

TRUCKS
DETAILS

Die Modellbauzeitschrift für Nutzfahrzeug-Freunde

TRUCKS & DETAILS

www.trucks-and-details.de

Großes
Gewinnspiel
mit Preisen im
Wert von mehr als
9.000
Euro

Massig, kantig, gut

Eigenbau: Faun Allradkipper F 687 KAN

Kurz und gut MAN TGS-M



Wildpferd in Lexan Ford Bronco von Tamiya

Ausgabe 6/2011 • 13. Jahrgang
November/Dezember 2011
D: € 7,00
A: € 7,70 • CH: sFr. 10,90
NL: € 8,75 • L: € 8,20



wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in
Ausgabe 6/2011 des Magazins
TRUCKS & Details erschienen.
www.trucks-and-details.de



Wildpferd in Lexan

Von Christian Iglhaut

Ford Bronco von Tamiya

Nachdem vor gar nicht mal so vielen Jahren das CC-01-Chassis so gut wie vom Markt verschwunden war und nur der Gebrauchtmotor über einschlägige Internetquellen florierete, besann man sich im fernen Nippon und startete die erfolgreiche Baureihe erneut. Mittlerweile erscheinen nach und nach immer wieder interessante Modelle in dieser gleichfalls interessanten Serie. Der neueste Vertreter der erfolgreichen Familie geländegängiger Kraxler ist mit der Karosserie des in den Staaten sehr populären Ford Bronco versehen.

Das CC-01-Chassis, früher auch unter dem Namen XC-Chassis bekannt, bildet die Basis für den Bronco und seine älteren Brüder. Es ist ein kompaktes und ausbaufähiges Allradfahrgestell, das mit überzeugenden Geländefähigkeiten aus der Box heraus punkten kann. Diese machten das CC-01 vor etwa zehn Jahren bei der Renaissance des Modell-Truck-Trials zu einem beliebten Einsteigerfahrzeug und auch heute noch zur Basis für Truck-Umbauten für den Trial-Sport.

Neben den limitierten Wiederauflagen der (modell-)historischen Vorbilder, dem Mitsubishi Pajero und dem Jeep Wrangler, hat die Familie in der zweiten Generation ordentlich Zuwachs bekommen und umfasst nunmehr neben dem jüngsten Spross



Der komplette Antriebsstrang von unten: Die vorderen Räder sind einzeln aufgehängt, während die hintere Achse als Starrachse ausgebildet ist



Der Anschlag an den vorderen Achsschenkeln kann zur Erhöhung des Lenkeinschlags entfernt werden



Das dreistufige Getriebe mit den großzügigen Kunststoffzahnradern erweist sich im Betrieb als sehr robust, will aber ausreichend mit Fett versehen werden

Bronco einen Unimog 406, den Toyota Landcruiser BJ40 und den Touareg XC.

Durchblick

Im Gegensatz zu den Ikonen Pajero und Jeep Wrangler, die auch bei ihrem Relaunch mit einer Karosserie aus weißem, formstabilem ABS ausgerüstet waren, besitzt der Ford Bronco eine Lexanhaube – genau wie seine Brüder Touareg, Unimog und Toyota. Dieser aus dem 1:10er-RC-Car-Sektor bekannte Werkstoff ist durchsichtig und erlaubt es, sehr leichte und robuste Karosserien zu fertigen, die bei den hohen Belastungen im Rennsport durchaus ihre Daseinsberechtigung haben. Dem gegenüber steht der Nachteil, dass die tiefgezogenen Karosserien naturgemäß keine besonders fein ausgeprägten Details zulassen. Eine Nachbesserung oder gar Reparatur scheidet ebenfalls aus, da man Lexan weder kleben noch spachteln kann und so nachträgliche Veränderungen nicht möglich sind.

