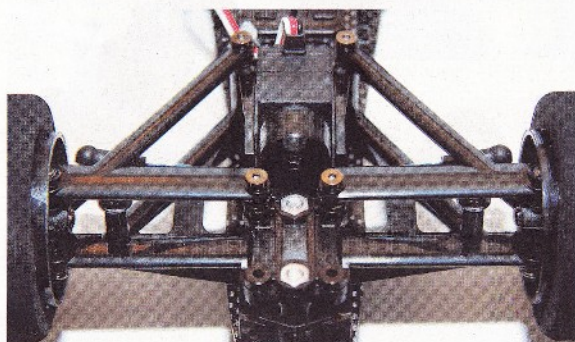
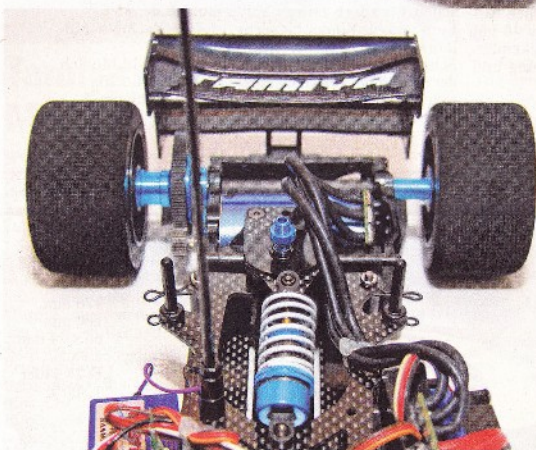




F 104 Pro

von Tamiya

Die Legende lebt weiter



Als die ersten Prototypenbilder des neuen Formel Chassis von Tamiya auftauchten, stand schon fest, dass es ein ganz neuer Formel werden wird – und nicht nur ein kleines Facelift. Was zuerst auffiel, war der jetzt in Fahrtrichtung eingebaute Akku. Das bringt den Schwerpunkt schon mal weiter nach innen als bei den „alten“ F 102 und F 103 Chassis. Doch wie wird der Akku gewechselt? Dazu später mehr.

Sobald die ersten Bausätze der Pro Version am Markt waren, waren auch gleich mal alle ausverkauft. Der neue Formelboom war geboren. Die Starterzahlen im Tamiya Eurocup belegen das eindrucksvoll. Als mein Baukasten geliefert wurde und ich leider nicht zu Hause war, als der Paketdienst vor der Tür stand, fand ich am Samstag nur eine Pappkarte im Briefkasten. Wochenende und das Schmuckstück liegt unerreichtbar auf der Post. Montag nach der Arbeit aber sofort an den Schalter und das Paket an mich gerissen und nach Hause damit. Karton schnell auf, Folie runter und auf die Werkbank. Wie man es bei Tamiya seit Jahren gewohnt ist, hab ich mich auch wieder gewundert, wie das alles in einen so kleinen Karton passt.

Alles wie immer sauber verpackt, damit beim Bauen auch erst dann der Schraubenbeutel aufgemacht wird, wenn er an der Reihe ist (ich mach trotzdem immer alle auf einmal auf). Um einen ersten Eindruck der Teile zu bekommen, mache ich die restlichen Beutel auch gleich mit auf und schaue in die sehr gut geschriebene Bauanleitung. Mit der kommt echt jeder klar. Wenn man eine Schraube braucht und sich nicht sicher ist, ob es diese ist, ganz einfach auf die Abbildung legen. Die Zeichnungen sind für die Kleinteile im Maßstab 1:1 abgebildet. Alle Teile machen einen sehr hohen, qualitativen Eindruck.

Der Baubeginn lässt nicht lange auf sich warten. Die beiden Kohlefaser Chassisplatten bearbeite ich an den Kanten, bevor ich sie mit Sekundenkleber versiegle, mit Schleifpapier der 320er Körnung. Dann kommt der Sekundenkleber auf die Kanten und wird nach dem Abtrocknen mit 2000er Nassschleifpapier poliert. Muss man aber nicht unbedingt, ist eine optische Geschichte.

