



Stampede VXL von Traxxas



Wilde Jagd



Nach der wilden Jagd

Wilde Jagd

Langsames Anpirschen

Der freundliche Herr vom Paketdienst brachte ein Paket. Ein großes Paket. Beim Öffnen der umhüllenden Schachtel musste ich grinsen: ein Modell von Traxxas! In den frühen 90ern hatte ich bereits einmal das Vergnügen, ein Wettbewerbsmodell dieser Firma, den TRX 1, zu testen. Ein Auto, das mir bis heute in guter Erinnerung geblieben ist und das trotz rüdester Behandlung nicht tot zu kriegen war.

Meine zweite Reaktion war dann etwas gedämpft: ein Almost-ready-to-run-Modell. Also fix und fertig aufgebaut; lediglich passende Akkus und ein Ladegerät fehlen zur Vollausstattung. Diese Modelle wurden in den letzten Jahren zwar immer besser, einen altgedienten Bastler reißen sie aber in der Regel nicht zu Begeisterungstürmen hin.



Der Motor kann zur Reinigung leicht zerlegt werden. Die Motorwelle wurde zur Ritzelaufnahme auf die üblichen 3,17 mm abgedreht

Die dritte Reaktion war dann ein erstaunter Ausruf. Auf der Schachtel prangte ein großer Aufdruck, der Geschwindigkeiten von über 65 Meilen pro Stunde versprach. Umgerechnet also deutlich mehr als 100 km/h. Wohlgermerkt: wir sprechen hier von einem ziemlich großen Monstertruck im Maßstab 1:10 mit Elektroantrieb.

Ein gefährliches Tier – Ausstattung und Technik

Solche brachialen Fahrleistungen wie sie die Werbung verspricht, haben natürlich einen Grund. Traxxas pflanzte einen Brushless-Motor in das angetriebene Hinterteil des Stampede. Ein passender Regler findet über dem Akkuschacht Platz. Dieser Regler kann übrigens nicht nur den eingebauten Motor vorwärts und rückwärts ansteuern. Wer will, kann damit auch ganz normale Bürsten-Motoren bewegen. Und das laut Hersteller sogar ohne Motorlimit.

Die kräftigsten Antriebskomponenten wären aber sinnlos ohne geeignete Basis, sprich: das Fahrwerk. Hier orientierte man sich bei Traxxas am aktuellen Stand der Technik. Einzelne aufgehängte Räder an doppelten Querlenkern sollen in Verbindung mit den serienmäßigen großvolumigen Öldruckstoßdämpfern für ausreichend Bodenhaftung sorgen. Dabei sind die oberen Querlenker als recht kräftige Links-/Rechts-Gewindestangen ausgeführt und erlauben eine Feinabstimmung des Fahrwerks.

Basis des ganzen Wagens ist ein sehr schmales Wannenchassis aus stabilem und faserverstärktem Kunststoff, das für maximale Geländegängigkeit sehr hoch über dem Boden thront und

nach vorne und hinten mit Kunststoffstreben abgestützt wird.

Der Antrieb erfolgt, wie gesagt, nur über die Hinterräder. Das Getriebe entspricht dabei vom Konzept dem gängigen Standard der Klasse ORE 2WD. Zur Verbesserung der Fahreigenschaften und zur Verlängerung der Lebensdauer spendierte man der Getriebeeinheit eine von außen einstellbare Rutschkupplung (Slipper). Zwei erwähnenswerte Eigenheiten gibt es allerdings bei der Getriebeeinheit. Zum einen sind die verwendeten Zahnräder samt und sonders aus Stahl gefertigt. Bei der möglichen Leistung von etwa einer Pferdestärke in der höchsten Ausbaustufe ist dies aber auch durchaus gerechtfertigt. Zum anderen ist die Rutschkupplung tatsächlich mit einer Art Kupplungsbacken aus hitzefestem Material ausgestattet, die bei Bedarf auf Stahlscheiben schleifen. Zumindest auf den ersten Eindruck ist dies eine sehr vertrauenerweckende und solide Konstruktion.

