



Mit dem Revo 3.3 hat sich die Firma Traxxas bereits vor Jahren ein eigenes Denkmal gesetzt und zahlreiche Auszeichnungen als „Best Nitro Truck“ und „Truck of the Year“ erlangt. Nun geht Amerikas bekanntester Monster-Truck in die nächste Runde. Der siebenfache R/C Pro Nationals- und ROAR-Champion wurde nochmals optimiert, getreu dem Motto: größer, zäher und vielseitiger denn je! Wir waren gespannt, ob die Performance des legendären Trucks zu überbieten ist.



Traxxas Revo 3.3 von
Multiplex

FLYING HIGH

TECHNISCHE DATEN

Traxxas Revo 3.3 von Multiplex
Maßstab: 1:10
Klasse: 4WD Monster Truck
Länge: 525 mm
Breite: 447 mm
Höhe: 280 mm
Radstand: 348 mm
Spurweite (v/h): 444,5/447 mm
Reifendurchmesser (v/h): 160/160 mm
Reifenbreite (v/h): 85 mm
Bodenfreiheit: 109 mm
Untersetzung: 1. Gang: 25,55:1, 2. Gang: 16,31:1

AUSSTATTUNG

Fernsteuerung: Traxxas TQ 2,4 GHz
Servos: 2 × 2075 Digital-Servo (Lenkung), 1 × 2056 Digital-Servo (Gas/Bremse), 1 × 2065 Digital-Servo (2-Gang-Getriebe)
Sprit: Orcan 16%
Motor: TRX 3.3 mit EZ-Elektro Startsystem
Tank: 150 cm ³ mit Schnelltankdeckel
Karosserie: Monster-Truck (fertig lackiert und ausgeschnitten)
Gewicht: 4.750 (fahrfertig)
Hersteller/Vertrieb: Traxxas/Multiplex
Bezugsquelle: Fachhandel
Empf. Verkaufspreis: 559,90 €



Full House – Ausstattung und Zubehör reichen weit über das Übliche hinaus

Üppig!

