开始闪烁时（同时发出鸣叫），立即松开按键。  
**备注：马达鸣叫声可能较小，在这种情况下，观察LED状态即可。**
- 此时需要设定三个点：油门中点、正向最高点和反向最低点。

1) 油门扳机留在中点位置。按一下SET键，绿灯闪烁1次，马达鸣叫“哔”1声，表示已存储中点位置；  
2) 油门扳机打到正向最高点。按一下SET键，绿灯闪烁2次，马达鸣叫“哔-哔”2声，表示已存储油门正向最高点；  
3) 油门扳机打到反向最高点。按一下SET键，绿灯闪烁3次，马达鸣叫“哔-哔-哔”3声，表示已存储油门反向最高点。  
**备注：正向最高点：舵控时为油门打到最大，遥控油门推到顶部最大；反向最高点：舵控时为油门推到最大，遥控油门拉到底部最大。**
- 油门行程校准完毕，3秒钟后，电机即可正常操作。

### 2 开关机及鸣音说明

- 开关机说明：关机状态下按ON/OFF键开机；开机状态下长按ON/OFF键关机。
- 开机鸣音说明：在正常情况下开机(即不按SET 键)的情况下开机, 电机会发出几声“哔”鸣音表示锂电节数。例如：“哔哔”表示3节锂电，“哔哔哔”表示4节锂电。

### 3 编程项目说明

类别	编号	设定项名称 (Programmable Items)	设定项值 (Parameter Values)																
General Setting	1A	运行模式 (Running Mode)	正反转倒车 (For/Rev)	正反反转倒车 (For/Rev)	直接正反转 (For/Rev)														
	1B	最大倒车力度 (Max. Reverse Force)	25%	50%	75%	100%													
	1C	锂电节数 (LiPo Cells)	自动识别 (Auto Calculate)	2节 (2 Cells)	3节 (3 Cells)	4节 (4 Cells)													
	1D	低压保护阈值 (Cutoff Voltage)	不保护 (Disabled)	自动(3.5V/节)Auto(3.5V/Cell)	自定义 (Customized)														
	1E	电调过热保护 (ESC Thermal Protection)	不保护 (Disabled)	保护 (Enabled)															
	1F	电机过热保护 (Motor Thermal Protection)	不保护 (Disabled)	保护 (Enabled)															
	1G	BEC电压 (BEC Voltage)	6.0V	7.4V															
	1H	智能风扇 (Smart Fan)	关 (Disabled)	开 (Enabled)															
	1I	驱动马达模式 (Sensor Mode)	全有感模式 (Full Sensored)	有感 / 无感混合模式 (Sensored / Sensorless Hybrid)															
	1J	电机转动方向 (Motor Rotation)	逆时针 (CCW)	顺时针 (CW)															
	1K	AC线交换 (Phase-AC Swap)	关闭 (Disabled)	开启 (Enabled)															
Throttle Control	2A	油门加速度控制 (Throttle Rate Control)			1-30 (调整量为1)														
	2B	正向油门曲线 (Throttle Curve)	线性 (Linear)	自定义 (Customized)															
	2C	油门中点范围 (Neutral Range)			3%-10% (调整为1%)														
	2D	初始启动力度 (Initial Throttle Force)			1%-15% (调整为1%)														
	2E	自动油门 (Coast)			0%-15% (调整为1%)														
	2F	PWM 驱动频率 (PWM Drive Frequency)			2K-32K (调整为1K)														
	2G	柔化值 (Softening Value)			0-30* (调整量为1)														
	2H	柔化行程 (Softening Range)	0%	10%	20%	25%	30%	35%	40%	45%	50%	55%	60%	65%	70%	75%			
	2I	RPM限速值 (RPM Limit)	不限速						1000RPM-8800RPM (调整为1000RPM)										
	3A	指刺力度 (Drag Brake Force)							0%-100% (调整为1%)										
Brake Control	3B	最大制动力度 (Max. Brake Force)							0%-100% (调整为1%)										
	3C	刹车加速度控制 (Brake Rate Control)								1-20 (调整为1)									
	3D	刹车模式 (Brake Control)	传统 (Traditional)	碟刹 (Disc Brake)															
	3E	ABS力度 (ABS Force)								0%-20% (调整为1%)									
	3F	碟刹力度曲线 (Disc Brake Curvature)									-10—10 (调整为1)								
3G	刹车频率 (Brake Frequency)	0.5K	1K-16K (调整为1K)																
4A	Boost进角 (Boost Timing)									0-48* (调整量为1度)									
5A	Turbo 进角 (Turbo Timing)									0-48* (调整量为1度)									
进角设置	5B	Turbo 延迟 (Turbo Delay)	立即 Instant	0.05s	0.1s	0.15s	0.2s	0.25s	0.3s	0.35s	0.4s	0.45s	0.5s	0.6s	0.7s	0.8s	0.9s	1.0s	
	5C	Turbo 释放速度 (Turbo Increase Rate)	3度/0.1秒 3deg/0.1s	6度/0.1秒 6deg/0.1s	9度/0.1秒 9deg/0.1s	12度/0.1秒 12deg/0.1s	15度/0.1秒 15deg/0.1s	18度/0.1秒 18deg/0.1s	21度/0.1秒 21deg/0.1s	24度/0.1秒 24deg/0.1s	27度/0.1秒 27deg/0.1s	30度/0.1秒 30deg/0.1s							
	5D	Turbo 关闭速度 (Turbo Decrease Rate)	3度/0.1秒 3deg/0.1s	6度/0.1秒 6deg/0.1s	9度/0.1秒 9deg/0.1s	12度/0.1秒 12deg/0.1s	15度/0.1秒 15deg/0.1s	18度/0.1秒 18deg/0.1s	21度/0.1秒 21deg/0.1s	24度/0.1秒 24deg/0.1s	27度/0.1秒 27deg/0.1s	30度/0.1秒 30deg/0.1s							

