

Aufbaubericht Tamiya XV-01

Lang ersehnt und endlich da. Das neue Tamiya XV-01 Chassis verspricht uns endlich „Out of Box“ Rallyready zu sein. Kann er das halten, was er verspricht und vor allem was WIR uns von ihm versprechen? Lange Diskussionen sind in verschiedenen auch anderssprachigen Foren zu verfolgen und versprechen aufregende Neuerungen und ein interessantes Chassiskonzept. Ein nur für den Rallyeinsatz entwickelter Wagen ist eine echte Neuheit und wird mit Sicherheit Resonanz in der Fangemeinde finden. Hoffen wir, dass auch andere Hersteller nachziehen werden!

Nochmals ein herzliches Dankeschön an unseren Tamiya Außendienstmitarbeiter!

Vorab nochmal die Grunddaten und wichtigsten Details:

Chassis: XV-01, 4WD Antrieb

Empfohlener VK Preis vom Hersteller: 279 Euro

Inhalt des Bausatzes: Chassis mit Standard 540er Motor, Felgen, Tamiya Rally Block Reifen und die Subaru Impreza WRX STI Team Arai Karosserie.

Details: Kegeldifferentiale, Kugellager komplett, Riemenantrieb, CVA Öldruckstoßdämpfer, Frontmotorkonzept, gekapselter Antrieb und Elektronik



Was erwartet uns beim Öffnen des Baukastens? Tamiyatypisch alle Teile in einzelnen Päckchen ordentlich verpackt. Spritzbaumteile mit Buchstaben versehen und die Schrauben und Kleinteilen in grob in die Bauabschnitte unterteilt auch mit Buchstaben. Es ist also recht einfach sich erstmal in den doch recht vielen Teilen zurechtzufinden. Wer noch nie so ein Auto gebaut hat oder sich fragt, wie die Aufbaubauanleitung aussieht, kann bei Tamiya auf der Herstellerseite schauen unter dem XV-01 Chassis. Dort ist sie als freier Download vorhanden.

Erster Eindruck: Da hat Tamiya ordentlich was auf die Beine gestellt. Vor allem die neue Form vom Chassis und die vielen neuen Teile sind beachtlich. Ich denke das rechtfertigt auch ein wenig den Preis. Naja, wir werden sehen und jetzt möchte ich euch nicht weiter auf die Folter spannen und zum Wesentlichen kommen.

Dem ersten Bauabschnitt:

Hier gehts gleich los mit den Kegeldifferentialen. Diese sind als 4-Spider Diffs aufgebaut. Sollte also ordentlich haltbar sein. Alle inneren Zahnräder sind aus einem anderen weißlichen Kunststoff hergestellt als die anderen Teile. Was es genau ist, kann ich nicht sagen, aber es ist hoffentlich haltbar. Wir werden sehen...

Abgedichtet werden die Diffausgänge mit einem O-Ring und der obligatorischen Unterlegscheibe.



Also ein gängiger Aufbau eines guten und vor allem dichten Kegeldifferentials. Wenn beide Hälften aufeinandergesetzt werden kommt dort zusätzlich nochmal eine Dichtung dazwischen. Macht alles einen guten und wertigen Eindruck. Befüllt habe ich das vordere Differential mit 2000er und das hintere mit 250er Stoßdämpferöl. Damit habe ich im Rallybereich bis jetzt sehr gute Erfahrungen gemacht, sodass das Auto erstmal mehr über die Vorderachse zieht. Daraus resultiert ein angenehmes eher ruhiges Auto. Beim Sakura Rally fahre ich vorne sogar eine Starachse. Damit sind auch lange und kontrollierte Drifts möglich, weil man mit einem Gasstoß das Auto wieder geradeziehen kann. Wenn nötig kann das Heck immer noch mit dem Setup Hecklastiger gemacht werden. Original wird in der Bauanleitung das 900er Stoßdämpferöl für die Befüllung der Dämpfer verwendet. Auch keine schlechte Lösung, aber ich orientiere mich eher an meinen Erfahrungen im Rallybetrieb.



Weiterhin bin ich mittlerweile ein Verfechter von Kegeldifferentials. Wartungsarm, guter Vortrieb und vor allem sehr sehr haltbar und pflegeleicht. Fahre in allen meinen Autos Kegeldiffs und bin sehr zufrieden.

Die Speerwirkung lässt sich mit der Viskosität der Öle beeinflussen. Nicht so gut wie einem Kugeldifferential, aber mir reicht es. Bei einem Kugeldifferential ist die Gefahr, dass es sich irgendwann löst, wenn es defekt ist. Das kann schnell ein Aus bei einem Rennen bedeuten. Weiterhin sind die Kegeldiffs ja dicht und somit gegen Dreck unempfindlich. Von Tamiya also meiner Meinung nach eine gute Entscheidung dem XV-01 Kegeldifferentiale zu spendieren!

Interessant auch: Es werden Sechskantschrauben am Diff verwendet.

Der nächste Abschnitt beschäftigt sich mit dem Bau der Front.

Als erstes das vordere Getriebegehäuse mit insgesamt drei Zahnrädern (inklusive Diff). Auf dem Bild auch schon gut der Zahnriemenantrieb zu sehen.

Als nächstes folgt dann der Einbau der Motorplatte und das Hauptzahnrad mit 68 Zähnen.

Hier ist das Gehäuse von beiden Seite mit Motorplatte zu sehen:



An dieser Stelle schonmal ein paar Worte zum Antrieb. Es wird wieder Modul 0,6 verwendet beim Hauptzahnrad und Motorritzel. Finde ich nicht besonders gut, da ja eher 48 Pitch Standard geworden ist und auch leiser. Lässt sich aber verkraften und im Normalfall fährt man ja einen Motor mit gleicher Übersetzung. Beim Rallyfahren sowieso nicht von der Wichtigkeit wie bei Tourenwagen. Was ich aber super finde ist die Motorhalterung ohne feste Verankerungen wie beim TT-01, TL-01 usw. ist, bei denen nur bestimmte Übersetzungen möglich sind und diese dann noch häufig wackeln und sich nicht das Ritzelspiel einstellen lässt. Das hat zum Glück ein Ende und man setzt hier auf bewährten Standard! Übersetzungen sind laut Anleitung von 21 Zähnen (8,42) bis 29 Zähnen (6,10) möglich. Finde ich sehr gut, da größtenteils zahme Brushed oder Brushlessmotoren eingesetzt werden, für die diese Übersetzungen ausreichen. Beiliegend ist ein 22er Ritzel. Übersetzung liegt so bei 8,04.

Als Beispielrechnung: Ich werde einen zahmen 13,5T Brushlessmotor mit 3300 kv verbauen. Mit ARP Mini Pin Reifen mit einem Reifendurchmesser von 6,8 cm kommt man bei Theoretischen 8 Volt von einem schon angefahrenem Lipo zu einer Geschwindigkeit von 42 kmh. 10% Abzug durch Reibung etc. wären gute 38 kmh. Für den Rallybetrieb völlig ausreichend. Selbst ein größerer Rundkurs kann so gefahren werden. Für stärkere Motoren sind natürlich auch kürzere Übersetzungen angesagt.

Weiter geht's:

Dämpferbrücke und Versteifung zum Chassis. Unspektakulär, aber was mir später erst aufgefallen ist: Die Dämpferbrücke scheint aus zwei verschiedenen Kunststoffen zu bestehen? Was das für einen Sinn hat entzieht sich mir bisher noch meiner Erfahrungen. Insgesamt



kommt mir die Dämpferbrücke auch recht weich vor. Eine interessante Entdeckung!



(von oben aufgenommen)

An dieser Stelle ein etwas größerer Sprung. Gebaut worden ist das hintere Getriebegehäuse mit Dämpferbrücke. Vom Prinzip her wie das vordere. Auf dem Bild zu sehen ist auch gut das Riemenrad und der Riemenspanner. Finde ich sehr loblich, dass ein Riemenspanner verbaut wurde, die sonst oft nur zusätzlich erhältlich sind. Er kann stufenlos weiter nach unten geschoben werden und ist aufgebaut aus mehreren schmalen Scheiben und zwei Kugellagern. Sehr leichtgängig.



Hinten stehen 4 Dämpferpositionen zur Auswahl. Das ist in Ordnung.

Jetzt geht's erstmals an die Chassiplatte. Hier von oben und von unten.

