



Das Wort „Brushless“ führt ein bisschen in die Irre, denn der Speedstar kann mehr! Sicherlich Brushless, aber auch mit und ohne Sensor oder einem guten alten Bürstenmotor.

TECHNISCHE DATEN MOTOR

Platinum Brushless Motor 8.5T

Design: Sensored

Timing: Einstellbar (0-8°)

Kühlung: Integrierter Lüfter

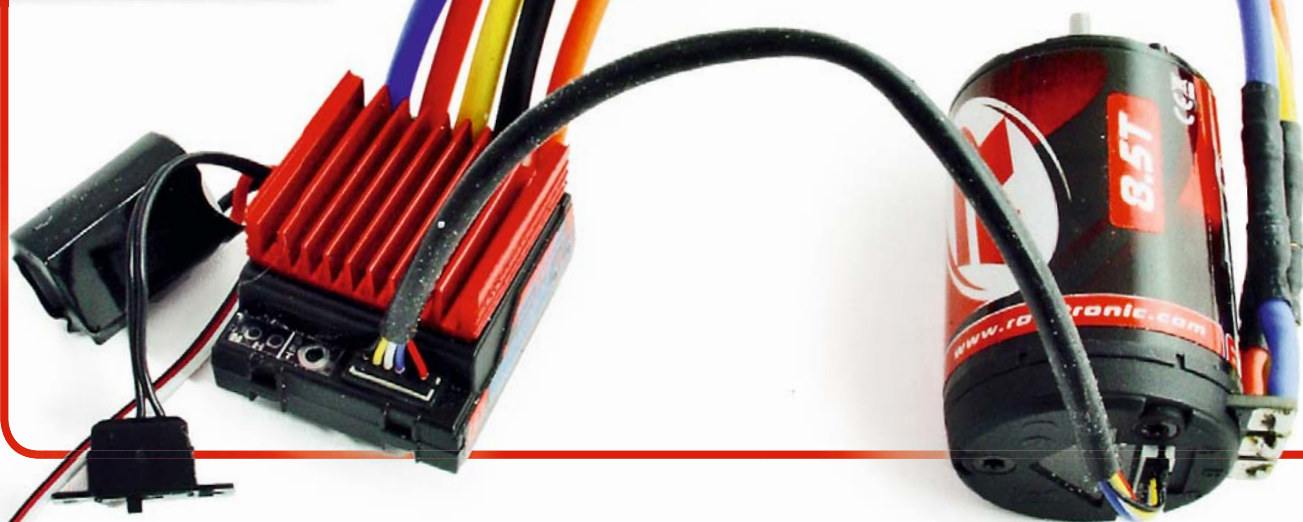
Gewicht: 163 g

Magnet: Gesinterter Neodymmagnet

Drehzahl: Mit 7,2 Volt: 38.880 U/min

Empf. Verkaufspreis: 49,91 €

Bezug: Fachhandel



Ein Regler für

Robitronic Speedstar Brushless Regler 5.5 und

Rote Schachteln

Getestet wurde der Speedstar Brushless Regler 5.5 und ein passender Platinum Brushless Motor mit 8.5T. Alle Produkte sind relativ neu auf den Markt gekommen. Der Motor ist in einer üblichen Blisterverpackung untergebracht, damit man sieht, was man kauft. Den Regler gibt es in einem edlen Karton mit Sichtfenster und Blick auf das Produkt. Beides ist in Rottönen gehalten, so erkennt man sofort, dass diese Artikel zusammen gehören.

Einbauen und los?

Nein, so einfach ist es nun auch wieder nicht. Richtet sich der Regler nebst Motor an Hobby- und Parkplatzfahrer, so muss dieser doch erst mal die richtige Verbindung herstellen.

Regler

Schon auf der Verpackung kann man die Leistung des Reglers ablesen: Motorlimit 5.5T, vorwärts/Bremse/rückwärts, Brushless und Brushed, mit und ohne Sensor, Lipo/LiFe/NiMH/ NiCd Akku, bürstenloser Motor bis 382 Ampere (pro Phase) und vieles mehr. Schaut man auf den Preis von knapp 100 Euro und auf das, was der Regler kann, muss man ihm schon ein gutes Preis-Leistungsverhältnis bescheinigen. Gehen wir zum Punkt Setup. Zuerst muss der Regler auf den Sender abgestimmt werden, das ist eine einfache Übung, die auch gut beschrieben ist. Das Setup-Programm ist sehr umfangreich und man sollte sich wirklich die Zeit nehmen, alles mal durchzuexerzieren. Die Art der Einstellung

mag anfänglich etwas verwirren, aber wenn man sich mal daran gewöhnt hat, ist es einfach. Die Beschreibung sollte man nie verlegen, denn ohne sie stochert man sinnfrei in den 19 (!) Menüpunkten umher. Um in das Setupprogramm zu kommen schaltet man den Sender an, dann den Regler. Jetzt drückt man die Setup-taste am Regler solange, bis die rote LED blinkt. Die Blinksignale geben den entsprechenden Menüpunkt wieder, also einmal Blinken ist Menüpunkt eins, zweimal dann sinngemäß zwei und so weiter. Hat man den zu verstellenden Menüpunkt erreicht, hält man am Sender Vollgas, bis die rote und grüne LED gleichzeitig blinkt. Jetzt muss man zählen, denn mit diesem Blinksignal wird angegeben, wie der Menü-

