



# AMPPEL- KILLER

Der Reiz des stehenden Starts



RC-Dragster-Rennen sind so alt wie das RC-Car-Hobby selbst. In Europa konnte diese Sparte des RC-Hobbys noch nie so richtig Fuß fassen. Es war irgendwie immer nur so ein US-Amerikanisches Ding. Seit kurzer Zeit gibt es in den Staaten einen riesigen Boom mit einer neuen RC-Dragster-Bewegung: „No Prep RC Drag Racing“. Die Frage, die wir uns stellen ist: Was ist an der Klasse neu? Wo liegt der besondere Reiz und mit welchen Modellen wird da gefahren? Das alles beleuchten wir in dem folgenden Umbaubericht.

# No-Prep RC-Drag-Slash





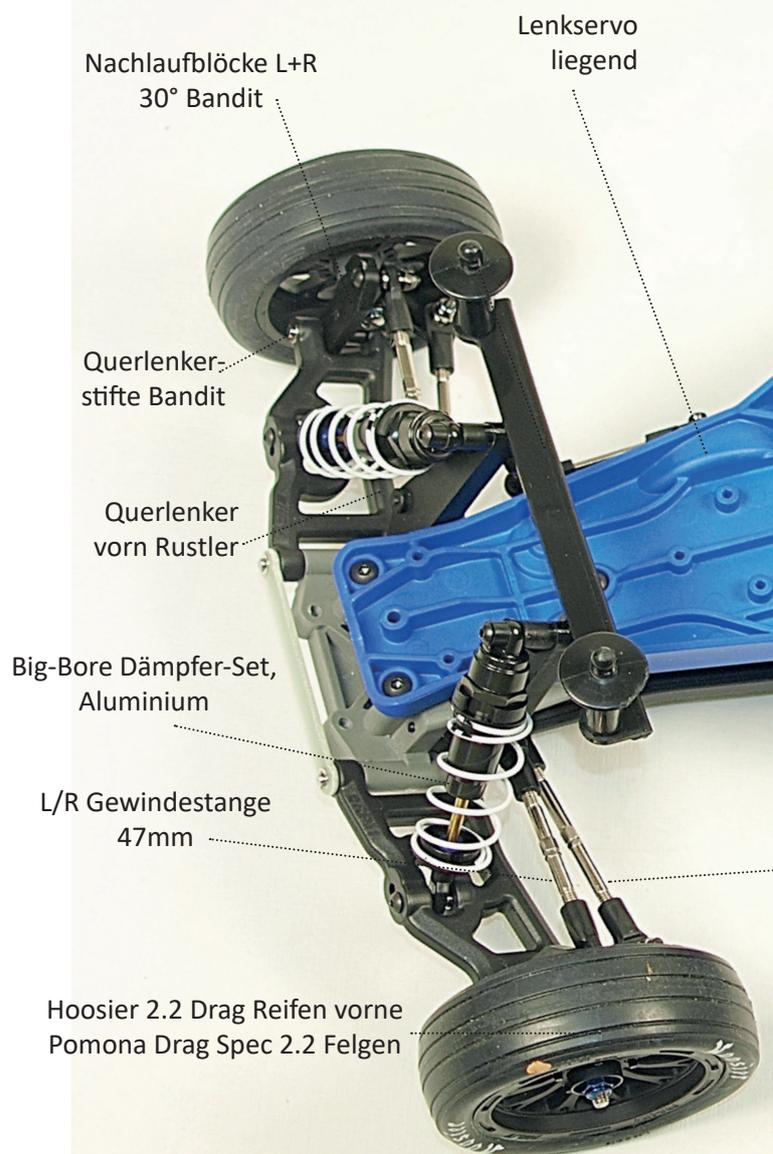
Wollen wir doch einmal ehrlich sein. Wer kennt das nicht? Du stehst mit deinem PKW an einer roten Ampel vorne in der ersten Reihe. Neben Dir steht ein anderes Auto. Die Blicke der Fahrer kreuzen sich und der Motor heult kurz im Standgas auf. Dann schaust Du aus dem Augenwinkel auf die rote Ampel. Es zuckt das gelbe Licht auf und Du gibst Gas. Motoren heulen auf. Jetzt schießen zwei Autos nach vorne und nach kurzer Zeit ist klar, wer den Sprint an der Ampel gewonnen hat. Das ist Drag-Racing – Baby! Erwischt?

