



Mini-Monster



Es ist schon einige Zeit her, da entsprang der texanischen Hexenküche von Traxxas eine eierlegende Wollmilchsau. Der „große“ Summit kann so ziemlich alles: Rennen, crawlen, driften, springen und Bier holen. Okay, das mit dem Bier bleibt bislang ein frommer Wunsch. Aber ansonsten haben die Ingenieure ein Maximum an ferngesteuerter Technik in einen formschönen Truck gepflanzt. Leider ist er mit dem Hobbybudget, das mir meine Frau für gewöhnlich zugesteht, nicht finanzierbar. Es wurde also nichts daraus. Zum Glück haben die Jungs im amerikanischen Plano aber meinen Wunsch vernommen und jetzt den Summit im Taschenformat 1:16 neu erfunden. Quadratisch, praktisch und deutlich erschwinglicher. Ob er seinem großen Bruder ebenbürtig ist? Wir werden es testen!

Vom Erfinder des RTR

Wenn sich eine Firma mit Fug und Recht als Erfinder des ernsthaften RTR bezeichnen darf, dann ist das Traxxas. Noch vor wenigen Jahren stand Ready-to-Run für simple Technik. Schnell gekauft, schnell kaputt, schnell gefrustet und schnell vergessen. Nicht so bei Traxxas. Hier hat man schon ziemlich früh erkannt, dass qualitativ hochwertige Komponenten und eine absolut vollständige Ausstattung ein echtes Verkaufsargument sind und Kunden dauerhaft bei der Stange halten. Der kleine Summit macht da keine Ausnahme. In einer vergleichsweise kleinen Schachtel kommt er zu seinem Käufer, fertig montiert und mit farbig bedruckter Karosserie. Den Antrieb übernimmt ein Brushless-Motor in 380er Baugröße, angesteuert von einem passenden Regler im blauen Gehäuse. Die blaue Farbe ist in diesem Fall nicht nur ein optischer Gag. Bei Traxxas zeigt diese Farbe an, dass die entsprechende Komponente wasserdicht ist. Was die Einsatzmöglichkeiten des Wagens natürlich deutlich erhöht. Wasserdicht ist auch das eingebaute, winzige Digital-servo und wasserdicht in einer eigenen Box versteckt sich der kleine Empfänger, der die Signale der beiliegenden 2,4-GHz-Steuerung verarbeitet.

Komplettiert wird der Lieferumfang durch einen sechszelligen NiMH-Akku für den Antrieb, einen passenden Steckerlader hierfür und einige Kleinwerkzeuge. Lediglich vier Zellen für den beiliegenden Sender sind noch zu besorgen. Tutti komplett also.

Was bietet der Kleine?

Um es gleich vorwegzusagen: Die technischen Feinheiten seines großen Bruders hat der kleine Summit nicht. Weder gibt es ein Schaltgetriebe, noch sind per Funk sperrbare Differenziale an Bord. Im Maßstab 1:16 hätte so ein Fahrzeug vom Besitzer wohl auch zunächst eine Lehre als Uhrmacher erfordert. Statt eines hochgezüchteten Technikmonsters bekommt der Käufer hier also ein ganz normales Spaßmobil geliefert. Wobei „normal“ in diesem Fall ein ziemliches Understatement ist. Denn auf der technischen Seite kann der Summit durchaus mit einigen aufwendigen und ausgefallenen Details aufwarten. Auch wenn die Basis des Wagens bereits in einigen anderen Modellen von Traxxas zum Einsatz kommt und nicht mehr ganz neu ist, sei sie dennoch gebührend vorgestellt.

Traxxas Summit VXL 1:16 von Multiplex



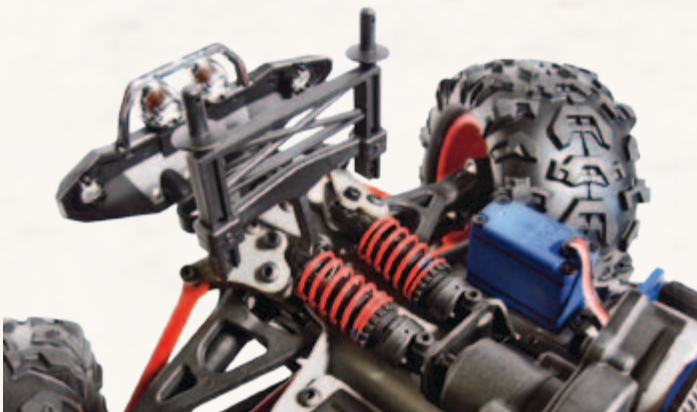
Die ausgebaute Vorderachse
von unten. Man beachte
die ewig langen Querlenker.



