



NUR FLIEGEN IST SCHÖNER!

## Slayer RTR von Traxxas/Multiplex

*Ein ohrenbetäubender Lärm hämmert durch die Luft. Die Drehzahl der Motoren liegt hart am Limit. Nur noch wenige Sekunden bis zum Start. Die Ampel springt auf Grün und mit einem Getöse wie von einem Schwarm startender Jumbo Jets krallen sich die Reifen von motorisierten Ungetümen mit mehr als 800 PS in den bretharten Lehmböden. Im Zentimeterabstand geht es durch die erste Kurve und dann wieder Vollgas auf den ersten Sprung zu. Getreu dem Motto „wer bremst verliert“ lassen alle Fahrer ihren Fuß wie ein Bleigewicht auf dem Gaspedal. Wie eine Perlenkette heben die Geschosse ab, fliegen dreißig bis vierzig Meter in doppelter Wagenhöhe durch die Luft und tauchen bei der Landung tief in ihre Stoßdämpfer ein. Dieses Schauspiel wird sich während dieses Rennens noch oft wiederholen. Wo wir sind? Beim Short Course Racing!*

### Action pur!


Short Course Racing kommt – wie sollte es auch anders sein – aus den Vereinigten Staaten von Amerika. Gefahren wird mit zwei- oder vierradgetriebenen Boliden in extra für diese Art Rennen angelegten Offroad-Arenen auf Lehmböden. Vergleichbar mit dem amerikanischen Supercross für Motorräder bestehen die Kurse aus engen Spitzkehren, langen Geraden mit unglaublichen Vollgas-sprüngen, „Waschbrettsektionen“ im Infield und noch einigen anderen Schwierigkeiten, die es in jeder Runde aufs Neue zu überwinden gilt. Die Autos selber werden von gigantischen V8-Triebwerken mit mehr als 800 PS angetrieben. Um die Tortur jeder einzelnen Runde eines Rennens zu überste-

hen, haben die Autos über achtzig Zentimeter Federweg. Die uns allen bekannte Firma Traxxas ist Hauptsponsor des Jenkins Brothers Racing Teams und hat deshalb nun diesen Offroader im Maßstab 1:10 auf den Markt gebracht. Wir werden sehen, ob sich das Gänsehautfeeling des Originals auch beim Modell einstellt.


### Alles dabei

Was einem beim Öffnen des Kartons zuerst auffällt, ist die wirklich sehr gelungene Karosserie des Slayer. Die Lackierung ist hervorragend, und auch die Aufkleber sind schon aufgebracht – komplett blasenfrei. Legt man die Karosserie zur Seite, blinkt es einem schon silber, rot, blau und schwarz entgegen. Der Rest des Autos kommt,


NUR FLIEGEN IST SCHÖNER!



So geht der Motor aus: Einfach den Spritschlauch abklemmen



Viel Schlauch sauber verlegt. So stirbt der Motor nicht gleich wegen Spritmangel ab, wenn der Slayer mal auf dem Dach liegt



Die Glühvorrichtung wird auch über die externe Elektrostarteinheit versorgt



Das Gestänge für die Bremse



Die Vorderachse mit den liegenden Dämpfern

bereits fertig zusammengesetzt, zum Vorschein. Wer sich an dieser Stelle denkt: „Moment, das kenne ich doch!“, dem sei gesagt: Richtig! Das Grundkonzept des Slayer, zum Beispiel die liegenden Aluminium-Öldruckstoßdämpfer, basiert auf dem schon bewährten und schon mit mehreren Innovationspreisen ausgezeichneten Revo Monstertruck, ebenfalls von Traxxas.

Was beim Betrachten des Autos sofort ins Auge sticht, sind die schon erwähnten, liegenden Stoßdämpfer, der großvolumige Getriebekasten in der Mitte des Fahrzeugs, in dem sich das 2-Gang-Getriebe befindet (über den Rückwärtsgang, den wir im Revo finden, verfügt der Slayer nicht), und der kleine Elektromotor, der am berühmten Trax-

xas 3.3 Nitromotor genau dort angeflanscht ist, wo eigentlich eine Schwungscheibe für die Startbox oder doch wenigstens ein Seilzugstarter sein sollte.