#### Die Piste

„No-Prep RC-Drag-Racing“ weist in unserem Fall erst einmal auf die Rennbahn selbst hin. Dort wo die RC-Dragster-Battles stattfinden. Und die Antwort ist denkbar einfach: Überall! Es sind keine speziell behandelten Untergründe von Nöten. Also nix mit Dragsterhaftmittel auf der Strecke! Das bedeutet, jeder Parkplatz oder jede unbefahrene Asphaltfläche ist hier geeignet. Skaliert man die berühmte viertel Meile auf den Maßstab 1:10 herunter, so benötigt man ein 40 Meter langes und ca. fünf Meter breites Stück Asphalt. Mehr nicht. Zum Start benötigst Du am Anfang lediglich einen manuellen Starter oder eine einfache automatische Ampel wie das DTS-1 Drag-Timing-System von Traxxas und es kann los gehen.

#### Die Modelle

Kommen wir zu den Modellen. Angefangen hatte dieser neue Trend mit umgebauten Traxxas 2WD Slash-Modellen. Also einem relativ großem 1:10 Offroad-Modell. Von diesem Truck gibt es seit über 10 Jahren unendlich viele Modelle auf dem Markt. Viele Modellbauer in Amerika hatten offensichtlich noch irgendwo einen Short-Course-Truck rumstehen. Die Verwandlung in ein Dragster-Modell ist im Grund recht simpel. Erstens: das Chassis wurde tiefer gelegt. Zweitens: vorne und hinten wurden Dragsterreifen und Felgen montiert. Drittens: eine mega coole Muscle-Car-Karosserie obendrauf gesetzt. In den amerikanischen Regularien steht auch für diese Klasse unmissverständlich drin, dass man mit einem Short-Course-Chassis mit vier funktionierenden Öldruckstoßdämpfern, einem Offroadgetriebe mit drei bis fünf Zahnradern und einer realistischen Karosserie ausgestattet sein muss. Die



Radkästen müssen gemäß den Vorschlägen des Herstellers vollständig ausgeschnitten sein und die Karosserie eine vollständige vordere und hintere Stoßstange haben. Der Heckspoiler darf auch nur maximal 7,6 Zentimeter hinten über die Karosserie herausragen. Das Ziel dieser Regeln ist es, dass man hier wirklich von der Basis her, technisch einfache und vor allem optisch wunderschöne Modelle am Start hat. Und genau so einen Umbau wollen wir hier in diesem Bericht vorstellen.

### Startpunkt

Ein gebrauchter Traxxas Slash-2WD wartet auf der Werkbank auf seine Verwandlung. Die Aufgabe heißt: tiefer und schmaler. Ja in diesem Fall einmal nicht breiter, sondern schmaler, da die breiten Dragsterreifen sonst nicht unter die 28 Zentimeter breite Karosserie passen würden. Alle für diesen Umbau benötigten Teile werden in einer separaten Liste extra aufgeführt.

