



# Cockpit-Toolbox

## Anleitung zum RTR Pro Regler

**Der einzige Regler der für verschiedenen Schalen lieferbar ist!!  
JETZT für PARMA UND DS-MRRC SCHALE LIEFERBAR!!**

Wer hat sich nicht schon gewünscht, Beschleunigung und Bremsverhalten seines Reglers auf die jeweilige Rennsituation und des Fahrzeugs anpassen zu können.

Bei den Widerstandsreglern lässt sich dieser Effekt zwar durch den Tausch des Widerstands erreichen. Allerdings steht für den Umbau oft nicht der erforderliche Zeitrahmen zur Verfügung, welcher dann unzureichend mit Bypass Schaltern oder mit verschiedenen Ausführungen von Widerständen und damit je ein Regler für jeden Motor nötig wird.

Die Lösung ist ein regelbarer Transistor Regler. Gas und Bremse lassen sich über Potis für jedes Auto und Rennbahn einstellen. Das Tauschen des Vorwiderstandes fällt weg. Die gewonnene Zeit lässt sich zur Abstimmung des Fahrzeugs besser nutzen und durch die vorhandenen Skalen immer wieder gleich einstellen.

Warum ein RTR Pro Regler??

Die RTR Regler wird bis auf den Reglerschalen in Deutschland gefertigt.

Ein Transistor Regler hat ein sehr schönes und präzises analoges Regelverhalten, egal welcher Motor in das Auto montiert wurde oder ob auf Holz oder Plastik gefahren wird.

Das alte Brempoti wurde gegen eine elektronische Version ersetzt. Die Bremse in der modernen PWM Technik realisiert und lässt sich mit 2 Programmen noch besser anpassen. Es findet keine Spannungsrückführung statt, die Motoren und Netzteile werden geschont. Die Bremse wird mit dem üblichen kurzschließen des geregelten Anschluss und dem Minus der Reglers angesteuert und nur an der Bremsstellung am Ende des Reglers.

Der Widerstandsregler von MRRC, DS oder Parma eignet sich hervorragend zum Umbau auf Transistorregelung. Es werden nur die Regler Schalen benötigt. **Wir bieten Umbausätze für den Parma und MRRC-DS Regler und Schalen an.** Eine bebilderte Anleitung steht zum Download unter der Dokumenten bereit.

Die Haupt-Platine des RTR Pro passt in die Parma oder DS-MRRC Schale und ideal für Holzbahnen, Kunststoff Schienen und auch Magnetfahrer die eine volleinstellbare Bremse brauchen.

Die Bremse ist PWM getaktet, **aber es findet keine Stromrückführung statt, bremst auch nur in Bremsstellung** und lässt sich sehr schön einstellen.

Der RTR Pro funktioniert über 5 bis 30 Volt und 0-8A max. 10A kurzzeitig und ist mit einem Verpolungsschutz ausgestattet

Der RTR Pro ist eine Zusammenführung der bewährten und beliebten RTR V7 und RTR E-Brake. Neu ist das die Regler Schalen von Parma und DS-MRRC verwendet werden können. Sie können nun auch die Schale wechseln wenn das Gefühl in einer anderen Schale besser ist. Dazu passend gibt es auch einen zusätzlichen Satz an Griffstücken für den Messinghebel.

Das Setup ist in 3 Versionen lieferbar und leicht umzustechen. Es reicht ein Regler und der kann schnell von linear auf progressiv oder das Rennfahrer eigene Setup umgestellt werden.

Das lineare Setup kommt von der bewährten und beliebten älteren Version V7 und ist der Auslieferungszustand. Das Setup ist etwas weicher als das progressive Setup der E-Brake das als Zubehör der Version 2 lieferbar ist. Als weiteres Highlight ist die dritte Setup Stufe lieferbar. Bei dieser können Sie mit den mittleren acht Potis das Setup der RTR Pro selbst festlegen.