Operation Lötzinn

Um nun Regler und Motor verwenden zu können, bedarf es noch einiger Arbeit. Ich habe zuerst am Motor 2-3 cm lange Kabel und 3,5 mm Goldkontaktstecker angelötet und mit Schrumpfschlauch isoliert. Auf der Reglerseite sind dann passende Goldkontaktbuchsen angelötet und auch isoliert worden und zwei 4 mm Stecker für meine Lipoakkus. Die Steckverbindung zwischen Motor und Regler halte ich für sehr praktisch, wenn man mal den Motor wechseln will, oder den Regler in einem anderen Fahrzeug verwenden mag. Man spart sich die Arbeit des Lötens und natürlich auch das Geld für einen zweiten Regler. Vor der Verwendung des Reglers sollte in jedem Fall die Akkueinstellung kontrolliert werden!



Getestet wurde die Regler-/Motorkombination in einem Tourenwagen-Einsteigerchassis



Anlöten der 3,5-mm-Stecker für einen schnellen Wechsel des Motors

TECHNISCHE DATEN REGLER

Speedstar Brushless Regler 5.5

Gewicht: 50 g

Größe: 34 × 38 × 25,5 mm

Fahrmodus: vorwärts, Bremse, rückwärts (rückwärts ist ausschaltbar)

Zellenzahl: 4-6 NiCd, NiMH oder 2S Lipo/LiFe

Strombelastbarkeit: 382 A Brushless pro Phase, 1146 A Brushed

BEC: 6 Volt, 3 Ampere

Einsatzgebiet: Fahrzeuge im Maßstab 1:10 & 1:12

Empf. Verkaufspreis: 99,90 €

Bezug: Fachhandel

Fahrttest

Als Testmodell habe ich ein Einsteigerchassis gewählt und hier gleich die Untersetzung sehr kurz gebaut (8:1), da der Motor einiges an Leistung versprach und ich den Antrieb nicht zerstören wollte. So gerüstet ging es nach Rüsselsheim in die Halle des RMSC. Der Akku war geladen, also wurden die Reifen noch gereinigt und mit Haftmittel versehen. Dann ab auf den Teppich mit dem Renner. Ich bin eher zögerlich losgefahren, um nichts kaputt zu machen. Nach ein paar langsamen Runden ging es dann schneller zur Sache. Mit Halbgas in die Kurve vor der Geraden, dann kurz bis zum Anschlag durchgezogen, um gleich den Hebel nach vorne zu drücken, damit das Chassis bremst und nicht in die Wand einschlägt. Mit dem Timing am Regler habe ich etwas herumgespielt, aber aufgrund der - für diesen Motor - kleinen Strecke nicht wirklich was gespürt. Das Set war durchaus fahrbar, aber der Motor wurde schon heiß. Ich würde wohl eher zu einem 13.5er Motor greifen, dann hat man auch noch etwas Luft, um am Regler die Einstellungen zu probieren.

alle Fälle

Platinum Motor 8.5T

punkt eingestellt ist. Braucht man etwas länger, sollte man den Sender auf Halbgas halten, damit der Regler nicht wieder zurückspringt auf den Menüpunkt. Verändert wird die Einstellung mit Vollgas. Diese Geschichte habe ich zu Hause bestimmt 30 Minuten zelebriert, um die Art der Einstellung zu verstehen. Jetzt klappt es wunderbar.

Motor

Den Platinum Motor gibt es von 3.5 Turns bis 21.5 Turns, also von hart bis zart, wenn man so will. Ich habe den 8.5er zum Test erhalten, der mit 5.400 Umdrehungen pro Volt arbeitet und damit 38.880 Umdrehungen an das Ritzel abgibt. Am Motor sind keine Kabel angebracht

und auch keine dabei, außer dem Sensorkabel. Das Timing am Motor ist verstellbar, allerdings steht nirgends, wie das gemacht wird.

Fazit

Der Speedstar Brushless ist durchaus ein Regler, den man sogar in einer Stockklasse einsetzen könnte oder bei Vereinsrennen. Vor allem beim Motor sollte man aber lieber mit einem, der nicht zu viel Drehzahl produziert, anfangen. Das Chassis wird es einem danken, schließlich will man nicht immer wieder Ersatzteile kaufen müssen, die vom Motor regelmäßig zerlegt werden. Das mir vorliegende Set hat schon recht viel Feuer. Um sich selbst etwas zu beschränken, kann der Regler so eingestellt



Der Motor mit angelöteten 3,5-mm-Goldkontaktsteckern. Die hinteren drei Torxschrauben muss man lösen, um das Timing zu verändern

werden, dass nicht die volle Leistung anliegt, obwohl es der Motor könnte. Wer hier mit etwas Vernunft ans Werk geht, hat viel Spaß mit dem Regler, denn die vielen Einstellmöglichkeiten können für alle Situationen angepasst werden.