Was es mit diesem kleinen Elektromotor auf sich hat, zeigt sich, wenn man die Verpackung noch endgültig leer räumt. Denn dann kommt noch eine 2-Kanal-Drehknopfsteuerung zum Vorschein, die, wie bei nahezu allen RTR-Paketen, im 27-MHz Band arbeitet. Zudem findet man aber auch die zum Startmotor gehörende Elektrostarteinheit. Und ich nehme es an dieser Stelle vorweg: Ich würde mir wünschen, dass alle Nitromotoren so komfortabel zu starten wären. Die Fernsteuerung selber liegt gut in der Hand. Was stört, ist die Tatsache, dass der Gashebel etwas im

Ausschnitt des Plastiks verschwindet, wenn man Vollgas gibt. Dadurch liegt der Gasfinger plötzlich auf dem Gehäuse auf, was störend ist. Ansonsten ist der Sender sehr einfach gehalten. Neben der Trimmung für Gas/Bremse und die Lenkung gibt es noch eine Servowegumkehr für die beiden Servos und einen kleinen Schiebeschalter, mit dem man den Ausschlag des Gas-/Bremshebels verstellen kann. 50:50 bedeutet, der Weg ist für Vollgas und volle Bremse identisch, 70:30 heißt, dass 70% des gesamten Wegs für Gas und nur noch 30% für Bremse zur Verfügung stehen. Traxxas empfiehlt in der beiliegenden Anleitung nur die 50:50 Einstellung zu verwenden, also habe ich es dabei belassen.

#### Durchsicht

Vor dem Spaß kommt ja bekanntlich die Arbeit. Aber die hält sich bei unserem Testmodell in sehr engen Grenzen. Alles ist fix und fertig

zusammengebaut, auch die komplette RC-Anlage mit zwei kräftigen Digitalservos (sehr erfreulich für ein RTR-Modell) ist schon installiert. Also habe ich mich damit begnügt, alle Schrauben auf festen Sitz zu prüfen. Ergebnis: lobenswert. Keine Schraube war locker oder musste nachgezogen werden. Um auf Nummer sicher zu gehen, habe ich noch den inneren und äußeren Luftfilter neu eingeeölt, um hier keine unliebsamen Überraschungen zu erleben. Die einzige Änderung, die ich gegenüber der Anleitung vorgenommen habe, war der Einsatz eines fünfzelligen Empfängerakkus anstelle der vorgesehenen vier AA-Batterien. Aber auch hier hat Traxxas schon vorausgedacht, der Platz in der dafür vorgesehenen Box ist ausreichend bemessen für diese Änderung. Dann noch einen frisch geladenen 7,2-Volt-Stickakku in den Elektrostarter und acht AA-Zellen in den Sender und das Auto ist startbereit!

# SCHEITERN



Vorbildlich sind die Gummimanschetten zum Schutz vor Staub

## TECHNISCHE DATEN

Slayer RTR von Traxxas/  
Multiplex

Maßstab: 1:10

Klasse: 4WD Short Course  
Racing

Länge: 568 mm

Breite: 296 mm

Höhe: 214 mm

### Der erste Start

Ein Blick in die Anleitung erklärt das Prozedere beim Startvorgang sehr anschaulich. Die Kurzform ist: Sender einschalten, Auto einschalten, den Elektrostarter in die dafür vorgesehene Aussparung im Heck des Autos setzen, den roten Knopf auf dem Elektrostarter drücken und kurze Zeit später läuft der Motor. Ganz ehrlich, ich finde diese Art des Motorstarts sehr komfortabel. Sehr erfreulich ist die Tatsache, dass sich die Aussparung für den Starter in Karosseriehöhe befindet, und die Karosse selber schon einen entsprechenden Ausschnitt hat. Man kann das Auto also auch problemlos mit aufgesetzter Karosserie starten.