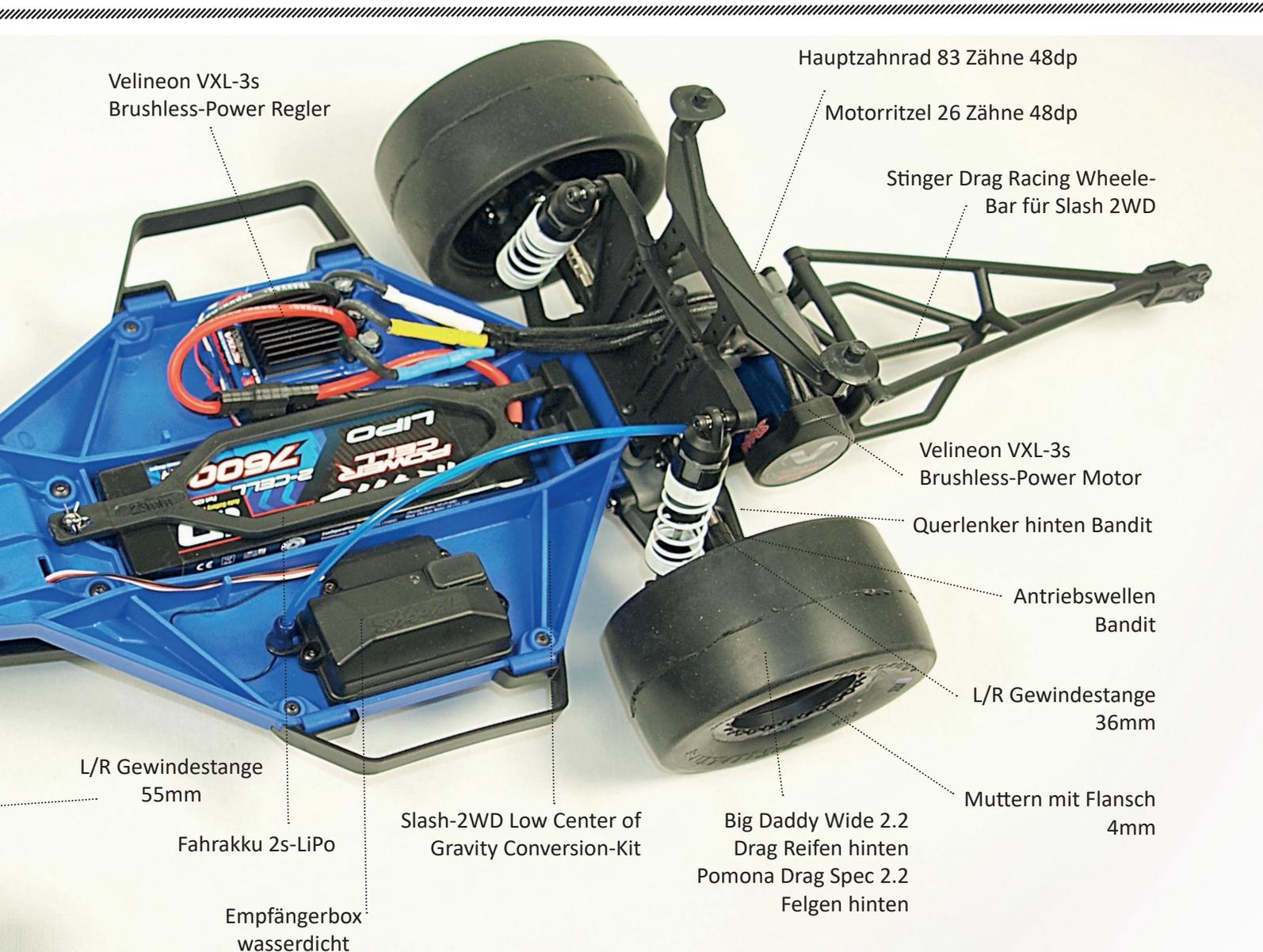
Traxxas bietet ein LCG-Slash-Chassis Conversion-Kit an. LCG steht für Low Center of Gravity, was nichts anderes als einen niedrigeren Schwerpunkt bedeutet. Bei diesem Chassis-Kit wird der Schwerpunkt um ca. 25 Millimeter abgesenkt. Das ist genau die benötigte Basis für unser Slash-Dragster-Projekt.

**„BEI GRÜN -  
VOLLGAS BABY!  
HABT SPASS!“**

Nach der Demontage der Karosserie und der Short-Course-Bereifung, schrauben wir zuerst einmal jeweils die komplette Vorderachs- und Hinterachseinheit vom Chassi ab. Dann wird die komplette Elektronik aus dem original Slash-Chassis demontiert und in das neue LCG-Slash-Chassis geschraubt. Das alles passt wunderbar zusammen und ist bis dahin in kurzer Zeit erledigt.

### Vorderachse

Die Vorderachseinheit wird nun komplett demontiert. Das Ziel ist es, eine schmalere Spurbreite an der Vorderachse zu erhalten. Dazu verwenden wir Traxxas Original-Zubehör, das zu wirklich akzeptablen Preisen im Handel angeboten wird. Ein bisschen Extra konnte der Autor sich allerdings nicht verkneifen, und so wurden an der Vorder-





# NO-PREP RC-DRAG-SLASH UMBAUTEILE

Dies ist eine Auflistung der Teile, die wir in den Drag Slash verbaut haben.  
Diese Artikel stammen aus dem Sortiment von HOECO.



