



# Cockpit-Toolbox

## Anleitung RTR V7 und E-Brake

**Der einzige Regler der mit verschiedenen Schalen lieferbar ist!!**

**JETZT IN PARMA UND IN DS 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 ist der Umbau steht für den Umbau oft nicht der erforderliche Zeitrahmen zur Verfügung.

Die Lösung ist ein regelbarer Transistorregler. Gas und Bremse lassen sich über Potis einstellen. Das Tauschen des Vorwiderstandes fällt weg. Die gewonnene Zeit lässt sich zur Abstimmung des Fahrzeugs besser nutzen.

Der günstige Widerstandsregler von MRRC, DS oder Parma eignet sich hervorragend zum Umbau auf Transistorregelung.

**Wir bieten komplett Bausätze mit Parma, DS-Schale und Umbausätze für den Parma und MRRC-DS Regler und DS-Schale an.**

Die Regler Platinen werden in Berlin gefertigt und bestückt.

Eine bebilderte Anleitung steht zum Download unter der Dokumenten bereit.

Die Basis-Platine des Parma oder DS und MRRC ist für den Messinghebel vorbereitet, funktioniert aber auch sehr gut mit dem Kunststoffhebel des MRRC oder DS.

Somit Ideal für Holzbahnen und Magnetfahrer die eine volleinstellbare Bremse brauchen. Die Platine der E-Brake ist schon mit einem Verpolungsschutz ausgestattet und sollte für die RTR V7 extra mit eingebaut werden. Die Bremse der E-Brake ist nun getaktet, **aber es findet keine Stromrückführung statt, bremst auch nur in Bremsstellung** und lässt sich sehr schön einstellen.

Die Regler-Platine der RTR V7 und der E-Brake funktioniert über 5 bis 30 Volt und 5A max. 10A kurzzeitig.

Die Version 7 und die E-Brake hat noch paar Verbesserungen erhalten. Das Material der Goldauflage konnte verbessert werden, die Abstufung zum Vollgas wurde um eine Stufe erhöht und verbessert.

Das Setup der V7 ist linear und damit etwas weicher als das progressive Setup der E-Brake.

Der RTR V7 wird mit der Basic-Version geliefert und besitzt ein 100 Ohm Poti für die Bremse.

Der Verpolungsschutz optional und kann unter dem einfachen optischen VPS (5-30V) und dem VPS mit Relais (9-22V) gewählt werden.

Die RTR V7 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.

Die RTR E-Brake hat das seit vielen Jahren bekannte Wettbewerbssetup und sind für Slot Car Profis und für Leute die ein schnelles Setup des Reglers brauchen. Deshalb wurde die RTR V7 Speed durch die E-Brake ersetzt.



# Cockpit-Toolbox

## Anleitung RTR V7 und E-Brake

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 leicht am großen Poti nach.

Erweiterung der E-Brake:

Der Verpolungsschutz (VPS) ist bereits integriert.

Der Jumper ist eine mechanische Bremseinstellung. In der Stellung links ist immer mechanische Bremse 100% für Bepfe Bahnen etc. wo die Spannung abschalten damit trotzdem gebremst werden kann. Die andere Stellung oder Jumper abgezogen ist die elektronische Bremse aktiv (sollte der Regelfall sein).

Der kleine Schiebeschalter ist für 2 Bremsprogramme zuständig.

1. Stellung links ist: Bremse von 100%- 60% einstellbar (Holzbau Modus),
2. Stellung rechts ist: Bremse von 90%-0% (Magnetfahrer).

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

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 A verträgt, aber Vorsicht, das Netzteil kann dadurch überlastet 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 Verpolungsschutz wird zuerst nur mit dem Plus- und Minusstecker die richtige Polung gesucht. Dazu mit Plus und Minusstecker, ohne Auto auf der Bahn, die richtige Polung suchen (LED leuchtet) und erst dann den geregelten Stecker einstecken und das Auto auf die Bahn stellen.

Neu ist der Messinghebel. Durch ihm wird das einzige Manko des Reglers ausgetauscht. Die saubere Lagerung und wegfallen des Verbindungskabel, machen nun den Regler fast Wartungsfrei und sehr leicht in der Bedienung.

Auch neu ist der Regler-Koffer. In Farbe und Design abgestimmt, aus deutscher Fertigung und zum super Preis.