Mit etwas Bastelei kann
man an der Hinterachse
sogar Lampen nachrüsten.



Push-Rod-Anlenkung wie bei der Formel 1. Dazu sehr gute Dämpfer.



Die stabile Vorderachse mit den langen Umlenkhebeln



Der Antrieb

Beginnen wir beim Kraftwerk. In der Mitte des Chassis sitzt zunächst der Velineon-Motor von Traxxas. Daran ein äußerst kompaktes und fein verzahntes Getriebe. Damit es dem kräftigen Brushless-Treibbling nicht zu warm wird, ist er an ein großes Gussteil aus Alu mit Kühlrippen geschraubt. Im Hauptzahnrad integriert findet sich ein astreiner, einstellbarer Slipper, der die größten Stöße vom Antrieb fernhalten soll. Anders als bei seinen Konkurrenten laufen die Kardanwellen, die die Kraft vom Getriebe an die Achsen verteilen, nicht auf dem Chassis. Sondern, wie bei den großen Originalen, darunter. Ich kann nur vermuten, dass diese Anordnung etwas mit dem Schwerpunkt des Wagens zu tun hat. Schwören würde ich darauf nicht. Aber immerhin wird die Welle zuverlässig von einer stabilen Abdeckung geschützt.

Links und rechts vom Getriebe finden sich die beiden Akkuboxen mit praktischem Schnellwechselverschluss. Zwei Akkuboxen, wohlgemerkt. Und beide sind für Fahrakkus gedacht. Was zu der

geistreichen Erkenntnis führt, dass Regler und Motor wohl etwas mehr Spannung vertragen als herkömmliche Komponenten. Und richtig: Die Anleitung klärt rasch darüber auf, dass das Auto zwar mit einem NiMH-Akku geliefert wird, man auf Wunsch aber auch auf bis zu 4S-LiPo hochrüsten kann. Ob man dann einen Waffenschein benötigt, darüber schweigt sich die Anleitung aber aus. Zumindest braucht man in dem Fall ein passendes Kabel aus dem Zubehörhandel, um die beiden Akkus zu verdrahten. Und ein wenig Fingerspitzengefühl im Fahrbetrieb auch, denn der Unterspannungsschutz arbeitet nur bis 3S, wie die Anleitung noch warnend erwähnt. Beim ersten Nachlassen der Leistung sollte man also lieber sofort die Box ansteuern. Einen cleveren Gag hat man sich noch für die Befestigung des Reglers überlegt. Dieser wird nämlich einfach auf das Chassis aufgesteckt und sitzt so zwar bombensicher, kann aber, zum Beispiel zur Chassisreinigung, schnell abgenommen werden.

Noch ein Wort zur Anleitung: Die deutsche Übersetzung der englischen Anleitung ist recht umfangreich und gibt sehr detaillierte Hinweise zum Auto, zur Wartung, Einstellung, et cetera. Sogar Fachbegriffe werden eigens erklärt. Das ist mittlerweile nicht mehr bei allen Firmen so, weshalb das einmal lobend erwähnt werden darf.

Das Fahrwerk ...

... des Wagens ist ein echter Hingucker und aller Ehren wert! Vorne wie hinten hat der Summit sehr lange Doppelquerlenker. Gefedert und gedämpft wird aber über eine Formel-1-verdächtige Pushrod-Aufhängung! Eine, leider nicht einstellbare, Spurstange leitet die Bewegung der Querlenker über Umlenkhebel an die kleinen Dämpfer weiter. Das Ganze trotz der diversen Lagerpunkte sogar praktisch spielfrei. In Verbindung mit den sehr guten Öldruckstoßdämpfern aus Kunststoff ergibt diese Art der Aufhängung eine extrem sanft und ruckelfrei ansprechende Dämpfung. Apropos Dämpfer: Die sind trotz ihrer geringen Größe mit allem versehen, was man braucht. Volumenausgleich, Entlüftungsloch, Außengewinde zur Einstellung der Federvorspannung: alles vorhanden. Dass man sich bei Traxxas ernsthaft mit der Technik beschäftigt, zeigt auch ein Blick in die kleinen Differenzialgehäuse. Denn dort werkeln fein verzahnte Kegelraddiffs aus Metall. Sogar eine ordentliche Befüllung mit relativ zähem Silikonöl wurde bereits im Werk vorgenommen. Sehr schön.