(Die Fotos sind schlecht geworden, aber es muss reichen...)

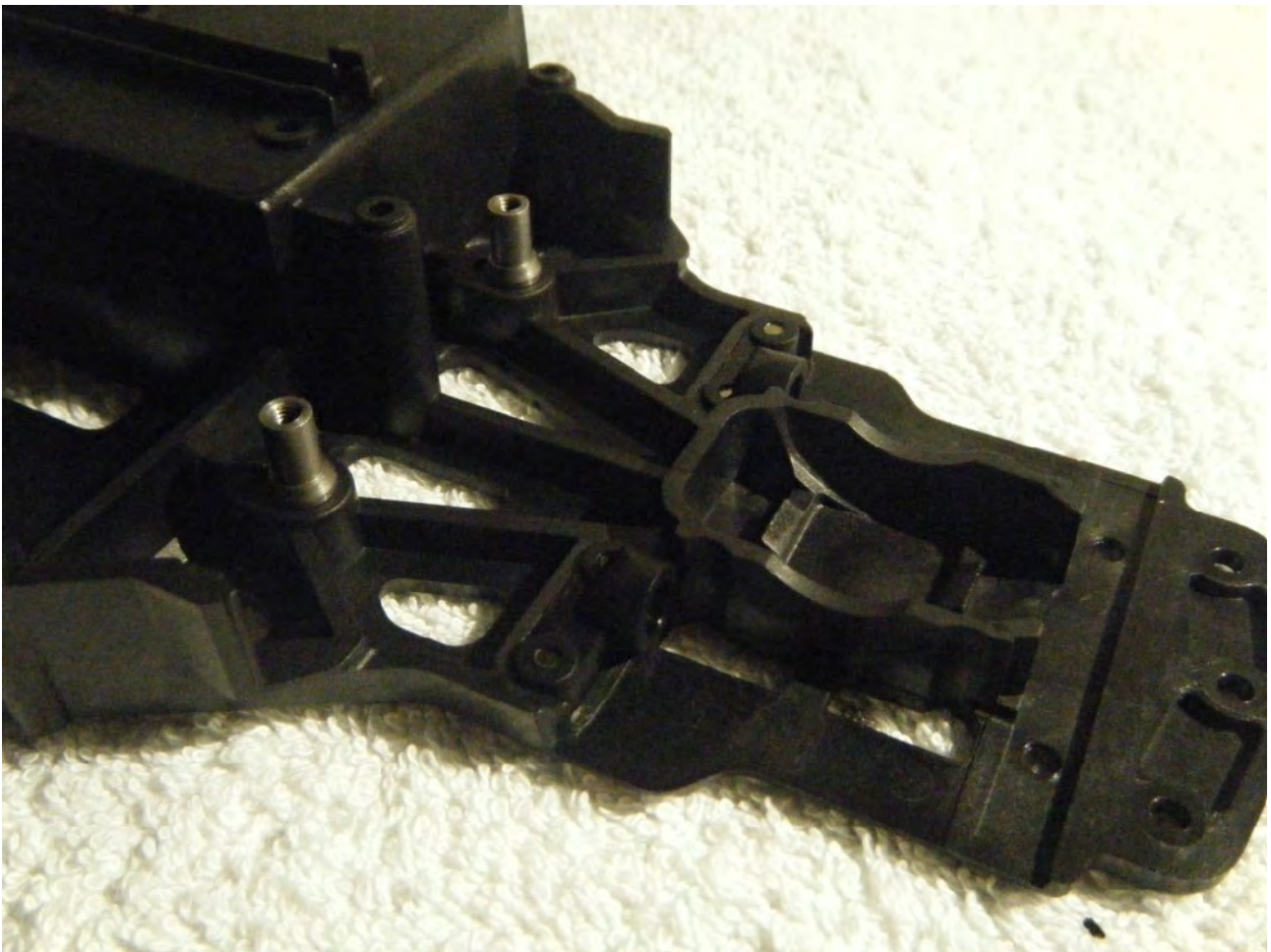


Was als erstes auffällt: Der Akku wird von unten eingesetzt. Über die Vor und -Nachteile möchte ich hier nicht referieren, aber der Akku ist so gut geschützt vor Staub, Nässe usw. Also passend zum Rallyeinsatz.

Auch auffällig: Ein recht löcheriger Unterboden. Ich habe ehrlich gesagt mit einem durchgehend geschlossenem gerechnet. Zu diesem Zeitpunkt war mir das noch ein wenig suspekt, aber beim weiterbauen wird vieles klar. Steinchen und Dreck kann an Lenkung und Aufhängungen wieder rausfallen, wenn es von oben reinfällt. Der ein oder andere wird jetzt sagen, dass auch etwas von unten eindringen kann, aber das wird kaum passieren, da die Unterbodenplatte nichts hochschleudert. Am ehesten ja die Reifen und so fällt Dreck vor allem von oben ein. Wer ein Tamiya TT-01 oder DF-

03RA fährt kennt aus Erfahrung die Steine, die gerne mal vor allem vorne in Aufhängung und Lenkung klemmen bleiben. Das hat schon viele Nerven und auch einige Servos gekostet. Ich hoffe, dass es hier besser gelöst ist und die Theorie sich auch in der Praxis bewährt. Sonst ist an dieser Stelle erstmal nichts mehr zu sagen. Dafür kann man auf den Bildern zu wenig erkennen.

Deutlich wird das ganze beim nächsten Bild. Angebracht wurden hier die Aufhängungsbefestigungen und die Lenkpfosten. Erinnert mich stark an die Lenkung des Tamiya DB-01. Aufhängungsteile gibt es schon aus Alu als Tuning für vorne und hinten. Diese sind allerdings meiner Meinung nach sehr stabil ausgeführt. Optisch deutlich stabiler als beim DB-01 oder Sakura. Die werden sehr gut halten.



Hier deutlich zu sehen die Öffnungen unter der Lenkung und den Aufhängungspunkten der Querlenker. Jetzt geht's bei Tamiya ans Eingemachte. Der Lenkung...

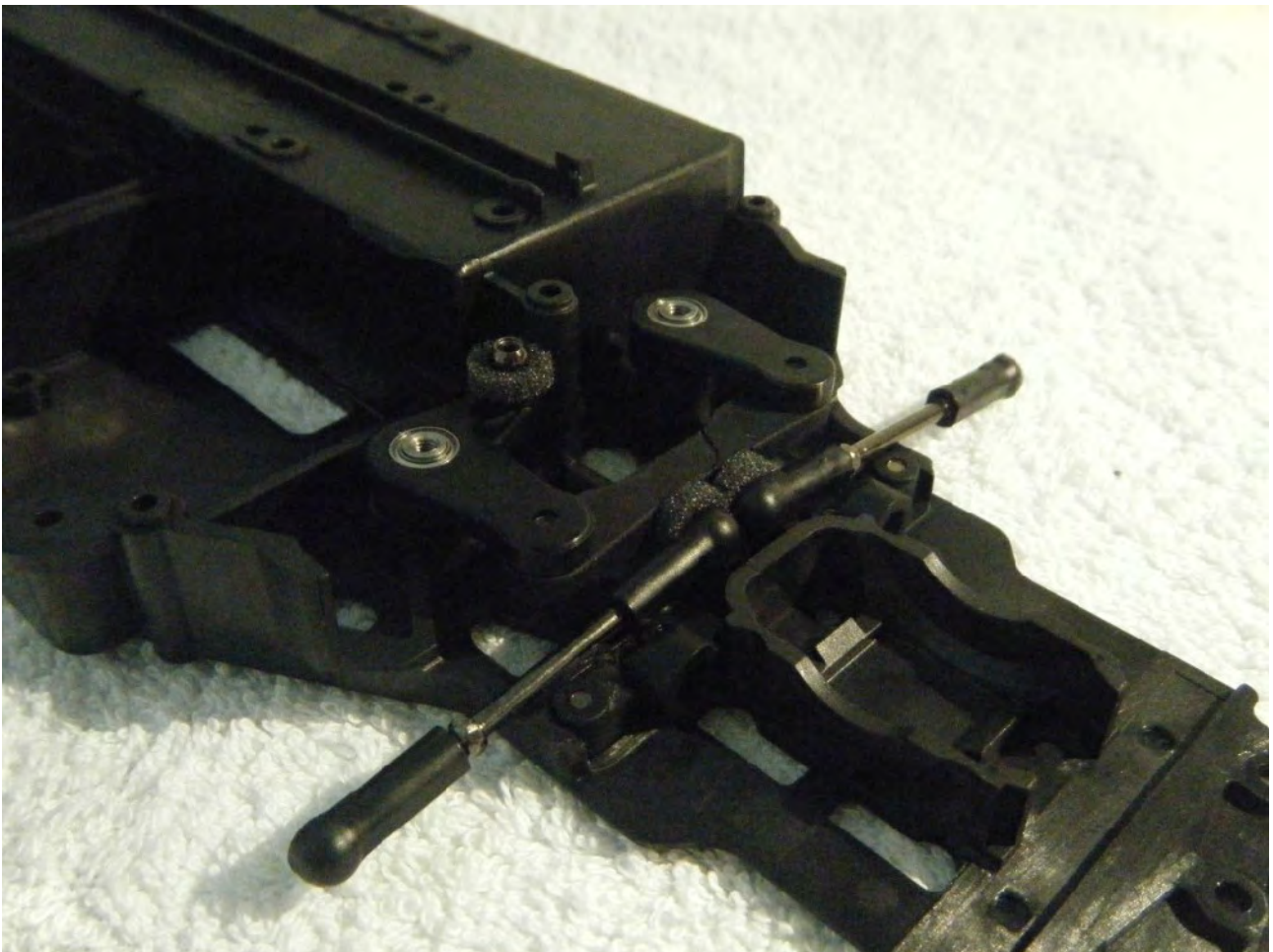
Jeder weiß, Tamiya ist vor allem für seine Lenkungen mit viel Spiel berühmt. Ich richtete mich auch diesmal wieder auf das schlimmste ein, wurde aber positiv

