

Die Modellbauzeitschrift für Nutzfahrzeug-Freunde

TRUCKS & DETAILS

www.trucks-and-details.de

ALLES
AUS DER
MODELLTRUCK-
SZENE

Ausgabe 6/2010 • November/Dezember 2010 • 12. Jahrgang • D: € 7,00 • A: € 7,70 • CH: sFr. 13,70 • NL: € 8,75 • L: € 8,20

Sag niemals nie MAN mil gl 6x6 von robbe



TRUCKS & Details-Film

Video zum Bericht auf
www.trucks-and-details.de



Schlepp mich weg
Peterbilt 379 im Eigenbau

Moderner Klassiker
Dickie-Tamiyas Unimog 406

Black-Red Power
Actros MP2 von ToMo



■ Alle Ergebnisse der Truck-DM ■ ScaleART-Workshop ■ Servonaut TM72 von tematik

Markt

Trucks

Technik

Specials

Rubriken

1:10 Hersteller/Importeur:
Dickie-Tamiya

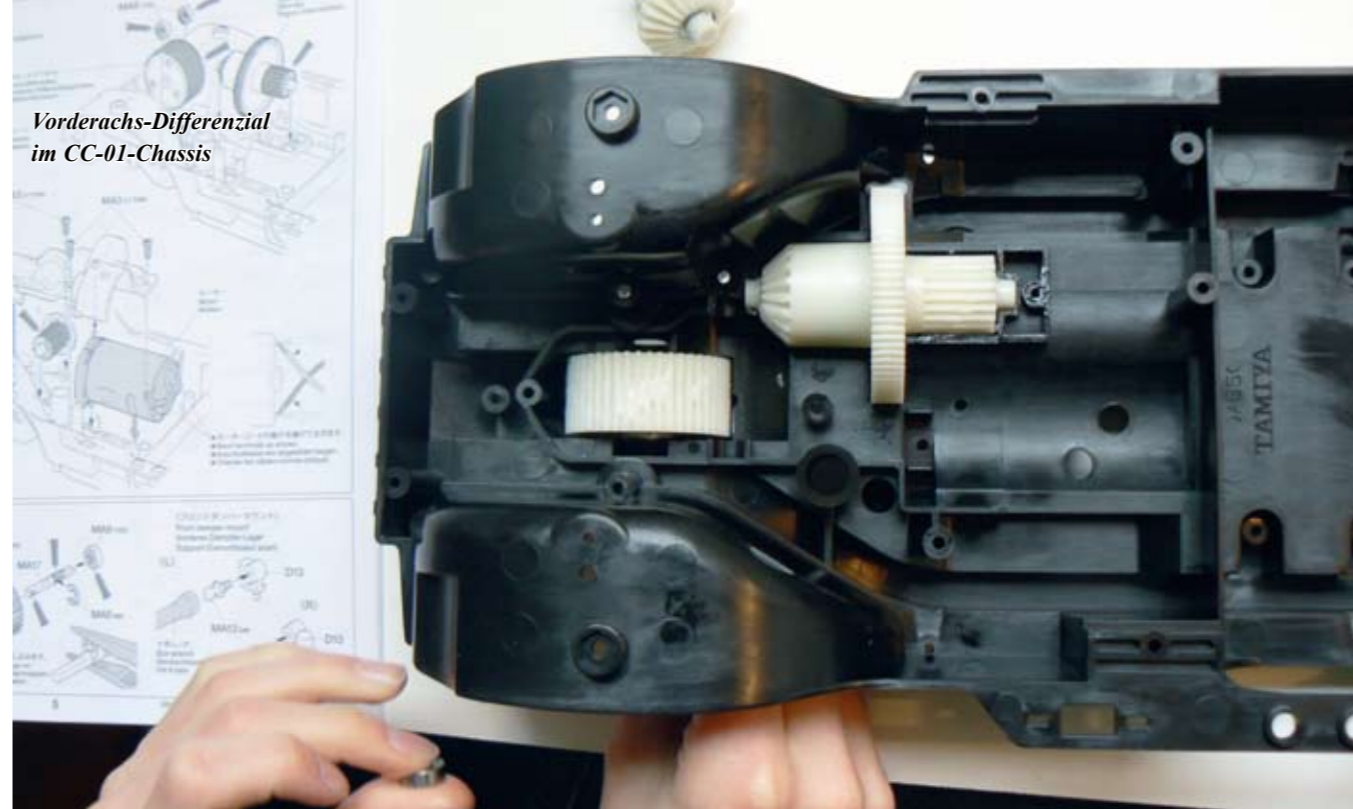


Moderner Klassiker

UNIMOG 406 AUF CC-01-BASIS

Der hier vorgestellte, auf dem CC-01-Chassis basierende Unimog 406 kann auf eine große Tradition verweisen. Anfang der 1990er-Jahre kam der Urahn des CC-01-Chassis auf den Markt. Damals noch mit einem Dreistufen-Fahrschalter, wie man diese Art von Regler am ehesten nennen konnte. Vorwärts-Stopp-Rückwärts, von proportionalem Fahren, wie es heute möglich ist, konnte noch keine Rede sein. Das ist heute längst anders. Ein Klassiker in modernem Outfit also.

Vorderachs-Differenzial
im CC-01-Chassis



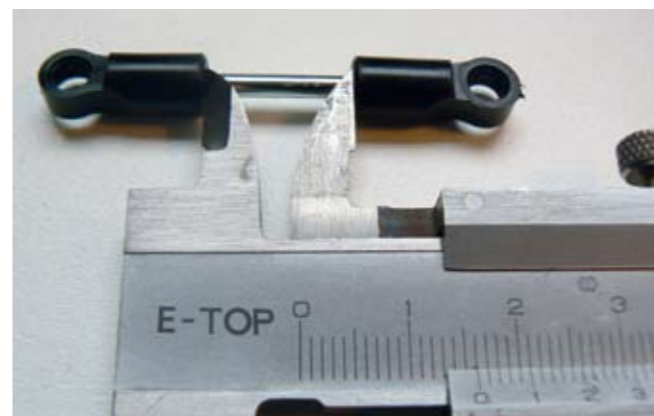