Ein robust gebautes Planetendifferential gibt schließlich die Antriebskraft über augenscheinlich sehr stabile Teleskopkardans an die Antriebsräder weiter. Sowohl die Räder als auch das Getriebe sind mit hochwertigen und staubgeschützten Kugellagern ausgerüstet. Das macht den Antriebsstrang leichtgängig und langlebig.

Damit sich der Wagen bei den versprochenen Beschleunigungsorgien nicht nach hinten überschlägt, spendierten ihm seine Konstrukteure noch eine robuste Wheeliebar aus Kunststoff, die mit wenigen Handgriffen in drei Stufen ver-

„Brushless“ heißt das Zauberwort für Leistung. Das weiß man auch im Hause Traxxas und pflanzte dem Stampede so ein heißes Aggregat ein. 65 Meilen pro Stunde soll der Monstertruck rennen und somit schneller sein als die amerikanische Polizei erlaubt.



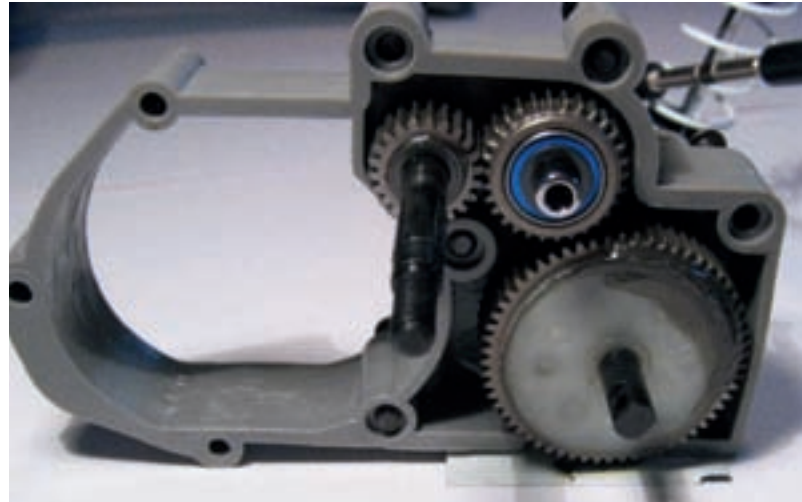
Diese Versteifung muss entfernt werden, wenn man siebenzellige NiXX-Akkus oder LiPo-Zellen einsetzen will



Nach der „Operation“ passt der 3-S-LiPo-Pack wie eingegossen in den Akkuschacht



Der Regler ist mit Goldkontaktbuchsen versehen, was Ein- und Ausbau erleichtert. Der kleine rote Stecker dient als Stromversorgung für einen optionalen Lüfter



Das Getriebe mit den Stahlzahnkränzen ist auf lange Lebensdauer ausgelegt

stellbar ist und somit verschieden steile Wheelies zulässt.

Die Konstrukteure haben in noch einem Punkt richtig gut mitgedacht: Der Empfänger sitzt vorne auf dem Chassis über dem serienmäßigen Digitalservo, während der Regler und sämtliche Kabel hinten liegen. Lästige und (unter Umständen) teure Störungen sollten dadurch so gut wie ausgeschlossen sein. Apropos Empfänger: Die beiliegende Fernsteuerung ist das Einzige, was mir beim Auspacken des Wagens eher wenig Freude machte. Diese liegt nicht gerade gut in der Hand und vermittelt einen etwas spielzeughaften Eindruck. Davon abgesehen ist sie aber mit allem ausgestattet, was man notwendigerweise im Fahrbetrieb braucht und verfügt über eine Feintrimmung sowie eine Servoreverse-Funktion.

Als krönenden Abschluss setzt man noch einen astrein lackierte Truckkarosse auf das Chassis und die Spiele können beginnen!