备注：当1(驱动马达模式)设置为“有感/无感混合模式”时，PWM驱动频率、刹车模式、刹车频率、Boost进角、Turbo进角等相关选项均设置无效。即参数项2F、3D、3G、4A-5B皆设置无效。

### 1A: 运行模式 (Running Mode)

#### 选项1：正反转倒车

此模式下，车辆仅能前进和刹车，但不能倒车。该模式通常用于竞赛。

#### 选项2：正反反转倒车

此模式则提供了刹车功能，通常用于训练。“正反反转倒车”模式采用的是智能倒车方式，当油门扳机第一次从中点区域推至反向区域时，电机将产生刹车，当油门扳机回到中点区域并第二次推至反向区域时，如果此时电机已停转，则产生倒车动作。如果电机未停转，仍是刹车，需要再次将油门扳机回到中点并推至反向区域。这样做的目的是防止车辆行驶过程中因多次点闸而造成误伤车。

#### 选项3：直接正反转

此模式采用单齿式倒车方式，即油门扳机从中点区域推至反向区域时，电机立即产生倒车动作，该模式一般用于特种车辆。

### 1B: 最大倒车力度 (Max. Reverse Force)

指油门扳机打到最大时所能产生的最大倒车力度，选择不同的参数值可以产生不同的倒车速度（一般情况下推荐使用比较小的倒车速度，避免因倒车太快而导致失误）。

### 1C: 锂电池节数 (LiPo Cells)

默认为自动判断，如果通常都是使用同一种电池，建议您手动设置锂电节数，以免误判（如电调可能将已经没电的3S锂电池误判为充满电的2S锂电），导致电机的低压保护功能作错误。若使用锂电池，请设为“自动判断”，然后根据需求自定义低压保护值。

