

01 声明



感谢您购买 XERUN XR8 PLUS / XERUN XR8 SCT 车用有感无刷电机电子调速器！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；同时我们不承担擅自对产品进行修改所引起的任何责任。我们有权在不通知的情况下变更项目设计、外观、性能及使用要求。

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绝缘良好，短路将会损坏电调。
- 请务必仔细连接好各部件，若连接不良，您可能不能正常控制赛车，或出现设备损坏等其他不可预期的情况。
- 使用此电调前，请认真查看各动力设备及车架说明书，确保动力搭配合理，避免因错误的动力搭配导致电机过载，最终损坏电调。
- 若需对电调的输入输出线、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℃/194℉，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阈值设为105℃/221℉。
- 使用完毕后，切记断开电池与电调的连接。如电池未断开，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，进而导致电池或电调出现故障。**我们不对因此而造成任何损害负责！**

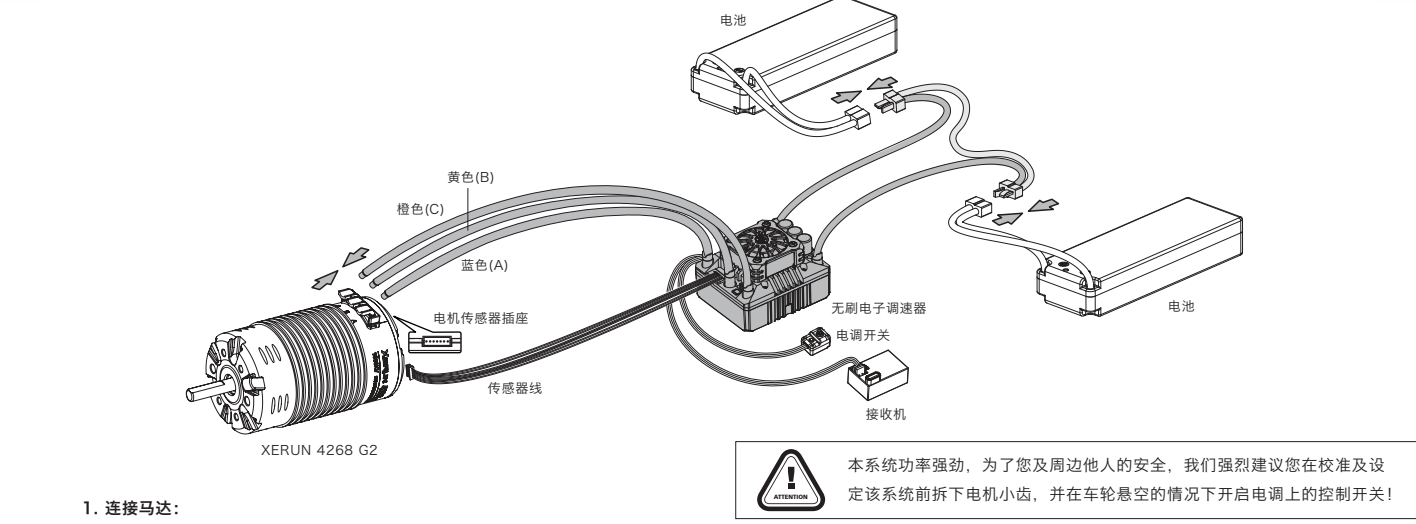
03 产品特色

- 支持无感无刷电机和有感无刷电机；有感模式兼容市场主流有感无刷电机，无感模式兼容市场上各种无刷电机。
- 首创的1/8动力纯有感模式。该电调与好盈配套的1/8有感电机搭配使用时即可实现纯有感模式的运行，为车手提供更出色的操控性能和更细腻的操控手感。
- 首创的1/8动力系统 Turbo 进角技术。该电调与好盈配套1/8有感电机搭配使用即可开启 Turbo 进角，让电机瞬间释放最大的动力，轻松超越对手。
- 内置超强开关模式 BEC，持续电流达到6A，瞬间达到15A，且支持 6V和7.4V 切换，轻松驱动各种动力电机及高压舵机。
- 先进安全的电子开关设计，彻底解决了传统机械开关在粉尘、潮湿等恶劣环境下频发的簧片卡死、触点锈蚀、以及因剧烈撞击（如飞机落地）而导致机械开关自动关闭等问题。
- 采用铝制金属上壳，散热性能优异，耐流能力强大。
- 具有独立的参数设定接口，连接参数设定卡时无需将电调油门控制线从接收机中拔出，使用更为方便。
- 比例式刹车：9段最大刹车力度调节、0-100%拖刹力度调节。
- 9种启动加速度（也叫 Punch）调整，从“柔和”到“非常劲爆”，适应不同特性的车型、轮胎及场地。
- 创新的“自动油门/滑行”功能，模拟真车在松开油门后的自动滑行动效，避免车速突降（该转速突降现象常见于磁力很强的电机），具有更好的控制手感。
- 电容保护：在RC业界首创电容保护功能，这种额外的保护功能可以有效避免客户因过载使用导致的电容爆，而最终导致电调彻底损坏的情况。
- 多重保护功能：电池低压保护、过温保护、油门失控保护、堵转保护、过流保护。