Neben einem elektronischen Fahrregler liegt dem Bausatz des Jahres 2010 nun auch die Lichteinheit TLU-01 inklusive der benötigten roten und weißen LED für vorne und hinten bei. So ist der Unimog 406 schon ab Werk für Nachtfahrten gerüstet. Daher braucht man nicht mehr sonderlich viel, um einen fahrfertigen Unimog 406 zusammenzustellen. Ein Servo der Mittelklasse, Sender und Empfänger sowie ein vollgetankter 7,2-Volt-Akku. Außerdem Lexan-Farbe für die Karosserie. Ein wenig Werkzeug sollte man natürlich auch noch vor Ort haben: Kreuzschraubenzieher verschiedener Größe, Seitenschneider, Kombizange, Cutter und Sekundenkleber. Der charakteristische Tamiya-Knochen liegt dem Baukasten erwartungsgemäß bei. Schmiermittel in Form einer Tube Fett ist auch vorhanden. Der verwendete 540er-Elektromotor teilt das Schicksal des Tamiya-Knochens: Beide wurden schon tausende Male in Tamiya-Kartons verpackt und verwendet.

Interne Lösung

Beim ersten „Roll-Out“ zeigte der Elektromotor auch gleich sein bekanntes Gesicht. Man glaubt, eher einen Rennwagen als ein Universalmotorgerät vor sich zu haben. Für Touareg und Pajero in Verbindung mit dem CC-01- oder dem XC-Chassis sicher absolut passend, für den Unimog allerdings zu schnell. Kurzum habe ich den Elektromotor gegen einen Poison Truck-Motor von Carson (Bestellnummer 906023) ausgetauscht. Dieser Motor dreht mit seinen 6.500 Umdrehungen pro Minute nur noch halb so viel wie der Baukasten-Motor und beschleunigt den Unimog auch bei unsensiblen Gasfinger weniger rasant.

