



CONTROL



Traxxas Ken Block Gymkhana



YOURSELF

Sicher ist der ein oder andere schon einmal über Videos von Ken Block im Internet gestolpert. Denn wenn es ums Driften in Perfektion ging (daher der Oberbegriff Gymkhana), kam man an Ken Blocks Subaru STI mit 530 PS eigentlich nicht vorbei. Rückblickend hätte man eigentlich mit einer weiteren Eskalation durch diesen verrückten Rennfahrer rechnen müssen. Die simple Formel zur Steigerung der Fahrleistungen: weniger Gewicht und/oder mehr Leistung. Die aktuelle Reifenvernichtungsmaschine vereint beide Parameter in seinem Ford Fiesta mit 650 PS. Wie schon bei vielen Autos zuvor verstehen es die Amerikaner, Motorsport auch im kleinen Maßstab bestens zu vermarkten – und so steht der Ken Block Fiesta heute in vielen Modellbauläden bereit.

ana Fiesta von Multiplex



Entfalten wahnwitzige Kräfte für ein Modell in diesem Maßstab: 380er Velineon Brushless-Motor mit 4.000 kV und Velineon-Regler



Für mehr Leistung am Lenkgestänge kann ein zusätzliches Lenkservo parallel verbaut werden



Nach der Entfernung der Getriebeabdeckung offenbart sich die integrierte Rutschkupplung

Das verwendete 1:16er Chassis ist keine Neuentwicklung und hat vom Glattbahner bis hin zum Monstertruck ein extrem breites Einsatzgebiet. Für eine perfekte Gewichtsverteilung gibt es auf der linken und rechten Chassisseite je einen Akkuschacht; genau darüber findet die Elektronik – sprich der Velineon-Brushlessregler und der 2,4-GHz-Empfänger – ihren Platz. Mittig im Chassis angeordnet sitzt die Getriebeeinheit mit integrierter Rutschkupplung, samt dem 380er Brushlessmotor. Diese Komponenten befinden sich leider an höchster Stelle im Chassis, können aber aufgrund der Akkuanordnung nicht anders untergebracht werden. Im vorderen, rechten Teil des Chassis ist das kleine Lenkservo verbaut, wobei auf der gegenüberliegenden Seite noch eine Aussparung ist für ein zweites, parallel zu verbauendes Lenkservo – für Offroad-Fahrzeuge durchaus sinnvoll. Sehr markant sind natürlich auch die liegend verbauten Öldruckstoßdämpfer, die (mal abgesehen vom oben liegenden Motor) dem Chassis eine sehr flache Bauweise verleihen. Der Antriebsstrang liegt von unten zugänglich gut geschützt zwischen den beiden Akkuschächten und überträgt zuverlässig die Antriebskraft an die beiden Kegeldifferenziale. Das RTR-Paket wird durch die 2,4-GHz-Fernsteuerung und den beiliegenden 6-zelligen NiMH-Fahrakku mit einem kleinen Steckerladegerät abgerundet.

Cool bleiben

Den bunten Karton in Händen haltend, zog sogleich ein Lächeln über mein Gesicht, las ich doch den Aufdruck „50+ mph“ (ca. 80 km/h). Das ist für ein 1:16er Modell natürlich eine echte Kampfansage. Der Maßstab täuscht jedoch darüber hinweg, dass dieses Modell mit seinem 206 mm langen Radstand eher dem 1:12er M-Chassis von Tamiya zuzuordnen ist.

Um für ausreichend Strom zu sorgen, bestellte ich mir sogleich zwei Lipo-Akkus (je 7,4V und 2.200mAh bei 20 – 30C) und überflog zuvor noch die Be-