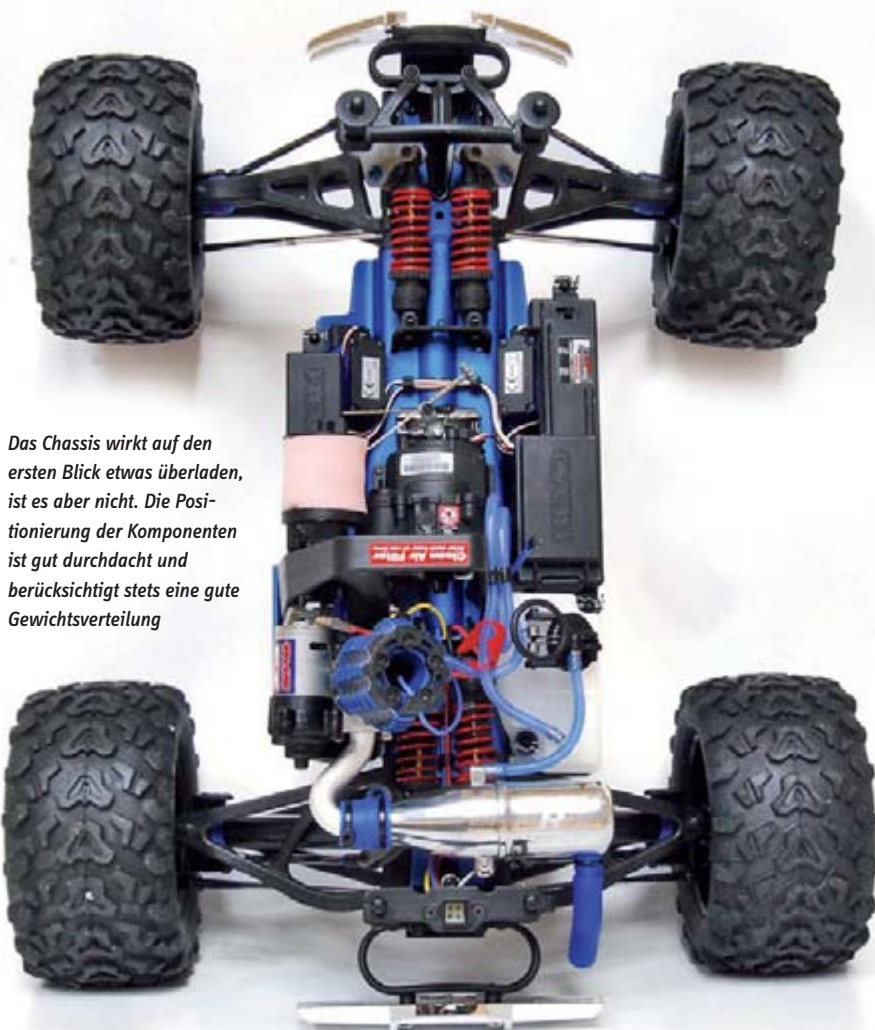
Bekanntlich ist der erste Eindruck entscheidend, und der war in diesem Fall mehr als positiv. Den imposanten Karton zieren zahlreiche Bilder des Chassis sowie der technischen Komponenten, die augenblicklich den Wunsch nach einer detaillierten Analyse hervorrufen. Also auf mit der Kiste! Als erstes kam der neue 2,4-GHz-Sender zum Vorschein, bevor der gigantische Monster-Truck, geprägt durch die riesige Bereifung und die phantastische Karosserie, zu sehen war. Ein umfassendes Paket an Dokumentationen, zahlreiche, teils ungewohnt aussehende Werkzeuge und das so genannte Long-Travel-Rocker- und Federn-Set komplettierten den fertig aufgebauten und fahrbereiten Revo. Doch das war längst nicht alles. Eine angenehm weiche 500 ml Tankfalsche, zwei separate Ladegeräte für den 7,2V-NiMH-Akku der Starteinheit und den 6V-Empfängerakku, die auch zur serienmäßigen Ausstattung zählen sowie ein Satz Scheiben und Kugelköpfe zur Justierung der Aufhängung gehören ebenfalls zum Zubehör. Ein bereits geölter Ersatzluftfilter und eine zweite Glühkerze vollenden das üppige Equipment.

Reife Leistung

Der neue Revo 3.3 ist zwar rund 10 Prozent größer als sein Vorgänger, hierfür sind aber in erster Linie die stattliche „Maxx-Sized“-Bereifung mit einem Durchmesser von 160 mm sowie die überarbeitete Karosserie mit der „Bösen-Blick“-Optik verantwortlich. Das Chassis selbst basiert nach wie vor auf der innovativen Halb-Monocoque-Bodenplatte aus 3 mm dickem 6061T6 Aluminium, die eine hohe Steifigkeit bei geringem Gewicht gewährleistet und darüber hinaus im edlen Blau noch klasse aussieht. In deren Zentrum befindet sich eine große Öffnung, in der die kompakte Getriebeeinheit Platz findet, die somit das Verbindungsglied zwischen den Komponenten über und dem Antriebsstrang unter dem Chassis darstellt. Das Bauteil besteht aus dem einstellbaren 2-Gang-Getriebe, dem Rückwärtsgang, der Slippereinheit (Rutschkupplung) und einer ventilierten Bremscheibe aus Stahl einschließlich effektiven Bremsbelägen, die am vorderen Ende angeflanscht sind. Der Clou aber ist das so genannte OptiDrive ESM System, ein elektronisches Modul inklusive Getriebesensor, welches die Bewegungen überwacht und Fahrtrichtungsänderungen nur im Stillstand erlaubt. Das Getriebe wird so wirkungsvoll geschützt und weist zudem auch weniger rotierende Teile auf als herkömmliche Einheiten mit mechanischen Schutzmechanismen.