Die RTR Pro im Auslieferungszustand, Setup 1, hat ein weiches Setup. Mit ihr sind kleine 1:32er und harte Tuningmotoren etwas leichter in den Griff zu bekommen. Auch für den Anfänger, der vom Widerstandsregler das lineare Setup kennt, erleichtert das umsteigen.



# Cockpit-Toolbox

## Anleitung zum RTR Pro Regler

Die RTR Pro im Setup 2 hat das seit vielen Jahren bekannte Wettbewerbssetup der beliebten und bewährten E-Brake. Es wurde für die schnelle Holzbahn, Slot Car Profis und für Leute die ein schnelles Setup des Reglers brauchen entwickelt.

Die RTR Pro im Setup 3 hat einen Teil der E-Brake und wurde mit mit 8 einstellbaren Potis im wichtigen mittleren Einstellbereich bestückt. Es wurde für die ein schnelles Setup des Reglers brauchen und selbst festlegen wollen entwickelt. Damit kann das Setup selbst festgelegt werden und läßt alle Möglichkeiten offen.

Neu ist der Messinghebel in der Version MCAD Hebel der speziell für die RTR Pro Version weiterentwickelt wurde. Der Messing Hebel wird in Deutschland in einem Ausbildungszentrum für Jugendliche und in CAD mit Präzision gefertigt. Die saubere Lagerung und wegfallen des Verbindungskabel, machen nun den Regler fast Wartungsfrei und leicht und präzise in der Bedienung.

Auch ist nun die Grundeinstellung des Gas-Reglers über ein kleines zusätzliches Poti auf der Rückseite von ganz weich bis richtig heftig einstellbar.

Grundeinstellung des kleinen Potis ist ca. 17:00 Uhr und das große Poti je nach schneller Bahn zwischen 50-70%.

Ich suche mir meine Regler "wohl fühl Einstellung" in dem ich aus der Grundstellung in dem ich den kleinen Poti grob nach justiere.

Dann regle ich je nach Bahn und gefahrenere Spur leicht am großen Poti nach.

Die Bremse des RTR Pro:

Der Jumper ist eine mechanische Bremseinstellung. In der Stellung links (Pos. 2-3) ist immer mechanische Bremse 100% für Bepfe Bahnen etc. wo die Spannung abschalten und damit trotzdem gebremst werden kann.

Die Stellung (1-2) oder Jumper abgezogen ist die elektronische Bremse aktiv (sollte der Regelfall sein).

Der Schiebeschalter ist für 2 Bremsprogramme zuständig.

1. Stellung unten ist: Bremse von 100%- 60% einstellbar (Holzbau Modus),

2. Stellung oben ist: Bremse von 90%-0% (für Magnetfahrer wichtig).

Als Tip: wenn man im Rennen nur etwas weniger Bremse braucht, einfach den Schalter nach oben in Stellung 2 drücken ohne den Bremsknopf zu verstellen

oder auch umgekehrt wenn Stellung oben.

Die Platine ist relativ Kurzschluss fest, die Elektronik verhindert verpolen und wenn Minus mit geregelt (~) vertauscht wird gibt es einen Schluß über den Fet der kurz auch mehrere Ampere verträgt, aber Vorsicht, das Netzteil kann dadurch überlastet werden. Bei stärken Netzteilen kann auch der Transistor beschädigt werden. Deshalb immer zuerst wie unten beschrieben anstecken. Es wurde bewusst vermieden ein Sicherung einzubauen, weil diese ein Widerstand ist und Leistungsverlust bedeutet.

Mit dem integrierten Verpolungsschutz wird nur mit dem Plus- und Minus Stecker, ohne Auto auf der Bahn, die richtige Polung gesucht, bis die LED leuchtet. Dann erst den geregelten Stecker einstecken und das Auto auf die Bahn stellen.

Der kleine Regler-Koffer ist in Farbe und Design abgestimmt, auch aus deutscher Fertigung zum kleinen Preis.