überrascht. Wie auf dem Bild zu sehen ist auch die Lenkung komplett gekugelagert!
Großes Lob! Alles ist sehr passgenau gearbeitet, allerdings ist auch an der markierten Stelle, die mit einer Schraube durch das Kugellager befestigt wird, ein bisschen axiales Spiel vorhanden.

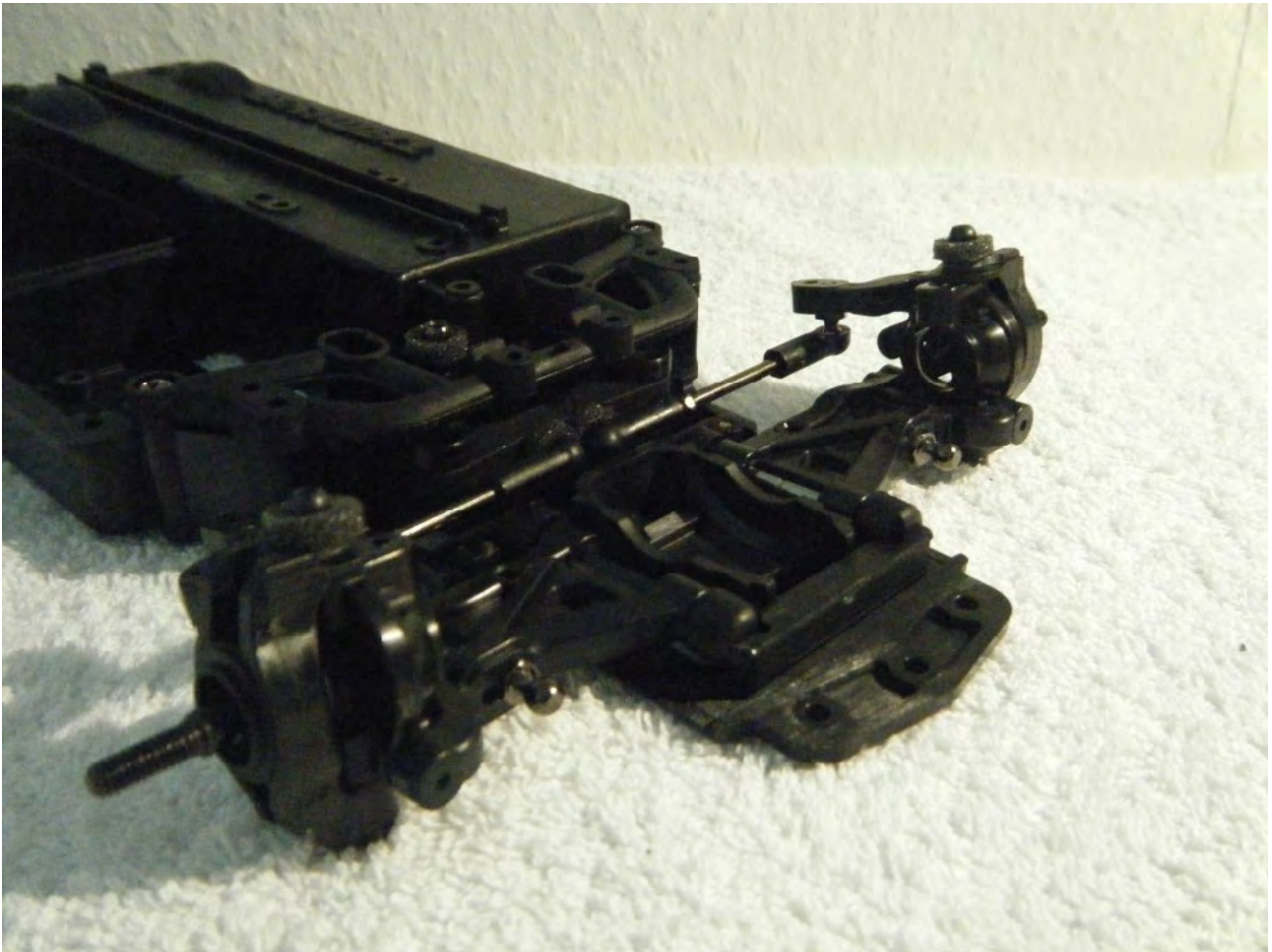


Aber was wäre schon ein Tamiya Bausatz ohne Spiel in der Lenkung??? grins...

Lobenswert ist auch der Staubschutz über den Kugelköpfen. Eingebaut sieht das ganz dann so aus:



So, weiter gehts an dieser Stelle mit Querlenkern, C-Hubs und Achsschenkeln vorn. Auffällig sind hier die recht filigranen Querlenker. Ich hoffe die halten besser, als sie aussehen.



Im Hintergrund gut zu sehen die Befestigung von oben der Lenkung. Auch kann bei der Lenkung der Ackermannwinkel eingestellt werden. Zwar nur in zwei Stufen, aber immerhin! Die vorderen Aufhängungspunkte für die Schwingenhalter sind auch recht



massiv ausgeführt. Die werden höchstwahrscheinlich nicht aus Aluminium benötigt. Eher geht wahrscheinlich die Schwinge flöten. Super finde ich noch, dass die C-Hubs nicht mit E-Clipsen befestigt sind, sondern von der Rückseite aus mit einer kleinen Schraube, die knapp daneben reingedreht wird. Tolle Lösung,

so auch beim DB-01 gelöst worden. Ansonsten keine wesentlichen Neuerungen oder Auffälligkeiten zu sehen. Das einzige was hier schon deutlich wird, dass von Anfang an viel Lenkung zur Verfügung stehen wird. Gerade das ist für mich beim Rallyfahren oft entscheidend. Mal schauen, wie das am Ende beim gebauten Fahrzeug in Erscheinung tritt.