**SLASH ZUND LOW CENTER OF GRAVITY CONVERSION KIT**  
#5830  
TRAXXAS



**HAUPTZAHNRAD 83 ZÄHNE 48DP**  
#4683  
TRAXXAS



**MOTORRITZEL 26 ZÄHNE 48DP**  
#2423  
TRAXXAS



**MUTTERN MIT FLANSCH 4MM**  
#1747R  
TRAXXAS



**ANTRIEBSWELLEN**  
#1651  
TRAXXAS



**QUERLENKERSTIFTE**  
#2637  
TRAXXAS



**NACHLAUFBLÖCKE L+R 30°**  
#2432  
TRAXXAS



**ANTRIEBSWELLEN, AUSSEN, HINTEN**  
#2753X  
TRAXXAS



**QUERLENKER VORN RUSTLER**  
#80492  
RPM

#2531X  
TRAXXAS



**QUERLENKER HINTEN BANDIT**  
#73282  
RPM

#2750R  
TRAXXAS



**L/R GEWINDESTANGE**  
1. 36MM #2443  
2. 47MM #2444  
3. 55MM #2445  
TRAXXAS



**BIG DADDY WIDE 2.2 DRAG REIFEN HINTEN**  
 #10158-203  
**POMONA DRAG SPEC 2.2 FELGEN HINTEN**  
 #2775-03  
**PRO-LINE**

**HOOSIER 2.2 DRAG REIFEN VORNE**  
 #10158-203  
**POMONA DRAG SPEC 2.2 FELGEN VORNE**  
 #2775-03  
**PRO-LINE**



**STINGER DRAG RACING WHEEL BAR FÜR SLASH 2WD**  
 #6351-00  
**PRO-LINE**



**BIG BORE DÄMPFER-SET, ALUMINIUM**  
 #5862  
**TRAXXAS**



**VELINEON VXL-3S BRUSHLESS POWER REGLER + MOTOR-SET**  
 #3350R  
**TRAXXAS**

# KAROSSERIEN



**PRO-LINE 1985 CHEVROLET CAMARO IROC-Z**



**PRO-LINE SUPER J**



**PROTOFORM CHEVROLET CORVETTE C7**



**PRO-LINE 1969 CHEVROLET NOVA**



**PRO-LINE SUPER J**



**PRO-LINE 1978 CHEVROLET MALIBU**



**PRO-LINE 1972 PLYMOUTH BARRACUDA**



**PRO-LINE OCTANE 1970'S-STYLE MUSCLE CAR**



**Die neuen Vorderachsteile sind am LCG-Slash-Chassis montiert**

und Hinterachse neue optionale Querlenker aus dem Hause RPM montiert. Von Traxxas waren dann die 47 Millimeter Spur- und die 55 Millimeter Lenkstangen. Da diese Teile aus dem Regal für den Traxxas Bandit entliehen wurden, mussten auch von dort die vorderen Casterblocks und die äußere Suspension-Pin verwendet werden. Nun wird alles wieder zusammengeschraubt und an das LCG-Chassis angeflanscht.

**Hinterachse**

Auch die Hinterachse wird komplett demon- tiert. Da auch die Spurbreite der Hinterachse deutlich schmaler wird, benötigen wir die kürzeren Antriebswellen des Bandit, die oben schon angekündigten neuen hinteren RPM- Querlenker und 36 Millimeter Spurstangen. Auch dieser Wechsel der Komponenten geht recht zügig von statten.

Damit die Fahrzeughöhe nicht zu hoch wird, verwenden wir rundherum am Fahrzeug vordere Slash-Öldruckstoßdämpfer. Ist die Hinterachse wieder komplett montiert, kom- men wir zu einem der klassischen Bauteile für Dragster – der Wheeliebar. Die fertige Hinterachseinheit wird nun auch an das LCG-Chassis geschraubt.

**Reifen**

An dem nun wieder komplettierten Drag- Slash-Chassis müssen nun noch die passen- den Reifen und Felgen montiert werden. In unserem Fall verwenden wir die Proline Pomona-Drag-Spec-Felgen vorne und hinten in der Kombination mit Proline Hoosier-Drag- Frontreifen und fetten Proline Big-Daddy- Heckreifen. Reifen und Felgen müssen noch mit Sekundenkleber dauerhaft verbunden werden. Der ganze Umbau hat bis dahin einen gemütlichen Nachmittag in Anspruch genommen.

