

■ MARKTÜBERSICHT: MONSTER-VERBRENNUNGSMOTOREN ■ TRAXXAS E-REVO VXL BRUSHLESS VON MULTIPLEX  
■ ZD RACING ZMR-16 VON KRICK ■ HPI BULLET MT 3.0 VON LRP ■ SPECIAL: 6 X 6-TRUCK IM EIGENBAU

**RC**  
*Cars & Details*  
SONDERHEFT

**MONSTER ACTION**

www.rc-monster

*Red Heat*  
*Shadow von Robitronic*

**ROLLING STONE**  
LOSI HIGH ROLLER  
VON HORIZON HOBBY

RC-MONSTER-ACTION

196599 112007

Ausgabe 1/2010  
7. Jahrgang  
Deutschland: € 12,00  
A: € 13,20 CH sfr 23,50  
NL: € 13,80 L: € 13,80  
I: € 15,00

*Friss oder stirb*  
*Savage Flux 2350 von HPI*

2010  
**MONSTER ACTION TOUR**  
ALLE ERGEBNISSE,  
ALLE HIGHLIGHTS

wellhausen  
&  
marquardt  
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in **RC-Monster-Action**,  
Ausgabe 01/2010 erschienen.

[www.rc-monster-action.de](http://www.rc-monster-action.de)



Text und Fotos:  
Jan Schnare



# KLEINKALIBER GELADEN UND ENTSICHERT

Ist ja niedlich. 1:16, ja? Und Brushless? In der Kiste ist auch alles dabei, was man so zum Fahren braucht. Und es wirkt auch ziemlich hochwertig. Mal genauer ansehen. „E-Revo VXL Brushless“ steht drauf – von Traxxas.

Ein genauerer Blick unter die Karosserie lässt die Herkunft schnell klar werden. Oben liegende, in Fahrtrichtung befestigte Stoßdämpfer, die Bodenunebenheiten über Umlenkhebel ausbügeln. Dazu die massig wirkenden Kunststoff-Antriebswellen und nicht zuletzt der graue Kunststoff verraten unmissverständlich „hier kommt ein Traxxas-Modell“.

## Ebenbild

Der große Bruder des VXL ist bereits hinlänglich bekannt. Und auch den VXL gibt es schon einige Zeit im Programm des deutschen Distributors Multiplex. Was ist also das Besondere an dem kleinen Spaßmacher? Brushless lautet hier das Zauberwort. Mit einem Velineon-Innenläufer bestückt, sollte der Dreck spielend fliegen lernen.

Doch von vorne. Die wirklich schicke Karosserie ist im Flammen-Tribal-Wellen-Look bereits fertig eingefärbt. Verschiedene Grau- und Schwarztöne bilden hier mit ein paar roten Highlights ein gelungenes



Eines der wenigen Metall-Teile am E-Revo: das Diff. Der Vergleich zum 2-Euro-Stück zeigt, wie klein es ist

Gesamtbild. Zusammen mit dem bissigen Gesicht und der eleganten Linienführung ergibt sich so ein dezentes, aber sehr einprägsames Äußeres. Dazu tragen auch die Felgen bei. Die fast schon filigran anmutenden Fünf-Stern-Felgen in dunkler Chrom-Optik erlauben einen Einblick in Richtung Radaufhängung. Und wo es schon um die Felgen geht, fällt der Blick auch gleich auf die Reifen. Sie sind bereits fertig verklebt und schön weich. Das Profil ist grob, sollte aber auch auf relativ ebenem Untergrund gut funktionieren.

Das augenscheinlichste Merkmal ist die Umsetzung der Federung. Wie bei vielen anderen Traxxas-Modellen – so auch beim großen E-Revo – üblich, sitzen die Stoßdämpfer mittig oben auf dem Chassis. An den Querlenkern finden sich Schubstangen, die über Umlenkhebel die Stoßdämpfer betätigen. Der Vorteil dieser Methode, Stoßdämpfer ins Modell zu integrieren, liegt auf der Hand: Sie sind gänzlich vor Crashes und Verschmutzung geschützt. Ein kleiner Kritik-Punkt findet sich hier jedoch auch. Da das Hebelverhältnis