Danach wird schon wie auf dem Bild oben zu sehen die Getriebbox montiert. Hier nochmal eine größere Aufnahme als ganzes. Auch die Hauptzahnradabdeckung ist komplett geschlossen und dicht. Von der Unteransicht sind die Senkkopfschrauben zu sehen, die alle komplett



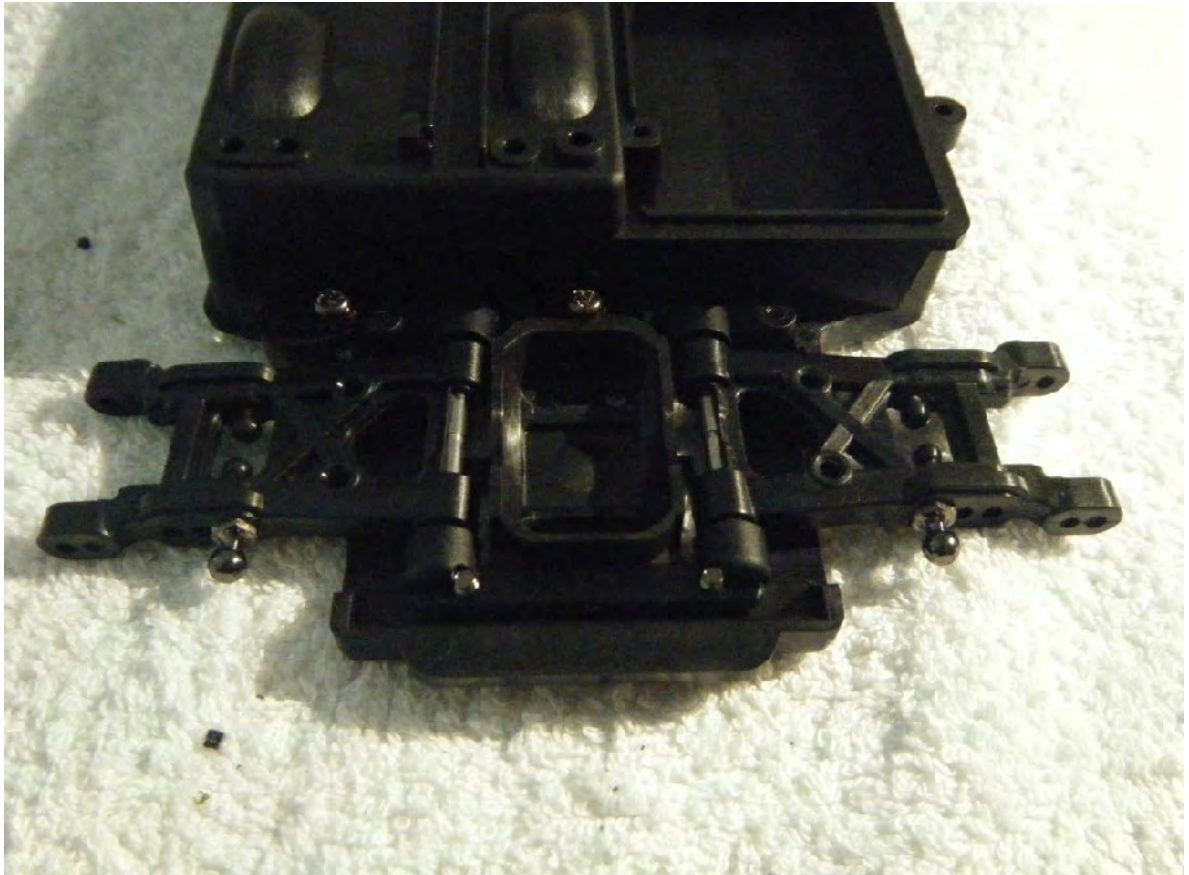
versenkt sind. Weiterhin sind Lufteinlässe gelassen worden, um auch dem Motor ein wenig Kühlung zu gönnen. Vom Prinzip her eine gute Idee, doch wird der Großteil



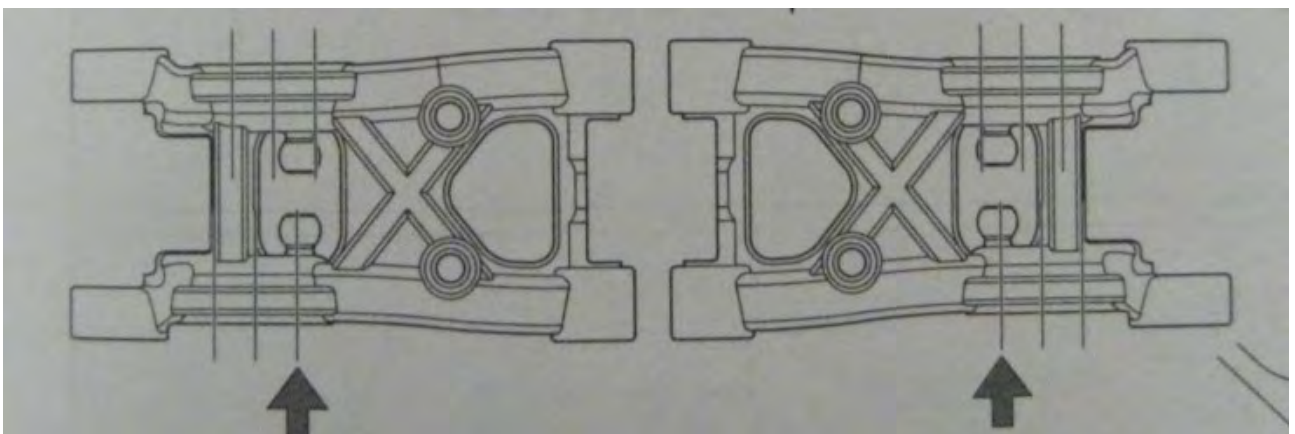
später von dem Schaumstofframmer verdeckt. Eine gewisse Luftzirkulation bleibt trotzdem weiterhin bestehen. Der Motor ist an dieser Stelle sowieso ziemlich optimal platziert. Einmal dadurch, dass er kaum Dreck abbekommt und

recht offen direkt hinter der Karosserie liegt. Lüftung ist also ausreichen vorhanden und ein gewisser Schutz gegen Dreck und Nässe auch.

Nun gehts an Hinterteil weiter. Hintere Aufhängung wird natürlich als erstes montiert. Dazu ist wie vorne nicht mehr alzuviel zu sagen. Gleiche massive Aufhängungspunkte und etwas vertrauensserweckendere Querlenker. Zu diesen gleich aber noch eine Eigenheit, die einigen von euch schon aufgefallen sein wird bei der Produktbeschreibung.



Richtig: umdrehbare Querlenker an der Hinterachse. Diese sind nicht dazu da, denn Radstand zu ändern, wie einige vielleicht gehofft haben. Die Änderung betrifft lediglich die Feinjustierung der hinteren Aufhängungspositionen. Um das verdeutlichen, mal eine kurze Aufnahme aus der Anleitung:

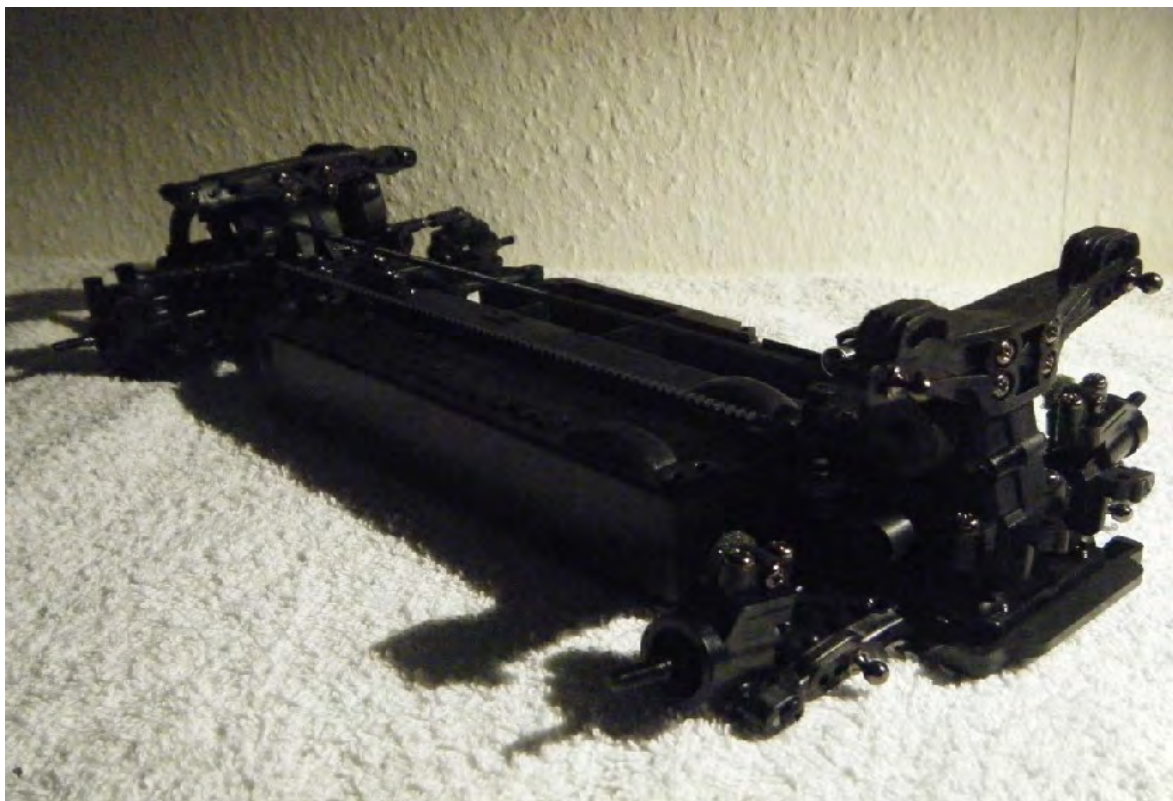


So sind also 6 Dämpferpositionen an den Querlenkern möglich. Ob das auch nötig war, sei mal dahingestellt, da immerhin auch an der Dämpferbrücke hinten nochmal 4 vorhanden sind. Als nächstes die Montage der Achsschenkel hinten. Die Kugelhöpfe hinten werden in einem separaten Teil montiert, das von oben auf den Achsschenkel geschraubt. Ist in



verschiedenen Positionen möglich und sieht auch entsprechend stabil aus. Man braucht also im Zweifelsfall bei einem ausgerissenem Kugelhkopf nicht den Schenkel, sondern nur die Aufnahme tauschen. Praktische Sache find ich!

