

				<div>1. - Wartości sugerowane dla roweru o wadze do 35kg i mocy do 3000W (Wspomaganie pedalowania PAS tylko z czujnikiem kadencji) Sabvoton 72045</div> <div>2. - Wartości sugerowane dla roweru o wadze do 35kg i mocy do 3000W (Wspomaganie pedalowania z czujnikiem nacisku na pedały i czujnikiem kadencji) Sabvoton 72045</div> <div>3. - Wartości sugerowane dla roweru o wadze do 35kg i mocy do 3000W (Wspomaganie pedalowania z czujnikiem nacisku na pedały i czujnikiem kadencji) Kelly KLS4812S</div> <div>4. - Wartości sugerowane dla ciężkich motorowerów (~70kg) i mocy ok. 10000W (Wspomaganie pedalowania PAS tylko z czujnikiem kadencji) Sabvoton 72150</div> <div>5. - Wartości sugerowane dla ciężkich motorowerów (~55kg) i mocy ok. 6000W (Wspomaganie pedalowania z czujnikiem nacisku na pedały i czujnikiem kadencji) Sabvoton ML60</div>						
Nr	Nazwa w MpeV6 SET	Nazwa w MaxiColor 850C	Jednostka	1.	2.	3.	4.	5.	Wartości dopuszczalne	Opis
-	DIST	Dystans całkowity	km / mi	0	0	0	0	0	0-65000	Definiowanie aktualnego przebiegu całkowitego. Przydatne, gdy instalujemy MPe do pojazdu używanego, dla którego znamy jego dotychczasowy przebieg.
-	NC	Ilość cykli ładowania	Ah*ilość	0	0	0	0	0	0-65000	Definiowanie aktualnej ilości cykli ładowania akumulatora. Przydatne, gdy instalujemy MPe do pojazdu używanego, dla którego znamy jego dotychczasową ilość cykli ładowania akumulatora. Przykładowo: nasz akumulator ma 20Ah oraz 150 cykli ładowania, to daje 20*150=3000. Wpisujemy wartość: 3000.
Bateria i czujnik prądu / 1-9										
1	1_BATCAP_AH	1. Pojemność baterii Ah	Ah*10	192	192	192	440	440	1-65000	Pojemność baterii w Ah (amperogodzinach). Wartość tę można zmierzyć za pomocą MPe lub obliczyć. Przykład 1 – zmierzone przez MPe. Ładujemy baterię do pełna, a następnie wyjeżdżamy ją do rozładowania. MPe pokazuje, po całkowitym rozładowaniu baterii, zużycie 19.2Ah, to daje 19.2*10=192. Wpisujemy wartość: 192. Przykład 2 – obliczone. Jedno ogniwo ma 3.5Ah, mamy baterię, w której występuje 7 ogniw połączonych równolegle, to daje 7*3.5=24.5Ah. Przyjmujemy, że nasza bateria ma 85% pojemności nominalnej, to daje 24.5*0.85*10=208.25, wówczas wpisujemy 208. Ważne: bateria w pojeździe elektrycznym nigdy nie będzie miała 100% pojemności z etykiety ogniwa. Zazwyczaj jest to 70-95%.
2	2_BATCAP_WH	2. Pojemność baterii Wh	Wh	1114	1114	1114	3190	3190	1-65000	Pojemność baterii w Wh (watogodzinach). Wartość tę można zmierzyć za pomocą MPe lub obliczyć. Przykład 1 – zmierzone przez MPe. Ładujemy baterię do pełna, a następnie wyjeżdżamy ją do rozładowania. MPe pokazuje, po całkowitym rozładowaniu baterii, zużycie 1114Wh. Wpisujemy wartość 1114. Przykład 2 obliczone, dla akumulatora Li-Ion. Średnie napięcie ogniwa przyjmujemy 3.625V. Nasz akumulator ma 16S (sekcji) oraz 19.2Ah (amperogodzinny), to daje 16*3.625*19.2=1113.6Wh. Wpisujemy wartość 1114.
3	3_LVC	3. Napięcie odcięcia napędu	V*10	480	480	480	600	600	300-999	Napięcie, przy którym MPe odetnie napęd. Najczęściej jest to napięcie całkowicie rozładowanej baterii. Należy wpisać takie napięcie, aby MPe najpierw rozłączył napęd, zanim zrobi to BMS. Przykładowo: rozładowana bateria ma 49V, to daje 49*10=490. Wpisujemy wartość 490.
4	4_FULL_BATT_V	4. Napięcie pełnej baterii	V*10	665	665	665	835	835	300-999	Napięcie w pełni naładowanej baterii, po zakończonym cyklu balansowania. Przykładowo: naładowana bateria ma 66.5V, to daje 66.5*10=665, wówczas wpisujemy 665.
5	5_MVPERA	5. Czulosć cz. prądu mV/A	mV/A	10	10	10	10	10	1-200	Rozdzielczość pracy zainstalowanego czujnika prądu. Standardowy czujnik MPe ACS758200B posiada rozdzielczość 10mV/A.
