

■ DICKIE-TAMIYA JEEP WRANGLER ■ VERBRENNER-GRUNDLAGEN ■ VECTOR X12 VON LRP ELECTRONIC
■ HOT BODIES CYCLONE TC ■ SPARROHAWK XT VON THUNDER TIGER ■ FRISIER-SALON ■ HUDY-KOLUMNE

CARS & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport



Raketenstart
Monster-Action-Tour - Part I



Mit Heckantrieb
auf jede Piste

Slashdance

Plus
Bonus-Heft

KYOSHO
POWER & ACTION



Ausgabe 07/2009
Juli 2009
8. Jahrgang
Deutschland: € 5,00
A: € 5,80 CH sfr 9,80
NL: € 5,90 L: € 5,90 £ € 6,75



Rallyegies

Dickie-Tamiya/Suzuki/Impreza



Alle Neune

Infamy MP von Kyosho



Nachschub

SH-PT0009 X12 von LRP

wellhausen
&
marquardt

Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in **CARS & Details**,
Ausgabe 07/2009 erschienen.

www.cars-and-details.de

Text und Fotos: Thomas Strobel



Slashdance

Mit Heckantrieb auf jede Piste

Short Track Racer sind derzeit angesagt wie noch nie zuvor und so bringen nun auch die RC-Modell-Hersteller nach und nach solche Racer auf den Markt. Die Hauptszene der Short Track Racetrucks im Maßstab 1:1 ist in den USA. Da ist es nahe liegend, dass auch Traxxas, Standort ebenfalls in den USA, eines der ersten Unternehmen ist, die solch einen Truck vorstellen.

Mit dem Slash zeigt sich ein reinrassiger 1:10er-2WD-Short-Track-Racer mit allen positiven und negativen Fahreigenschaften, die auch die 1:1er-Vorbilder haben. Nach dem Öffnen der Verpackung zweifeln die meisten wahrscheinlich erst mal den Maßstab an, denn für einen 1:10er wirkt der Slash richtig groß. Wir gehen der Sache auf den Grund und messen nach. Tatsächlich hat Traxxas hier etwas geschummelt, verglichen mit seinen Vorbildern kommen wir auf eine Größenverhältnis zwischen 1:8 und 1:9.

Alles drin – alles dran

Das Auto kommt als RTR-Modell mit nahezu allem, was man braucht, um sofort loszulegen. Der Truck ist komplett aufgebaut mit XL-5-Regler, 12-Turn-Motor, High-Torque-Lenkservo sowie lackierter Lexan-

Karosserie. Die Fernsteuerung, ein größeres Ritzel, diverse Dämpferclips und Kleinwerkzeug gehören ebenfalls zum Lieferumfang.

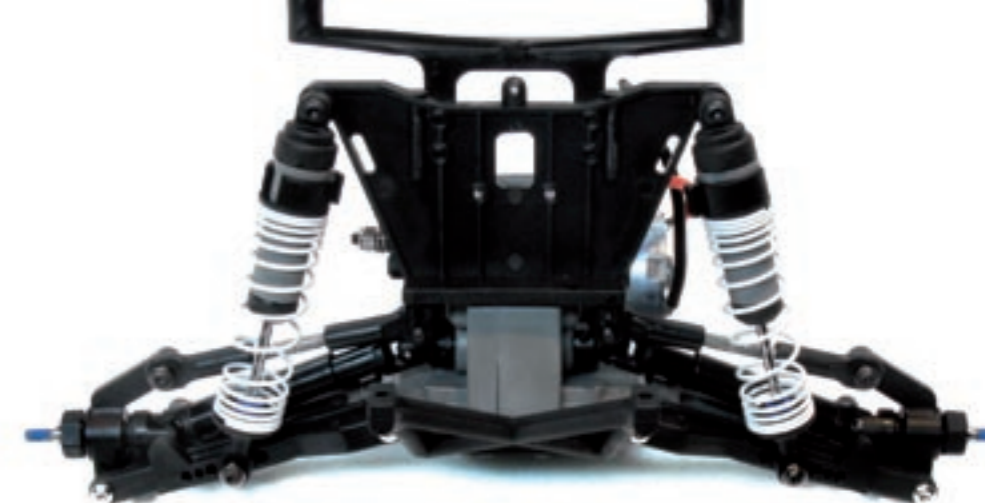
Für den Fahrbetrieb wird noch ein 7,2- bis 9,6-Volt-Akku benötigt, egal ob NiMh oder LiPo, der Regler kann mit beiden betrieben werden. Weiterhin braucht man noch acht Mignonzellen für den Sender. Vom Aufbau ähnelt der Slash den bekannten Fahrzeugen wie dem Stampede, Rustler oder auch anderen aus dem Traxxas-Programm, was keinesfalls negativ zu bewerten ist. Eher im Gegenteil, die Materialien sind langlebiger, haltbar und die Ersatzteilversorgung wird ebenfalls erleichtert. Wenn man die Kunststoffteile aber mal genauer unter die Lupe nimmt, wird schnell klar, dass Ersatzteile wohl nur selten nötig sind, denn das