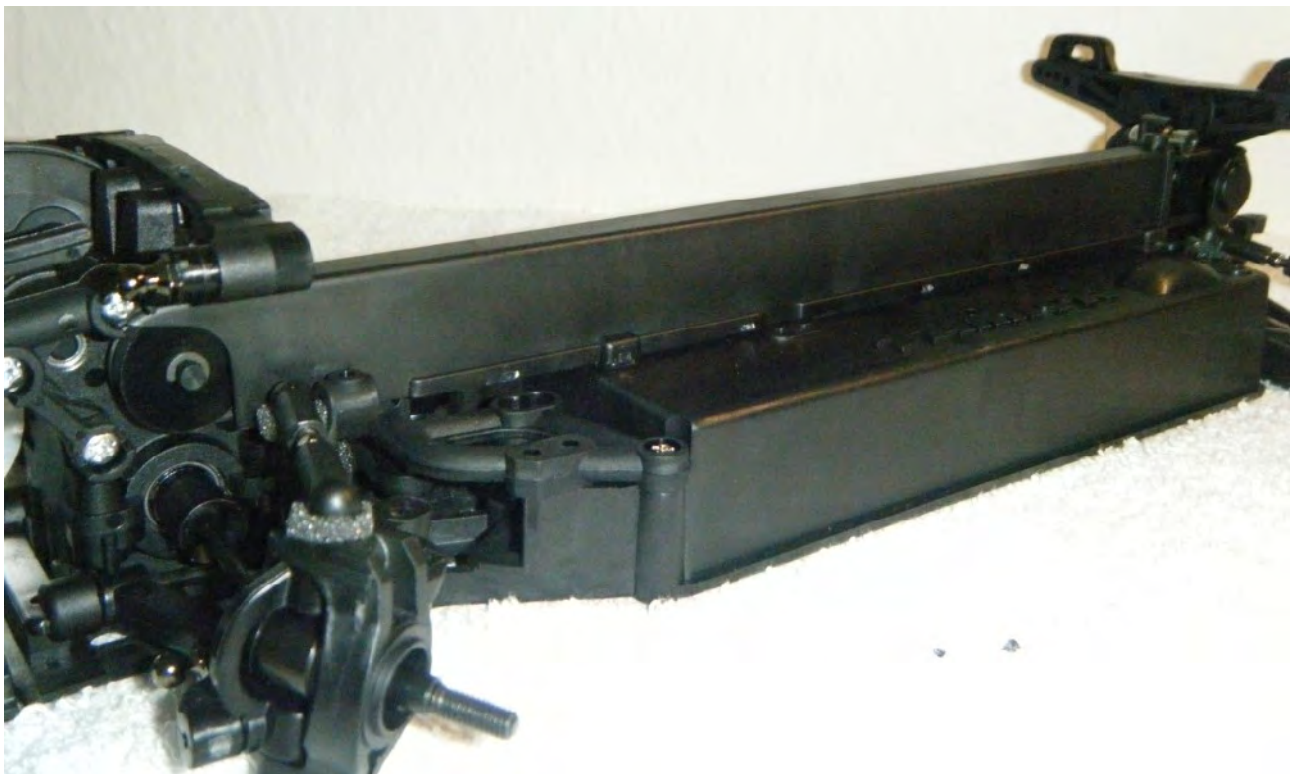
Jetzt wird einfach die hintere Getriebbox auf die Chassiplatte gesetzt und von unten mit 4 Schrauben gesichert. Einfach und schlicht gelöst. An dieser Stelle kommt ein anderer spannender Part, nämlich die Verbindung von vorne nach hinten. Der Riemen! Er verbindet oberhalb des Akkuschachts die Vorder mit der Hinterachse.



Hier sieht man eine Seitenansicht mit der ersten kleinen Abdeckung vom hinteren Riementeil. Auch der Riemenspanner tritt deutlich hervor. Dieser spannt jedoch nicht den Riemen, da dieser zur Zeit eine recht hohe



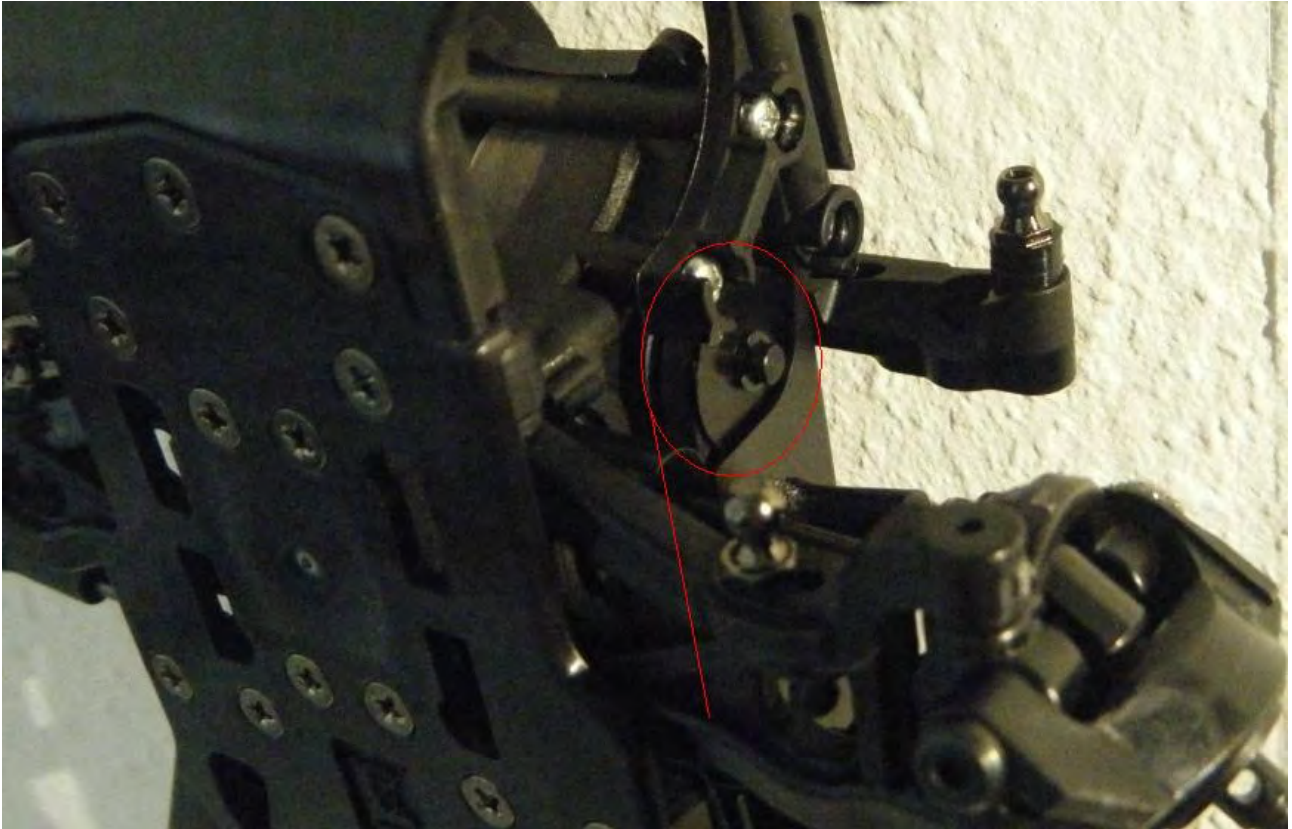
Eigenspannung hat, aber das wird sich nach einigen Fahrten auf jeden Fall noch ändern. Die beiden abstehenden Pfosten rechts am Getriebegehäuse sind für eine Stabilisator. Dieser ist wahrscheinlich in nächster Zukunft noch als Tuning erhältlich. Nach dem Teil der Riemenabdeckung folgt der Rest in einem einzigen großem Teil. Dieser wird einfach von oben draufgesetzt und mit 3 Schrauben fixiert.