6	6_CURDIR	6. Kierunek pomiaru	0/1	1	1	1	1	1	0/1	Czujnik prądu w MPe jest dwukierunkowy i w zależności od podłączenia może pokazywać prąd na + lub -. Zależy nam, aby w trakcie rozładowania był znak +, a w trakcie ładowania lub hamowania regeneracyjnego znak – mierzzonego prądu. Jeżeli mierzony prąd ma wartość przeciwną niż oczekiwana, to wpisujemy tutaj wartość przeciwną niż wpisana obecnie, czyli jeżeli jest 0 to wpisujemy 1, a jeżeli jest 1 to wpisujemy 0.
7	7_VOL_DIV	7. Wsp. dzielnika napięcia	-	33058	33058	33058	33058	33058	1-65000	Jeżeli wartość napięcia akumulatora pokazywana przez MPe nie zgadza się ze stanem rzeczywistym, możemy dokonać korekty wskazania zmieniając ten parametr. Przykładowo: MPe pokazuje V_MPe=66.5V, a voltomierz/multimetr pokazuje V_multimetru=66.9V. Wówczas odczytujemy aktualnie wpisany parametr konfiguracyjny 7_VOL_DIV i podstawiamy go do równania: (V_multimetru*7_VOL_DIV)/V_MPe=X, czyli w tym przypadku (66.9*33058)/66.5=33256. Wpisujemy wartość: 33256.
8	8_CUR_SENSOR_OK	8. Pomin. spr. cz. prądu	0/1	0	0	0	0	0	0/1	MPe ma wbudowane zabezpieczenie przed fałszywymi wskazaniami z uszkodzonego czujnika prądu. Aktywuje się ono, gdy: 1. zadany jest sygnał manetki, który powinien spowodować wzrost mocy, a moc nie wzrasta przez czas 1 sekundy (również będzie się to pojawiać, gdy mamy podniesione koło w górę). 2. wskazanie prądu przekroczy 200A przez czas 1 sekundy (domyślnie czujnik prądu obsługuje 200A). Możemy wyłączyć to zabezpieczenie. Wpisujemy wtedy wartość: 1. Domyślnie zabezpieczenie jest włączone (wartość 0).
9	9_CUR_PROTECT	9. Prąd zabezpieczenia minus	A	2	2	2	20	20	1-30	MPe ma wbudowane zabezpieczenie przed nieprawidłowym kierunkiem działania czujnika prądu, ustawianym w parametrze 6_CURDIR. Ma to na celu zabezpieczenie przed dążeniem mocy wspomagania PAS do nieskończoności. MPe odetnie napęd, jeżeli wskazanie prądu będzie miało znak ujemny i będzie niższe, niż ustawione w tym parametrze (domyślnie -2A). Czasami, w instalacjach z hamowaniem regeneracyjnym, zbyt niska (bliska zeru) wartość, będzie powodowała opóźniony czas reakcji manetki po użyciu hamowania regeneracyjnego. Wówczas można zwiększyć ten parametr (w ramach rozsądku) do maks. 20-30A.
Manetka gazu / 13-18, 130-144										
13	13_TOT_MIN	13. Wyjście manetki TOT min.	V*100	85	85	85	80	85	80-120	Napięcie minimalne na wyjściu sygnału manetki do sterownika. Przykład: 1.0V*100 = 100, wówczas wpisujemy 100. Zbyt wysoka wartość może spowodować samodzielną pracę sterownika oraz pracę silnika.
14	14_TOT_MAX	14. Wyjście manetki TOT maks.	V*100	350	350	400	420	350	300-500	Napięcie maksymalne na wyjściu sygnału manetki do sterownika. Przykład: 3.5V*100 = 350, wówczas wpisujemy 350. Najczęściej sterowniki nie zwiększają już mocy powyżej 3.5V. Jeżeli ustawimy tu zbyt dużą wartość, to manetka będzie posiadała na końcu bieg jałowy lub sterownik odetnie napęd.
15	15_TIN_MIN	15. Wejście manetki TIN min.	V*100	90	90	100	90	90	0-120	Napięcie minimalne na wejściu sygnału manetki z kierownicy. Przykład: zmierzona multimetrem wartość manetki w stanie spoczynku wynosi 0.9V, to daje 0.9*100=90, wówczas wpisujemy 90. Wartość tę możemy również odczytać bezpośrednio na urządzeniu MPe. Zbyt niska wartość może spowodować niedziałanie systemu PAS.
16	16_TIN_MAX	16. Wejście manetki TIN maks.	V*100	360	360	360	360	370	300-500	Napięcie maksymalne na wejściu sygnału manetki z kierownicy. Przykład: zmierzona multimetrem wartość manetki zadanej na 100% wynosi 4.25V, to daje 4.25*100=425, wówczas wpisujemy 425.