Befeuert...

... wird der Revo vom TRX 3,3 Racing-Motor, dessen Bezeichnung bereits Aufschluss über den Hubraum gibt. Der mit einem hohen blauen Kühlkopf versehene Zweitakter ist mit einem soliden Motorhalter – mit einer Neigung zur Mitte hin – auf dem Chassis montiert und mit einer 2-Backen-Kupplung sowie einer traditionellen Schwungscheibe zum Anlassen des Motors versehen. Diese wird allerdings nicht weiter benötigt, denn das Triebwerk kann mit Hilfe des EZ-Start-Systems in Betrieb genommen werden. Hierzu



Das Chassis wirkt auf den ersten Blick etwas überladen, ist es aber nicht. Die Positionierung der Komponenten ist gut durchdacht und berücksichtigt stets eine gute Gewichtsverteilung

wird lediglich die mitgelieferte Starteinheit in die vorgesehene Buchse auf dem hinteren Karosserihalter gesteckt und per Knopfdruck der integrierte Startermotor und die Stromversorgung der Glühkerze aktiviert – einfach klasse!

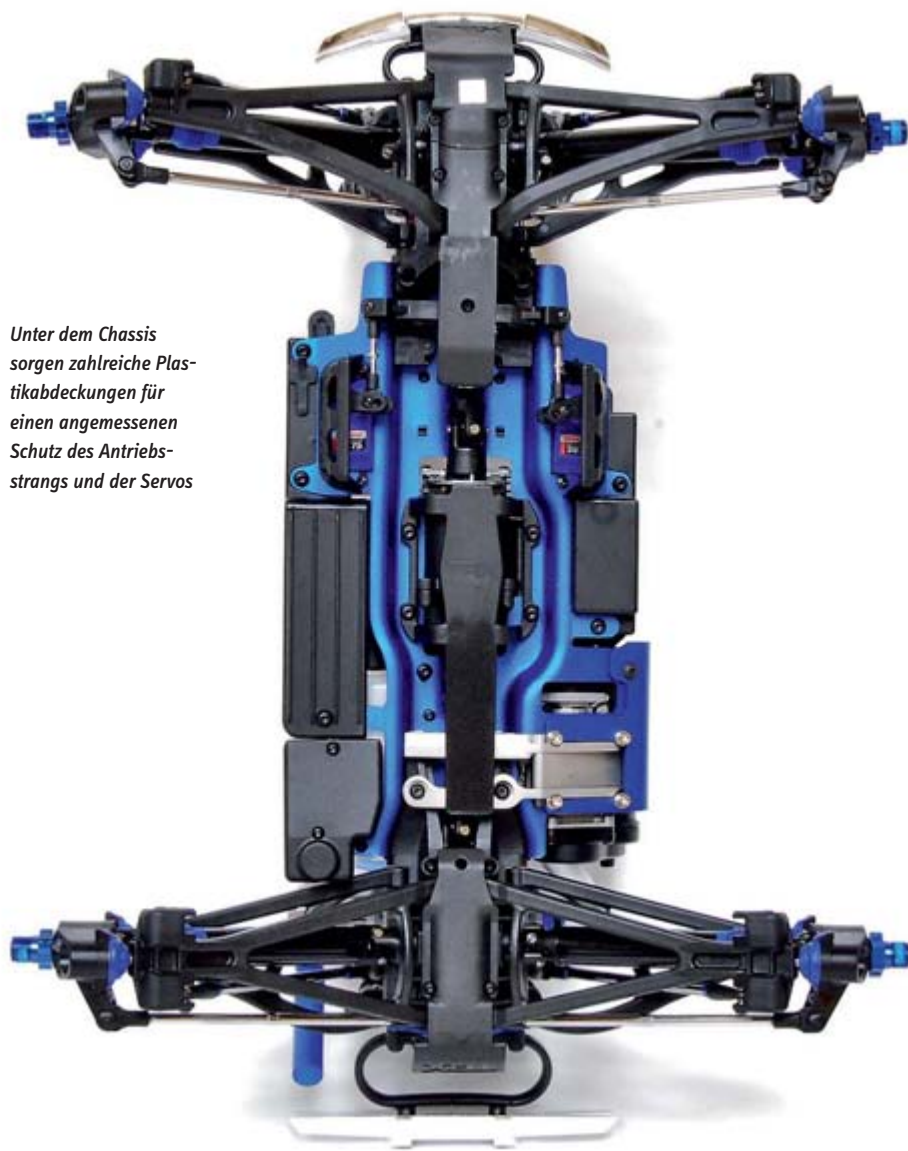
Die richtige Kraftentfaltung des Motors wird durch das quer zur Fahrtrichtung montierte 2-Kammer-Resonanzrohr sichergestellt, dessen Hochglanzpolierung eine schnelle Reinigung ermöglicht. Dank des 150 Milliliter großen Tanks einschließlich Schnelltankdeckel, der gegenüber dem Motor Platz findet, sind auch Fahrzeiten jenseits der 10-Minuten-Marke kein Problem.