Der Riementunnel deckt also von vorne bis hinten den ganzen Riementunnel ab.

ABER

Vielleicht habt ihr es schon entdeckt:



Der untere Teil bis zum Akkuschacht und der hier zu sehend Teil ist offen. Hm...

Auch das wurde schon in einige Foren besprochen. Wenn ich das Fahrzeug so vor mir stehen habe, sehe ich das aber nicht als Problem. Beim fertig gebautem Fahrzeug sitzt weiterhin noch der Dämpfer davor. Auch kommt an dieser Stelle kein Dreck hinten. Weiterhin kann ja von unten kein Dreck in den Riementunnel, weil ja der Riemen ja darin verläuft. In der Bedienungsanleitung wird allerdings daraufhingewiesen, das der Riemen regelmäßig kontrolliert werden soll und Staub und Sand entfernt werden muss. Keine Ideale Lösung muss ich sagen.

Allerdings glaube ich nicht, dass es an dieser Stelle zu Problemen kommen wird. Der Riemen ist wirklich sehr dicht und macht so



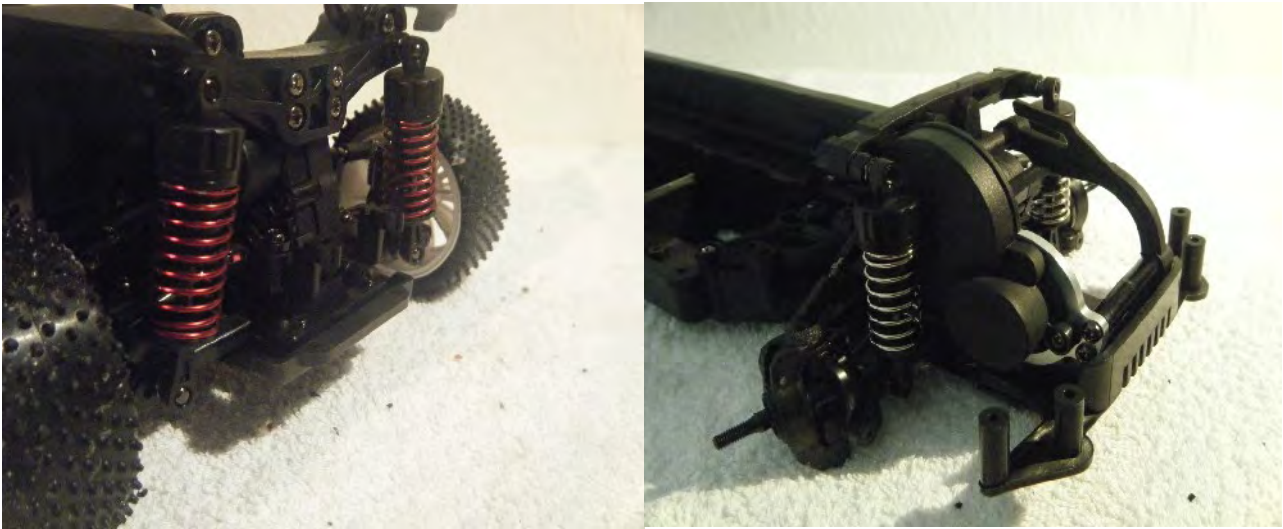
einen guten Eindruck von der Kapselung. Es wird denke ich halten. Auch hinten ist die Kapselung komplett. Gut gelöst.

Jetzt kommen die Dämpfer an die Reihe. Wer die CVA Dämpfer schon kennt, weiß sie zu schätzen. Qualitativ in Ordnung, muss man nur wissen, wie man sie baut und was man dabei beachten muss. Erster Punkt O-Ringe etwas einfetten (am besten green slime) damit sie dicht halten. Weiterhin sollten die Kolbenplatten ordentlich entgratet werden, um nicht nicht innen am Kolben zu schleifen. Zwischen Kolben und Lochplatte ist ein recht großer Spalt, sodass viel Öl auch neben den Platten her geht. Also bitte nicht mit Standardölen arbeiten. Es müssen viel härtere benutzt werden, da ansonsten überhaupt keine Dämpfung entsteht. Beigelegt ist 900er, welches auf den ersten Blick sehr hart erscheint, aber bei diesen Dämpfern durchaus Sinn macht. Kombiniert mit den 2-Lochplatten ergibt sich so ein gutes Dämpferverhalten. Vorne Originalfedern verbaut (recht hart) hinten eine Nummer weicher entgegen der Anleitung. Die Originalen Federn für hinten erscheinen mir recht hart. Deswegen wurden die etwas weicheren verbaut.



Als Tuningoption bleibt in meinen Augen nur der Schritt zu den TRF Dämpfern. Sich No-Name Aluöldruckstoßdämpfer zu verbauen wäre in erster Linie ein Rückschritt. Die Gesamtlänge beträgt jetzt 68cm. Das ergibt eine Loch-zu-Loch Länge von 6cm. Damit wird der maximale Federausweg erreicht.

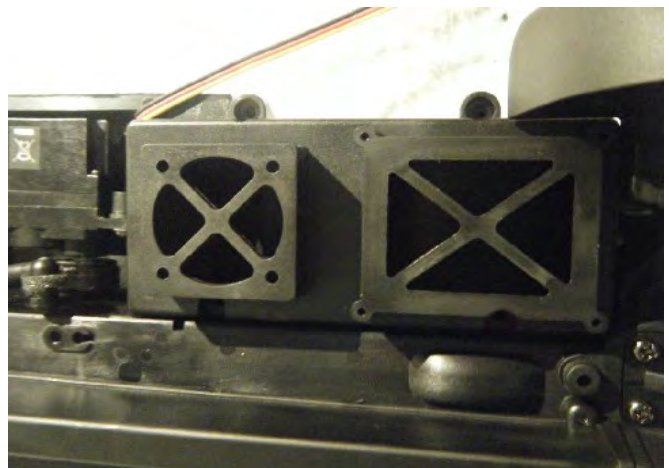
Eingebaut sieht das ganze dann so aus:



Jetzt fehlen eigentlich nur noch zwei wichtig und entscheiden Dinge: Die Radhäuser und die Elektronikabdeckung und die Elektronik selber.

Die Elektronik wird mit einer Klappe verschlossen und mit 4 Schrauben befestigt. Es kann einmal ohne und mit Abdeckungen gefahren werden :

Mit Abdeckungen sieht das ganze dann so aus:



Die roten Striche symbolisieren die Lüftungsschlitze, die auf der Unterseite sind. So kann weiterhin Luft zirkulieren, aber Dreck und Staub fast gar nicht hereinkommen. Wer möchte kann diese natürlich auch noch ganz verschließen, um auch in viel Wasser fahren zu



können. Da sollte aber auch so kaum etwas hinkommen. Die Maße betragen 4 x 10cm. Die Höhe mindestens 2,5cm, an den Ausbuchtungen nach oben natürlich noch mehr.

Die meisten Regler und Empfänger sollten also in diese Box hereinpasse. Öffnungen für Kabel gehen nach vorne zum Servo raus. An dieser Stelle sollte also mit Schaumstoff oder etwas anderem weichem gearbeitet werden. Für die Antenne gibt es innen eine Führung, die durch das Akkufach oben herauskommt. Die Öffnung zum Akkufach ist mit ca. 1,8 x 1,2 cm recht klein geraten. T-Stecker sollte gerade noch durchpassen. Bei TRX-Steckern bin ich mir nicht sicher. Tamiya Stecker auf jeden Fall.

Rundum eine gute Lösung für den Schutz der Elektronik. Aber Vorsicht bei der Wärentwicklung vom Regler. Wenn dieser am Limit läuft, auf jeden Fall mit Lüfter und regelmäßig kontrollieren!

