



Schon im Three Dee RIGID von Jan Henseleit (vorgestellt in ROTOR 3/2009) begeisterte der damals neue PYRO von Kontronik die Piloten mit seiner hohen Leistung bei extrem niedrigem Gewicht. Im Sommer letzten Jahres legte man dann mit dem MINIPYRO (Vorstellung in ROTOR 12/2009) nach, der für Modelle der 500er Klasse ausgelegt wurde. Da war es nur eine Frage der Zeit, bis man auch einen entsprechenden Antrieb für 600er Helis anbieten würde, die mit sechszelligen LiPos angetrieben werden. Anfang Dezember war es dann soweit und der neue PYRO 600 mit dem dazu passenden Regler JIVE 100+LV erreichte die Redaktion. Der vorliegende Motor stammt aus der Vorserie und muss nicht unbedingt dem später ausgelieferten Stand entsprechen. Eventuelle Änderungen werden sich aber wohl nur in Details abspielen, so dass wir uns getrost an die Vorstellung des Motors machen können.

Der »MIDI« PYRO 600 ist, wie bereits geschrieben, für Modelle der 600er Größe und Akkus mit sechs Zellen ausgelegt worden. Er ist 52,3 mm lang, hat einen Durchmesser von 40,5

Mit dem PYRO 600 schließt Kontronik jetzt die Lücke zwischen dem PYRO 700 und dem MINIPYRO, die im vergangenen Jahr die Herzen der leistungshungrigen Piloten höher schlagen ließen. Die Redaktion erhielt im Dezember ein Handmuster aus der Vorserie, das wir einer ausgiebigen Flugerprobung unterzogen haben.

Das Gebläse am hinteren Ende der Glocke saugt zuverlässig die warme Luft aus dem Motor ab, so dass kaum mit Überhitzung zu rechnen ist. Der JIVE 100+LV sorgt für konstante Drehzahlen des PYRO.

mm und ein Gewicht von lediglich 222 Gramm. Damit ist er kleiner und leichter als die meisten anderen Motoren seiner Klasse geraten und man traut ihm auf den ersten Blick kaum zu, dass er ein 600er Modell wirklich standesgemäß antreiben kann. Am hinteren Ende der Glocke findet man wieder den Radial-Lüfter, der dafür Sorge trägt, dass der Motor immer schön kühl läuft. Durch seine extrem gute Verarbeitung erfreut man sich bereits am Anblick dieses High-End-Aggregats. Und das, obwohl dieses in unserem Fall noch nicht einmal seine endgültige Eloxierung erhalten hat. Der Wellendurchmesser beträgt 5 mm und ist somit kompatibel zu allen gängigen Mechaniken der 600er Größe. Eine Abflachung für die Madenschraube gewährleistet einen sicheren Halt des Ritzels. Die spezifische Drehzahl unseres Motors ist mit 880 U/min/V angegeben, was an sechs Zellen – je nach gewünschter Rotordrehzahl – zu einer sinnvollen Übersetzung zwischen 8,5 und 9,5 : 1 führt; höhere spezifische Drehzahlen sind natürlich ebenfalls erhältlich.

Einbau

Doch genug der Theorie. Wir wollen ja wissen, wie sich der Motor im Betrieb bewährt. Für die Vorstellung musste der in ROTOR 8/2009 vorge-

stellte Knight 600E von Compass Model erhalten. Dieses Modell hat den Vorteil, dass es bereits mit der passenden Untersetzung von 8,7 : 1 ausgestattet ist und die Umrüstung somit schnell vonstatten ging. Es mussten lediglich Serien-Motor und -Regler entfernt und PYRO nebst JIVE eingebaut werden. Selbst der Lochkreis von 25 mm mit M3-Befestigungsbohrungen war kompatibel, so dass die Umbauzeit nur etwa 15 Minuten betrug. Dazu kam natürlich noch die Programmierung des JIVE auf Helimodus (für die ersten Flüge Modus 4, später Modus 11) und ...

HIGH-END-MOTOR FÜR 600er MODELLE

**KONTRONIK
PYRO 600**



Obwohl der uns vorliegende PYRO 600 aus der Vorserie stammt, kann er auch optisch voll überzeugen. Auf dem Lagerschild erkennt man die noch handschriftlich notierte spezifische Drehzahl von 880 U/min/V.