Der Regler verfügt über einen Ein-aus-Schalter, durch den die gesamte Bordelektronik gekappt wird

so gewählt ist, dass die vom Querlenker kommende Schubstange mit einer relativ großen Kraft auf den untersetzten Stoßdämpfer wirkt, müssen zum einen die Federn über die Rändelschrauben recht hart eingestellt werden. Zum anderen leidet die Dämpfungswirkung etwas darunter. Hier sollte man über einen Ölwechsel nachdenken. Ein zäheres Öl wäre von Vorteil, denn bei einem leichten Fall aus wenigen Zentimeter Höhe auf eine Tischplatte „hoppelt“ der VXL schon etwas auf und ab. Erfreulich hingegen ist das geringe Spiel in der Umlenk-Mechanik.



Die Absorption von Bodenunebenheiten in die Stoßdämpfer erfolgt über Umlenk-Mechaniken. Die Stoßdämpfer sind über Rändelschrauben verstellbar



Pivot-Ball-Aufhängungen finden sich an Vorder- und Hinterachse



Keine Dämpfer an den Achsen – das wirkt filigran, ist es aber nicht

## Doppelt

Sehr robust und massiv sind die Querlenker ausgeführt. Hier kommen nicht wie sonst üblich auf der Oberseite lediglich Gewindestangen mit Kugelköpfen zum Einsatz. Nein, hier thronen richtige Querlenker. Genau wie unten. Die Achsschenkel sind über Pivot-Ball-Aufhängungen an den Querlenkern befestigt.

Die Lenk-Gestänge sind, genau wie die Schubstangen der Dämpfungsmechanik, aus rotem Kunststoff gefertigt und mit Kugelköpfen festgeschraubt. Auch an der Hinterachse finden sich zwei Arten solcher roten Kunststoff-Hebel. Da sind neben denen, die für die Federung zuständig sind, noch zwei, die die Spur der hinteren Räder vorgeben. Denn auch hier kommen Pivot-Ball-Aufhängungen zum Einsatz. Durch den Wegfall der Dämpfer direkt an den Einzelrad-Aufhängungen wirkt das Ganze sehr filigran, aber – dank der doppelten Querlenker – zugleich robust.

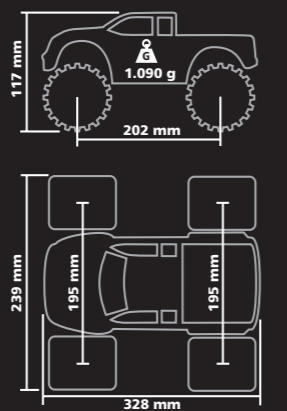




**CAR CHECK**

**TRAXXAS E-REVO VXL BRUSHLESS 1/16**  
**Multiplex**

- Klasse: Elektro-Offroad 1:16
- Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 4WD-Antrieb, komplett kugelgelagert, Teleskop-Antriebswellen aus Kunststoff, vier Öldruckstoßdämpfer
- Benötigte Teile: vier Mignonzellen



Da passen die Finger-dicken Antriebswellen gar nicht so recht ins Bild. Aber sie haben sich bewährt. Zunächst noch von ihren Stahl verwendenden Konkurrenten belächelt, hat die Firma Traxxas allen gezeigt, dass Kunststoffwellen halten. Und zwar gut. Kurz zum Aufbau: Die Wellen an sich sind zweiteilig. Es gibt einen inneren und einen äußeren Teil. Beide greifen saugend ineinander, passen aber nur in einer Position zusammen. Durch ein spezielles Profil können sie teleskopartig länger und kürzer werden, während sie sich drehen. An beiden Enden warten sie mit jeweils einem Kardan-Gelenk auf. Auch das ist aus Kunststoff, wenn auch das Verbindungskreuz in der Mitte aus Metall gefertigt ist.

**Hart**

Bei all dem Kunststoff ist es doch beruhigend zu wissen, dass es auch noch Stahl im E-Revo gibt. Bei den Diffs zum Beispiel. Die verfügen in ihrem Inneren über insgesamt fünf Stahlzahnäder, die die Kraft vom linken zum rechten Rad übertragen. Natürlich sind die Diffs kugelgelagert.