Auf dem nächsten Bild sieht man gut die Transponderhalterung und die vorderen Radkästen. Sehr nett von Tamiya an dieser Stelle auch an eine Transponderhalterung zu denken, um kein Loch in die Karosserie bohren zu müssen und so eine elegante Lösung zu haben. Die Radkästen werden sehr viel Dreck raushalten und gut ihren Dienst verrichten. Top Sache und eine echt gute Idee. Richtig interessant wird diese Erfindung erst, wenn es feucht/nass wird und der Dreck normalerweise im Inneren vom Chassis und Karosserie hängen bleibt und für ein deutliches Mehrgewicht von bis zu 1kg sorgen kann! Das wird mit den Radkästen nicht mehr passieren. Natürlich kann man um Gewicht zu sparen auch die Radkästen weg lassen.



Jetzt erstmal die Räder montieren. Aber huch, was ist das den?



Sehr spannende Lösung. In das mittlere Plastikteil wird das Kugellager gesteckt. Das ganze Teil wiederum in den Achsschenkel. Stellt sich nur die Frage: Warum? Hätte man nicht einfacher ein Kugellager mit größerem Außenmaß nehmen können oder ein Achsschenkel mit kleinerem Innenmaß? Mir ist bis jetzt nicht so ganz der Sinn dahinter klar, aber da steckt wahrscheinlich einer drin. Wisst ihr es? Wohlgemerkt reden wir hier nur von der hinteren Achse. Die vordere ist ganz normal wie gerade beschrieben aufgebaut.

Eins muss ich noch anmerken. Zwischendurch merkte ich, dass die Lenkung ein wenig hängen blieb an einer bestimmten Stelle auf beiden Seiten. Die musste ich noch minimal mit dem Messer nachbearbeiten, um auch im voll ausgefederten Zustand maximalen Lenkeinschlag zu erreichen. Jetzt gehts!



Um nochmal den Lenkeinschlag aufzugreifen. Dieser hat sich nicht geändert und ist weiterhin so groß geblieben. Damit bin ich schonmal sehr glücklich, damit nichts nachbearbeitet werden muss. So ist das Auto schön wendig! Auf dem Bild ist weiterhin auch der Frontrammer zu sehen. Mit der von

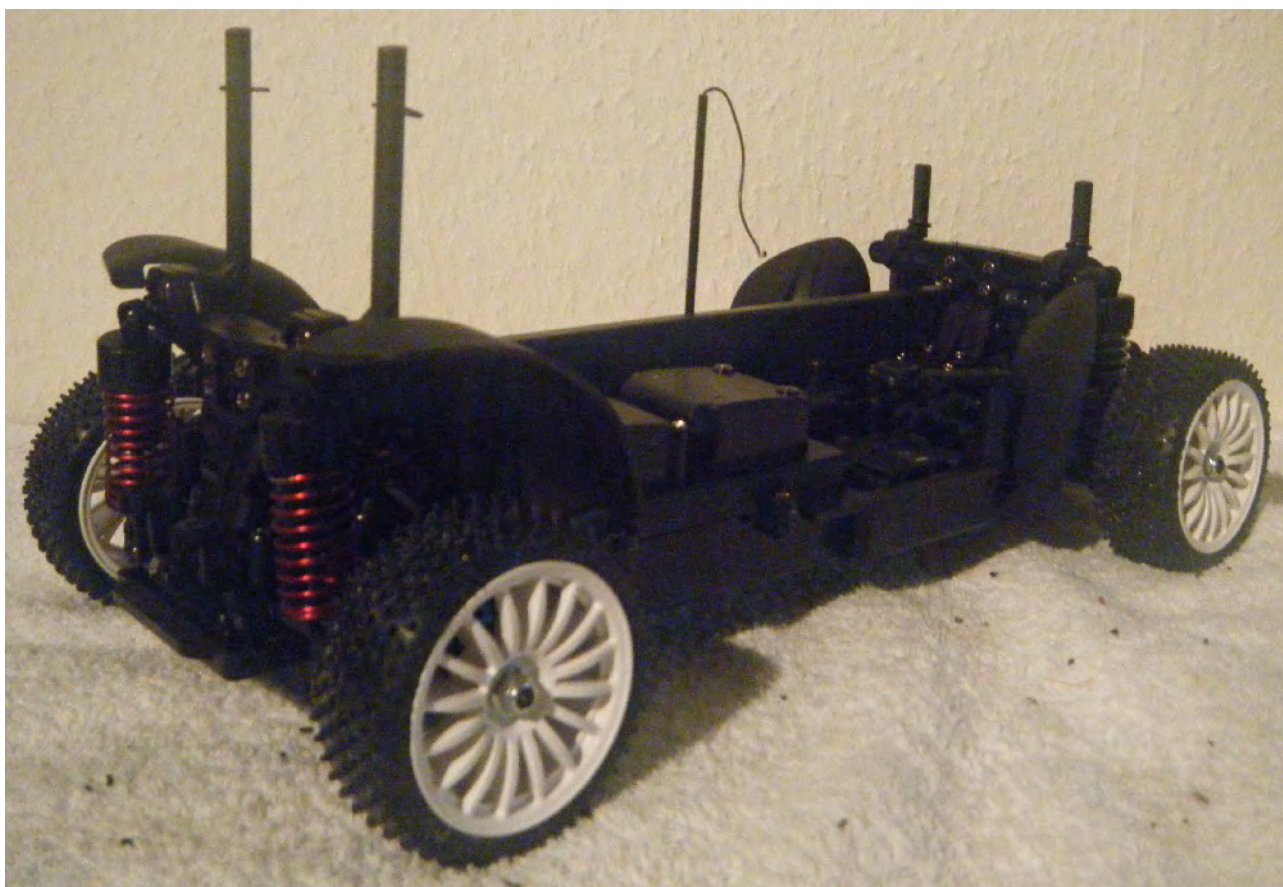


mir verwendeten Karosserie, ist aber kein Platz mehr übrig. Da diese sowieso nur auf Events mit langsamen Tempo gefahren wird, kein Problem. Ein weiterer Punkt ist wohl für viele das Akkufach. Deshalb an dieser Stelle mal einmal die Abmessungen des Akkufaches:

Höhe: 28mm Breite: 53mm Länge: 164mm

Es sollten also die meisten Akkus hereinpasse. Am besten Lipos mit einem Anschluss an der Seite. Für Barrenlipos mit Goldsteckern könnte man zum Beispiel auch Löcher von oben in das Akkufach machen. Als letzten technischen Punkt möchte ich noch meinen ersten Setup Sheet einstellen für alle, die eine erste Orientierung suchen. Der wird sich aber wahrscheinlich noch nach den ersten Fahrten ändern. Deshalb einfach im Forum nach einem aktuellem Fragen, wenn ich noch keinen hochgeladen haben sollte.

Ihr merkt schon. Wir nähern uns langsam dem Ende. Das Auto steht! Also Sturz/Spureinstellungen usw. müssen noch verfeinert werden. Deshalb mal ein paar Gesamtbilder in Folge.



XV01 CHASSIS

Ver 1.00
SETTING SHEET
セッティングシート

氏名
Name RICHTER

日付
Date
コースコンディション
Track condition

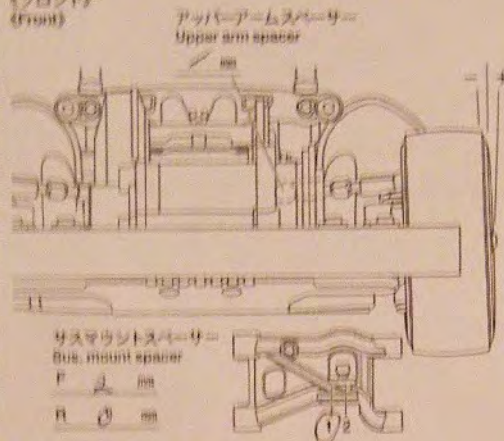
気温
Air temp.

湿度
Humidity

コース
Track

路面温度
Track temp.