**Karosserie**

Die wohl größte Faszination dieses Slash- Drag-Car-Projektes ist die Karosserie. Zur Auswahl standen die Nachbildungen von den



**Vergleich der hinteren Slash-Schwinge und der neuen kürzeren RPM-Schwinge**



**Die neuen, schmälere Hinterachsteile sind montiert**

**CAR CHECK**

**No-Prep RC-Drag-Slash** Taxxas  
Klasse: No-Prep Drag 1:8

Technik:  
2WD Heckantrieb, 2-teiliger Chassisrahmen mit Getriebegehäuse,  
Slipper-Kupplung, Einzelradaufhängung, Öldruckdämpfer

Benötigte Teile:  
Fahrakku, Ladegerät

HOBBY

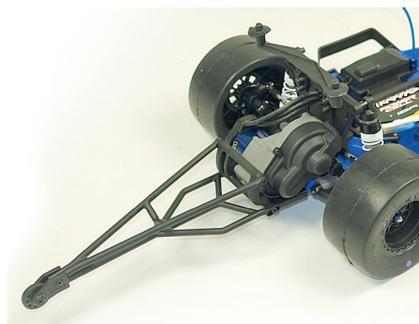
legendären Muscle-Cars der 70er und 80er Jahre. Schaut man sich die CARS & Details Markt- meldungen aus den letzten Heften an, so fallen einige dieser Träumchen ins Auge, wie zum Beispiel: 1978 Chevrolet Malibu, 1972 Plymouth Barracuda oder 1972 Chevro- let C-10 und viele mehr. Unsere Wahl viel auf eine 1985 Chevy Camaro IROC-Z Karosserie von Proline.

Bei der Gestaltung der Karosserie fordert das amerikanische Regelwerk eine realistische Karosserie. Da es aber vom Straßen-Wo- chenend-Racer bis zum Dragstripp-Monster viele Designvorbilder gibt, kann man sich für ein cooles und edles Design bis hin zum extravaganten Kunstobjekt alles aussuchen. In der super populären 13,5T Super-Stock-Klasse muss man mindestens eines der folgen- den Teile am Auto haben, um in der 13,5

Scale-Klasse starten zu dürfen: Serien-Heck- flügel, Scheinwerfer, Rücklichter, Fallschirm, Gebläse/Turbo, Auspuff, Fahrer, Überrollkäfig, detaillierte Räder. Vor dem Qualifying erhält das Auto, das am meisten Scale erscheint, einen Frei-Lauf in der ersten Runde. Das alles sorgt dafür, dass die meisten „No-Prep RC-Drag-Racer“-Modelle echte Hingucker sind. RC-Cars, die eben nicht nur schnell sind, sondern einfach auch Spaß machen, nur an- geschaut zu werden.

**Teststart**

Es ist bei den RC-Monster-Trucks zur Mode geworden, einfach mal geradeaus zu fahren und dabei zuschauen, wie schnell es denn wirklich geht. Nun mit unserem No-Prep RC-Dragster können wir das natürlich auch. Die Frage ist natürlich, mit welchen Waffen geht es zum Duell? 2S- oder 3S-LiPo gilt es zuerst



**Diese Wheelie-Bar ist dreifach in der Höhe verstellbar**



**Der Slash-Bumper wurde zurückgeschnitten und mit Schaumstoff gepolstert**



## Verwandlung: Aus einem Short-Course-Truck wird ein No-Prep Drag-Slash-Racer

zu klären. Da wir bis dahin ja immer wieder über den großen Teich geschieft haben, wollen wir in unserem Test auch dabeibleiben. Die US-Boys verwenden ausschließlich 2S-LiPo-Akkus für ihre Battles.

Den ersten Versuch machen wir mit der original Elektro-Ausstattung aus unserem RTR-Slash. Das heißt 550 Titan 12T Bürsten-Motor mit Serienübersetzung und Traxxas XL5-Fahrregler. Befeuert von einem Traxxas 7-Zeller-NiMH-Akku.