- 支持LCD编程盒以及 WIFI 模块对电调进行参数设定，方便外场使用。
- 支持电调固件升级（需另购多功能 LCD 编程盒或 WIFI 模块），享用最新功能。

04 产品规格

型号	XERUN XR8 PLUS	XERUN XR8 SCT
持续/峰值电流	150A/950A	140A/880A
支持电机类型	有感无刷电机、无感无刷电机	有感无刷电机、无感无刷电机
主要适用车型	1/8 th 电房/电越/卡车的专业竞赛	1/10 th 短卡/卡/大脚车 及 1/8 th 越野车/平路车竞赛
适用的电机	使用4S锂电时或12节镍氢时：尺寸4274电机，KV≤3000； 使用6S锂电时或18节镍氢时：尺寸4274电机，KV≤2400；	使用4S锂电时或12节镍氢时：3660电机，KV≤6000； 使用3S锂电时或9节镍氢时：3660电机，KV≤4000； 使用4S锂电时或12节镍氢时：3660电机，KV≤3000； 4268电机，KV≤2500（越野），KV≤3200（平路）
电池节数	2-6S LiPo, 6-18 Cells NiMH	2-4S LiPo, 6-12 Cell NiMH
BEC输出	6V/7.4V可调，6A（开关稳压方式）	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取得稳定的6V或7.4V	从内置BEC取得稳定的6V或7.4V
插头	输入：无插头，输出：无插头	输入：无插头，输出：无插头
尺寸/重量	58.7 x 48 x 36.9 mm(含风扇高度) / 127g(不含线重量)	54.1 x 37.2 x 36.1 mm(含风扇高度) / 90.5g(不含线重量)
参数设定接口	和风扇接口共用	和风扇接口共用

05 连接电子调速器



警告！ 本系统功率强劲，为了您及周边他人的安全，我们强烈建议您在校准及设定该系统前拆下电机小盖，并在车轮悬空的情况下开启电调上的控制开关！

- 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：

电调与马达相连有严格的程序要求，电调的#A/#B/#C必须与电机的#A/#B/#C三线严格一一对应，用6针感应线把电调与电机的感应口对接。

备注1：
1) 若有感无刷马达未接上感应线，则电调会工作在无感模式，相当于电调连接无感无刷电机。
2) 若装上电机后，车子前进与后退反向，请更改参数项第6项“电机转动方向”，实现电机转向调整。

B. 连接无感无刷马达时：

电调与马达相连无严格的程序要求，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）。因为接线中的红线输出6V/7.4V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。
- 外挂电容包（非必做项）：**

若电容温度易超过85度以上时，须在电源线上加焊外挂电容包（需购货，PN：30840000），否则可能因内置电容量不足引起电容鼓胀甚至爆裂，导致电调无法正常工作甚至损坏。