Die bewährten Kunststoff-Teleskop-Wellen führen übrigens auch vom Mittelgetriebe zu den Diffs. Apropos Mittelgetriebe. Über eine dreistufige Untersetzung bringt der Motor seine Kraft an die Welle. Dazu kommt ein Mix aus stabilen Kunststoff- und Stahlzahnädern zum Einsatz. Alles kugelgelagert, versteht sich. Und außerdem auch gut gekapselt. Hier haben Staub und Dreck keine Chance. Das Ritzelspiel des Motors lässt sich stufenlos einstellen. Letzterer ist von 380er-Baugröße und dreht mit 4.000 Umdrehungen pro Minute und Volt. Dazu ist er mit nur acht Turns gewickelt.

Direkt neben dem Motor ist der passende Regler platziert. Er ist unspektakulär. Ein kleiner Kühlkörper findet sich auf der Oberseite und ein blauer Knopf dient zum Ein- und Ausschalten. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich die RC-Box, in der der Empfänger untergebracht ist. Diese ist, wie übrigens auch alle anderen Komponenten am E-Revo, bedingt wasserdicht. Damit sind Querfeld-ein-Manöver ein Kinderspiel. Der Empfänger arbeitet zusammen mit dem Sender im 2,4-Gigahertz-Bereich und verfügt über fünf Kanäle. Dabei bietet er gleich zwei erste Kanäle. Warum? Weil Traxxas in einigen Modellen gleich zwei Lenkservos verwendet. So auch im großen E-Revo.



Am Aluminium-Motorträger sitzt das Hauptzahnrad mit integriertem Slipper, das die Motorkraft ans Getriebe überträgt



Auf jeder Chassis-Seite ist Platz für je einen Akku. Dem Set liegt zwar nur ein Sechszeller bei, für den Anfang ist das jedoch auch völlig ausreichend



Damit die Kabel nicht abgequetscht werden, ist werkseitig eine kleine Aussparung in der Akku-Box eingearbeitet

**Einzelkämpfer**

Im E-Revo VXL kommt zwar nur ein Lenkservo zum Einsatz, möglich wäre aber auch die Unterbringung eines zweiten. Der Platz ist da und auch eine Anschlussmöglichkeit am Lenkmechanismus besteht. Natürlich ist auch das Lenkservo bedingt wasserdicht.

Der 2,4-Gigahertz-Sender hat zwar die üblichen Funktionen, mutet jedoch in seiner Aufmachung sehr innovativ an. Über einen kleinen Hebel kann man die Weg-Verteilung des Gas-Brems-Hebels von 50:50 auf 70:30 umstellen. Dann stehen mehr Weg und damit Präzision zur Dosierung des Vortriebs zur Verfügung. Auch die Trimmung der Lenkung sowie die Lenk-Mittelstellung sind justierbar. Die Gasmittelposition hingegen lässt sich leider nicht einstellen.



Bei Bedarf kann hier ein zweites Servo Platz nehmen

Zur Stromversorgung dient im E-Revo ein Sechszellen-NiMH-Akku. Leider findet sich auf seinem schwarzen Kraftspenders. Der Größe nach zu urteilen sollten darin rund 1.800 bis 2.000 Milliamperestunden Platz haben. Wo man den Akku letztlich unterbringt, ist jedem selbst überlassen. Möglichkeiten gibt es nämlich gleich zwei: rechts und links. Auf beiden Seiten finden sich Spritzwasser-dichte Akku-Boxen, die mit zwei Schnappern zu verschließen sind. Doch man braucht keine Angst zu haben, dass es hier zum Hitzestau kommt. Sowohl vorne als auch hinten sind nämlich großzügig dimensionierte Luft-Ein- beziehungsweise -Austrittsöffnungen eingebracht. So ist ein kühlender Luftdurchsatz sichergestellt.

Theoretisch ist es natürlich auch möglich, auf beiden Seiten Akkus unterzubringen. Nein, es ist nicht nur theoretisch möglich, sondern auch praktisch. Denn der E-Revo ist für den Einsatz von vier LiPo-Zellen geradezu prädestiniert. Über zwei kleine Aussparungen der Boxen gelangen die Akku-Kabel knickfrei zum Regler. Als Verbindungsglied wurden hier die bekannten TRX-Stecker verbaut.