Der Einlaufvorgang des Traxxas 3.3-Motors umfasst sechs Tanks und ist in der beiliegenden Anleitung sehr ausführlich und leicht verständlich beschrieben. Der Motor unseres Testmodells wurde

nach Anleitung einlaufen gelassen, aber da jeder hier seine eigene Philosophie verfolgt, gehe ich nicht näher darauf ein. Die Fahranteile während des Einlaufens konnten gleich dazu genutzt werden, den Geradeauslauf einzustellen und die Wirksamkeit der Bremse zu überprüfen, aber auch hier gab es nichts zu beanstanden. Es war aber schon sehr ansprechend, welche Fahrleistungen der Slayer während des Einlaufvorgangs gezeigt hat. Aber es fiel auch auf, dass die dem Vorbild nachempfundene weiche Federung in Verbindung mit dem riesigen Federwegen von immerhin knapp zehn Zentimetern nicht ganz einfach zu fahren sein könnte

und einen eigenen Fahrstil erfordern könnte. Um das herauszufinden, ging es zum...

### ...ersten Offroad-Einsatz

Der fand auf der permanenten Buggystrecke des MRC-Senden in der Nähe von Ulm statt. Auf Grund der durchdachten Startvorrichtung halten sich die mitzuführenden Zubehörteile sehr in Grenzen. Auto, Funke, Starter, Sprit, eine Zange und einen Satz Inbusschlüssel. Die Strecke selbst besteht zu 100% aus festem Lehmboden. Also die besten Voraussetzung, um das Modell originalgetreu zu testen.

Wie schon während des Einlaufvorgangs gab es keinerlei Probleme, das Triebwerk zum Leben zu erwecken. Die ersten paar Runden wurden vorsichtig gefahren, um mit dem Fahrverhalten des Autos im Gelände vertraut zu werden. Nach ein paar Runden stellte sich schon heraus, dass die beiliegenden Reifen mit ihrem Blockprofil durchaus guten Griff auf diesem Untergrund bieten. Allerdings war das Einlenkverhalten nicht das Gelbe vom Ei. Gut, dass der Slayer bereits mit Rechts-/Links-Gewindestangen zur Einstellung der Vorspur an Vorder- und Hinterachse ausgestattet ist. So war es ein Leichtes, an beiden Achsen etwas Vorspur zu geben. Ebenso kann man mittels kleinen Plastikclipsen den vorderen oberen Querlenker

an der Längsachse nach vorne und hinten verschieben, um so das Einlenkverhalten zu verändern. Hier hat sich als bester Kompromiss die mittige Einstellung erwiesen, also zwei Clipse vor und zwei hinter dem oberen Querlenker. Damit war das Fahrverhalten bei moderatem Tempo gut. An dem einstellbaren Slipper habe ich nichts verändert, hier war ab Werk eine gute Einstellung vorhanden.

Nachdem diese Grundeinstellung vorgenommen war, sollte es ans Eingemachte gehen, und der Slayer zeigen, was er kann. Es wurde also der 125-ml-Tank, der Fahrzeiten von etwa acht Minuten ermöglicht, noch mal randvoll getankt, der Motor noch ein kleines bisschen magerer gedreht und das Auto auf die Start-/Zielgerade gestellt. Dann in Gedanken einen kurzen Countdown zählen, den Gashebel voll aufreißen und was dann losgeht, ist einfach klasse. Der Motor, dank des gut arbeitenden Traxxas 2-Kanal-Aluminium-Resorohrs mit Heckauslass ein recht angenehmer Zeitgenosse, was den Lautstärkepegel betrifft, brüllte los und gab seine geballte Kraft an die beiden großvolumigen und stabil anmutenden Kardanwellen an die Vorder- und die Hinterachse ab. Das Heck tauchte ab, als ob ihm der Boden unter den Füßen weggezogen worden sei, und die Nase des Slayer zog nach