17	17_THR_RESET	17. Reset manetki w/wyl	0/1	1	1	1	1	1	0/1	Gdy wartość tego parametru wynosi 1, wówczas gdy na postoju mamy zadaną jednocześnie manetkę gazu oraz hamulec to pojazd nie ruszy z miejsca, dopóki nie zwolnimy całkowicie manetki gazu i nie zadamy jej ponownie. Jest to zabezpieczenie, przed niepożądanym „wyrwaniu do przodu” pojazdu z dużą mocą, podczas np. postoju na światłach i nieumyślnym zadaniu manetki podczas trzymania hamulca.
18	18_THR_SAFE_VOL	18. Bezpieczne napięcie TIN	V*100	370	370	370	370	370	300-500	Napięcie manetki powyżej którego MPe odłączy napęd. Jest to zabezpieczenie przed uszkodzoną manetką lub wadliwym jej połączeniem. Dla płyty głównej MPeV5 wartość domyślna to 450 [V*100], a dla płyty głównej MPeV6 wartość domyślna to 370 [V*100]
Odczyt predkosci / 25-28										
25	25_KPHMPH	25. Jednostka km/h / mph	0/1	0	0	0	0	0	0/1	Odczyt predkości w jednostkach układu SI (km/h) lub imperialnych (mph). SI=0, IMP=1.
26	26_PERIMETER	26. Obwód kola	mm	2160	2160	2160	2050	2050	1-9999	Obwód kola wyrażony w milimetrach [mm].
27	27_MOT_MAG	27. Il. magnesów cz. predkosci	szt.	46	46	46	32	32	1-999	Gdy używamy czujnika halla z silnika, jest to ilość magnesów w silniku (nie ilość par). Gdy używamy kontaktronu i magnesu/czujnika na szprychach, to należy wpisać wartość = 1.
28	28_GEAR_RATIO	28. Przełożenie napędu	n*10	10	10	10	10	10	1-999	Jeżeli mamy pobraną predkość z czujnika halla w silniku, a przełożenie silnika na koło nie jest 1:1, wówczas możemy tutaj nastawić przełożenie. Przykład 1: dla silników typu hub, bezprzekładniowych to przełożenie wynosi 1:1, wówczas 1*10=10. Wpisujemy wartość: 10. Przykład 2: silnik ma przełożenie na koło 7,2:1, to daje 7,2*10=72, wówczas wpisujemy 72.
34	34_BT_BUTTONS	--	0/1	0	0	0	0	0	0/1	Gdy korzystamy z MPe tylko w wersji na smartfon (bez żadnego wyświetlacza), wówczas nastawiamy ten parametr na 1. Przypadkowe ustawienie tego parametru na 1, gdy korzystamy z wyświetlacza MiniOled, uniemożliwi wejście do ekranów statystyk (jednoczesne, chwilowe wciśnięcie górnego i dolnego przycisku na raz).

Nr	Nazwa w MpeV6 SET	Nazwa w MaxiColor 850C	Jednostka	1.	2.	3.	4.	5.	Wartości dopuszczalne	Opis
Czujnik hamulca / 35										
35	35_EBRAKEHILO	35. Kierunek NO / NC	0/1	0	0	0	0	0	0/1	Wybór rodzaju czujnika hamulca. Dla sterowania GND 0=normalnie otwarty (gdy nie mamy wciśniętej klamki hamulca to czujnik jest rozarty), 1=normalnie zamknięty (gdy nie mamy wciśniętej klamki hamulca to czujnik jest zwarty). Dla sterowania 12V wartości są odwrotne.
Odczyt temperatury / 40-44										
40	40_TEMPCTEMPF	40. Jednostka °C / °F	0/1	0	0	0	0	0	0/1	Odczyt temperatury w stopniach Celsjusza (°C=0) lub w Fahrenheitach (F=1).
41	41_TEMPTYPE1	41. Typ czujnika temp. 1	0/1/2/3/4	0	0	0	4	4	0/1/2/3/4	Wybieramy tu rodzaj czujnika temperatury podłączonego do portu T1. 0=LM35, 1=NTC10k, 2=KTY83, 3=NTC10k jednoprzewodowy (wspólna masa z hallami, przełącznik D na pozycji ON), 4=KTY83 jednoprzewodowy (wspólna masa z hallami, przełącznik D na pozycji ON).
42	42_TEMPTYPE2	42. Typ czujnika temp. 2	0/1/2/3/4	0	0	0	0	0	0/1/2/3/4	Wybieramy tu rodzaj czujnika temperatury podłączonego do portu T2. 0=LM35, 1=NTC10k, 2=KTY83
43	43_OVHT1	43. Prog przegrzania temp. 1	stopni C / F	140	140	140	140	140	1-150	Temperatura portu T1, po przekroczeniu której MPe odłączy napęd.