Leistungsspitzen absorbiert die Slipperkupplung zuverlässig

Gute Performance
 Sehr robust
 Wasserdichter Regler
 Tolles Fahrtbild

27-Mhz-AM
 Niedriger Topspeed
 mit sechs Zellen



Esel streck Dich: Die Hinterachsgeometrie ermöglicht lange Ein- und Ausfederwege

Material macht einen vertrauenswürdigen Eindruck. Die Karohalter beispielsweise sind derart flexibel, dass sie so schnell nicht brechen. Sowohl die kompletten Aufhängungsteile als auch die Rammer sind ebenfalls stabil aus flexiblem Kunststoff gefertigt.

Beim Getriebe hat Traxxas ebenfalls auf bewährte Technik zurückgegriffen. Es ist komplett mit gummiabgedichteten Kugellagern bestückt, gehärtete Stahlzahnäder und ein Planetendifferenzial kommen ebenso zum Einsatz. Damit ist es optimal ausgelegt für die Nachrüstung eines brutalen Brushlessantriebs. Die Getriebegehäusehälften sind so oft miteinander verschraubt, dass ein Flexen des Getriebekastens fast ausgeschlossen werden kann. Alles ist gut gefettet, wenn nicht sogar zu gut, hier hat Traxxas jedenfalls nicht mit Schmiermittel gespart. Um dem Getriebe trotz Stahlbauweise noch etwas Schutz zu gewähren, hat Traxxas dem Slash eine Slipperkupplung spendiert, die fast identisch im Revo zum Einsatz kommt. Die Rutschkupplung mit Semi-Metall-Backen und gelochten Alu-Druckplatten bietet gute



Anschmiegsam: An strategisch wichtigen Positionen wurde ein sehr flexibler Kunststoff gewählt, um Brüchen vorzubeugen

Wärmeableitung für gleichmäßige Kraftübertragung in einem großen Temperaturbereich.