Qualitative Betrachtungen

Der Sinn eines fertig aufgebauten Modells besteht im Wesentlichen darin, dass man nichts

mehr bauen muss. Aber auch ein fertig zusammen geschraubtes Modell macht nur dann dauerhaft Spaß, wenn es gut aufgebaut ist, beziehungsweise wenn man es im Fall der Fälle gut warten und reparieren kann.

Bei Punkt eins kann ich Entwarnung geben. Die professionellen Monteure haben hervorragende Arbeit geleistet. Alle Schraubverbindungen sind fest, aber nicht zu fest angezogen, alle Kabel sind ordentlich verlegt. Selbst dem Differenzial wurde ausreichend Fett spendiert und alle vier Stoßdämpfer sind ordentlich befüllt und halten dicht.

Punkt zwei wird ebenfalls gut erfüllt, wenn auch mit einem Minuspunkt. Das Modell lässt sich, zum Beispiel zur Reinigung, komplett zerlegen. Die Passgenauigkeit aller Teile ist hervorragend und die durchgängige Verwendung metrischer Gewinde erleichtert den Ersatz verloreener oder abgenutzter Schrauben. Allerdings (und das ist der Minuspunkt) macht es die beigefügte deutsche Anleitung in „Kopiererquali-



Unverzichtbar bei derart brachialer Leistung ist eine stabile Wheeliebar

tät“ ungeübten Bastlern nicht ganz einfach, zum Beispiel technische Zusammenhänge zu erkennen. Die Bilder sind da einfach zu verschwommen. Mein Tipp: Die deutsche Anleitung lesen, aber die Bilder der englischsprachigen Anleitung daneben legen. Ansonsten ist die Anleitung gut gelungen.

Kurz genug für Lesefaule, aber mit allen wichtigen Hinweisen, Tipps und Warnungen versehen. Ein Praxistipp noch von mir: Der Kunststoff an

TECHNISCHE DATEN

Stampede VXL von Traxxas

Maßstab: 1:10

Klasse: 2WD Monstertruck

Länge: 485 mm (incl. Wheeliebar)

Breite: 324 mm

Radstand: 271 mm

Spurweite vorn: 260 mm

Spurweite hinten: 270 mm

Reifendurchmesser: 120 mm

Reifenbreite: 70 mm

Bodenfreiheit: 85 mm (Fahrzeugmitte)

Gewichtsverteilung v/h: 38/62%



Die Vorderachse mit großvolumigen und feinfühlig arbeitenden Dämpfern



Der Empfänger sitzt vorne im Chassis und ist möglichst weit vom Regler und Motor entfernt. Das sorgt für eine gute Störsicherheit der RC-Anlage

der Karosseriehalterung hat messerscharfe Kanten. Diese Kanten mit etwas Schleifpapier oder einem Bastelmesser brechen, das verhindert wirksam wunde Finger.

Aufregung in der Prärie – der Praxistest

Alles, was man zum ersten Ausritt des Modells noch benötigt, ist ein Fahrakku für das Auto sowie ein Satz (acht Stück) Akkus für den Sender. Diese Stromlieferanten liegen dem Modell nicht bei. Auf zwei Dinge sollte man hierbei achten: Erstens verwendet Traxxas ein eigenes verpolungssicheres Steckersystem für den Antriebsakku. Es wird demnach in den meisten Fällen so sein, dass die vorhandenen Akkus umgerüstet werden müssen. Beim Kauf also daran denken, gleich ein Tütchen dieser vergoldeten Hochstromstecker mit in den Einkaufskorb zu legen. Sinnvoll sind diese allemal und außerdem auch für große Kabelquerschnitte von vier Quadratmillimetern und mehr geeignet, wie sie beim eingebauten Regler und dem Motor zur Anwendung kommen. Der zweite Punkt betrifft die Fernsteuerung. Meine üblichen Akkus wollten trotz der nominalen Bauform AA in dem vorgesehenen Batteriefach einfach keinen Platz finden. Hier musste etwas unsanft mit dem Dremel Raum geschaffen werden. Ich vermute aber mal, dies liegt an den von mir verwendeten Stromspendern. Die Hersteller haben da ja in den letzten Jahren vorgegebene Baugrößen stillschweigend, aber deutlich überschritten, um noch mehr Kapazität zu schaffen.