《フロント》
(Front)



キャンバー角
Camber angle 1°

車高
Ground clearance 23 mm

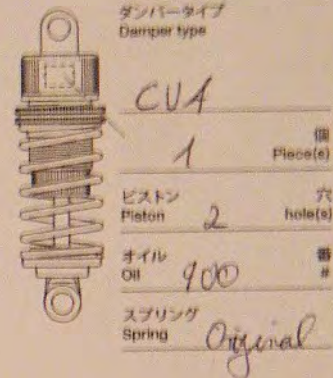
リバウンド
Rebound stroke 10 mm

フロントドライブ
Front drive

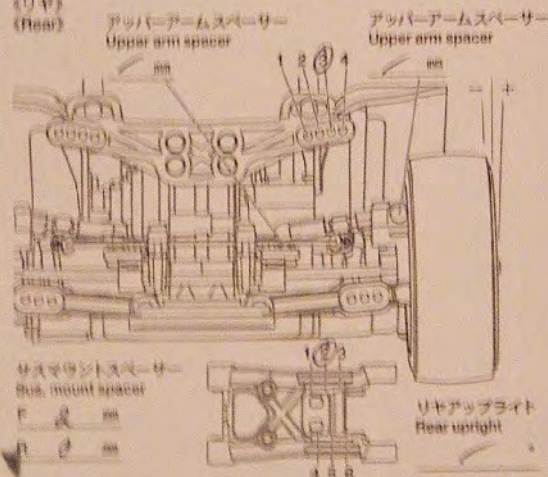
ギヤデフオイル
Differential gear oil 2000 #

スタビライザー
Stabilizer

ホイールスペーサー
Wheel spacer



《リヤ》
(Rear)



メモ
Memo

キャンバー角
Camber angle 1°

車高
Ground clearance 25 mm

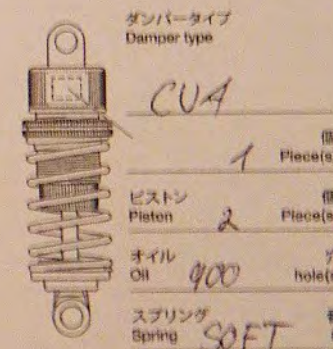
リバウンド
Rebound stroke 10 mm

リヤドライブ
Rear drive

ギヤデフオイル
Differential gear oil 200 #

スタビライザー
Stabilizer

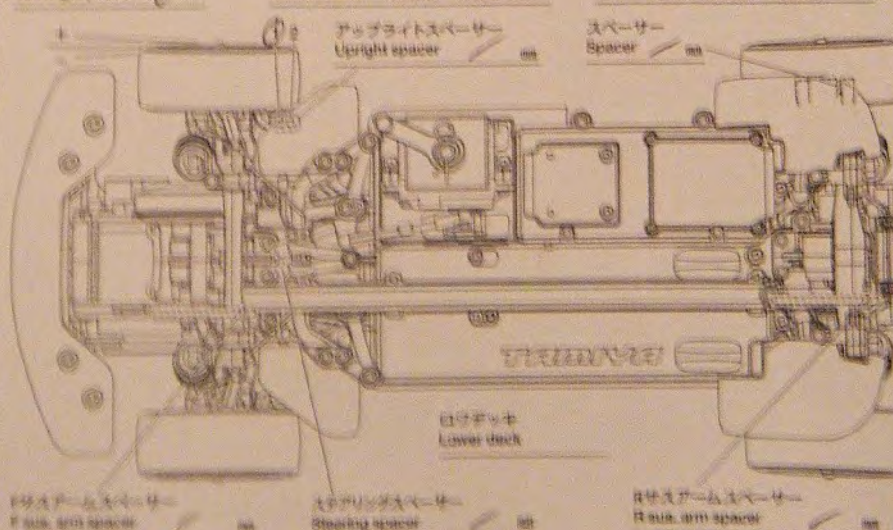
ホイールスペーサー
Wheel spacer



フロントトー角
Toe angle (front) 0°

Fサスマウント
F bus mount Front Rear

Rサスマウント
R bus mount Front Rear



モーター
Motor 13.5T

スパークギヤ
Spur gear 68

ピニオンギヤ
Pinion gear 22

バッテリー
Battery L1P0

ボディ
Body PEUGEOT 306

ウイング
Wing

タイヤ
Tire ARP MINI P10

ホイール
Wheel オフセット
Offset

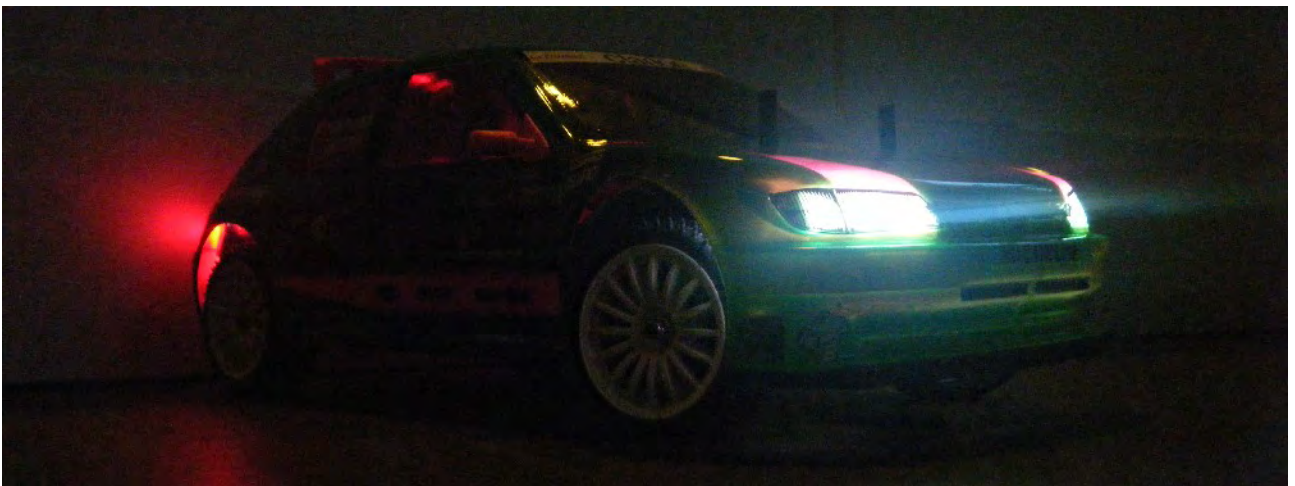
インナー
Tire insert 30FT

ベストラップ
Best lap

Was euch fehlt? Ganz genau, die Karosserie. Bilder sprechen an dieser Stelle für sich!

Peugeot 306 Maxi WRC





Eure Gesichter würde ich zugerne sehen! Trotzdem möchte ich an dieser Stelle nochmal einige Dinge zum Verständnis klären. Nein, ich habe aus eigenem Antrieb gehandelt, denn: Ich werde dieses Auto nicht fahren. Die Lackierung und der Peugeot waren der Wunsch meiner Schwester, die dieses Auto in der RC-Rallye-Germany bewegen wird. Nach ihrem Losi 22 in ähnlicher Farbkombination, nun endlich der Einstieg in das Rallygeschehen. Sie wird dort mit Sicherheit für einige Überraschungen sorgen, zumal alleine dieses Auto mit dieser Karosserie ein echt Blickfang wird. Für die Bilder muss ich mich nochmal entschuldigen. Mit meiner Kamera bekomme ich einfach keine besseren Aufnahmen hin. Etwas ärgerlich, aber vielleicht gibt es ja mal irgendwann eine EOS oder ähnliches...

Alles zusammengekommen hat mir dieser Bausatz großen Spaß bereitet und ich bin mir ziemlich sicher, dass wir es hier ein tolles neues Auto stehen haben! Einige Kleinigkeiten mögen vielleicht nicht optimal gelöst worden sein, aber die vielen Innovationen, das Layout und die Details sprechen für sich. Man darf gespannt sein, wie sich dieses Auto im harten Alltagseinsatz in seiner natürlichen Umgebung schlägt. In Dreck, Staub, Matsch, Wasser, Schnee und Eis.

Die Karosserie ist mit Tamiya Lack floreszent green und floreszent rosa lackiert worden. Hinterlegt wurde mit weiß. Beleuchtung ist eine fertige Carson Lichteinheit mit 8 LEDs. Verbaut wurden diese LEDs in Reflektoren vom Nissan Skyline. Mit Anpassungen passen diese vorne sehr gut und hinten akzeptabel. Befestigt mit doppelseitigem Klebeband und versiegelt mit Plasti Dip. Ein tolles Auto mit einer klasse Karosserie und einem hoffentlich gutem Chassis!

Viel Spaß damit Schwesterchen!