根据我们的测试结果，这两款电调用于搭配KV≥2500电机的1/8高速平路车型时需外加电容包，连接方法参照右图，即在输入线的两端加入一组电容包，电容包红线接正极，黑线接负极即可，电容包导线在满足连接要求的情况下短越效果越好。

对于XR8-Plus电调，若用于以下两类车型时，也建议加焊外挂电容包。

A. 车辆负载超重，车辆总重超过7Kg（含电池、电调、电机、舵机等设备），如CEN-GST。
B. 车辆负载一般，但车架设计为超高速（大于100km/h）特殊竞速，如TRAXXAS XO-1。

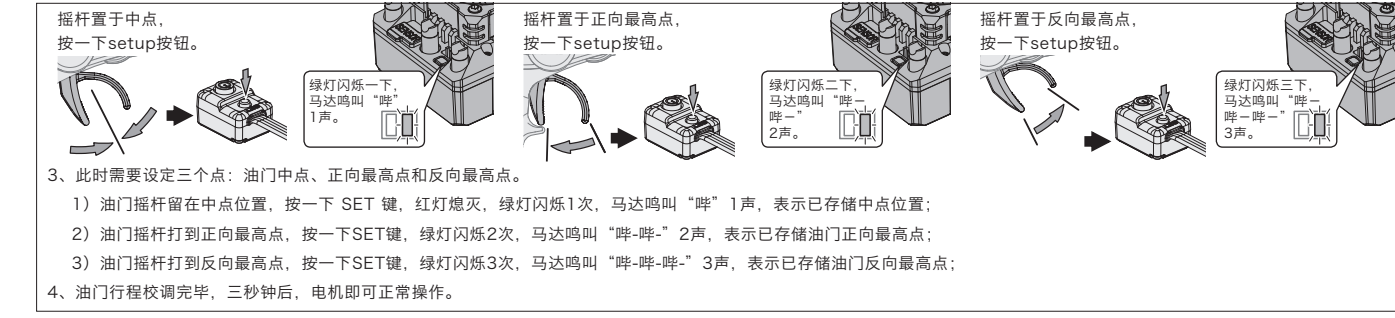
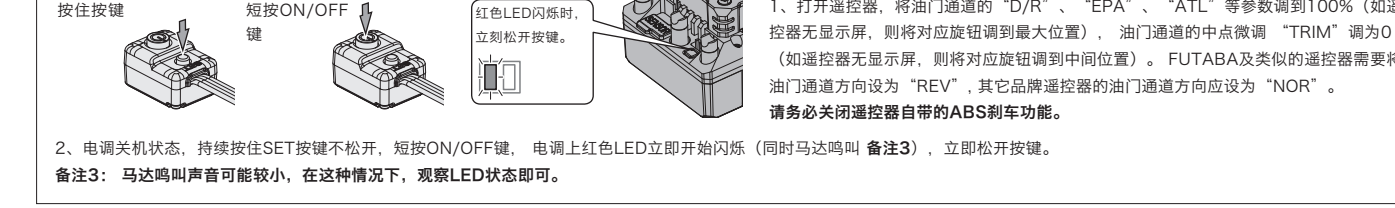
备注2：对于以上两类车型，我们强烈建议使用Hobbywing EZRUN MAX6电调，MAX6电调具有更强大的动力输出，更富余的动力余量，使用更加可靠。
- 连接电池：**

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，电调将会损坏。因上反电而损坏电调是没有保修服务的。

06 设置电子调速器

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，均需设定油门行程，不然可能会导致无法使用或误动作。另外我们强烈建议同时开启遥控器的失控保护功能，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。油门校准步骤如下所示：



2 开关机及鸣音说明

- 开关机说明：关机状态下短按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)，电机会有几声“哔”鸣音表示锂电节数。例如：“哔哔”表示3节锂电，“哔哔哔哔”表示4节锂电，“哔哔哔哔哔”表示6节锂电。