Riesige Federwege zeichnen den Slayer aus



An allen vier Rädern verfügt der Slayer über Spurstangen mit Rechts-/Linksgewinde

## AUSSTATTUNG

**Motor:** TRX 3.3

**Karosserie:** fertig beschnitten, lackiert und beklebt

**Vertrieb:** Multiplex Modellsport, Bretten (Gölshausen)

**Bezugsquelle:** Fachhandel

**Lieferumfang:** Alles zum Betrieb benötigte, bis auf Sprit, Batterien für Sender und Empfängerakku sowie 7,2-V-Stickpack für Elektrostarter

**Empf. Verkaufspreis:** 599,50 €

oben als sei Schwerkraft für sie ein Fremdwort. Dennoch hatten alle vier Räder Bodenkontakt und das Auto schoss los wie von der Tarantel gestochen. Nach wenigen Metern schaltete das Getriebe sauber in den zweiten Gang, und das Auto flog förmlich über alle Wellen auf der Geraden. Das Getriebe

wird übrigens mittels einer Fliehkraftkupplung automatisch betätigt und ist mittels Madenschrauben individuell und stufenlos einstellbar. Es sah genial aus, wie die weiche Federung alle Unebenheiten schluckte und das Chassis selber nahezu ohne Eigenbewegung vorwärts schob. Aber Übermut tut selten gut, und so übersah ich den Bremspunkt zur ersten Kurve und das Auto schoss geradeaus, hob ab und überschlug sich unzählige Male in alle Richtungen. Aber nach einem kurzen Rundumcheck konnte auch hier Entwarnung gegeben werden. Das verbaute Plastik sieht nicht nur stabil aus, sondern ist es auch. Die geformte, 3 mm starke Chassisplatte aus gehärtetem Aluminium sieht auch noch aus wie sie soll und auch die großen

Rambbügel an Front und Heck haben ihre Aufgabe erfüllt, ohne dabei Schaden zu nehmen.

### Nur fliegen ist schöner

Mit etwas gebremsten Gasfinger ging es wieder auf die Strecke. Die starke Neigung nach rechts oder links in Kurven ist, wie angenommen, etwas gewöhnungsbedürftig. Hat man aber den Dreh raus, macht es einen Riesenspaß, den Slayer über den Kurs zu bewegen. Wie sich das Auto beim Beschleunigen mit der Motorhaube aufstellt und beim starken Bremsen eintaucht, ist ein Hit. Im nächsten Test sollte sich das Flugverhalten des Testmodells zeigen.

## FAZIT

Obwohl nun doch schon einige Liter 25%iger Nitrosprit verfahren wurden, mit vielen Sprüngen und Abflügen, verrichtet der Slayer nach wie vor ohne zu klagen seinen Dienst. Der Ersatzteildienst musste bislang noch nicht beschäftigt werden. Auch der Motor zeigt noch keine Anzeichen fehlender Kompression und bis auf zwei neue Glühkerzen gab es auch hier noch keinen Grund zum Tadel. Mit dem Traxxas Slayer hat Multiplex ein Modell im Vertrieb, das einem auf Grund seiner Fahrleistungen, der ansprechenden Optik und vor allem Dank des problemlosen Betriebs ein Grinsen ins Gesicht meielt und seine Anhänger finden wird.

Hier neigt der Slayer etwas zur Hecklastigkeit, aber mit Gas und Bremse lässt er sich mit etwas Übung in der Luft sehr gut steuern. Sind die Flüge aber zu hoch, neigt er trotz des großen Federwegs auf Grund der weichen Federung zum Durchschlagen. Aber auch hier ist der von unten offene Antriebsstrang durch Kunststofframmer unter den beiden Achsen gut geschützt. Das Fahrbild dabei ist ebenfalls sehr spektakulär. Die Bremse tat ihren Dienst bislang ohne zu klagen und hat eine ansprechende Verzögerung.