Zwei Spritzwasser-geschützte Kunststoffboxen, beidseitig des Getriebes, nehmen die verschiedenen Elemente der Fernsteuerung auf. Dies sind der Empfänger und das OptiDrive-Modul auf der rechten sowie das Gas/Brems-Servo und ein Micro-Servo zur Betätigung des Rückwärtsgangs auf der linken Seite. Der serienmäßige 5-Zellen-Empfängerakku ist ebenfalls in Fahrtrichtung rechts zu finden. Er wurde jedoch zur Optimierung des Schwerpunkts unter dem Empfänger auf dem Niveau der Chassisplatte montiert und ist durch eine separate Abdeckung äußerst einfach von der Bodenseite aus zugänglich. Von unten sind auch die beiden wasserdichten und kugelgelagerten Digitalservos in die Bodengruppe integriert, wobei die resultierende Stellkraft (trotz der Dual-Lenkung) mit etwa 7 kg für ein Modell dieser Größe eher bescheiden ist.

Einzigartig

Auf die Frage, was den Revo von anderen Modellen seiner Klasse unterscheidet, ist schnell eine Antwort gefunden. Es ist die Kombination aus dem bereits erwähnten Chassis und der genialen Aufhängung, die den Monster Truck von Traxxas so unverwechselbar macht. Möglich wird dies durch die liegend montierten Dämpfer, die mittels einer Schubstange und einem Winkelement, auch Rocker genannt, angesteuert werden. Dadurch wird eine progressive Dämpfung mit außergewöhnlichen Federwegen erzielt, die den Revo zum absoluten Allrounder für alle erdenklichen Geländeverläufe avancieren lässt.

Das Prinzip ist denkbar einfach. Während die Dämpfung auf kleine Unebenheiten sanft und sehr direkt reagiert, erreicht man dank der Umlenkung bei extremen Federwegen eine progressive Dämpfung mit zunehmender Federhärte. Der Revo erzielt somit „out of the box“ eine durchschnittliche Bodenfreiheit von 105 mm bei einem Federweg von 90 mm, der Dank des mitgelieferten long travel Sets, bestehend aus einem Satz Federn und vier Rockers auf sage und schreibe 120 mm erhöht werden kann. Die Umsetzung erfolgt dabei an beiden Achsen mittels riesigen Doppelquerlenkern in Verbindung mit Pivot Ball Radträgern beziehungsweise Lenkhebeln aus äußerst widerstandsfähigem Composite Kunststoff. Der Antrieb der vier Räder wird, vom Getriebe ausgehend, durch zwei massive Teleskop-Kardanwellen aus Kunststoff zu den beiden Kegeldifferentialem gewährleistet, deren Abdichtung mittels Silikon O-Ringen eine Befüllung mit Öl und damit eine Reduzierung des Schlupfs ermöglicht. Die vier Antriebswellen zu den Rädern sind identisch mit den