3 编程项目说明

以下黑底白字的选项为可编程项目的默认参数值。

基本设定项目	选项1	选项2	选项3	选项4	选项5	选项6	选项7	选项8	选项9
1. 运行模式	正转带刹车	正反转带刹车	直接正反转						
2. 锂电池节数	自动判断	2节锂电	3节锂电	4节锂电	6节锂电				
3. 电池低压保护阈值	不保护	自动	自定义 (5.0-20V)						
4. 电调过热保护	105℃/221℉	125℃/257℉	不保护						
5. 电机过热保护	不保护	105℃/221℉	125℃/257℉						
6. 电机转动方向	CCW逆时针	CW顺时针							
7. BEC电压	6.0V	7.4V							
8. 最大刹车力度	12.5%	25%	37.5%	50%	62.5%	75.0%	87.5%	100%	禁用刹车
9. 最大倒车力度	25%	50%	75%	100%					
10. 启动模式(Punch)	1级	2级	3级	4级	5级	6级	7级	8级	9级
高级设定项目									
11. 拖刹力度	0%-100%可调 (默认0%)								
12. 自动油门 / 滑行	0-20%可调 (默认0%)								
13. 油门中立点区域宽度	6%	9% (正常)	12%						
14. 驱动模式	有感无感混合模式	纯有感模式							
15. Boost进角	0-15度可调 (默认0度)								
16. Turbo进角	XR8-PLUS: 0-15度可调, XR8-SCT: 0-20度可调 (默认0度)								
17. Turbo延迟	立即	0.05秒	0.1秒	0.15秒	0.2秒	0.25秒	0.3秒	0.35秒	0.4秒

- 运行模式 (Running Mode)：**

选项1：正转带刹车。
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：正反转带刹车。
此模式则提供了倒车功能，通常用于训练。“正反转带刹车”模式采用双击式倒车方式，即油门摇杆在第一次从中点区域推至反向区域时，电机只是刹车，不会产生倒车动作；当油门摇杆快速回到中立点区域并第二次推至反向区域时，如果此时电机已停止，则产生倒车动作，如果电机未停止，则不会倒车，仍是刹车，需要再次将油门回到中点并推向反向区，此时如果电机已经停止才会倒车，这样做的目的是防止车辆在行驶中因多次油门而造成误倒车。

选项3：直接正反转
此模式采用单击式倒车方式，即油门摇杆从中点区域推至反向区域时，电机立即产生倒车动作，该模式一般用于攀爬车等特殊车辆。
- 锂电池节数 (Lipo Cells)：**

默认为自动判断，XERUN XR8 PLUS电调可以自动判断2节、3节、4节、6节锂电池，XERUN XR8 SCT电调可以自动判断2节、3节、4节锂电池。如果通常都是使用同一种电池，我们强烈建议您手工设置锂电节数，以免电调误判（即电调可能会将已经没电的3节锂电误判为充满电的 2 节锂电），此时会导致电路的低压保护不能运作错误。

备注4：若使用NiMH电池或5节锂电时，请设为“自动判断”，且根据需自定义定义低压保护阈值。
- 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。电调会实时监控电池电压，一旦电压低于设定的阈值，电调即将动力降为50%，10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，电调不会因为低压而切断动力。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。比赛时为了避免进入保护状态而导致动力下降，建议设置为“不保护”（但有可能因为过放而损坏电池）。

选项2：自动。
电调自动根据检测到的锂电节数，按3.1V/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3.1x4=12.4V。

选项3：自定义。
自定义设置时，XERUN XR8 PLUS 低压保护阈值范围为5.0-20V（针对整个电池组而言）；XERUN XR8 SCT 低压保护阈值范围为5.0-14.0V（针对整个电池组而言）。请根据使用电池的节数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。

备注5：若使用5S锂电池，请自定义低压保护阈值。
- 电调过热保护 (ESC Thermal Protection)：**

电调升温达到厂家预设设定值时自动关闭输出，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。
- 电机过热保护 (Motor Thermal Protection)：**