44	44_OVHT2	44. Prog przegrzania temp. 2	stopni C / F	60	60	60	60	60	1-150	Temperatura portu T2, po przekroczeniu której MPe odłączy napęd.
Regulator PID i tempomat / 50-65										
50	50_P_POWER	50. Współczynnik P	-	150	150	350	190	200	1-999	Składowe P,I,D regulatora PID odpowiedzialnego za zadawanie mocy i jej utrzymanie na odpowiednim poziomie. Dotyczą one wspomagania PAS oraz tempomatu i manetki gazu, pracującej w trybie 1=ograniczenia mocy. Głównie te parametry, źle dobrane, odpowiadają za "falujące" zadawanie mocy podczas korzystania z PAS, tempomatu lub manetki gazu, pracującej w trybie 1=ograniczenia mocy. Wolny regulator PID aktywuje się, gdy moc wejściowa odbiega od mocy zadanej mniej niż w progu zadanym w parametrze 56_PID_L_THR. Warto sprawdzić ustawienia PID w różnych sugerowanych konfiguracjach, ponieważ w różnych pojazdach, te same ustawienia inaczej działają.
51	51_I_POWER	51. Współczynnik I	-	80	80	180	100	70	1-999	
52	52_D_POWER	52. Współczynnik D	-	50	50	150	80	140	1-999	
53	53_P_LOW	53. Współczynnik wolny P	-	0	0	0	0	50	1-999	
54	54_I_LOW	54. Współczynnik wolny I	-	0	0	0	0	30	1-999	
55	55_D_LOW	55. Współczynnik wolny D	-	0	0	0	0	50	1-999	
56	56_PID_L_THR	56. Prog aktywacji PID wolny	W	0	0	0	0	300	0-200	
59	59_SPEEDFACTORMIN	59. Wsp. predkosci PAS min.	%	1	1	1	1	1	1-100	Współczynnik mocy dla maks. prędkości dla regulatora PID. Po osiągnięciu prędkości maksymalnej dla danego stopnia wspomagania PAS, regulator PID obniża moc do x% mocy. Przykładowo: dla aktualnego stopnia wspomagania PAS moc zadana to 250W, prędkość maks. wynosi 25km/h, a współczynnik prędkości wynosi 1%. Po przekroczeniu prędkości 25km/h regulator PID obniży moc do 1%, czyli w tym przypadku do 2.5W.
60	60_PIDPWMMAX	60. Wartosc maks. PWM dla PID	-	200	200	200	70	200	150-255	Maksymalny sygnał PWM, który może przyjąć regulator PID. Odpowiada za maksymalne napięcie na wyjściu sygnału manetki do sterownika. Ograniczamy tę wartość do minimum, aby nie dawać regulatorowi PID zbyt dużo do myślenia.
61	61_SPD_FACTOR_RAMP_UP	61. Predkosc narast. wsp. pr.	W/s	50	50	40	30	50	1-300	Prędkość narastania i opadania wartości współczynnika prędkości dla regulatora PID, dla wspomagania PAS i tempomatu. Aby utrzymać prędkość na zadanym poziomie, musimy reagować na mocadaną przez regulator PID, aby nie rozpedzić pojazdu zbyt mocno. Dlatego zmniejszamy moc od 100% do X % zadanej w parametrze 59_SPEEDFACTORMIN. Rozpoczęcie zmniejszania mocy rozpoczyna się po przekroczeniu prędkości o 5km/h mniejszej niż zadana dla danego stopnia wspomagania. Parametrem 61_SPD_FACTOR_RAMP_UP ustalamy, jak gwałtownie ma odbywać się zmiana mocy w zależności od prędkości bliskiej progowej.
62	62_CR_CTRL_PWR_MIN	62. Tempomat moc min.	W	240	240	240	240	240	100-300	Moc minimalna tempomatu.
63	63_CR_CTRL_PWR_MAX	63. Tempomat moc maks.	W	1300	1300	1300	2000	1300	700-2000	Moc maksymalna tempomatu.
64	64_CR_CTRL_PWR_RAMP	64. Tempomat predk. nar. mocy	W/s	300	300	300	260	300	50-500	Szybkość narastania mocy tempomatu.
65	65_CR_CTRL_MAX_SPD	65. Tempomat maks. predkosc	kph / mph	40	40	40	40	40	30-50	Maksymalna prędkość tempomatu. Domyślnie = 0, czyli tempomat wyłączony. Nie przekraczać 50km/h bo powyżej może nie działać płynnie. W momencie załączenia tempomatu, MPe sprawdza jaką zadaliśmy prędkość i liniowo wyznacza zależność mocy tempomatu od zadanej prędkości. Prędkość aktualna względem zakresu od 0km/h do prędkości nastawionej w parametrze 65_CR_CTRL_MAX_SPD ustala nam współczynnik, który liniowo nastawia moc tempomatu w zakresie mocy od tej nastawionej w parametrze 62_CR_CTRL_PWR_MIN, do nastawionej w 63_CR_CTRL_PWR_MAX. Jeżeli ustawimy: moc min. na 0, moc maks. na 1000, prędkość maks. na 50km/h i załączymy tempomat przy 25km/h, to MPe ustali współczynnik prędkości dla tempomatu w połowie zakresu zadanych prędkości. Przełoży się to na połowę mocy z zadanych wartości, czyli w tym przypadku 500W (25km/h to 50% zadanej prędkości 50km/h i to daje 50% mocy zadanej pomiędzy 0W i 1000W).