Unter dem Chassis sorgen zahlreiche Plastikabdeckungen für einen angemessenen Schutz des Antriebsstrangs und der Servos

Vorgenanten und münden jeweils an den Enden in 17 mm große Sechskant Aufnahmen aus Aluminium, die selbstverständlich blau eloxiert sind. Ihr spezielles Design erlaubt zwar die Montage der gängigen Truggy- bzw. Buggyräder, allerdings sind die serienmäßigen Räder nicht mit den traditionellen Aufnahmen normaler Truggys kompatibel. Die Leichtgängigkeit aller beweglichen Teile, einschließlich der Rocker, wird integral durch gummi-dichtete Kugellager sichergestellt. Wirklich bemerkenswert ist die Abdichtung der Pivot-Ball Aufhängung und der Teleskop-Antriebswellen mit Hilfe kleiner Gummimanschetten (ebenfalls in Blau), die der Verschmutzung und dem Verschleiß der sensiblen Teile wirkungsvoll vorbeugen.

Praktisch ohne Eigenleistung

Die Philosophie der texanischen Modellmanufaktur Traxxas bestand von jeher darin, dem Kunden ein fahrfertiges Modell an die Hand zu geben, das nur noch betankt werden muss. Dabei legt Traxxas großen Wert darauf, dass es sich nicht um RTR, also Ready-to-Run-Modelle im klassischen Sinne, sondern vielmehr für den Wettbewerb geeignete Fahrzeuge, so genannte Ready-to-Race-Cars handelt. Genau dies ist auch der Fall, sodass der erste Test praktisch umgehend nach dem Auspacken er-

folgen kann. Indes empfiehlt es sich, die beiden Akkus (Empfänger und EZ-Starter) vorher richtig voll zu laden und zwischenzeitlich die umfangreichen Unterlagen zu studieren. Die farbige Bedienungsanleitung schildert ausführlich den Aufbau und die diversen Setup-Möglichkeiten des Fahrzeuges, die Funktionen der Fernsteuerung sowie die Vorgehensweise beim Einlaufenlassen und dem Einstellen des Motors. Sehr lobenswert sind ebenfalls die Erklärungen, was unter einem zu fetten oder zu mageren Motor zu verstehen ist und welche Auswirkungen dies haben kann. Da die Original-Broschüre nur auf Englisch ist, wurde seitens Multiplex eine Version in deutscher Sprache beigelegt – prima. Darüber hinaus gehört zum Baukasten eine DVD, welche die einzelnen Schritte der Inbetriebnahme visuell veranschaulicht.

Endlich geht's los!

Bevor vor ich aufbrach, um den Motor einlaufen zu lassen, kontrollierte ich durch Stichproben, ob der Revo dem Anspruch eines einsatzbereiten Modells wirklich gerecht wird. Lose Schrauben, Montagefehler oder größere Abweichungen bei der Grundeinstellung des Chassis waren tatsächlich nicht festzustellen. Auch die Justierung der Servos und der Gestänge war gut, sodass ich

Der kraftvolle TRX-Motor mit 3,3 cm³ Hubraum verspricht genügend Leistung.
Für einen günstigeren Schwerpunkt wurde das Triebwerk zur Chassismitte hin gekippt



Trotz der Ansteuerung durch zwei Servos ist die Stellkraft von knapp 7 kg für ein Modell dieser Größe recht bescheiden



17 mm große Sechskantmitnehmer aus Alu garantieren einen sicheren Halt der gigantischen Bereifung auf wunderschönen Felgen mit Chrom-Look