电机温度上升达到厂家预设设定值时电调自动关闭输出，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，可能因电机内置温度传感器与好盈电机存在差异而出现电调过早或过晚保护现象，此时请关闭电机过热保护功能，并人工监视电机的温度。
- 电机转动方向 (Motor Rotate)：**

电机轴正面朝向使用者面部（即电机尾部远离使用者面部），遥控器正向加大油门时，若设置成 CCW，电机轴逆时针转动；若设置成 CW，电机轴顺时针转动。一般电机逆时针转动，车子前进，但若因车架厂家设计为顺时针转动才是前进，出现此情况时，设置成CW即可。
- BEC电压 (BEC Voltage)：**

选项1：6.0V。
适用于普通电机；若使用高压舵机，请勿选为此项，否则可能出现电压不足无法正常工作。

选项2：7.4V。
适用于高压舵机；若使用普通舵机，请勿选为此项，否则可能因电压太高而烧坏舵机。
- 最大刹车力度 (Brake Force)：**

本电调提供比例式刹车功能，刹车力度的大小和油门摇杆的位置相关，最大刹车力是指油门摇杆处于刹车级限值时所产生的刹车力。非常大的刹车力度会缩短刹车时间，但可能会对齿轮造成损坏。“禁用刹车”选项禁止电调的电子刹车功能。请根据车辆的具体情况及个人的使用习惯，选择合适的最大刹车力参数。
- 最大倒车力度 (Reverse Force)：**

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，以免因倒车速度太快而难以控制。

- 启动加速度 (Start Mode / Punch)：**

可根据个人习惯、场地、轮胎地特性等条件，选择从1级（“非常柔和”）到9级（“非常劲爆”）等9种启动加速度，这个功能对于防止启动时轮胎打滑非常有用。此外，使用“7级” — “9级”模式时，对电池的放电能力要求较高，若电池放电能力较差，不能提供瞬时大电流，则反而会影响启动效果。当启动时出现停顿或瞬间失去动力时，则可能是电池放电能力不足引起的，这时需要降低启动加速度，或将齿轮减速比增大。
- 拖刹力度 (Drag Brake)：**

拖刹是指当油门摇杆从正向区域转入中点区域内时，对电机产生一个微小的刹车力，这样做可以模拟有刷电机的碳刷对电机转子的阻力，适合减速入弯等场合（值得注意的是，拖刹会消耗比更多的电能，选择合适的拖刹力度即可）。
- 自动油门/滑行 (Auto Throttle / Coast)：**

从全油门或近全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/滑行”设置的值越大，“滑行”感就越强烈。例如，设置到0%时，无自动油门或滑行功能；设置到20%时，感受到的滑行感最为强烈。

自动油门/滑行功能的优势：
当使用磁力很强的电机以及更小的小齿或更大的大齿时，车子容易自主产生一种刹车感，也就是大家所知的“齿轮刹车或制动刹车 (gear brake)”，这降低了车辆的操控感。好盈创新的“自动油门/滑行”技术允许车子缓行/滑行，显著改善了操控手感。

备注6：若“拖刹力度”数值非0%，则自动油门/滑行功能失效。
- 油门中立点区域宽度 (Neutral Range)：**

油门中立点区域，请根据个人习惯进行调整。有些品质欠佳的遥控器中点位置容易漂移，导致车子缓慢前进或后退，出现此现象时，请把区域宽度设成更大值。
- 驱动模式 (Drive Mode)：**

选项1：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，电调采用有感方式启动马达，马达转速增高后，电调切换为无感模式方式驱动马达。

选项2：纯有感模式。
若使用好盈科技配套的无感信号干扰的电机，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Turbo进角功能，在需要时可获得爆发的动力。

备注7：
1) 仅当使用好盈配套电机（如XERUN 4268/4274 G2电机）的情况下，纯有感模式才会生效。
2) 若使用的是非好盈配套电机，即使驱动模式设置为“纯有感模式”，电调也会自动识别出，并且自动切换至有感无感混合模式。
- Boost进角 (Boost Timing)：**