Kraftquelle

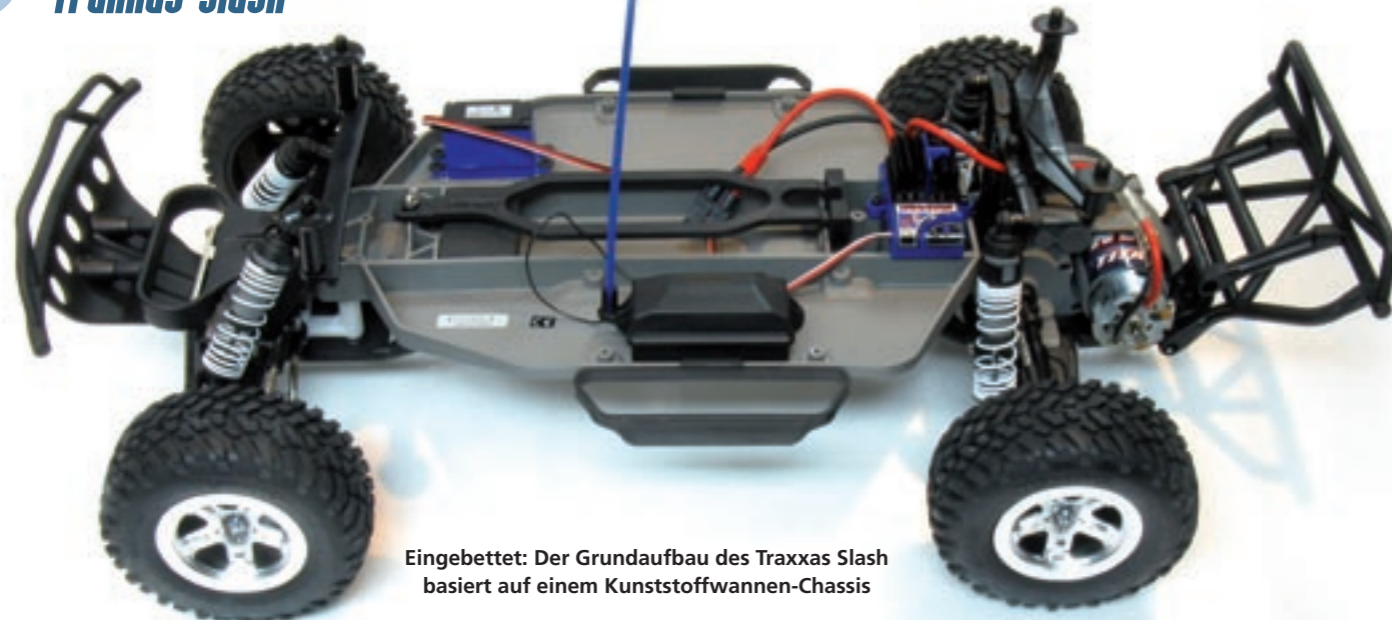
Als Regler kommt der XL-5 zum Einsatz. Mit einem wasserdichten Gehäuse und der einfachen Bedienung erweist er sich als sehr einsteigerfreundlich. Der XL-5 verfügt über Features, die meist nur in High-End-Reglern zu finden sind. Er besitzt drei Gasprofile, eine Thermoschutzabschaltung, BEC und funktioniert mit vier bis acht Zellen. Der zum Patent angemeldete Trainingsmodus des XL-5 ist ein exklusives Feature, das es Anfängern leichter macht, mit dem Auto umzugehen, denn hier wird die Leistungsabgabe um 50 Prozent reduziert.

Einstellungssache

Zurück zu den drei Fahrprofilen Sport, Race und Training. Die Sport-Kennlinie (werkseitig eingestellt) verfügt über 100 Prozent Vorwärtsleistung, 100 Prozent Bremse und 100 Prozent Rückwärtsleistung. Der Race-Modus verzichtet komplett auf den Rückwärtsgang. Nummer 3 heißt „Training“ und ist speziell für Einsteiger interessant, da hier bei voller Bremsleistung der Vorwärts- und der Rückwärtsschub um 50 Prozent reduziert wurden. Der Regler lässt sich einfach über ein One-Touch-System programmieren, wobei alle Einstellungen über eine LED durch verschiedene Farben und Blinksignale bestätigt werden. Einen Ein- und Ausschalter sucht man vergebens, diese Funktion übernimmt der Setup-Button am Regler.

Auch härtere Brocken schluckt das Fahrwerk klaglos





Eingebettet: Der Grundaufbau des Traxxas Slash basiert auf einem Kunststoffwannen-Chassis

Der Akku wird über einen Traxxas Hochstrom-Steckverbinder angeschlossen. Diese Ausführung eignet sich optimal für hohen Stromfluss, allerdings muss der Akku ebenfalls mit dieser Verbindungstechnik ausgestattet sein. Wir haben kurzerhand auf 4-Millimeter-Goldkontaktstecker umgelötet, da alle unsere Testakkus damit ausgerüstet sind. Es sollten aber nicht unbedingt Tamiya-Stecker verwendet werden, da diese durch die hohen Stromflüsse schmelzen könnten.

Motorseitig verfügt der Slash über einen leistungsfähigen Titan 12T 550 Modified mit internem Lüfter. Der Titan Over-Sized Anker (30 Prozent größer im Vergleich zu 540er-Ausführungen) ist mit zwölf Wicklungen für großes Drehmoment und hohe Geschwindigkeiten ausgestattet. Der integrierte Lüfter sorgt stets für ausreichend Kühlung. Wie bei Traxxas üblich, sind auch hier die Antriebswellen in Teleskopbauweise gefertigt. Dies ermöglicht auch beim Slash einen enormen Federweg an der Hinterachse.