### 1D: 电池低压保护阈值 (Cutoff Voltage)

此项功能主要是防止锂电池过度放电而造成不可恢复的损坏。电调会实时监控锂电池电压，一旦电压低于设定的阈值，电调立即将功率降为50%，40秒后将切断动力输出。当进入电压保护后，红色LED会以“☆.☆.☆.☆.☆.”持续单闪，若使用NiMH电池，请设为“不保护”或自定义保护阈值。

#### 选项1：不保护

设为不保护时，电调不会因电压低而切断动力，使用锂电时，不建议为“不保护”，否则电池可能因为放电过度而损坏。比赛时为了尽量避免进入保护状态而导致动力下降，建议设置为“不保护”（但不可能因为过放而损坏电调）。

#### 选项2：自动

电调自动根据检测到的锂电节数，按3.5V/Cell算出对应的低压保护阈值。如检测使用4S时，低压保护阈值为3.5x4=14.0V。

#### 选项3：自定义

自定义设置时，低压保护阈值范围为5.0-13.6V（调整量为0.1V），这里的电压值是针对整个电池组而言，即总的输入电压。请根据使用电池的节数计算出你所需要的低压保护阈值。例如，使用4S时，若想让电池电压在每节3.0V时保护，则自定义值为12V（3.0\*4）即可。

### 1E: 电调过热保护 (ESC Thermal Protection)

电调升温达到厂方预设特定值时会自动关闭输出，且绿灯闪烁，直到温度降低才恢复输出。电调过热保护时，绿灯闪烁方式为单闪：☆.☆.☆.☆.☆.……

**警告！** 若非比赛场合，请勿关闭电调过热保护，否则可能因为过热而损坏电调，并且可能导致电机损坏。

### 1F: 电机过热保护 (Motor Thermal Protection)

电机温度上升达到厂方预设特定值后电调会自动关闭输出，且绿灯闪烁，直到电机温度降低才恢复输出。电机过热保护时，绿灯闪烁方式为双闪：☆☆.☆☆.☆☆.☆☆.☆☆.……

**警告！** 若非比赛场合，请勿关闭电机过热保护，否则可能损坏电机并且导致电调损坏。对于非好盈电机，可能因电机内部温度传感器与好盈电机存在差异而出现电调过早过晚保护现象，此时请关闭电机过热保护功能，并人工监视电机的温度。

### 1G: BEC输出电压 (BEC Voltage)

BEC电压支持6.0V/7.4V区间可调，一般6.0V适用于普通舵机；若使用高压舵机可设置为更高电压，具体设置电压请参照电机说明书；

**备注：1. 设置的BEC电压请勿超过电机最高工作电压，否则可能损坏舵机甚至电调。**  
**2. 由于BEC内置自身特性，BEC输出电压和输入电压会存在一定的压差，当BEC电压设置为7.4V且使用2S Lipo时，BEC无法稳定输出7.4V电压（会随着电池电压下降而下降），因此建议在搭配3S Lipo（及以上）时使用7.4V BEC电压。**

### 1H: 智能风扇 (Smart Fan)

此电机具备温度感知控制功能。若该项设置为“关”，则电调开机后风扇会一直运转；若该项设置为“开”，则当电调内部温度低于50度时，风扇不运转，当电调内部温度高于50度后，风扇自动运转。

### 1I: 驱动马达模式 (Sensor Mode)

#### 选项1：全有感模式

若使用配备XERUN 4268/74-G2/G3电机时，可设为纯有感驱动模式。整个动力系统全程工作于有感模式，操控手感更好、运行效率更佳，且可以使用Boost、Turbo进角功能，在需要时可获得爆发的动力。