Lexan hin oder her, die Karosserien von Tamiya zeichnen sich seit jeher durch eine recht gute Reproduktion der wesentlichen Details aus und das trifft im vorliegenden Fall auch auf die des Ford Bronco zu. Die charakteristische Kastenform ist von den

Proportionen gut getroffen, sodass jeder Kenner des Vorbilds auch das Modell zweifelsfrei identifizieren kann. Spezielle Details – wie beispielsweise der Kühlergrill – liegen als verchromte Spritzgussteile bei und werden an der Lexankarosserie verschraubt. Die Außenspiegel wiederum werden ganz RC-Car-gemäß durch entsprechende Bohrungen gesteckt und von innen mit Karosseriesplinten gesichert. Durch unterlegte O-Ringe aus Gummi sitzen die Spiegel nicht bombenfest, sondern können sich wenige Millimeter bewegen. Das verlängert normalerweise das Spiegelleben im Rennsport, aber auch im Geländeeinsatz können wir davon profitieren, wenn der Schrägjang mal wieder allzu forsch angegangen wurde und die Rolle seitwärts den Trial beendet.

Die seitliche Rolle ist dem CC-01 und damit dem Bronco leider nicht fremd. In

TECHNISCHE DATEN

Länge: 435 mm; **Breite:** 195 mm; **Radstand:** 252 mm; **Spurbreite:** 160 mm; **Reifendurchmesser:** 90 mm; **Reifenbreite:** 30 mm



Der Tuningantrieb: LRP-Truckpuller mit niedrigerer Enddrehzahl und mehr Drehmoment verbessert das Fahrverhalten und ersetzt den Tamiya-typischen Baukastenmotor

Bis auf den Empfänger sind alle wesentlichen Komponenten verbaut. Bei der Auswahl des Lenkservos sollte man auf große Stellkraft und Metallgetriebe achten, der Fahrregler ist im Lieferumfang enthalten



bestimmten Situationen, wie beispielsweise abruptem Einlenken bei hoher Geschwindigkeit auf griffigem Untergrund, rollt sich der Allrad schon mal gerne seitwärts ab. Schrägfahrten mit großen Winkeln und womöglich einem Stein im Wege können das gleiche Resultat erzielen. Im direkten Vergleich zum Pajero wirkt sich hier aber das niedrigere Gewicht der Lexan-Karosserie vorteilhaft aus. Das Fahrverhalten in schnellen Kurven wird sicherer und im Gelände lassen sich noch ein paar Grad mehr ausfahren.

Bodenständig

Das Chassis mit dem Tamiya-Kennzeichen CC-01 gab der ganzen Klasse ihren Namen, wird seit vielen Jahren in der gleichen Art gebaut und hat sich auch gegenüber dem Vorgänger XC nicht verändert. Hier gibt es keine wirklichen Überraschungen. Die Rumpfschale ist eine nach oben offene Wanne, die den Schmutz von unten wirksam abweist, aber alles, was über die Räder von oben eindringt, nicht mehr frei

lässt. Die vier Räder werden gleichzeitig und dauerhaft vom fast mittig platzierten Antriebsmotor mit fester Übersetzung angetrieben. Wie bei nahezu allen Modellen des japanischen Herstellers kommt der wohl milliardenfach verbreitete Mabuchi 540 zum Einsatz. Dieser erfreut sicher die Einkäufer bei Tamiya ob des vermutlich absurd niedrigen Stückpreises, weniger jedoch die ernsthaften Fahrer, die ihren Allradler auch mal im Gelände bewegen wollen. Dieser Motor passt weder vom Drehmoment noch

von der Drehzahl zum Einsatzzweck eines solchen Modells, das in erster Linie doch langsam und kraftvoll durch enge Passagen bewegt werden will. Doch das ist kein Beinbruch, wird so der Baukastenpreis niedrig gehalten und bleibt auch für Einsteiger attraktiv. Trotzdem griffen wir lieber auf einen LRP-Truckpuller in 7,2-Volt-Ausführung zurück. Dieser Motor, soviel sei an dieser Stelle vorweggenommen, harmonisiert deutlich besser mit dem Modell und seinem angedachten Einsatzzweck.