Der aus Gründen des Schwerpunkts auf der Chassisunterseite installierte Empfängerakku ist in einer separaten Box installiert

lediglich den Stellring am Gasgestänge (das aufgrund einer 90° Umlenkung eh etwas unpräzise reagiert) für ein direkteres Ansprechverhalten versetzte und den bereits geölten Luffilter am Vergaserhals mit einem Kabelbinder sicherte. Angesichts des genialen Startsystems war ein separater Glühkerzenstecker nicht notwendig, und so beschränkte sich mein Zubehör auf 2,5 Liter 16 prozentigen Treibstoff von Orcan, ein Infrarot-Thermometer und einen Schraubendreher. Leider endete diese erste Session schneller als mir lieb war. Das Problem war schlichtweg die stramme Passung der Laufgarnitur des Motors, die das EZ-Startsystem, genauer gesagt den kleinen Elektromotor, völlig überforderte. Trotz Lösen der Zündkerze und Zuführung von Sprit klemmte der TRX 3.3 praktisch jede zweite Umdrehung am oberen Totpunkt. Die abwechselnde Prozedur von Startversuch und Losklemmen endete schließlich mit einem leeren Starterakku und einem überforderten Elektromotor, dessen erste Rauchzeichen die baldige Kapitulation ankündigten. Es blieb mir also nichts Weiteres übrig, als mein Rollout abzubrechen. Die folgende Pause (zur Beruhigung der Nerven und zum Laden des Starterakkus) erlaubte mir, einen Heißluftfön zu besorgen, mit dessen Hilfe das Problem behoben werden sollte.

Zweiter Versuch

Also wurde der Motor vorsichtig „aufgeheizt“, bevor der Starter erneut aufgesetzt und aktiviert wurde. Unverzüglich nahm das Triebwerk seine Arbeit auf und ich konnte ohne weitere Unterbrechung die erste Tankfüllung verfahren. Unter Einhaltung der empfohlenen Pausen konsumierte der Motor weitere 450 Milliliter, ohne ein einziges Problem, so dass ich dem eigentlichen Test auf der permanenten Strecke des RCR Peterberg voller Vorfreude entgegenfieberte. Vor dem eigentlichen Start versetzte ich nur die Pushrod-Streben vom inneren zum äußeren Loch der Schwingen, um das Chassis der Charakteristik der recht flachen Strecke anzupassen. Das Bild des bis dahin sehr hochbeinigen Chassis, dem praktisch kein Hindernis groß genug sein konnte, wandelte sich durch die Änderung schnell zur aggressiv aussehenden Raubkatze, die aus geduckter Haltung ihr nächstes Opfer anvisiert. Der Motor war inzwischen so gut eingelaufen, dass die Startvorgänge dank des EZ-Systems zum Vergnügen wurden. Angesichts der guten Grundeinstellung des Vergasers begann ich erst jetzt mit der eigentlichen Justierung, die sich aber darauf beschränkte, die Hauptdüsenadel in kleinen Schritten magerer zu stellen. Inzwischen hatten sich Fahrer

und Chassis bestens mit der Strecke angefreundet, sodass die Umrundungen im Schatten der anwesenden Buggyfahrer kein Problem waren. Darüber hinaus schaltete das 2-Gang-Getriebe so präzise und weich wie ein Flachbahner neuester Generation. Der Hit aber ist der Rückwärtsgang. Kaum war der Revo an einer Stelle hängen geblieben, spurtete bereits jemand zum Monster-Truck, um ihn aus seiner vermeintlich misslichen Lage zu befreien. Derjenige staunte nicht schlecht, als der Revo einen kurzen Satz nach hinten machte und mit scharrenden Rädern auf die Piste zurückkehrte. Der Rückwärtsgang lässt sich einfach und schnell bedienen, einfach nur klasse! Bestens gefallen hat mir auch die „Bearbeitung“ des Chassis, das angesichts der außerordentlichen Federwege auf dem wechselnden Terrain stets Kontakt zum Boden hielt. Dass der Revo vor allem in schnellen Passagen etwas untersteuert, liegt teilweise an der Bereifung, denn mit einem Satz VTEC-Kamikaze-Reifen ließ sich der Truck ebenso präzise, wenn auch nicht ganz so agil wie ein Buggy über die Piste jagen. Für den Rest sind zweifellos die beiden Lenkservos verantwortlich, deren Stellkraft dem Anspruch der ansonsten tadellosen Performance des Revo 3.3 nicht gerecht werden.