Das Differenzial-Getriebe für die Vorderachse ist ein Mix aus Aluguss und Kunststoff, der sich über die Jahre besonders in puncto Standfestigkeit bewährt hat, wenn man den Zahnradern

eine ausreichende Portion Fett mit auf dem Weg gibt. Beim Zusammenbau der Vorderachse werden Kunststofflager auf den Getriebewellen eingebaut. Kugellager sind auf drehenden Wellen sicherlich eine echte Option und auch hier findet man im Carson-Tuning-Programm (Bestellnummer 904029) eine gute Alternative. Zusammen mit dem Elektromotor wird das jetzt kugelgelagerte Vorderachsgetriebe weiter in das Wannenchassis eingebaut. Darunter kommt noch ein Zahnrad, in das die Kardanwelle für die Hinterachse gesteckt wird. Die ersten Kugelköpfe für die Fahrwerksaufhängungen der Vorderachse werden unter das Wannenchassis montiert. Sorgfalt sollte man auch beim Einbau der Kugelköpfe walten lassen. Am besten vergleicht man sie durch Auflegen auf die 1:1-Zeichnungen am Bauplanrand, da sie mit bloßem Auge kaum auseinander zu halten sind. Im Übrigen wäre an dieser Stelle ein Messschieber oder Lineal sinnvoll, um der



Wer genau vorarbeitet, braucht an der Lenkung keine Nacharbeit mehr zu leisten



Fertig abgeklebte Unimog-Karosserie



Die vordere Radaufhängung, gut zu erkennen ist das Kugellager im Getriebe

TECHNISCHE DATEN

Maßstab:	1:10
Länge:	407 mm
Breite:	165 mm
Radstand:	252 mm
Reifen (Ø):	90 mm (1,9")

Lenkgeometrie schon eine Voreinstellung zu verpassen. Die Fein-Justierung der Lenkung wird jedoch bei der Endmontage des CC-01-Chassis vorgenommen.

Nichts vertauschen

Auch die Einzelteile der Dreieckslenker dürfen nicht untereinander vertauscht

werden. Sonst passen sie nicht in die Unterbodenplatte, die die Lenkgeometrie schützt. Den Sturz kann man leider nicht einstellen. Hier gibt es einfache Kunststoffteile, die auf die Kugelköpfe gedrückt werden. Das Spiel in der Lenkung ist nicht besonders schön, mit dem langsam drehenden Poison-Motor fällt das aber dann kaum noch auf. In den Achsschenkeln ist es wiederum ratsam, auf die Kugellager aus dem Carson-Programm zurückzugreifen. Die verwendete Lexan-Karosserie ist dieselbe, die auch beim Crawler verwendet wird, der auf dem

CR-01-Chassis basiert. Der einzige Unterschied an dieser Stelle ist, dass beim CC-01-Chassis die erforderlichen Abstandshalter auf einen eigenen Träger geschraubt und nicht direkt mit dem Wannenchassis verbunden werden. Der Bauabschnitt „Vorderachse“ ist damit fast beendet.

Nun müssen die Steckachsen durch das Wannenchassis in das Vorderachsgetriebe gesteckt und die Dreieckslenker mit der Unterbodenplatte unter das Wannenchassis geschraubt werden. Die Antriebswellen sollen an den Kugelköpfen eingefettet werden. Aus der Praxis weiß man allerdings: Wo Fett ist, ist auch Dreck. Daher kann man das Fett also theoretisch auch weglassen und – wenn nötig – das eine oder andere Ersatzteil nachbestellen. Dadurch erspart man sich das regelmäßige Reinigen der Wellenköpfe. Belastet aber eben auch die Hobby-Kasse.