Die Karosserie aus transparentem Lexan gibt die charakteristische Form des Ford Bronco sehr gut erkennbar wieder



Nach dem Lackieren von innen wird die außen liegende Schutzfolie abgezogen, die die Außenhaut vor störendem Sprühnebel schützt

Lagerhaltung

Eine weitere dringend benötigte Modifikation betrifft die Lagerung der Achsen und Wellen. Im Baukasteninhalt sind einfache Gleitlager aus Kunststoff und Bronze dazu vorgesehen, die Getriebezahnräder, die Antriebswellen und die Räder zu halten. Da die Gleitlager zu diesem Zweck ausreichend mit Fett versehen werden müssen, dieses sich aber gerne mit Staub und Sand zu einem vorzüglichen Schleifmittel verbindet, sind vor allem die außen liegenden Lager und die darin geführten Wellen ein schnelles Opfer von Abrieb und Verschleiß. Als sinnvolle Tuning-Maßnahme bietet Tamiya ein passendes Set von Kugellagern an, die an Stelle der vorgesehenen Gleitlager verbaut werden. Das Handbuch enthält bereits die entsprechenden Hinweise darauf mit Angabe der jeweils einzusetzenden Größen. Da die Lager bereits während der allerersten Bauschritte eingesetzt werden müssen, ist es sinnvoll, den Kugellagersatz gleich mitzuordern, um so einen späteren Komplettneuaufbau zu umgehen.

Da die Karosserie beim Bronco, wie eingangs schon beschrieben, aus klarsichtigem Lexan besteht, bringt das einige Vorteile bei der individuellen Anpassung des Modells mit sich. Dem Baukasten liegen fertig ausgeschnittene Aufkleber bei, womit man die Scheiben und Scheinwerfer, die ja nicht eingefärbt werden sollen, abdeckt. Eine Lexankarosserie wird in aller Regel von innen lackiert, was den Vorteil hat, dass bei Remplern im Gelände die Farbe nicht beschädigt wird. Das Abkleben von innen ist etwas fummelig, vor allem für die selbst zu erstellenden Abkleber, man wird aber bei sorgfältiger Arbeit mit einem tollen Ergebnis belohnt.

Die Bauanleitung gibt auch zum Lackieren wertvolle Tipps, Farb- und Designvorschläge kann man dem Kartonbild oder einer Internetrecherche entnehmen. Wichtig ist nur, dass man ausschließlich geeignete Lexanfarben verwendet und in der Reihenfolge mit den dunklen Farbtönen beginnt, um ein späteres Durchscheinen zu vermeiden. Nach dem Lackieren wird die Karosserie von außen mit den beiliegenden Aufklebern verziert. Besonders angenehm fiel auf, dass alle Decals bereits ausgestanzt sind, sodass man ohne viel Fummeln bequem arbeiten kann. Auch für Scheinwerfer und Fensterscheiben liegen transparente, leicht getönte Aufkleber



Da die schöne Karosserie nicht mit den vorgesehenen Befestigungsbohrungen verschandelt werden sollte, wurde von innen Klettband im richtigen Abstand montiert, auf das die Karosserie aufgesetzt wird. Eine einfache und effektive Lösung

NACHGESCHLAGEN: DAS ORIGINAL

Der Original-Bronco kam 1966 auf den Markt, um dem Jeep CJ und dem International Scout einen Konkurrenten entgegen zu setzen. Insofern bildeten diese Fahrzeuge die ersten Sport Utility Vehicle, die sich zuerst in den USA und später auch in Europa zu einer stetig wachsenden Fahrzeugklasse entwickelten. Mit seinem Leiterraum, den Ballfedern und dem kurzen Radstand war der Bronco zwar im Gelände sehr wendig, hatte jedoch recht wenig Komfort. Anfangs motorisiert mit einem 2,8-Liter-Reihensechszylinder wurde nach der Einführung leistungsstärkerer Konkurrenz später kräftig aufgerüstet und auch V-8-Motoren bis 4,9 Liter Hubraum angeboten. Während das Standardmodell recht spartanisch und schmalbrüstig auf Stahlscheibenrädern daherkam, konnte man recht schnell über Aufpreislisten und Zubehör nahezu beliebig aufrüsten. Big Tires und Höherlegungen gaben dem eher schmalen Bronco ein kerniges Aussehen, dem der Tamiya-Nachbau sehr nahe kommt.