Sind diese Klippen einmal umschifft, gibt es nur noch wenig zu tun. Selbst die Reifen sind bereits perfekt mit Einlagen auf die optisch

gelungenen Felgen geklebt. Wer die Fernsteuerung einschaltet und den Fahrakku anschließt, muss sich erst einmal entscheiden, welches der drei Reglerprogramme er verwenden will. Über einen Taster am Regler, der auch gleichzeitig als Ein-/Aus-Knopf fungiert, kann man sich absolut simpel zwischen den Möglichkeiten „100% vorwärts/100% rückwärts“, „100% vorwärts/Bremse“ und „50% vorwärts/50% rückwärts“ entscheiden. Letztere Möglichkeit ist vor allem für Einsteiger gedacht, die erst mal in aller Ruhe die Fahreigenschaften kennen lernen wollen. Ich entschied mich für Programm zwei, also nur vorwärts und Bremse.

Ausgestattet mit einem sechszelligen Sportakku ging es auf einen Parkplatz, der auch einige Unebenheiten und Rasenteile enthielt. Ideal, um die grundlegenden Fahreigenschaften kennenzulernen und den Geradeauslauf einzustellen. Geradeauslauf und Dämpfereinstellung erforderten keinerlei Korrekturen. Nach einer ersten kurzen Beschleunigung ging es noch



oben: Ein einstellbarer Slipper schützt das Getriebe vor Drehmomentspitzen unten: Der zerlegte Slipper. Man beachte die „Kupplungsbacken“ und (im Bild links) die hintere Aufnahme der Druckplatte mit integriertem Kühlgebläse

einmal kurz an die Box, um den Slipper etwas härter zu stellen. Dank der dafür vorgesehenen Öffnung in der Getriebeabdeckung ist das eine Sache von zehn Sekunden.

Mit einem Wheelie setzte sich der mit knapp zwei Kilogramm nicht eben leichte Wagen in Bewegung. Die Geschwindigkeit war durchaus beachtlich und sorgte für staunende Passanten. Der Griff der Reifen war auf diesem Untergrund aus Pflastersteinen und hartem Erdreich sehr gut. In flott gefahrenen Kurven hob sich abwechselnd der kurveninnere Vorder- oder Hinterreifen. Bei einem Monstertruck war das auch nicht anders zu erwarten. Das Fahrwerk

AUSSTATTUNG

Motor: Velineon 3500, sensorlos, 10 Turns

Regler: 200 A Dauerstrom vorwärts/rückwärts

Akku: 6 NiXX- oder 3 LiPo-Zellen

Gewicht: 2.280 g

Vertrieb: Multiplex Modellsport GmbH & Co. KG, Bretten-Gölshausen

Bezug: Fachhandel

Unverb. Preisempfehlung: 409,90 €

DIE KONSTRUKTION

Chassis: schmales Wannenchassis aus faserverstärktem Kunststoff; Akku in Fahrzeugmitte liegend

Fahrwerk: Doppelte Querlenker an Vorder- und Hinterachse; oberer Querlenker einstellbar; einstellbare Öldruckstoßdämpfer

Getriebe: feinverzahnte Zahnräder aus Stahl; Planetendifferenzial; serienmäßig mit Rutschkupplung ausgestattet

gab sich ansonsten von den vorgefundenen Unebenheiten gänzlich unbeeindruckt und bügelte alles perfekt aus. Das Servo hatte mit den dicken Reifen und den gefahrenen Geschwindigkeiten keinerlei Probleme. Schnell, kräftig und stellgenau verrichtet es seine Arbeit. Diese Qualität kannte ich aus dem RTR-Bereich bislang nicht.