Konfiguracja PAS / 70-126										
70	70_AUTOLIMIT	70. Uruchom w tr. zabł. w/wył	0/1	1	1	1	1	1	0/1	Gdy aktywujemy ten parametr, to MPe będzie się włączał zawsze w trybie zablokowanym (ograniczenie mocy i prędkości do tych zadanych w parametrach 72_LIMIT_SPEED oraz 73_LIMIT_POWER). Dodatkowo w trybie zablokowanym nie działa manetka gazu.
71	71_LIMIT_ON_OFF	71. Tryb zablokowany w/wył	0/1	1	1	1	1	1	0/1	Tutaj ustawiamy, czy MPe znajduje się w trybie zablokowanym (ograniczenie mocy i prędkości zadanych w parametrach 72_LIMIT_SPEED oraz 73_LIMIT_POWER). Dodatkowo w trybie zablokowanym nie działa manetka gazu. 0= tryb odblokowany, 1=tryb zablokowany. W wyświetlaczu MiniOled istnieje skrót do przełączania się pomiędzy trybem zablokowanym, a odblokowanym. Należy jednocześnie wcisnąć klamkę hamulca i dolny przycisk przez sekundę. W wyświetlaczu MaxiColor istnieje skrót do przełączania się pomiędzy trybem zablokowanym, a odblokowanym. Należy wcisnąć jednocześnie przycisk minus(-) oraz włącznik(o) przez sekundę.
72	72_LIMIT_SPEED	72. Ogr. predkosci trybu zabł.	kph / mph	25	25	25	25	28	1-99	Ograniczenie prędkości w trybie zablokowanym.
73	73_LIMIT_POWER	73. Ogr. mocy trybu zabł.	W	250	250	250	250	350	1-1000	Ograniczenie mocy w trybie zablokowanym.
74	74_PASMAGNETS	74. Ilosc magnesow PAS	szt.	12	36	36	12	36	2-50	Ilość magnesów w czujniku PAS.
75	75_PWR_LIM_PAS_1	75. Moc wspomagania st.1	W	100	5	5	500	5	1-3000	Moc wspomagania PAS dla danego stopnia wspomagania. W trybie zablokowanym wartość ta zostanie ograniczona, jeżeli jest większa, niż ta ustawiona w parametrze 73_LIMIT_POWER.
76	76_PWR_LIM_PAS_2	76. Moc wspomagania st.2		175	10	10	700	10		Dla czujnika nacisku na pedały dopuszczalne wartości mnożnika mocy to od 1 do 20. Wpisanie wartości większej niż 20 zostanie uznane za chęć korzystania tylko z czujnika kadencji, bez czujnika nacisku na pedały.
77	77_PWR_LIM_PAS_3	77. Moc wspomagania st.3		250	15	15	900	15		Wartości w zakresie 1-20 - mnożnik mocy pedalowania dla wspomagania opartego o czujnik nacisku na pedały i czujnik kadencji.
78	78_PWR_LIM_PAS_4	78. Moc wspomagania st.4		350	20	20	1100	20		Wartości w zakresie 21-3500 ograniczenie mocy w watach dla wspomagania opartego tylko o czujnik kadencji.
79	79_PWR_LIM_PAS_5	79. Moc wspomagania st.5		600	400	1000	1100	1100		
80	80_SPD_LIM_PAS_1	80. Ogr. predkosci st. 1	kph / mph	20	41	50	20	55	10-45	Ograniczenie prędkości PAS dla danego stopnia wspomagania. W trybie zablokowanym wartość ta zostanie ograniczona, jeżeli jest większa, niż ta ustawiona w parametrze 72_LIMIT_SPEED.
81	81_SPD_LIM_PAS_2	81. Ogr. predkosci st. 2		25	41	50	25	55		
82	82_SPD_LIM_PAS_3	82. Ogr. predkosci st. 3		25	41	50	30	55		
83	83_SPD_LIM_PAS_4	83. Ogr. predkosci st. 4		30	41	50	35	55		
84	84_SPD_LIM_PAS_5	84. Ogr. predkosci st. 5		38	32	35	35	37		
85	85_MIN_SPD_PAS_1	85. Min. predkosc st. 1	kph / mph	0	13	0	0	0	0-10	Minimalna prędkość pojazdu, powyżej której aktywuje się wspomaganie PAS. Jeżeli chcemy wyłączyć wspomaganie PAS dla danego stopnia wspomagania, to należy wpisać dużą prędkość startową, np. 999.