#### 选项2：有感无感混合模式

这是目前1：8动力系统的通用驱动方式。车子在低速运行时，电调采用有感方式驱动马达，马达转速增高后，电调切换为无感方式驱动马达。

### 1J: 电机转动方向 (Motor Rotation)

电机轴正向指向油门（即电机尾部远离面部），遥控器正向加大油门时，若设置为CCW，电机轴顺时针转动；若设置为CW，电机轴顺时针转动。一般电机逆时针转动，车子前进，但有可能因车架厂家设计为顺时针转动而导致失误，出现此情况时，设置成CW即可。

### 1K: AC线交换 (Phase-AC Swap)

因车架布线需要，电调A/C线与电机A/C线交换连接（即电调A线线与电机C线连接，电调C线线与电机A线连接）时，把此项设为开启(Enabled)即可；

### 警告！电调的#A/#B/#C与电机的#A/#B/#C三线一一对应连接，请勿设置为开启(Enabled)，否则将损坏电调及电机。

### 2A: 油门加速度控制 (Throttle Rate Control)

此参数用于控制油门输出快慢，设置合适的油门加速度可以使辅助车手在车辆启动时对油门的控制，避免过快加速时，出现轮胎打滑、启动过于暴力造成弯内不好控制，启动油门电流过大而对电机/电调/电池不利等结果。加速度我们分为30个档位可调整，当设为1时，则油门加速变慢，对于快速加油门时的输出有较多的限制；设置值越大，则加速越快。对油门输出的限制越少。一般情况下，对于能够熟练控制油门的车手，可以设置较高的加速度，以减少电调油门响应的限制。

### 2B: 正向油门曲线 (Throttle Curve)

该参数调整正向油门扳机到油门输出实际输出油门行程之间的关系。默认为线性的，但是我们可以通过设置油门曲线调整成非线性性的，比如调成+EXP的曲线，这样车头输出就比线性时更多，头段的输出就要求更大；如果调为-EXP的曲线，则车头输出就比线性时少，这样车头输出就比较小。

### 2C: 油门中点范围 (Neutral Range)

该参数调整油门中点范围以适应不同的遥控器和车手操控习惯。有些品质欠佳的遥控器中点位置容易漂移，导致车手缓慢前进或后退，出现此现象时，请把区域宽度设置成更大值。

### 2D: 初始启动力度 (Initial Throttle Force)

也叫最小启动力度，是指在油门初始位置作用于电机上的启动力，可根据轮胎、场地抓地力设置需要的启动力度；如果场地太滑，请设置较小的启动力度，以免打滑。

### 2E: 自动油门/滑行 (Coast)

全自动或近油门处松开油门扳机时，该功能允许电机自然平滑地降低转速，在扳机松开过程中车子不会出现突然减速。“自动油门”设置的值越大，“滑行”感就越强烈。例如，设置为0%时，无自动油门或滑行功能；设置到15%时，感受到的滑行感最为强烈。自动油门/滑行的优势：当使用效能响应很强的电机时，车子容易自主产生一种刹车效果，也就是大家所说的“齿刹车或自动挡刹车（gear brakel)”，这降低了车辆的操控感。大家好象所知的“自动油门”技术允许车手缓行/滑行，显著改善了操控手感。

### 备注：若“指刺力度”设置值过大，则自动油门/滑行功能关闭。

### 2F: PWM驱动频率 (PWM Drive Frequency)

驱动频率降低，在油门档位可以提供更强劲的爆发力；驱动频率升高可以使马达运转更平滑，驱动噪音更小，但同时也会导致电机的开关损耗加大，发热量增加，具体使用频率，请以车子在场实测效果为准。

### 2G: 柔化值 (Softening Value)

在比赛中，若觉得油门头段动力过于暴力，油门给一点动力就已经过猛，在过弯中很不易操控，为此好盈首创的柔化功能，就是将头段的动力特殊柔化处理，可极大的提高车手操控性。“柔化值”是指柔化处理的强度大小，此值设置得越大，则柔化效果越明显。