Großes Lob gebührt aber vor allem der Motor-/Reglerkombination. Diese harmoniert bestens mit diesem Modell und liefert Drehmoment in allen Lebenslagen. Was mich wirklich von den Socken gehauen hat, war das extrem feinfühliges Anfahren, das der Regler ermöglicht. Und das, obwohl man bei Traxxas die Brushless-Variante ohne Sensoren gewählt hat. Die eingebaute Bremse schafft es jederzeit, die Hinterreifen bis zum Stillstand blockieren zu lassen. Besser geht es nicht!

Das Fahrverhalten war dabei ausgesprochen neutral bis leicht übersteuernd. Mit etwas Übung lassen sich auch schöne, kontrollierte Drifts bewerkstelligen. Für einen Monstertruck dieser Größe ist der Stampede alles in allem sehr agil und den hohen Geschwindigkeiten mehr als gewachsen. Nach fünf oder sechs Minuten war der erste 3.000-mAh-Akku ausgelutscht und der Regler ging in den Schutzmodus, der Akkus vor Tiefentladung schützen soll. Der Regler war etwas erwärmt, der Motor kalt. Das verheißt eine lange Freundschaft. Der nächste Test fand in einer standesgemäßen Kiesgrube statt. Das Gelände war naturgemäß wesentlich rauer. Hohe Sand-, Kies- und Schutthaufen, verschiedenste Untergründe wollten gemeistert werden. Hier wurde das Fahrwerk voll gefordert. Um es kurz zu machen: ohne die geringste Änderung in der Einstellung war das Schluckvermögen über jeden Zweifel erhaben. Lediglich der Slipper wurde wieder eine viertel Umdrehung weicher gestellt, um die größten Stöße von den Zahnrädern fern zu halten und das Fahrverhalten „smoother“ zu bekommen.

Das Servo gab sich auch auf tiefem Boden keine Blöße und war jederzeit in der Lage, Steuerbefehle zuverlässig umzusetzen. Mehrere ziemlich unsanfte Landungen und Abstürze von Kieshaufen konnten den Vorwärtsdrang des Modells nicht bremsen. Mit genügend Anlauf war es aber auch möglich, über meterhohe Haufen zu springen. Obwohl es nur sich um einen 2-WD-Truck handelt, ist es trotzdem möglich, auch Trialeinlagen zu fahren. Die immense Bodenfreiheit hat da ihren Anteil. Etwas leichter

tut man sich dabei, wenn man den Regler im „50%-Modus“ betreibt. Allerdings kommen die Reifen auf Schotter recht bald an ihre Haftungsgrenze. Diese haben ihren Haupteinsatzbereich wohl auf harten Untergründen wie Lehm, Gras oder eben dem Parkplatz vorm Haus. Nach zehn Akkus ohne nennenswerte Pause ging ich glücklich und zufrieden heim, um mich und den Stampede für den letzten Test vorzubereiten.

Wilder Bulle im Tiefflug

War das Auto bislang schon ein voller Erfolg, so wollte ich doch an die Grenzen gehen. Und die Grenzen liegen, wenn man Traxxas glauben darf, jenseits der 100 km/h. Dazu benötigt man jedoch noch eine besondere Zutat: einen dreizelligen LiPo-Akku. Speziell für diese Akkutypen ist übrigens auch der Tiefentladungsschutz des Reglers gedacht. LiPos reagieren bekanntlich recht empfindlich auf Entladungen unter 2,5 Volt je Zelle. Wer will und ausschließlich NiXX-Akkus fährt, kann diese Abschaltung aber auch abstellen. Bevor man LiPo-Zellen einsetzen kann, muss man noch die Akkuhalterung entsprechend anpassen, indem man unter anderem im Akkuschacht eine Kunststoffversteifung entfernt. Die Anleitung klärt hierüber genauer auf. Ich nutzte diesen Umbau gleich, um den Empfänger, der von der bisherigen Akkuhalterung fixiert wurde, mit Doppelklebeband zu befestigen. Aus rein optischen Gründen schnitzte ich mir auch eine Haltestrebe aus Kohlefaser mit ein paar blauen Schrauben zurecht. Das Auge fährt schließlich auch mit. Mit einer Nennspannung von 11,1 Volt unter der Haube ging es wieder auf die Piste. Diesmal handelte es sich um eine große ebene Sand- und Kiesfläche.