dienungsanleitung. Hier sei beim 4S-Betrieb noch erwähnt, dass die Motor/Regler-Kombination selbst mit den 14,8 V keine Probleme hat, die Lipo-Abschaltung jedoch nur bis 3S gewährleistet ist. Es ist also äußerste Vorsicht geboten, um die Akkus nicht durch Tiefentladung zu zerstören. Nun haben Lipo-Akkus ihre Anschlusskabel meist seitlich, was in meinem Fall einen kleinen Ausschnitt am Verschlussdeckel des Akkuschachts nötig machte. Zudem kam die Kabelführung der Lipos den Hinterreifen bedrohlich nahe, so dass ich die Akkus mit den Kabeln in Richtung der Vorderachse im Akkuschacht verschwinden ließ. Auf dem Akkuschacht befinden sich zur Kühlung der Akkus Lüftungseinlässe – diese scheinen mir aber weniger wirkungsvoll, da der Akku den Akkuschacht komplett ausfüllt und somit kein Luftstrom durch den Schacht ziehen kann. Sollte es bei hohen Außentemperaturen zu Hitzeproblemen kommen, müsste man eher das Chassis und die Akkuverschlussdeckel mit zusätzlichen Lüftungslöchern versehen.

Brutal

Für die erste Ausfahrt habe ich die Fernsteuerung noch mit vier Mignonzellen versorgt, danach ging es auf einen großen Parkplatz, um das „Spielzeug“ zu testen. Tja, was soll ich sagen: mit solch einer brutalen Leistung hatte ich dann doch nicht gerechnet. Quasi unkontrollierbar schoss der Fiesta mit $\frac{3}{4}$ Gas über den Platz, ein Zug am Trigger Richtung Vollgas riss das Auto dann völlig aus der Spur. Abrüstung war also angesagt, um das Fahrverhalten besser kennen zu lernen.

Mit 7,4 V an Bord war das Auto deutlich kontrollierter zu bewegen; so versuchte ich meine Driftkünste unter Beweis zu stellen, was mir leider nur bedingt glückte. Das erste Rollout auf heimischen Fliesen erwies sich als wesentlich besserer Untergrund zum Driften, denn hier erreichte das Fahrzeug nur geringes Tempo und bekam gleichbleibend rutschigen Boden vor die harten Driftreifen. Auf Asphalt

PRO & CONTRA

- + extreme Power
- + 2,4-GHz-Sender
- + sehr gute RTR-Ausstattung
- Baukastensetup zu weich



sah es deutlich anders aus, hier hatte das Fahrzeug mehr Auslauf und eine wesentlich höhere Endgeschwindigkeit. Das Chassis neigte sich sehr stark in den Kurven und nicht selten verlor ein Rad die Bodenhaftung. Schließlich trug auch der kurze Radstand dazu bei, dass ein wegrutschendes Heck nur mit Mühe wieder einzufangen war.

Control Yourself

Leider machte der kleine Kraftzweig während des Tests auch einen Ausflug in Richtung Bordsteinkante und riss die Gelenkkugel der Pivotball-Aufhängung aus dem hinteren Radträger. Erfreulicherweise waren die Radträger für den kleinen Traxxas schnell besorgt und das Fahrzeug wieder startklar. Um das Fahrwerk etwas besser unter Kontrolle zu bekommen, empfiehlt es, sich den Einfederweg der Achsen zu begrenzen. Da das Fahrzeug mit seinen liegenden Dämpfern jedoch nicht über derart viele Einstellmöglichkeiten wie ein aktueller Tourenwagen verfügt, kann das Einfedern durch kleine O-Ringe oder Spritschlauch auf den Kolbenstangen (zwischen Kugelpfanne und Dämpfergehäuse) reduziert werden. Mit dickflüssigerem Dämpferöl und härteren Federn kann je nach Streckengegebenheit das Fahrwerk noch weiter angepasst werden. Für den normalen Fahrbetrieb bzw. für das Driften ist das Baukastenset definitiv zu weich. Die Motor/Regler-Kombination ist dagegen über jeden Zweifel erhaben und katapultiert den Zwerg für ein RTR-Fahrzeug diesen Maßstabs zu ungeahnter Endgeschwindigkeit. Für den Alltagsgebrauch ist der Betrieb mit 2S LiPos oder 7,2 V NiMH-Akkus völlig ausreichend. Wer gern am Limit unterwegs ist, sollte unbedingt auf eine weiche Gummimischung mit

viel Haftung umrüsten und das Fahrwerk entsprechend optimieren, um die Leistung kontrollierbar auf die Straße bringen zu können. So ausgestattet wird es mit dem Fiesta auf den heimischen Parkplätzen nur wenig Konkurrenz geben.