Elektronik ist normalerweise anfällig für Feuchtigkeit – der XL-5-Regler ist es nicht

Bodenständigkeit

Für eine gute Dämpfung sorgen vier jeweils 90 Millimeter lange Stoßdämpfer, die schon ab Werk mit Öl befüllt sind. Die weiß pulverbeschichteten Federn sind progressiv aufgebaut und genießen bei kleinen Unebenheiten den Vorteil einer weichen Federrate. Werden die Bedingungen härter, arbeitet die Feder in einem härteren Bereich. Das heißt: Wird sie zusammengedrückt, steigt ihre Härte progressiv an, was sich gerade bei Sprüngen sehr positiv auf das Dämpfungsverhalten auswirkt. Die Abdichtung der Dämpfergehäuse gegenüber den Kolbenstangen erfolgt über die geniale X-Ring-Methode, die perfekt reibungslose Performance bietet.

Das verbaute High-Torque-Lenkservo ist durch O-Ring-Dichtungen wasserdicht. Egal ob im Stand oder in voller Fahrt, das Servo reißt die Räder ohne Probleme in die gewünschte Richtung. Eingebaut ist es kopfüber und hat einen aufgesetzten Servosaver. Der Vierkanal-Mini-Empfänger ist in einer wasserdichten RC-Box untergebracht. Um die Empfängerbox vor eindringendem Wasser oder sonstigem Schmutz zu schützen, kommt ein spezieller blauer O-Ring ins Spiel, der Gehäuse und Deckel wasserdicht verbindet. So können auch andere Empfänger eingebaut werden, ohne die Abdichtung zu beschädigen.

Die gesamte Elektronik mit Regler, Servo und Empfängerbox ist sicher mit dem Chassis verschraubt. Es kommt kein Servotape zum Einsatz, das sich eventuell mit der Zeit lösen könnte. Die Fernsteueranlage ist mit allen nötigen Funktionen ausgestattet. Ihr Frequenzband von 27 Megahertz AM ist aber nicht mehr zeitgemäß. Das Chassis an sich ist komplett neu entworfen und hat einen sehr langen Radstand von 335 Millimeter. Es verfügt über Bohrungen, durch die beispielsweise Wasser

Zwangsabkommen: Motorritzel und Hauptzahnrad sind natürlich im gleichen Modul gefertigt. In diesem Fall 48 dp



Der Sender hält alle Grundfunktionen bereit. Die Modulation in 27 Megahertz AM ist allerdings mittlerweile veraltet



Short-Track-Racer erleben derzeit einen regelrechten Boom

ablaufen kann. Selbst an die Kabelführung wurde gedacht. Unter anderem verläuft ein Kabelschlitz durch den Akkuschacht zur Empfängerbox. Traxxas dachte ebenfalls an Montagepunkte für ein Upgrade auf das Velineon-Brushlessystem. Weiterhin wurde ein Transponder-Halter in die vordere Stoßdämpferbrücke integriert.

Unikat

Das einzigartige Gehäuse-Design ermöglicht die Verwendung von Sechszellen-Stick- oder Side-by-side-Akkus, Siebenzellen-Stick-, Side-by-side- oder Hump-Akkupacks und natürlich auch LiPos. Die unübertroffene Vielseitigkeit lässt auch noch eine Verschiebung des Akkus im Schacht zu, womit der Schwerpunkt des Fahrzeugs verlagert werden kann. Der Halter ist so



Die Reifen des Slash bestehen aus einer weichen, griffigen Gummimischung



Abwehrschiacht: Eine Schutzhülle aus Kunststoff hält Schmutz und Steinchen von der Getriebeeinheit fern



Justierung gefällig? Kein Problem, Rechts-links-Gewindestangen machen es möglich

geformt, dass man mit ihm durch einfaches Umdrehen unterschiedlich hohe Akkus befestigen kann. Die seitlichen am Chassis montierten Nerf-Bars bieten optimalen Schutz bei Side-by-side-Rennen. Die gleiche Aufgabe haben die maßstabsgetreuen, im Rohrstil gefertigten Stoßfänger vorne und hinten, die wieder aus recht flexiblem Kunststoff bestehen.

In den vorderen Achsschenkeln sind, wie im kompletten Slash, gummiabgedichtete Kugellager, die minimale Reibung und Schutz vor eindringendem Schmutz bieten, zu finden. Durch die Spurstangen im Jato-Stil ist die Geometrie der Vorderachse voll einstellbar und lässt die Herzen aller Setup-Fans höher schlagen. Der Slash ist mit All-Terrain-Reifen in einer weichen Mischung bestückt. Sie sitzen fertig aufgezogen und verklebt auf den schönen, mattsilbernen Kunststofffelgen in Beadlock-Optik. Die Reifen liefern eine perfekte Balance zwischen Traktion und Seitenhalt.