Wie bei Traxxas üblich, wird die Antriebsenergie über Teleskopkardans an die Räder geleitet, die zudem über Gelenke aus Stahl verfügen. Vorder- und Hinterräder werden an einer einstellbaren Pivot-Ball-Aufhängung geführt, was ein insgesamt nahezu spielfreies Fahrwerk ergibt.

Den Straßenkontakt stellen schlussendlich fertig verklebte Monsterreifen her.

Ein erstes Resümee

Verarbeitungsqualität und Material machen einen absolut hochwertigen Eindruck. Alles fühlt sich stabil und wertig an, es wackelt und rappelt nichts. Chassis und Antrieb sind aus eher hartem Kunststoff, Fahrwerk und Rammer dagegen aus weicherem Material; so soll es sein. Dass das Auto natürlich von vorn bis hinten mit sehr leichtgängigen Kugellagern ausgerüstet ist, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Es gibt allerdings auch etwas, das mir weniger gefallen hat. Wer sich, so wie ich, erst einmal mit dem Inbusschlüssel durch die Einge-



Das fahrfertig aufgebaute und verkabelte Chassis. Eng, aber gemütlich.



Das blaue Velineon-Powerhouse.
Kraft im Überfluss!



Die Pivot-Ball-Aufhängung der Vorderachse und eine der Kardanwellen. Reifen und Felgen sind fertig verklebt.

weide des Autos arbeitet, wird feststellen, dass es nicht besonders servicefreundlich aufgebaut ist. Wohl um Staub und Wasser möglichst aus allen beweglichen Komponenten fernzuhalten, wurde ein ziemlich verschachtelter Aufbau gewählt. Die Serviceintervalle dürften sich dadurch zwar verlängern, aber im Fall der Fälle ist tief greifende Demontage erforderlich, die aufgrund der kleinen Bauteile recht fummelig sein kann.

Startvorbereitungen

Vor der ersten Ausfahrt wird am Steckerlader der serienmäßige Akku geladen, was in rund sieben Stunden erledigt ist. Der 2,4-GHz-Sender ist im typischen Traxxas-Design gehalten und liegt erfreulich gut in der Hand. Neben den offensichtlichen Funktionen der Drehknöpfe (Trimmung, Gasweg) wurden auch noch zwei kleine rote Knöpfe am Fuß des Senders versteckt. Mit diesen gelangt man auf Wunsch in ein Menü, das in einer Kurzanleitung im Akkuschacht erläutert wird. Wer will, kann damit einen der beiden Drehknöpfe mit weiteren Funktionen wie Expo belegen. Endlich ist der NiMH-Akku geladen und kann in das linke Akkufach eingesetzt werden. Ein letzter Check in der Werkstatt: Alles sitzt, nichts wackelt. Der kurze Radstand und die hohe Bodenfreiheit lassen in etwa erahnen, mit welchem Fahrverhalten zu rechnen sein wird. So, jetzt aber endlich hinaus auf die freie Wildbahn!

Der erste Rollout ...

... fand wie üblich auf einem größeren geteerten Parkplatz statt, um die Grundeinstellung des Autos zu testen und den Wagen kennenzulernen. Mit einem Druck auf den Schalter des Reglers erwacht der Wagen zum Leben. Das Ansprechverhalten des sensorlosen Reglers ist absolut okay und auf Augenhöhe mit Konkurrenzprodukten. Zieht man den Gashebel durch, dann taucht der Hinterwagen tief ein und die Vorderreifen erheben sich in die Luft. Mit anderen Worten: Der Wagen macht aus dem Stand locker Wheelies! Nachdem der Regler von Haus aus auch auf Rückwärtsfahrt programmiert ist, kann man den Spieß natürlich auch umdrehen und wahlweise die Hinterachse aufsteigen lassen. Das bereits mit dem serienmäßigen NiMH-Akku! Die 40 km/h, mit

denen Traxxas den serienmäßigen Summit bewirbt, erscheinen jedenfalls äußerst glaubhaft. Mir schwant also Böses. Der Geradeauslauf ist gut eingestellt und speziell die Geschwindigkeit und Präzision des verbauten Servos ist, im RTR-Bereich, sicher mit vom Allerfeinsten.