Fazit

Die verspielt wirkenden bunten Kunststoffe verarmlosen den Gymkhana Fiesta. Um die mögliche Fahrleistung wie Ken Block auf den Boden zu bringen, ist letztlich der Modellbauer selbst gefordert. Mit seiner 2,4-GHz-Fernsteuerung, dem Velineon-Brushlesssystem und beiliegendem Fahrakku samt Ladegerät gehört er zu den besser ausgestatteten RTR-Fahrzeugen seines Maßstabs. Positiv sei zuletzt die zügige Ersatzteilversorgung über den Fachhandel erwähnt.



Zum RTR-Lieferumfang gehören eine moderne 2,4-GHz-Fernsteuerung, NiMH-Fahrakku und Steckerladegerät



▲ Das dem Gymkhana Fiesta zugrundeliegende 1:16er Chassis ist von anderen Traxxas-Modellen her bekannt

TECHNISCHE DATEN

Traxxas Ken Block Gymkhana Fiesta
von Multiplex

Maßstab: 1:16

Klasse: 1:16 Onroad

Länge: 356 mm

Breite: 185 mm

Höhe: 120 mm

Radstand: 206 mm

Spur (v/h): 155/155 mm

Raddurchmesser (v/h): 64/64 mm

Radbreite (v/h): 25/25 mm

Bodenfreiheit: 6 mm

Vorspur (v/h): 0°/0°

Sturz (v/h): 0°/0°

AUSSTATTUNG DES TESTMODELLS

Fernsteuerung: TQ 2,4 GHz

Motor: 380er Velineon 4.000 kV

Akku: 7,2V/7,4V bzw. 14,4V/14,8V NiMH/LiPo

Karosserie: fertig lackiert, ausgeschnitten und beklebt

Gewicht: 964 g fahrfertig ohne Akku(s)

Hersteller/Vertrieb: Traxxas/Multiplex

Bezug: Fachhandel

Empf. Verkaufspreis: 299,90 €

Lieferumfang: Betriebsbereit aufgebautes RC-Car mit 2-Kanal-Drehknopfsender, Lenkservo, Fahrtenregler und 8T Brushlessmotor, einigen Kleinteilen und Bedienungsanleitung

DIE KONSTRUKTION

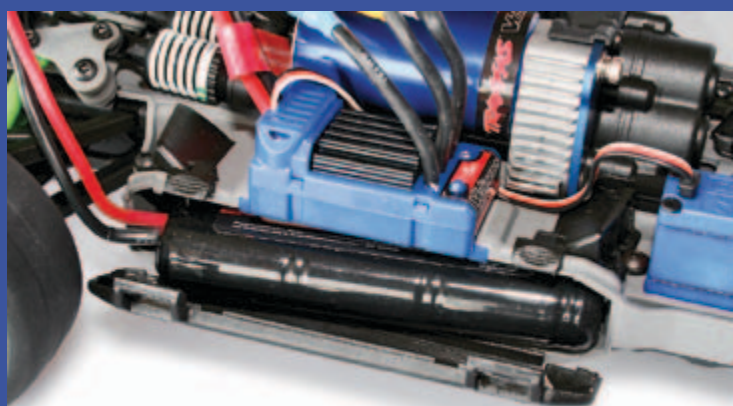
Vorderachsaufhängung: Doppelquerlenker mit 2 Öldruckstoßdämpfern (Pushrod-Bauweise)

Hinterachsaufhängung: dito

Chassis: Nylon Monocoque

Differenzial: Kegeldifferenzial an Vorder- und Hinterachse

Getriebe: 8,10:1, Hauptzahnrad mit Rutschkupplung, Kardantrieb



Der Akkuwechsel ist dank des rastenden Akkuverschlusses schnell gemeistert



Schon speziell: die Vorderachse mit liegenden Dämpfern und Pivotball-Radaufhängung. Beliebte bei Traxxas ist auch die Pushrod-Dämpferlenkung