### 2H: 柔化行程 (Softening Range)

是指产生柔化效果的油门行程大小，例如设置为30%，则是指油门从0%-30%这段油门行程将会产生柔化效果。

### 2I: RPM限速值 (RPM Limit)

用于设置电机的最高转速值，根据所使用的电机及比赛规则设定对应的值即可。  
**备注：此处的限速值是针对2极电机下的，使用4极电机（如4268电机）时需除以2得到对应的转速值。**

### 3A: 拖刺力度 (Drag Brake Force)：

指刺又名自动挡，是指当油门扳机收油后处于中点区域内时，电调对电机产生的制动力，这样可以辅助车手控制刹车，有效降低刹车的控制难度，常用于平路车减速入弯及出弯等场合。

### 3B: 最大制动力度 (Max. Brake Force)：

最大制动力度是指油门扳机处，刹车力度的大小和油门扳机的位置相关，最大制动力是指油门扳机处于刹车极限位置时所产生的制动力。请根据车辆和赛道具体情况及个人的使用习惯、选择适合的制动力度参数。

### 3C: 刹车加速度控制 (Brake Rate Control)

这个参数用于控制刹车油门输出快慢，设置合适的刹车油门加速度可以使辅助车手对制动力度的控制，避免刹车过猛。加速度我们分为20个档位可调整，当设为1时，则对刹车响应有较多的限制。设置值越大，对刹车油门响应的限制越少。一般情况下，对于能够熟练刹车的车手，可以设置较高的加速度，以减少电调对刹车油门响应的限制。

### 3D: 刹车模式 (Brake Control)

#### 选项1：传统

此模式下，和以前的电调刹车方式相同。传统的刹车方式，因其制车力度会受电机转速的影响而会导致刹车不线性。

#### 选项2：碟刹

此模式采用好盈科技创新的刹车方式，刹车力度不受电机转速的影响，具备更优的刹车线性，及更强的制车力度。

### 3E: ABS力度 (ABS Force)

该参数用于设置转速较低时的制车力度。值越大，则制刹车力度越大，反之越小，根据场地抓地力大小合适设置此值有利于改善车辆抱死滑动的情况，有助于车手弯角时的操控。

**备注：该参数只有在“刹车模式”设置为“碟刹”时方可生效。**

### 3F: 碟刹力度曲线 (Disc Brake Curvature)

该参数用于设置碟刹模式下的刹车曲线。由率越大，则前段制车力度越大；由率越小，则前段制车力度越小，可根据个人操控习惯设置。

**备注：该参数只有在“刹车模式”设置为“碟刹”时方可生效。**

### 3G: 刹车频率 (Brake Frequency)

刹车频率降低可以使马达输出更强劲的制车力度；刹车频率升高可以使马达输出更平滑的制车力度。具体使用频率，请以车子在场实测效果为准。

**备注：该参数只有在“刹车模式”设置为“传统”时方可生效。**

### 4A: Boost进角(Boost Timing)：

此进角在整个油门行程范围内有效，直接影响弯道和直路的开启。当设定了此值后，电调在运行过程中的实际进角是根据油门量而动态变化的，并非固定的常量。

### 5A: Turbo 延迟值 (Turbo Timing)：

激爆进角。这个进角的大小设置项，只有在全油门时才会开启，通常用于较长的直道上，释放出马达的最大功率。

### 5B: Turbo全油门延迟时间(Turbo Delay)：

是指激爆Turbo所需要的持续全油门时长，当持续全油门的时间达到此设定值后，才能触发Turbo 开启。

### 5C: Turbo 释放速度 (Turbo Increase Rate (deg/0.1sec))：

当Turbo 触发条件满足后，Turbo 触发开始以此设定的速度开始释放，例如，“6度/0.1秒”表示0.1秒内释放6度的Turbo 进角值。0.1秒内释放的度数越多，则Turbo释放得越快，车子加速度也越快。当然马达的发热量也越高。

### 5D: Turbo 关闭速度 (Turbo Decrease Rate (deg/0.1sec))：