bei, auf die gleichzeitig die Scheibenrahmen aufgedruckt sind. So erreicht man recht einfach einen guten optischen Eindruck und geringe Ungenauigkeiten beim Lackieren werden kaschiert. Um speziell die großen Scheibenaufkleber anzubringen, sollte man vor dem Aufbringen des Aufklebers die Karosserie an dieser Stelle mit einer schwachen Spüli-Lösung einstreichen. So haftet der Kleber nicht sofort und Luftblasen lassen sich von innen nach außen leicht ausstreichen.

Kleben und Bohren

Die Aufkleber weisen die von Tamiya gewohnte gute Qualität auf, wenngleich sie sich nach ein paar Stunden Geländeeinsatz an den gekrümmten Karosseriestellen wieder lösen können. Hier kann der vorsichtige Einsatz eines Föns beim Aufbringen die Haftwirkung verstärken.

Da ich die schöne Karosserie nicht durch die insgesamt vier Bohrungen für die Aufnahme der Befestigungsdorne verunstalten wollte, übernehmen vorne und hinten jeweils ein Klettbandstreifen die Halterung. Passend zugeschnittener Schaumstoff sorgt für die notwendige Distanz. Durch das Klettband gelingt der Zugang zu Akkus und Innenleben übrigens eher noch schneller als mit der in der Bauanleitung vorgeschlagene Methode.



Mit ruhiger Hand, Spüli-Wasser und einer Pinzette werden die Scheibenaufkleber aufgebracht und gut angerieben, damit auch die letzten Luftblasen verschwinden

Ebenfalls gestrichen wurde der eher an einen Autoscooter erinnernde Frontramschutz, der Frontalaufprälle und damit einhergehende Zerstörungen von der Karosserie fernhalten soll. Dafür verunstaltet er aber dauerhaft und nachhaltig das Erscheinungsbild, weswegen alle meine XC und CC-01 ohne diese Crash-Hilfe auskommen müssen. In Anbetracht der – durch den Truckpuller deutlich reduzierten – Höchstgeschwindig-



Die Halter für die LED der Rückleuchten werden mit Doppelklebeband an die Karosserie geklebt. Die LED selbst sind mit Schrauben in den Haltern befestigt und können leicht ersetzt werden



Das mitgelieferte Beleuchtungsset, bestehend aus zwei weißen LED für vorne und zwei roten für die Rückleuchten. Die Lichteinheit sorgt für die Stromversorgung der LED aus dem Fahrakku und bietet Anschlussmöglichkeiten für acht Lichtkreise

keit scheint mir das Risiko eines Schadens überschaubar und so fiel der Verzicht auch diesmal nicht besonders schwer. Da ein elektronischer Fahrregler mit den passenden Steckern zum Lieferumfang gehört, mussten nur noch Empfänger und das Lenkservo beige stellt werden. Letzteres kann für Geländefahrten nicht stark genug sein – und wenn das Getriebe auch noch Metallzahnräder aufweist, ist der richtige Kandidat in Standardbaugröße bald gefunden. Im Gegensatz zum Rennbetrieb wird auf die Stellgeschwindigkeit kein Wert gelegt, daher kam im Testmodell ein Graupner C5191 zum Einsatz. Der 2,4-Gigahertz-Empfänger von GM sollte den Part der Signalverarbeitung übernehmen und passt – wie dafür gemacht – genau neben den Fahrregler auf die vorgesehene Montageplatte über dem Akku. Da der Empfänger drei Kanäle hat, kann man