Tipps und Tricks

- Den zweiteiligen Luftfilter nach jedem Einsatz reinigen und den inneren Teil angemessen einölen.
- Die Befestigungsmuttern der Pivot-Ball-Aufhängung (#5378X) regelmäßig auf Spiel überprüfen, gegebenenfalls die Muttern mit Schraubensicherungslack arretieren.
- Den Motor vor dem Einlaufen lassen mit einem Fön anwärmen, um den „kleinen“ Startermotor nicht zu überfordern

**PRO & CONTRA**

- + Top-Getriebe (2-Gang und Rückwärtsgang)
- + Robustheit
- + Innovatives und vielseitiges Chassiskonzept
- + Tolles Handling
- EZ Startsystem für den Wettbewerb eher ungeeignet
- Bescheidene Stellkraft der Lenkung

DIE KONSTRUKTION

Chassis: 3D Semi-Monocoque-Chassis aus 6061T6 Aluminium, blau eloxiert

Vorderachsaufhängung: Einzelradaufhängung mittels Doppelquerlenkern, Pivot-Ball-Lenkhebeln und progressiver Pushroad-Dämpfung, 2 Lay-Down Aluminium-Öldruckstoßdämpfer mit Außengewinde

Hinterachsaufhängung: identisch mit der Vorderachse

Differenzial: Kegeldifferenziale an Vorder- und Hinterachse mit limitiertem Schlupf dank variabler Ölviskositäten

Antrieb: Allradantrieb mit 6 Teleskop-Kardanwellen, OptiDrive 2-Gang-Getriebe mit Rückwärtsgang und Rutschkupplung, 1 Stahl-Scheibenbremse, 2-Backen-Kupplung, komplett kugelgelagert

Blau Silikonmanschetten schützen die Antriebs- und Aufhängungselemente vor Staub und Matsch. Die mechanische Belastbarkeit wird durch eine angemessene Dimensionierung der zähen Teile gewährleistet

**Rundum überzeugend**

Außer zwei losen Muttern an der Pivot-Ball-Aufhängung und einer leicht ausgeschlagenen Kugelkopfpanne an einem Dämpfer, hatte der Revo den schonungslosen Test – einschließlich zahlreicher, meist misslungener Saltos – klaglos überstanden. Großen Anteil daran haben die Rammer an Vorder- und Hinterachse, deren Konstruktion sehr dämpfend wirkt. Dank der einzigartigen Konstruktion ist der Revo 3.3 ein echtes Multitalent mit Wettbewerbsgenen, ob zum Bashen in der Kiesgrube oder zum Racen auf der Piste.

Ferngesteuert

Besonderes Augenmerk verlangt die neue Fernsteuerung namens TQ 2,4 GHz. Dank der Traxxas-Link-Technologie können mehr als 20 Modelle ohne Benennung oder Eingabe im Sender gespeichert werden. Es genügt, den Sender und das entsprechende Modell einzuschalten und schon werden die zugehörigen Einstellungen automatisch übernommen. Darüber hinaus bietet die sehr leichte Anlage im typischen Traxxas-Style die Einstellmöglichkeiten Servo-Reverse und Trimmung für die Kanäle 1 bis 3 sowie eine 50/50- beziehungsweise 70/30-Wegeinstellung für den Gashebel. Besonders pfiffig ist die Platzierung des Schalters für den Rückwärtsgang im oberen Bereich der ergonomisch geformten Griffschale, der sich ganz einfach mit dem Daumen betätigen lässt.