In der Zeit, in der der Sekundenkleber trocknet, zwicke ich die Teile für den Diffusor und den T-Bar sauber aus dem Spritzguss. Beim Montieren des T-Bars die Seitenneigungs-Einstellschraube, wie in der Bauanleitung beschrieben, anziehen. Ist eine gute Basis um später auf der Piste feine Ein-

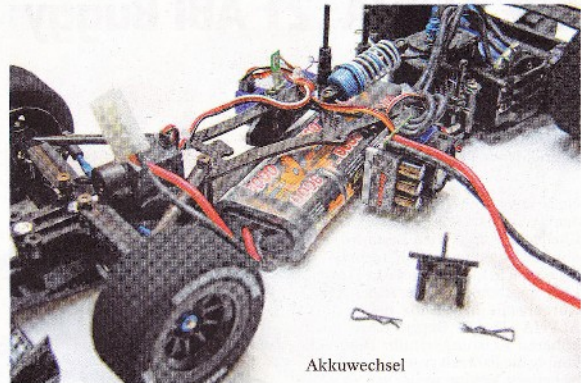
stellungen vorzunehmen. Der Zusammenbau der Hinterachse mit dem Differential erweist sich als problemlos. Die original 3mm Kugeln kann man bei Bedarf gegen die Keramik-Kugeln von Tamiya austauschen (Nr. 53124). Auf die abgeflachte Stelle der Kohlefaserachse kommt auch etwas Sekundenkleber. Das verhindert ein zu starkes Eindringen der Madenschraube. Das Diffi ziehe ich nur ganz leicht an. Die fertige Einstellung wird direkt an der Rennstrecke erledigt. So kann ich verhindern, dass das Diffi permanent auf Spannung ist. Den Arbeitsgang Nr. 7 überspringe ich. Den Motor und das Ritzel baue ich auch erst direkt an der Piste ein.

Die Vorderachse. Ein Augenschmaus. Die ist wie das Original. Saubere Nachbildung und stabil sieht sie auch noch aus. Montiert ist sie sehr schnell und auf die Aluminiumkugelhälften, die in die unteren Querlenker gedrückt werden, sprühe ich nur ein wenig Silikon spray. Geht leichter rein in den Kunststoff. Das Lenkgestänge in der abgebildeten Länge zusammenschrauben. Und jetzt bitte keine Panik, wenn der Akku nicht geladen ist, um das Servo auf neutral zu stellen. Das Servo kann ruhigen Gewissens eingebaut werden, weil man den Servosaver bei bereits montiertem Servo auch noch drauf schrauben kann. Die Haltetaschen am Servo müssen leider ab. Tut mir jedes Mal wieder weh. Befestigt wir das Servo mit dem im Baukasten beiliegenden, beidseitigen Klebeband. Optional kann man auch doppelseitiges Karosserieklebeband (KFZ) nehmen. Hält bombenfest und lässt sich auch rückstandslos wieder entfernen. In diesem Fall werde ich das neue High-End-Servo von Robbe-Futaba einbauen. Das BLS 551 ist durch seinen Brushlessmotor nicht nur extrem schnell und stark, sondern auch langlebig.

Jetzt komme ich zu dem am Anfang angesprochenen Akkuhalter. Genial und einfach zugleich. Der Akku wird seitlich entnommen, indem man den im Bauschritt 25 montierten Halter entfernt und die Elektronik-Komponenten einfach mit auf die Seite dreht. Klasse gelöst von Tamiya. Auch jetzt baue ich die Elektronik-Komponenten noch nicht ein. Es lässt sich einfach leichter weiterbauen, wenn keine Kabel im Auto sind und zuletzt lassen sich die Kabel auch sauberer im Chassis verlegen. Das Oberdeck noch drauf und so langsam kommt man auch schon in den Bereich, wo der Abend zur Neige geht. Ok, morgen geht's weiter, nach der Arbeit.