TEILELISTE

Kugellagersatz CC-01
Dickie-Tamiya, E-Mail: tamiya@tamiya.de
Internet: www.dickietamiya.de

Motor Truckpuller 7,2 V
LRP electronic, Telefon: 071 81/409 80
E-Mail: info@lrp-electronic.de
Internet: www.LRP.cc

Die Verwindung zwischen Vorder- und Hinterachse ist nicht besonders hoch, sodass bei extremen Unebenheiten schon mal ein Rad in die Luft kommt: Ohne gesperrte Hinterachse ist der Vortrieb schnell zu Ende

später sicher noch die Beleuchtung mittels des Senders ein- und ausschalten. In der Baukastenausführung muss die Lichteinheit TLU-01 noch von Hand geschaltet werden, was aber dem optischen Effekt keinen Abbruch tut. Die TLU-01 wird direkt aus dem 7,2-Volt-Fahrakku versorgt und liefert den Strom bedarfsgenau an die weißen Front- und roten Heckleuchten. Hinter jeder Leuchte sitzt eine LED und sorgt zumindest bei Dämmerung und Dunkelheit für einen netten Show-Effekt. Die hinteren LED-Aufnahmen erlauben platzmäßig noch die Montage von je einer zusätzlichen weißen LED für die Rückfahrcheinwerfer, während die Beleuchtung der Blinker nicht ohne tiefgreifende Maßnahmen machbar ist.

Fahreindrücke

Mit nach Anleitung eingestellter Lenkung und vollgeladenem Akku ging es zur ersten ausgiebigen Probefahrt ins Gelände. Wo anders sollte man einen 4x4 auch fahren? Und so musste der Bronco gleich zeigen,



Die Geländegängigkeit ist für ein Auto dieser Preisklasse ohne Tadel; es macht einfach tierisch Spaß, mit dem Bronco durch die Prärie zu toben



Mit den beiliegenden Klebehaken können die Kabel ordentlich befestigt werden. Die Lichteinheit klebt mittels Doppelklebeband von unten an der Motorhaube

was er kann. Wie bei allen Chassis dieser Familie gefällt das laufruhige und gleichmäßige Fahrbild, während der zu kleine Wendekreis missfällt. Schuld daran hat der zu gering dimensionierter Lenkeinschlag, insgesamt erscheint das Fahrzeug so in engen Passagen unnötig unhandlich.

Die in der Bauphase noch negativ aufgefallene, mit Spiel behaftete Lenkung wirkt sich in der Praxis nicht nachteilig aus. Fährt man mit offenem Gashahn über die ebene Piste hoppelt der Bronco mit der recht leichten und hart gefederten Hinterhand, was weniger an ein Wildpferd als an einen Hasen erinnert. Eindeutig wohler fühlt er sich daher in langsamen Passagen mit nicht allzu großen Steigungen, gerne auch mal etwas schlammig, wo man sich mit wenig Gas und langsamer Gangart sehr vorbildgetreu bewegen kann. Steile und womöglich noch sandige Anstiege verlangen dahingegen nach einem vehementen Gaseinsatz, um ein Festwühlen der relativ harten aber schön profilierten Baukastenreifen zu umgehen.

Auch wenn der Bronco sicher nicht aus der Box heraus mit ernsthaften Trial-Fahrzeugen konkurrieren kann, mit seinem einfachen und robusten Aufbau, der soliden Technik und dem vorbildgetreuen Aussehen eines nicht alltäglichen Oldtimers sowie nicht zuletzt dank seines günstigen Preises sollte er in die engere Wahl bei der Suche nach einem Allradler für alle Tage kommen. Egal, ob man nun Einsteiger ist oder als Profi einen dankbaren und optisch ansprechenden Zweitwagen sucht. ■

BEZUG

Dickie-Tamiya
Werkstraße 1, 90765 Fürth
E-Mail: tamiya@tamiya.de
Internet: www.dickietamiya.de
Artikelnummer: 300058469
Preis: 269,99 Euro
Bezug: Fachhandel