Sperrig

Es ist einfach immer wieder genial, ein Differenzial zusammenzubauen und zu sehen, wie es anschließend funktioniert. In der Bauanleitung wird am Beispiel der



Fertig eingebaute Hinterachse

Hinterachse beschrieben, wie man dies anschließend wieder sperren kann. Das Gleiche könnte man analog dazu auch mit der Vorderachse machen. Einfach die Kunststoffteile aus dem Spritzling G5 in die Vorderachse einbauen. Nach dem Anbringen der beiden Achsaufhängungen mit ihren Kugelköpfen werden noch der hintere Karosseriehalter an das Wannenchassis angeschraubt und die Kardanwelle mit dem Kreuzgelenk der Hinterachse verbunden. Um auf Nummer sicher zu gehen, ist es ratsam, etwas Loctite an den Madenschrauben der Kreuzgelenke aufzutragen. Es geht aber auch ohne. Weiter geht es mit den Stoßdämpfern, besser gesagt mit der Befüllung mit Öl. Von Vorteil wäre es, wenn man alle

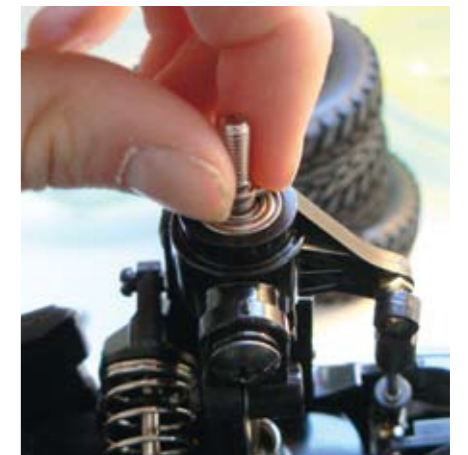
Stoßdämpfer-Teile vor sich hat. Denn wenn alles schon parat liegt, kann man zügig alle Stoßdämpfer auffüllen und verschließen, ohne sich immer wieder die Finger abwischen zu müssen. Nach einer optischen Prüfung auf Dichtheit sind die Stoßdämpfer dazu bereit, eingesetzt zu werden.

Ein Zweikanal-Sender ist im Prinzip ausreichend, um vor- und rückwärts zu fahren sowie rechts und links zu steuern. Die angesprochene Lichtanlage TLU-01 wird separat über einen Schalter ein- und ausgeschaltet. Fahrregler und Lenkservo sind nun mit dem Zweikanal-Empfänger zu verbinden. Hier sind sich die Hersteller von Elektronik-Zubehör leider bei der Farbe der Kabel nicht einig. Es gibt Stecker-Kombinationen in Braun-Rot-Orange oder in Schwarz-Rot-Weiß. Also Schwarz beziehungsweise Braun gleich Minus, Weiß und Orange stehen jeweils für die Impulsleitung, Rot sind alle Stecker in der Mitte. Der Empfänger sollte noch einen weiteren Platz für das BEC vom Fahrregler haben oder man schließt ihn an einen separaten Empfängerakku mit 4,8 Volt an. Ist alles richtig mit Plus, Minus und Impulsleitung zusammengesteckt und ein 7,2-Volt-Akku

an den Fahrregler angeschlossen, könnte man schon den ersten Funktionstest machen und prüfen, ob die Lenkung arbeitet. Die Trimmung vom Lenkservo sollte auf null gestellt sein, dann steht dem Einbau nichts mehr im Weg.

Trimm-Dich-Pfad

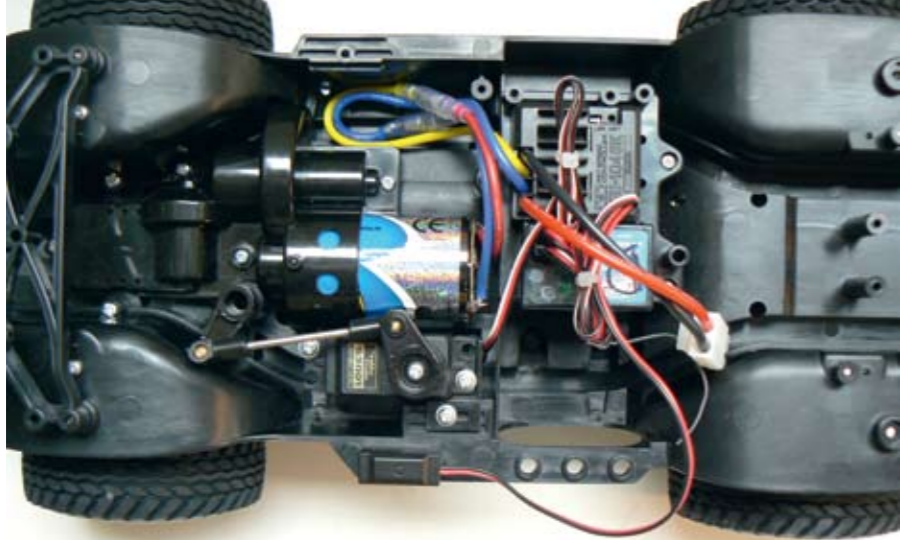
Vor Beginn der Arbeiten müssen die vorderen Achsschenkel parallel zum CC-01-Chassis stehen. Als Nächstes gilt es, den