Carson 16T Regler-Set für den Tamiya Eurocup



Akkuwechsel

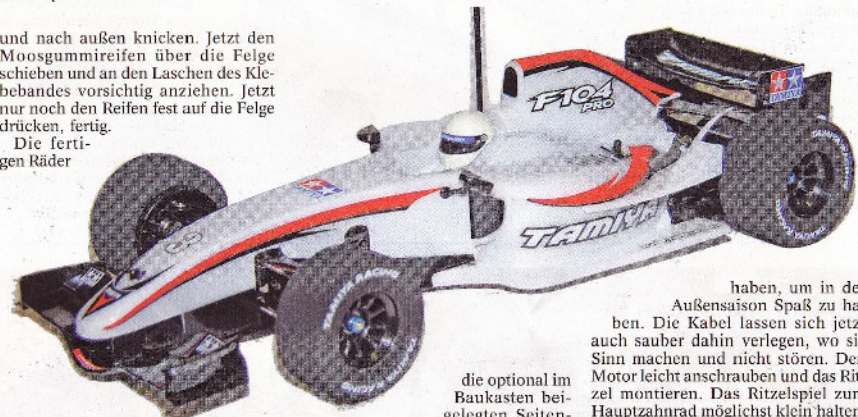
War ein langer Tag und ich konnte es kaum erwarten, weiter zu bauen. Die Vervollständigung der Vorderachse steht auf dem Plan. Die oberen Querlenker anschrauben und die Achsschenkel montieren. Darauf achten, dass nach der Montage der Achsschenkel alles schön leicht geht. Es darf nichts klemmen.

Der Reibungsdämpfer ist ein Teil, das ich nicht mehr erwartet hätte. Da gibt es modernere Lösungen. Aber das ist auch schon der einzige Kritikpunkt, der mir aufgefallen ist. Um den Reibungsdämpfer und damit das Fahrverhalten zu beeinflussen, lässt sich mit verschiedenen Reibungsdämpferölen arbeiten. Der Zusammenbau des Stoßdämpfers ist Tamiyafahrern bekannt. Der stammt aus der TRF-Serie und gehört zu den Besten auf dem Markt. Auch hier lässt sich mit verschiedenen Ölen und den Kolbenplatten das Fahrverhalten des F 104 Pro optimieren.

Auf das Reifenkleben hätte ich vorher verzichten können. Aber Tamiya hat sich was Feines einfallen lassen. Nicht wie bisher mit stinkenden Klebstoffen, nein, mit Klebeband werden die Moosgummireifen auf die Felgen geklebt. Dazu einfach die Felgen sauber entgraten und fettfrei machen. Das Klebeband möglichst weit außen an den Felgen anbringen. Jeweils an einem Ende des Klebebandes die Schutzfolie etwa 1,5 cm weit ablösen

und nach außen knicken. Jetzt den Moosgummireifen über die Felge schieben und an den Laschen des Klebebandes vorsichtig anziehen. Jetzt nur noch den Reifen fest auf die Felge drücken, fertig.

Die fertigen Räder



lege ich erst mal auf die Seite. Jetzt die Elektronik? Nein. Ich mache mich über die sehr detailgetreue Karosserie her, die ich an den markierten Kanten mit einer Lexanschere ausschneide. Am Heck der Karosserie ist es auch zu empfehlen (macht aber tierisch Arbeit). Um den Heckflügel optimal mit Luft anzuströmen, den Bereich hinter der angedeuteten Abgasanlage zuschneiden (am besten mit dem Dremel). Um die Optik auf die Spitze zu treiben, werde ich

haben, um in der Außensaison Spaß zu haben. Die Kabel lassen sich jetzt auch sauber dahin verlegen, wo sie Sinn machen und nicht stören. Den Motor leicht anschrauben und das Ritzel montieren. Das Ritzelspiel zum Hauptzahnrad möglichst klein halten. Der Antrieb muss aber leichtgängig sein, und wenn der Abstand passt, die Motorbefestigungsschrauben anziehen. Jetzt noch den Akku rein und den Regler einstellen. Alles läuft einwandfrei. Jetzt kann ich auch den Servosaver auf dem Robbe-Futaba BLS 551 richtig positionieren. Da kommt man von vorne gut ran. Karosserie drauf und die ersten Meter langsam im Keller rollen lassen. Fertig für die Rennstrecke.

Christian Sandner