In Abwandlung eines bekannten Werbespruchs könnte man auch sagen: „Traxxas verleiht Flüüügel“. War der Stampede bis dato schon ein flotter Renner, war er jetzt wirklich ein wildes Biest. Es ist überhaupt kein Problem, fünfzig oder hundert Meter am Stück auf den Hin-



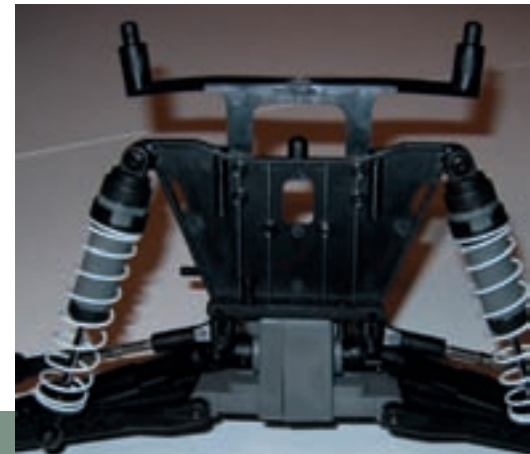
Die Kraftübertragung zu den Hinterrädern übernehmen teleskopierbare Kardanwellen

terreifen zu fahren und dabei immer weiter zu beschleunigen. Grenzen setzt offenbar nur die Umgebung durch unüberwindbare Hindernisse wie Zäune oder Mauern. Zum Glück gibt es die serienmäßige Wheeliebar, die das Schlimmste verhindert. Kurvenfahrten sollte man bei diesen Geschwindigkeiten aber mit der gebotenen Vorsicht angehen. Auch wenn er sich benimmt wie ein Rennauto, handelt es sich noch immer um einen Monstertruck mit einem hohen Schwerpunkt. Und der führt, in Verbindung mit der geländegängig weich ausgelegten Dämpfung, zu einem x-fachen Überschlag, wenn man bei Höchstgeschwindigkeit die Lenkung herumreißt. Von den Fahrleistungen des Stampede VXL war ich jedenfalls äußerst beeindruckt.

Die abschließende Demontage brachte keinerlei Schäden ans Licht. Die Stahlzahnräder waren wie neu. Antriebswellen und Lenkgestänge sind bestenfalls etwas leichtgängiger geworden. Selbst die Reifen scheinen eine annehmbare Lebensdauer zu besitzen. Nur die Karosserie und die Wheeliebar zeigten einige deutliche Ermüdungserscheinungen durch zu häufigen Feindkontakt.

FAZIT

Wenn es den Stampede VXL nicht gäbe – man müsste ihn erfinden. Ein rundum unkompliziertes Modell, das einfach aus der Schachtel heraus dauerhaft Spaß macht. Für Samstagnachmittagsbasher im Geschwindigkeitsrausch ist er äußerst empfehlenswert. Das Brushless-Monster ist zwar nicht ganz billig in der Anschaffung, aber durch sein Verschleißverhalten in jedem Fall günstig im Unterhalt. Und die Qualität der einzelnen Komponenten ist über jeden Zweifel erhaben.



Rechts-/Links-Gewindestangen ermöglichen es, den Sturz der Hinterräder bequem einzustellen