Raus aus der Bude

Genug Theorie, jetzt musste der Slash zeigen, was er kann. Nach einem kurzen Test, ob die Fernsteuerung richtig arbeitet, ging es erst einmal vors Haus. Bei ein paar kleinen Runden in der Hofeinfahrt zeigte der Slash schon sein sehr gutes, dem Original entsprechendes Fahrbild. Durch seine sehr weiche Federung neigt sich der Truck in den Kurven, was toll aussieht. Trotz Heckantrieb ist der Slash gut kontrollierbar. Als Nächstes musste er sein Können im Gelände unter

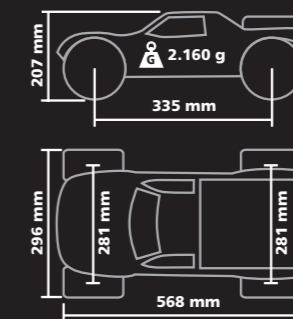


Zwei Öldruckstoßdämpfer ermöglichen optimale Anbindung der Räder an den Untergrund

CAR CHECK

TRAXXAS SLASH Multiplex

- Klasse: **Elektro-Offroad 1:10**
- Empfohlener Verkaufspreis: **239,90 Euro**
- Bezug: **Fachhandel**
- Technik: **550er-Motor, Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer**
- Benötigte Teile: **Mignonzellen, Antriebsakku, Ladegerät**





Beweis stellen. Dazu ging es erst mal auf einen Feldweg. Hier fährt der Truck perfekt, beim Beschleunigen kämpfen die Hinterräder um Traktion, dennoch fährt sich der Slash kontrolliert. Die Höchstgeschwindigkeit ist schnell erreicht und überzeugt auf langen Geraden oder großen Flächen nicht wirklich. Wem das zu langsam ist, der kann das beiliegende größere

Motorritzel montieren. Dadurch wird die Übersetzung länger. Außerdem kann man auch noch mit einem siebenzelligen Akku fahren, was ebenfalls die Geschwindigkeit erhöht.

Allerdings ist der Slash ja eigentlich ein Short-Track-Racer. Also wurde der heimische Garten kurzerhand zur Rennstrecke umfunktioniert. Hier überzeugte der Slash in allen Punkten. Fahrspaß pur. Ein Anruf, schon stand ein Kollege mit seinem Modell gleichen Typs vor der Tür und ein heißer Racenachmittag konnte beginnen. Beide Slashes wurden „Out Of The Box“ gefahren und mit 2s-LiPos angetrieben, es handelte sich also um komplett gleichwertige Fahrzeuge. So gab es heiße Zweikämpfe, Crashes und Überschläge ohne Ende. Bei Fahrzeiten um die 20 Minuten pro Akku und mehreren Ladungen konnten am Slash keinerlei Schäden festgestellt werden. Bis auf einige Kratzer am Unterboden und an der Karo suchte man vergeblich nach Verschleißerscheinungen, was auf die gute Ausstattung mit Kugellagern und die hervorragende Materialqualität von Traxxas zurückzuführen ist.



Ein 550er-Titan-Motor mit zwölf Turns sorgt für Vortrieb

Der Slash ist eines der wenigen Modelle, bei dem man für vergleichsweise wenig Geld sehr viel Spaßfaktor erhält. Mittlerweile bietet auch der Tuningmarkt eine große Auswahl an Teilen für den Traxxas-Offroader an, angefangen von Aluteilen über Reifen und Felgen bis hin zu Karosserien speziell für dieses Modell. Der Slash ist sowohl für Einsteiger als auch für alte Modellbauhasen ein rundum gelungenes Auto, das durch seinen einfachen Aufbau, tolle Fahrleistungen und vor allem die überzeugende Haltbarkeit punktet. ■

FAZIT

Der Traxxas Slash ist ein robustes Modell mit moderner Elektronik-Ausstattung. Sein breites Einsatzspektrum bietet sowohl Hobby-Einsteigern als auch erfahrenen Piloten reichlich Möglichkeiten, sich auszutoben.



Funraces und Bashes sind die große Stärke des Slash

Auf lockeren Böden haben die zwei Hinterräder mächtig zu kämpfen