Boost进角可调整范围为0-15度，此功能有三个作用：
a) 兼容不同的电机：某些电机在默认进角下工作异常，需要调整到合适的进角方可正常工作；
b) 通过调整进角，微调电机最大转速，进角越高，最大转速越高，同时消耗的功率也越大；
c) 通过调整进角使电机工作在最佳效率点。

备注8：仅当驱动模式设置为“有感无感混合模式”时Boost进角才生效；当驱动模式设置为“纯有感模式”时Boost进角不生效。
- Turbo进角 (Turbo Timing)：**

XERUN XR8 PLUS 电调Turbo进角可调范围为0-15度，XERUN XR8 SCT电调Turbo进角可调范围为0-20度可调，仅在全油门时可被触发（通常在较长的直道上使用Turbo进角），释放出马达的最大功率。
- Turbo延迟 (Turbo Dealy)：**

Turbo延迟时触发Turbo进角所需要的持续全油门时长。当设为“立即”时，全油门后立即开启相应进角，否则当持续全油门的时间达到相应设定时间值后，才能触发Turbo进角生效。

备注9：与Turbo进角相关的第16和第17设置项只有在驱动模式设为“纯有感模式”时才有效。

4 编程方法

- 利用LCD编程盒进行参数设置**
此电调支持使用LCD编程盒或利用LCD编程盒连接到电脑端来设置参数（使用HOBBYWING USB LINK软件），用一条两端带JR公头的排线将电调和编程盒连好后，然后给电调接上电源，LCD 设定盒将显示开机界面，按LCD 设定盒上任意按键，设定盒和电调开始建立通信，并显示“CONNECTING ESC”，等待几秒钟，将显示出当前的模式名，随后显示出第一个设置参数。使用“ITEM”和“VALUE”按键即可更改设置参数，按“OK”键可将设置参数存入电调。
 - 利用WIFI模块进行参数设置（详情请参阅WIFI模块说明书）**
此电调支持WIFI模块连接到电调，即把WIFI模块的编程线连接到电调的编程口（风扇口），再使用手机安装HOBBYWING WIFI LINK软件来设置参数。
- 在此独立编程接口连接LCD多功能编程盒或WIFI模块
- 此电调编程接口和风扇接口共用，故需把风扇插头拔出，再插入编程盒连线；如使用电调上的油门控制排线连接编程盒，则编程盒无法工作。

5 恢复出厂参数设定

- 有以下几种恢复出厂参数方法：
- 利用SET键恢复出厂设置，方法如下：**
在油门摇杆处于中立点位置的任意时刻（除进行油门校准时），按住 SET 键3秒以上，可恢复出厂设定。红绿灯同时闪烁时表示恢复设定成功，出厂设定需重新上电方可生效。
 - 利用LCD多功能编程盒恢复出厂设定：**
设定卡与电调连通后，通过“ITEM”选项选到“RESTORE DEFAULT”项，然后再按下“OK”保存，即可恢复出厂设置。
 - 利用WIFI模块（使用WIFI Link软件）恢复出厂设定：**
WIFI模块与电调连通后，进入【参数设定】项目，点击“恢复出厂设置”按钮即可恢复出厂设置。