Mitnehmerstift für die Sechskant Aufnahme der Felgen

Anzeigen ▼

▼ Anzeigen



Fertig verkabeltes CC-01-Chassis mit TEU-104-BK-Fahrregler, Carson-Truck-Motor und Empfänger

Elektromotor an den Fahrregler anzuschließen. Die Trimmung muss auch hier auf null gestellt sein, bevor der Motor getestet wird. Bitte das CC-01-Chassis so stellen, dass der Antriebsstrang keinen Kontakt mit der Arbeitsfläche hat. Sonst könnte es sein, dass sich das Chassis selbstständig macht. In der Regel ist der Fahrregler auf neutral gestellt. Wenn das einmal nicht so ist, am besten in der Bedienungsanleitung des Reglers nachlesen, wie dieser auf die verwendete Sendeanlage eingestellt werden kann. Klar ist, dass bei jedem Trennen der einzelnen Stecker vom Fahrregler oder Empfänger die Empfängeranlage abgeschaltet wird. Hier ist es ein Vorteil, dass der Controller einen Ein- und Ausschalter hat, der zum Schluss ins Wannenchassis geschraubt wird.

Ob man die Reifen auf die Felge klebt ist jedem selbst überlassen. Es passiert aber schnell, dass sich mal ein wenig Sekundenkleber aus den Reifen heraus drückt. Und das sieht unschön aus. Ein weiterer Vorteil des nicht Einklebens ist, dass man nach Bedarf die einzelnen Räder mit Blei schwerer machen kann, wenn man das Fahrzeug tunen beziehungsweise auf verschiedene Strecken abstimmen möchte. Die letzten Kugellager werden nun in die Achsschenkel der Vorderachse gesteckt und mit Stift und Felgenmitnehmer die kompletten Räder auf die Achse geschraubt. Das Gleiche wird auch an der Hinterachse gemacht, nur eben ohne Kugellager.

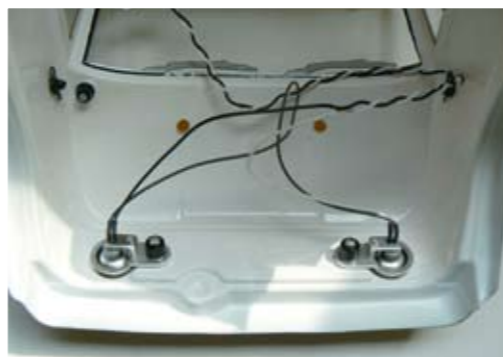
Frisch gelackt

Eigentlich lackieren wir unsere Lkw-Fahrerhäuser und die Aufbauten immer von außen. Da die Unimog-Karosserie aus Lexan besteht und dieser Werkstoff durchsichtig ist, ist diese von innen zu lackieren. Bevor es jedoch so weit ist, muss

die Haube erst einmal an den vorgesehenen Stellen mit verschiedenen großen Löchern aufgebohrt werden. Dann wird mit einer Lexan-Schere das überstehende Material sauber abgetrennt. Vor dem Lackieren ist es nötig, die Lexan-Karosserie von innen mit Spülmittel zu reinigen, um mögliche Reste der maschinellen Herstellung wie Trennmittel und Fette zu entfernen. Wer jetzt ein mehrfarbiges Fahrzeug haben möchte, sollte sehr genau abkleben. Denn jede Ungenauigkeit sieht man später auf den ersten Blick. Tamiya hat dem Bausatz für die Fenster und Lichtausschnitte schon fertige Aufkleber beigelegt, die man nur noch sauber von