86	86_MIN_SPD_PAS_2	86. Min. predkosc st. 2		0	0	0	0	0		
87	87_MIN_SPD_PAS_3	87. Min. predkosc st. 3		0	0	0	0	0		
88	88_MIN_SPD_PAS_4	88. Min. predkosc st. 4		0	0	0	0	0		
89	89_MIN_SPD_PAS_5	89. Min. predkosc st. 5		0	3	3	0	3		

Nr	Nazwa w MpeV6 SET	Nazwa w MaxiColor 850C	Jednostka	1.	2.	3.	4.	5.	Wartości dopuszczalne	Opis
90	90 CAD_MIN_PAS_1	90. Kadencja min. st. 1	obr / min	0	0	0	0	0	2-30	Minimalna kadencja (prędkość obrotowa korby), powyżej której aktywuje się wspomaganie PAS. Moc wspomagania PAS rośnie liniowo pomiędzy kadencją minimalną, a kadencją maksymalną, aż do osiągnięcia mocy zadanej dla danego stopnia wspomagania.
91	91 CAD_MIN_PAS_2	91. Kadencja min. st. 2		0	0	0	0	0		
92	92 CAD_MIN_PAS_3	92. Kadencja min. st. 3		0	0	0	0	0		
93	93 CAD_MIN_PAS_4	93. Kadencja min. st. 4		0	0	0	0	0		
94	94 CAD_MIN_PAS_5	94. Kadencja min. st. 5		0	0	0	0	0		
95	95 CAD_MAX_PAS_1	95. Kadencja maks. st. 1	obr / min	10	10	10	10	10	10-120	Maksymalna kadencja (prędkość obrotowa korby), powyżej której moc wspomagania PAS nie będzie już rosnąć. Moc wspomagania PAS rośnie liniowo pomiędzy kadencją minimalną, a kadencją maksymalną, aż do osiągnięcia mocy zadanej dla danego stopnia wspomagania.
96	96 CAD_MAX_PAS_2	96. Kadencja maks. st. 2		10	10	10	10	10		
97	97 CAD_MAX_PAS_3	97. Kadencja maks. st. 3		10	10	10	10	10		
98	98 CAD_MAX_PAS_4	98. Kadencja maks. st. 4		10	10	10	10	10		
99	99 CAD_MAX_PAS_5	99. Kadencja maks. st. 5		10	10	10	10	10		
100	100 RAMP_UP_PAS_1	100. Narastanie mocy PAS st. 1	W/s	300	300	300	200	350	50-500	Prędkość narastania i opadania mocy zadanej dla danego stopnia wspomagania. Zbyt duża wartość może objawiać się odczuwalnym "falowaniem" mocy. Zbyt mała wartość może objawiać się długim, powolnym rozpędzaniem pojazdu.
101	101 RAMP_UP_PAS_2	101. Narastanie mocy PAS st. 2		300	300	300	200	350		
102	102 RAMP_UP_PAS_3	102. Narastanie mocy PAS st. 3		300	300	300	400	350		
103	103 RAMP_UP_PAS_4	103. Narastanie mocy PAS st. 4		400	300	300	500	350		
104	104 RAMP_UP_PAS_5	104. Narastanie mocy PAS st. 5		500	500	500	500	350		
105	105 BOOST_PWR_PAS_1	105. Wzmocnienie PAS moc st. 1	W	500	500	500	2000	500	0-2500	Moc początkowa PAS. To jest moc, która zostanie zadana tylko w trybie odblokowanym (nie w zablokowanym) przez określony czas. Ta moc powinna być znacznie większa niż moc ciągła dla stopnia wspomagania. Ta moc pomaga rozpędzić rower w początkowej fazie pedalowania. Ta moc będzie zadana również podczas jazdy, gdy kadencja (prędkość obrotowa korby) z równej zero zwiększy się powyżej zera, a prędkość pojazdu będzie mniejsza niż ta zadana w parametrach kolejnych (BOOST_SPEED_PAS).
106	106 BOOST_PWR_PAS_2	106. Wzmocnienie PAS moc st. 2		500	500	500	2000	500		
107	107 BOOST_PWR_PAS_3	107. Wzmocnienie PAS moc st. 3		750	800	800	2000	800		
108	108 BOOST_PWR_PAS_4	108. Wzmocnienie PAS moc st. 4		800	800	800	2000	1100		
109	109 BOOST_PWR_PAS_5	109. Wzmocnienie PAS moc st. 5		1000	800	1000	2000	1000		
110	110 BOOST_TIME_PAS_1	110. Wzmocnienie PAS czas st. 1	ms	3500	500	500	3500	1500	0-10000	Czas, przez który będzie zadana moc początkowa PAS. Czas ten liczy się od momentu, w którym kadencja (prędkość obrotowa korby) równa zero zwiększy się powyżej zera, a prędkość pojazdu będzie mniejsza niż ta zadana w parametrach kolejnych (BOOST_SPEED_PAS).