07 电调状态指示灯 (LED) 说明

- 启动阶段**
 - 1) 红灯持续快速闪烁：电调未检测到油门信号或电调油门中与控不匹配。
 - 2) 绿灯闪烁N次：锂电节数检测，闪烁N次表示当前锂电为N节。
- 行驶阶段**
 - 1) 油门摇杆处于中点区域，红色和绿色LED均熄灭。
 - 2) 前进时，红色LED恒亮；当油门处于正向最大（100%油门）时，绿色LED也会点亮。
 - 3) 倒车时，红色LED恒亮；当油门处于反向最大且最大刹车力度设为100%时，绿色LED也会点亮。
 - 4) 倒车时，红色LED恒亮。
- 相关保护功能触发时，LED状态含义：**
 - 1) 红灯持续闪烁（单闪，“☆，☆，☆”）：电调进入低压保护状态。
 - 2) 绿灯持续闪烁（单闪，“☆，☆，☆”）：电调温度过高，电调进入过热保护状态。
 - 3) 绿灯持续闪烁（双闪，“☆☆，☆☆，☆☆”）：电机温度过高，电调开启电机过热保护功能。
 - 4) 红绿灯同步闪烁（单闪，“☆，☆，☆”）：接有感电机时，有感运行模式出现问题，已自动切换至无感模式。
 - 5) 绿灯持续闪烁（三次循环，“☆☆☆，☆☆☆，☆☆☆”）短时间持续电流超过保护值，电调进入电流保护状态，油门回中后可继续操作。
 - 6) 绿灯持续闪烁（四次循环，“☆☆☆☆，☆☆☆☆，☆☆☆☆”）电调自检有故障，需要返厂检测维修。（一般为电调故障所致，也不排除电机故障的可能。）
 - 7) 绿灯持续闪烁（五次循环，“☆☆☆☆☆，☆☆☆☆☆，☆☆☆☆☆”）电调电容量温度过高，进入电调过热保护状态。

08 故障快速处理

故障现象	可能原因	解决方法
上电后指示灯不亮，电机无法启动，风扇不转	1、电池电压没有输入到电调。 2、电调开关损坏。	1、检查电源输入通路是否有接不良情况，并重新焊好。 2、更换开关。
上电后电机无法启动，发出“哔—哔—，哔—哔—”警示音且有绿灯闪烁（每组双音间隔时间为1秒）。	电池组电压不在正常范围内。	检查电池组电压。
上电后，键节检测后（闪N次绿灯），红灯快速闪烁。	1、电调未检测到油门信号。 2、电调油门中点与遥控器不匹配。	1、检查油门线是否插反、通道是否插错、控是否有开启。 2、油门行程校准好。
遥控器正向加大油门，车子反而倒退。	该车架同主流车架的电机转向不一致。	把电机转向设置为“CW顺时转”。
电机转动过程中，突然停转或功率输出显著降低。	1、接收机遭到干扰。 2、电调进入电池低压保护状态。 3、电调进入过温保护状态。	1、检查接收机出现干扰的原因，检查发射机器电池电量。 2、电调上的指示灯不亮。 3、绿灯持续闪烁为温度保护，请等电调温度降低后继续使用。
电机抖动，无法启动。	1、遥控器和电机连接的插头有虚焊。 2、电调故障（部分功率管MOSFET烧坏）。	1、检查各焊接点，必要时重新焊接。 2、联系经销商处理维修事宜。
前进正常，但无法倒车。	1、遥控器油门通道中点偏离到刹车区域。 2、参数项“运行模式”设置错误。 3、电调损坏。	1、重新校准油门通道中点，使遥控器油门摇杆置于中位时，电调上的指示灯不亮。 2、参数项“运行模式”需设置为“正反转带刹车” 3、联系经销商处理维修事宜。
油门在中点时，车子缓慢前进或缓慢后退。	1、遥控器中位有漂移，导致信号不稳。 2、油门行程校准不好。	1、更换信号稳定的遥控器。 2、重新校准油门行程。
连接LCD参数设定盒，一直显示“CONNECTING ESC”。	未正确使用电调编程接口（通常是误用电调油门控制线连接到LCD参数设定盒）。	使用正确的接口连接LCD设定盒（此编程接口和风扇接口共用）
设定油门行程时，按下SET键中点时，绿灯不闪且无“哔”音，或设定完中点后，无法设置正向及反向最大值。	1、电调油门线未插到接收机正确的通道 2、电调油门线插反。	1、将油门线插到接收机标示的TH通道。 2、查看接收机标示顺序正确插入。
油门在中点时，红绿灯同时快速闪烁。	接有感电机时，有感模式出现问题，已自动切换至无感模式。	1、查看感应线是否有松动或接触不良。 2、马达内部的霍尔（HALL）传感器损坏。