Links, der Baukasten, rechts der Poison-Truck-Austausch-Motor



LED-Frontscheinwerfer von hinten in der Karo befestigt



Dank der im Lieferumfang enthaltenen Lichteinheit ist eine vorbildgetreue Beleuchtung serienmäßig dabei



Scheinwerfer-Gläser und Sicken an der Front sind dem Vorbild (rechts) sehr gut nachempfunden



Ist alles gut einfettet und gelagert kann der Unimog zum Gelände-Einsatz durchstarten

innen auf die Scheiben aufkleben muss. Leider kann man auch an unserem Unimog eine Stelle entdecken, an der die nötige Sorgfalt beim Abkleben gefehlt hat und ein schwarzer Farbnebel zu erkennen ist. Des Weiteren ist zu beachten, dass man die Lexankarosserie nicht mit normaler Verdünnung reinigt, denn diese greift das Lexan an. Hierfür gibt es spezielle Lexan-Reiniger.

Damit man auch mal eine Nachfahrt genießen kann, ohne gegen irgendwelche Bäume oder sonstige Hindernisse zu fahren, schalten wir nun das Licht ein. Die Lichtanlage TLU-01 ist Bestandteil des Baukastens. Mit LED ausgerüstet sorgt sie für genügend Helligkeit. Zunächst gilt es, die Schutzfolie aus den Scheinwerfern und Rücklichtern der Lexan-Karosserie zu entfernen. Hinten werden die roten LED mit Schrauben in einem Kunststoffträger befestigt, der von innen in die Karo eingeklebt wird. Hier besteht auch die Möglichkeit, eine weitere LED einzubauen. Vorne wird erst der

verchromte Kühlergrill eingesetzt und mit den Scheinwerfer-Reflektoren verschraubt. In diese werden dann die weißen Front-LED gesetzt. Die eigentliche TLU-01 wird unter die Unimog-Karosserie geklebt. Sie ist ausgelegt für acht LED, die im Tamiya-Zubehör-Programm erhältlich sind. Die hier eingebauten Leuchtdioden nehmen gerade mal zwei Steckplätze in Anspruch. Fertig verdrahtet und mit Steckern versehen ist es recht leicht, sie einzubauen. Anbei liegt ein fertiger Stecker, der zwischen Akku und Fahrregler eingesteckt und über die Akku-Spannung versorgt wird.

Letzte Handgriffe

Die Spiegel in die vorbereiteten Löcher stecken, von hinten einen O-Ring aufstecken und mit einen Federstift sichern. So können sich die Spiegel noch drehen, wenn der Unimog sich mal im Gelände überschlagen sollte. Nun noch die Seitenteile der Karosserie anschrauben. Am besten die Schrauben, genau wie beim Gewindeschneiden, ohne Schmiermittel mit kleinen Hin-und-her-Bewegungen einschrauben. Wenn man jetzt wie vorgeschlagen die Seitenteile ausgeschnitten hat, wird man feststellen, dass die Karosserie sich im hinteren Bereich des Fahrzeugs etwas ausbeult. Einfach mit einer Schere an den Seitenteilen von innen ein klein wenig Material abtragen – schon passt die Karosserie.

Der Bausatz überzeugt durch ein hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis und ist technisch wie optisch ein kleiner Leckerbissen. Allrad-Antrieb, robustes Wannenchassis und eine optisch gelungene Haube. Dazu kommen der Fahrregler TEU-104BK und die Lichtanlage LTU-01 inklusive vier LED. Ein idealer Bausatz für Einsteiger fast jeder Altersgruppe. Und erfahrene Modellbauer können sich an dem CC-01-Chassis so richtig austoben.

Nils und Reinhard Feidieker



Bezug
 Dickie-Tamiya
 Werkstraße 1
 90765 Fürth
 E-Mail: tamiya@tamiya.de
 Internet: www.dickietamiya.de
 Artikelnummer: 58457
 Preis: 199,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Vorbild trifft Original. Die Verwandtschaft ist unverkennbar