111	111 BOOST_TIME_PAS_2	111. Wzmocnienie PAS czas st. 2		3500	500	700	3500	2000		
112	112 BOOST_TIME_PAS_3	112. Wzmocnienie PAS czas st. 3		3500	500	700	3500	2000		
113	113 BOOST_TIME_PAS_4	113. Wzmocnienie PAS czas st. 4		3500	3500	700	3500	2000		
114	114 BOOST_TIME_PAS_5	114. Wzmocnienie PAS czas st. 5		3500	3500	3500	3500	1500		
115	115 BOOST_SPEED_PAS_1	115. Wzmocnienie PAS predk. st. 1	kph / mph	10	5	4	10	5	0-99	Prędkość pojazdu, powyżej której zwiększona moc początkowa PAS nie załączy się.
116	116 BOOST_SPEED_PAS_2	116. Wzmocnienie PAS predk. st. 2		10	5	8	10	25		
117	117 BOOST_SPEED_PAS_3	117. Wzmocnienie PAS predk. st. 3		10	5	40	20	55		
118	118 BOOST_SPEED_PAS_4	118. Wzmocnienie PAS predk. st. 4		22	5	40	27	55		
119	119 BOOST_SPEED_PAS_5	119. Wzmocnienie PAS predk. st. 5		30	10	30	27	29		
120	120 BOOST_RAMP_UP_PAS	120. Wzmocnienie PAS pr.nar.mocy	W/s	5000	5000	2500	5000	5000	10-5000	Prędkość narastania zwiększonej mocy początkowej PAS.
121	121_CADENCE_REF_TIME	121. Czas odświeżania kadencji	ms	250	250	250	250	250	150-750	Czas odświeżania kadencji. Im mniejszy czas, tym szybciej zacznie i skończy się wspomaganie PAS. Zbyt mały czas będzie objawiał się szarpaniem przy niskiej kadencji. Zbyt duży czas będzie objawiał się oddawaniem mocy przez napęd po zaprzestaniu pedalowania , przez wyczuwalną chwilę.
122	122_TORQUE_S_ENABLE	122. Aktywny czujnik nacisku	0/1	0	1	1	0	1		Wpisać 1, gdy do MPe podłączony jest czujnik nacisku na pedały, aby go aktywować.
123	123_START_MASS_PEDAL	123. Masa startowa na pedale	kg*10	180	180	180	180	100	50-600	Próg nacisku na pedał po przekroczeniu którego załączy się napęd przy ruszaniu z miejsca, jeszcze zanim się zacznie kręcić korba.
124	124_TORQUE_S_ADC_MIN	124. Cz. nacisku ADC min.	-	320	320	330	320	325	0-1023	Kalibracja zera dla czujnika nacisku - wpisać minimalną wartość ADC odczytaną z wyświetlacza MPe powiększoną o 10.
125	125_TORQUE_S_ADC_MAX	125. Cz. nacisku ADC maks.	-	620	620	620	620	620	0-1023	Kalibracja maksymalnej masy na pedale odczytanej przez czujnik nacisku - wpisać maksymalną wartość ADC odczytaną z wyświetlacza MPe.
126	126_TORQUE_S_KGF_MAX	126. Cz. nacisku kgF maks.	kg*10	600	600	850	600	750	0-1000	Wpisać, przy jakiej masie na pedale zanotowano najwyższą wartość ADC czujnika (powyżej której wartość ADC już się nie zwiększała).
Manetka gazu / 13-18, 130-144										
130	130_PWR_LIM_THR_1	130. Ogr. manetki st. 1	W lub %	1000	1000	1000	1000	60	0-1000W 0-100%	Ograniczenie mocy manetki dla danego stopnia wspomagania. Wartość może być wyrażana w watach [W] lub w procentach [%]. Jeżeli w kolejnych parametrach wybierzemy tryb pracy manetki jako 1=ograniczenie mocy, wówczas parametr ten będzie zadawany w watach [W]. Jeżeli w kolejnych parametrach wybierzemy tryb pracy manetki jako 0=standardowy/napięciowy, wówczas parametr ten będzie zadawany w procentach [%]. Ograniczenie w watach znaczy tyle, że, gdy fizycznie zadamy manetkę "do oporu", to MPe wyśle na port wyjścia manetki sygnał okrojony doadanego xW. Ograniczenie w procentach znaczy tyle, że, gdy fizycznie zadamy manetkę "do oporu" to MPe wyśle na port wyjścia manetki sygnał okrojony doadanego x %.