Auf einem ruhigen asphaltierten Plätzchen wurde unser Modell ausgepackt. Als erstes wurde der Geradeauslauf gewissenhaft eingestellt. Dann wird der Drag-Slash an der Wheelie-Bar festgehalten und die Hinterräder in einem Burnout auf Temperatur gebracht. Den Camaro gerade hinstellen und Vollgas geben. Der Wagen beschleunigt nach vorne. Die Vorderräder sind für einen kurzen Moment in der Luft, werden aber von der Wheelie-Bar wieder auf die Bahn gedrückt. Mit zunehmender Geschwindigkeit werden die Hinterräder immer größer. Schon einmal ganz schön schnell.

Allerdings: No-Prep steht für einen nicht „präparierten“ Untergrund, und es ist nicht ganz so leicht, die Antriebskraft gleichmäßig auf beide Hinterräder zu bekommen. Ist diese nämlich nicht so gleichmäßig, dann bläht sich ein Hinterreifen etwas mehr als sein Zwilling auf der anderen Seite auf, und der Dragster möchte einfach mal abbiegen.

Änderungen am Set-Up sind deutlich zu spüren. Wie zum Beispiel die Getriebeübersetzung, die Karosseriehöhe, die Bodenfreiheit, die Wheelie-Bar, der Sturz an den Rädern und nicht zu vergessen die Slipper-Kupplung und das Differenzialöl.

Den zweiten Versuch starten wir mit der Traxxas Velineon Brushless-Combo, mit einem 3500 kv Velineon-Motor, und einem VXL-Fahrregler und einem 2S-LiPo-Akku. Um es gleich zu sagen, es geht noch einmal eine ganze Stufe schneller vorran. Es zahlte sich hier aus, die ersten Erfahrungen mit nicht ganz so viel

Leistung gemacht zu haben. Die Öl Druckstoßdämpfer wurden mit dickem Dämpferöl 1000 CST und das Differenzial mit Öl der Viskosität von 500.000K befüllt. Um jegliches Spiel aus der Lenkung zu bekommen, wurde der Servosaver gegen ein starres Servohorn getauscht. Wir haben unseren No-Prep Drag-Slash mit der Traxxas Velineon VXL-Brushless-Power-Combo mit 83 zu 26 Zähne übersetzt.

Vor jedem Start ist es ratsam, die Hinterräder mittels Burnout auf Temperatur zu bringen. So gut wie jeder Start ist anders, als der Vorhergehende. Man ist gut beraten, voll konzentriert am Sender den jeweiligen Lauf zu starten. Denn gerät der Dragster außer Kontrolle, sollte man schnell den Lauf abbrechen, um keinen Schaden zu verursachen. Auf der anderen Seite liegt darin natürlich auch der Reiz, beim Duell Dragster gegen Dragster nicht den Kürzeren zu ziehen.

Wie schnell es auf 40 Meter mit einem 2S-LiPo-Akku werden kann, zeigt die Siegerliste des 18.000 \$ RC-Drag-Race „King of the Street 2021“. In der Offenen 2S-Klasse lag der Spitzenwert des Tages auf der 40 Meter langen Gerade bei 118.45 km/h Topspeed.

### Fazit

„No-Prep RC-Drag-Racing“ ist für jeden etwas, und es macht Spaß. Die Modelle sehen einfach teuflisch gut aus. Ob man einfach für sich ein paar Burn-Outs machen möchte, das Duell mit Gleichgesinnten sucht, oder ein super ambitionierter Speedjunkie ist, das alles geht mit so einem Modell. Wir empfehlen mit der Serien-Motorisierung zu starten, um sich dann Schritt für Schritt mit der Power zu steigern. In der Zwischenzeit haben bereits einige weitere Firmen solche No-Prep RC-Modelle angekündigt.

Was der Autor sehr gut findet, ist eine Regel bei der beliebten amerikanischen 13,5T Super-Stock-Klasse, die im Blinky-Modus gefahren wird. Die Regel für Motoransprüche lautet: „Der Siegermotor einer Veranstaltung kann von jedem Fahrer beansprucht werden, der an diesem Tag für die Super-Stock-Klasse eingeschrieben ist. Die Gebühr für den Siegermotor ist fix 100 US-Dollar“. Wir denken, dass solche Regeln dem exzessiven Wettrüsten Einhalt gebieten und der Fun an vorderster Stelle stehen sollte. Und wie war das noch einmal mit dem Gefühl an der roten Ampel in der ersten Reihe? Bei Grün - Vollgas Baby! Habt Spaß!