**Abflug**

Nach so viel grauer Theorie wird der E-Revo VXL nun endlich losgelassen. Mit dem beiliegenden Stecker-Ladegerät beträgt die Ladezeit schon ein paar Stunden. Schneller geht es da natürlich mit einem Adapter über einen herkömmlichen Charger. Mit vollem Akku kann es auf die Teststrecke gehen. Da der Empfänger schon werkseitig an den Sender gebunden ist, ist der Revo sofort startklar. Nach ein paar verhaltenen Piepsern vom Motor werden die Knüppel der Fernsteuerung zum ersten Mal vorsichtig bewegt. Die Lenkung funktioniert schon mal hervorragend. Die Räder wechseln schnell und kräftig aus der Neutral-lage nach links oder rechts.

Auch die ersten Gasimpulse kommen zunächst noch verhalten. Doch dann geht's rund. Bei Vollgas erzeugt der kleine Innenläufer mächtig Schub, sodass der Schotter nur so fliegt. Dabei macht sich das geringe Gewicht des 1:16er-Trucks schnell bemerkbar. Bei hohen Geschwindigkeiten gleitet das Modell über leichtes Gelände, wie ein Schlauchbot über eine Eisfläche. Mit dem feinen Unterschied, dass der E-Revo dabei stets gut kontrollierbar bleibt. Übertreiben sollte man es sdennoch nicht. Schließlich lässt sich mit dicken Reifen und starken Motoren nicht die Physik austricksen. Zu viel Speed in der Kurve und schon geht's in die Bande. Aber auch das ist kein Problem



Vom Chassis-Aufbau entspricht der E-Revo VXL ziemlich genau seinem großen Bruder, dem E-Revo

**Starker Motor**  
**Komplette RTR-Ausstattung**  
**Bewährte Traxxas-Technik**  
**Schwache Federn**

für das kleine Traxxas-Car. Überschlänge, dreifache Saltos oder gar meterweite Sprünge nimmt das Fahrwerk willig auf.

**Terrain-Check**

Soviel zum Thema offroad. Aber was kann das kleine Monster auf der Straße? Schließlich scheint das relativ ebene Profil in Verbindung mit dem tiefen Schwerpunkt ein echter Pluspunkt in Sachen Street-Racing zu sein. Also den Akku erneut geladen und zurück auf die Strecke.

Die Reifen bieten jede Menge Grip. Dem Revo fällt es leicht, die Power auf die Straße zu bringen und die Traktion ist hervorragend. Nur hier ist in Kurven noch mehr Vorsicht geboten als offroad. Schließlich rutscht das Modell nicht so hemmungslos in seine querbeschleunigte Richtung wie auf losem Untergrund. Zwar rutscht das Modell auch auf Beton erstmal quer, da die Reibung aber deutlich zu groß wird, kippt es um. Vor einem Umkippen ganz anderer Art – nämlich nach hinten – sollte man sich auch in Acht nehmen. Beschleunigt man stark, wenn gerade eine kleine Bodenunebenheit im Weg ist, geht der E-Revo gerne mal mit der Schnauze hoch. Gar nicht auszumalen, wie extrem dieses Phänomen mit vier LiPo-Zellen wäre.

Der E-Revo VXL Brushless ist eine maßstabsgereue Miniaturisierung des großen E-Revo. Vom Aufbau und der Materialanmutung ist der VXL das ideale Spaß-Vehikel für einsame Schotterwege und stillgelegte Steinbrüche. Dank der kompletten Ausstattung ist das Modell sofort startbereit und sorgt für viel Spaß auf hohem Niveau. Und das zu einem günstigen Set-Preis.



Das „blaue Wunder“ sorgt für mächtig viel Vortrieb: Velineon Innenläufer mit 4.000 Umdrehungen pro Minute und Volt

**FAZIT**

**Der Traxxas E-Revo VXL Brushless 1/16 im Vertrieb von Multiplex ist ein Fahrzeug, das puren Spaß garantiert. Es bietet einen extrem robusten und bewährten Aufbau zu einem geringen Preis. Die Zielgruppe sind in erster Linie Brushless-Einsteiger und Fortgeschrittene, die auf der Suche nach einem reinen Spaßgerät sind.**