131	131_PWR_LIM_THR_2	131. Ogr. manetki st. 2		70	70	70	28	100		
132	132_PWR_LIM_THR_3	132. Ogr. manetki st. 3		90	90	90	35	100		
133	133_PWR_LIM_THR_4	133. Ogr. manetki st. 4		100	100	100	35	100		
134	134_PWR_LIM_THR_5	134. Ogr. manetki st. 5		100	100	100	100	100		
135	135_MODE_THR_1	135. Tryb manetki st. 1	0/1 (stand / moc)	1	1	1	1	0	0/1	Tryb pracy manetki, standardowy / napięciowy lub w ograniczeniu mocy. 0 = standardowy / napięciowy (czyli tak, jak podłączylibyśmy manetkę bezpośrednio do sterownika). 1 = ograniczenie mocy. Komputer MPe zadba o to, aby manetka liniowo zadawała moc do tej nastawionej w parametrze PWR_LIM_THR (w trybie ograniczonej mocy występuje lekkie opóźnienie w zadawaniu mocy względem zadania manetki).
136	136_MODE_THR_2	136. Tryb manetki st. 2		0	0	0	0	0		
137	137_MODE_THR_3	137. Tryb manetki st. 3		0	0	0	0	0		
138	138_MODE_THR_4	138. Tryb manetki st. 4		0	0	0	0	0		
139	139_MODE_THR_5	139. Tryb manetki st. 5		0	0	0	0	0		
140	140_RAMP_UP_THR_1	140. Szybkość manetki st. 1	W/s lub mV/s	1000	1000	1000	1000	3500	10-5000	Prędkość narastania i opadania mocy lub napięcia manetki dla danego stopnia wspomagania. W bardzo mocnych konstrukcjach, gdzie delikatne zadanie manetki wyrwa pojazd na jedno koło, ustawienie niskiej wartości tego parametru pomoże w opanowaniu pojazdu – da efekt tzw. SoftStartu.
141	141_RAMP_UP_THR_2	141. Szybkość manetki st. 2		3000	3000	3000	300	5000		
142	142_RAMP_UP_THR_3	142. Szybkość manetki st. 3		3000	3000	3000	200	5000		
143	143_RAMP_UP_THR_4	143. Szybkość manetki st. 4		3000	3000	3000	200	5000		
144	144_RAMP_UP_THR_5	144. Szybkość manetki st. 5		3000	3000	3000	2000	5000		
999	n/d	n/d	obr/min	0-150	0-150	0-150	0-150	0-150	aktualna kadencja	(tylko do wyświetlacza MiniOled) Podgląd aktualnej wartości kadencji (tylko do odczytu). Przykład: wartość 00050 to 50 obr/min korby. Tym parametrem możemy potwierdzić poprawność podłączenia czujnika pedalowania PAS. Ten parametr może być pomocny w ustaleniu kadencji minimalnej oraz maksymalnej wspomagania pedalowania PAS (nr 85-98).
998	n/d	n/d	V*100	70-450	70-450	70-450	70-450	70-450	aktualne napięcie manetki	(tylko do wyświetlacza MiniOled) Podgląd aktualnego napięcia na wejściu manetki (tylko do odczytu) Przykład: wartość 00123 to 123/100, czyli 1.23V. Tym parametrem możemy potwierdzić poprawność podłączenia manetki gazu do złącza TIN. Tutaj możemy odczytać poprawne wartości do wpisania w parametrach nr 15. TIN_MIN oraz 16. TIN_MAX.
997	n/d	n/d	-	0-1023	0-1023	0-1023	0-1023	0-1023	ADC cz.nacisku	(tylko do wyświetlacza MiniOled) Podgląd aktualnej wartości ADC czujnika nacisku na pedały.
996	n/d	n/d	kgF (kg*10)	0-600	0-600	0-600	0-600	0-600	masa na pedale	(tylko do wyświetlacza MiniOled) Podgląd aktualnej masy spoczywającej na pedale (do weryfikacji kalibracji czujnika nacisku na pedały)

0-PREDKOSC AKTUALNA
1-DYSTANS POZOSTALY
2-NALADOWANIE BATERII
3-DYSTANS DZIENNY
4-MOC AKTUALNA
5-TEMP 1
6-STOPIEN WSP.

7-DYSTANS CALKOWITY
8-PREDKOSC SREDNIA
9-PREDKOSC MAKS.
10-CZAS W RUCHU
11-NAPIECIE BATERII
12-PRAD AKTUALNY
13-PRAD MAKSYMALNY

14-MOC MAKSYMALNA
15-ZUZYCIE ENERGII
16-POJEMNOSC BATERII
17-ZUZYTO BATERII Ah
18-TEMP 2
19-IL. CYKLI LADOWANIA
20-STATUS HAMULCA

21-STATUS TEMPOMATU
22-VERSJA MPe
23-ST. TRYBU DROGOWEGO
24-ZUZYTO BATERII Wh
25-STATUS OSTRZEZENIA
26-KADENCJA
27-NAPIECIE MANETKI
28-CZ. NAC. ADC
29-MASA NA PEDALE

<<== POLA WYBORU EKRANU GŁÓWNEGO NR 2
<<== DLA WYŚWIETLACZA MaxiColor 850C