Salto mortale

Da der Wagen einen hohen Schwerpunkt hat, mit weichen Reifen ausgestattet und auch die Dämpfung eher auf der soften Seite ist, kann man sich aber leicht ausmalen, was passiert, wenn man versucht, auf Teer bei hohem Tempo eine Kurve zu fahren. Richtig. Holterdipolter, dreifacher Doppelpolter und spektakulärer Überschlag. Zum Glück ist der Summit hart im Nehmen. Nennenswerter Schaden wurde nicht festgestellt. Der restliche Akku wurde also einigermaßen vorsichtig und mit obligatorischer Bremse vor jeder Kurve geleert. Wobei die Bremse für mich ruhig ein wenig kräftiger zupacken dürfte. Die Motorleistung ist bereits aus der Schachtel bemerkenswert, das Auto ist ordentlich stabil, das Fahrverhalten aber sehr kippelig. Zumindest auf griffigem Untergrund braucht es ein feinfühliges Händchen.

Ab ins Gelände!

Ein weiterer Test fand mit einigen frischen Akkus auf standesgemäßem Gelände statt. Hohe Erdhügel zum Springen und kurzer Rasen zum Rasen. Als Stromspender verwendete ich hier gleich einen 2S-LiPo. Kleine Anmerkung: Die Akkukabel werden durch eine kleine Aussparung am Akkuschacht geführt. Hier sollte man aufpassen, ob die Kabel nicht zu dick sind. Lieber die Kabeldurchführung etwas ausfeilen, als die Kabel quetschen. Aber weiter im Text. Bei Verwendung von LiPos legt der Summit gleich noch einmal eine Schippe Kohle nach und beschleunigt noch einen Zacken schärfer. Gerade beim Anfahren kommt es fast unweigerlich zu Wheelies. Die Geländegängigkeit ist dank der großen Bodenfreiheit hervorragend. Die weiche Dämpfung ist für dieses eher planlose Herumspringen von Hügel zu Hügel bestens geeignet. Ein Durchschlagen des Fahrwerks kommt dennoch kaum vor. Sauber werden alle großen und kleinen Unebenheiten weggeschluckt. Das Lenkservo schafft es sogar im

Differenzial im Fahrzeug. Der Zugang ist leider etwas diffizil. Aber dank guter Abdichtung auch nur selten notwendig.



Der 2,4-GHz-Sender liegt gut in der Hand und bietet einige programmierbare Zusatzfunktionen.



Gras, den rasenden Monsterzweig immer sauber auf Kurs zu halten. Einzig das Sprungverhalten ist eine Sache, die Übung erfordert. Wohl wegen des kurzen Radstands ist so etwas wie eine stabile Fluglage fast nicht zu schaffen. Zumindest für mich nicht. Mal kippt er während des Flugs nach hinten, mal bohrt sich die Nase in den Dreck. In jedem Fall sind weite Sprünge immer mit einem gewissen Überraschungseffekt verbunden. Aber wie gesagt: Das Auto ist stabil und steckt das weg. Lustig ist es in jedem Fall! Etwa zehn Minuten Fahrzeit mit einem 1.800 mAh-LiPo sind auch bei scharfer Fahrweise drin. Allerdings sollte man Regler und Motor dann eine kurze Kühlpause gönnen.

Fahrspaß auf der Rennstrecke

Ein abschließender Test sollte auf einer kleinen Bahn stattfinden. Mit einem Sack frischer Akkus bewaffnet ging es auf die Piste. Der Untergrund war harter Lehm, die Kurven aber zum Teil mit Sand bedeckt, der sich ausgefahren hatte. Bedingt durch stärkere Regenfälle gab es auch ein paar tiefere Bodenrillen. Auf diesem Untergrund verhielt sich der Wagen zunächst eher bockig. Zwar waren durchaus annehmbare Runden machbar, aber es gab da diese eine fiese Kurve, in der er sich fast immer abrollte. Und in einer anderen hakte sich die Hinterachse immer in irgend-einer Rille ein. Okay, also zurück an den Schraubertisch. Die Bodenfreiheit so weit verringert wie möglich (was bei diesem Auto immer noch ziemlich hoch ist) und die Dämpfer mit dickerem Öl befüllt. Zurück auf die Bahn und siehe da: Es geht doch! Es macht echt Spaß, dieses kleine Auto mit der großen Power über einen abgezielten Parcours zu steuern. Auf losem Untergrund hätte ich mir noch einen anderen Reifensatz gewünscht, denn da greifen die Serienreifen gefühlt ins Leere, aber sei's drum. Der Summit lässt sich schnell und recht präzise um die Bahn steuern. Wobei

jede Zwischengerade für kurze Wheelies genutzt werden kann.

Sturmangriff!

Zum Tagesausklang waren noch zwei LiPos in der Tasche und ein Kabel, um diese hintereinander zu schalten, um die Spannung zu verdoppeln. Warum auch nicht? Mit 14,8 Volt Nennspannung im Tank setzte ich den Wagen wieder auf die Bahn. Einmal kurz am Gashahn gezuckt – und das gute Stück macht erst mal einen Backflip. Also mal langsam ein paar Runden mit angezogener Handbremse geübt. Endlich fühle ich mich sicherer. Wieder etwas mehr Gas. Wieder Backflip. Wahnsinn! Ganz ehrlich: wer wissen will, was Übermotorisierung heißt, der soll sich mit dem Summit VXL auf eine Bahn begeben. Ich schaffte es jedenfalls nicht, auch nur eine halbwegs vernünftige Runde auf der plötzlich viel zu engen Bahn zu drehen. Es stand einfach viel zu viel Power zur Verfügung. Das ist schlicht unvernünftig, unzweckmäßig und unsinnig. Aber schön! Der Test endete also, wo er begonnen hatte, auf einem großen Parkplatz mit großer Auslaufzone, wo der Akkusatz mit leuchtenden Augen und verschwitzten Fingern verbraten wurde. Hammer!

Fazit

Nein, der „große“ Summit bleibt weiterhin ein Auto für den besonderen Anspruch. Der „Kleine“ sieht ihm zwar sehr ähnlich, ist aber ein Auto, das einfach durch schiere Power und Fahrspaß statt durch technische Gags überzeugen will. Wer wirklich gute, stabile und alltagstaugliche Technik im Maßstab 1:16 für den Spaß vor der Haustür sucht, oder schlicht keine Lust hat, sich mit langer Einstellarbeit am Fahrwerk zu beschäftigen, der ist mit dem Summit bestens bedient. Bereits aus der Schachtel mehr als ausreichend motorisiert ging auch bei der Brachialleistung mit 4S-LiPo nichts kaputt.



Chassis von unten mit geöffnetem Antriebsstrang. Auch die Zweiteilung des Aufbaus mit seitlichen Akkuschächten ist hier schön zu sehen.

TECHNISCHE DATEN

Traxxas Summit VXL 1:16 von Multiplex

Maßstab:	1:16
Klasse:	4WD Mini-Monster
Länge:	310 mm
Breite:	262 mm
Radstand:	210 mm
Spurweite vorn:	205 mm
Spurweite hinten:	211 mm
Reifendurchmesser:	102 mm
Reifenbreite:	54 mm
Bodenfreiheit:	45 mm (Fahrzeugmitte)
Gewichtsverteilung v/h:	57/43 %
Sturz vorne:	2,5 Grad
Sturz hinten:	5 Grad
Vorspur vorne:	2 Grad
Radsturz:	über Pivot-Ball-Aufhängung einstellbar

AUSSTATTUNG DES TESTMODELLS

Lieferumfang:	fertig montiertes Modell, komplett kugelgelagert, mit lackierter Karosserie, Motor, Regler und Servo eingebaut, Akku und Ladegerät
Fernsteuerung:	2,4 GHz, Sender programmierbar
Motor:	Traxxas Velineon Brushless
Regler:	Traxxas VXL-3m
Stromversorgung:	6 Zellen 2/3 NiMH (enthalten), wahlweise bis 2 × 2S LiPo
Gewicht:	1.350 g
Hersteller/Vertrieb:	Traxxas/Multiplex
Bezugsquelle:	Fachhandel
Empf. Verkaufspreis:	359,90 €

DIE KONSTRUKTION

Chassis:	Kunststoffwannenchassis mit zwei integrierten Akkuschächten
Fahrwerk:	doppelte Querlenker an Vorder- und Hinterachse mit einstellbarer Pivot-Ball-Aufhängung, einstellbare Öldruckstoßdämpfer, Dämpfung über Push-Rod-System.
Getriebe:	Zahnräder im Mittelgetriebe aus Kunststoff; zwei Kegelraddifferenziale aus Metall, abgedichtet; Slipper einstellbar

PRO & CONTRA

+ (fast) vollständiger Lieferumfang
+ 2,4-GHz-RC-Anlage
+ Brushless-Antrieb
+ hochwertig verarbeitet
+ bis 4S LiPo geeignet
+ sehr stabil
+ wasserdichte Elektronik
- nicht besonders servicefreundlich aufgebaut
- Karosserie wirkt spielzeughaft

Das Sprungverhalten ist nicht ganz einfach und vorhersagbar. Übung muss also sein.

