

Terex TA400 von NZG in 1:50 Generation X



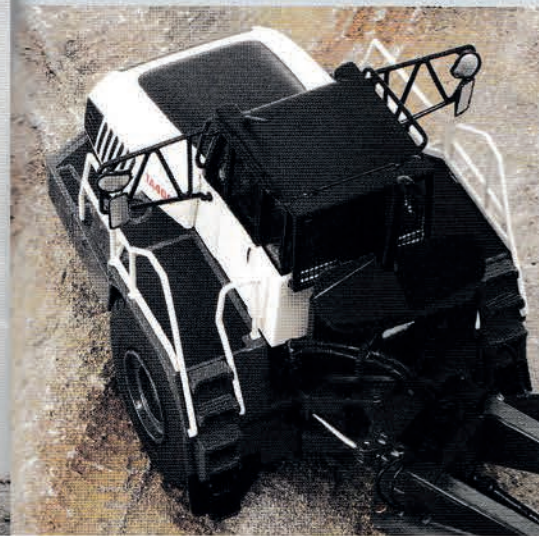
Die vorbildgetreue Geländegängigkeit lässt sich auf einem Diorama am besten demonstrieren.

Der Terex TA400 ist eine wuchtige Maschine – im Original und als Modell (linke Seite).



Im Bereich der Knicklenkung zeigt das Modell den höchsten Grad an Detaillierung.

Der Vorderwagen im aktuellen Design der Generation 10 Dumper von Terex.



von Daniel Wietlisbach

Seit die Terex Muldenkipper zu Volvo gehören, behaupten böse Zungen, dass die Volvo-Verkäufer den Terex-Prospekt aus der Tasche holen, wenn ein Kunde das erforderliche Kleingeld nicht zur Verfügung hat. Will heißen: Terex wird als «Billigmarke» im Volvo-Konzern weiter geführt.

Hören wir nicht auf die bösen Zungen, kann sich das Datenblatt des TA400 durchaus sehen lassen: 23,3 m³ oder 38 Tonnen fasst die Mulde und beladen erreicht der Dumper beinahe 70 Tonnen. Angetrieben wird der TA400 interessanterweise durch einen Scania DC13 Sechszylinder mit 331 kW (444 PS).

Das Modell von NZG erschien erstmals 2006 als Terex TA400 (Best.-Nr. 681) und durchlebte meh-

Der Terex TA400 wird bereits in der Generation 10 gebaut. Dieses Jubiläum wird durch ein neues Modell von NZG unterstrichen ...

tere Updates: zur Bauma 2013 kam es als TA400 (839), und nun ist es in der neusten Generation 10 (973) erschienen. Jede Aktualisierung ging mit mehr oder weniger aufwändigen Formänderungen einher, welche diesmal vor allem den Vorderwagen betreffen.

Der TA400 wurde massstäblich umgesetzt und die Form mit ihren Rundungen und Kanten ist gut getroffen. Die Räder sind sehr schön graviert und die Gummireifen weisen ein originalgetreues Profil auf. Die hinteren Achsen sind dem Vorbild entsprechend in Längs- und Querrichtung pendelnd gelagert,

so dass auch das Modell Geländeunebenheiten spielend überqueren könnte. Der Antriebsstrang ist angedeutet und ergänzt den eher schlicht gehaltenen Hauptrahmen des Hinterwagens. Eine Augenweide sind hier die Rücklichter, welche durch fotogezätzte Gitter geschützt werden.

Die authentisch nachgebildete Mulde besteht aus einem Druckgussteil und wird vorne durch zwei Schmutzlappen aus Gummi komplettiert. Die Kippzylinder sind schlicht und ohne Verschraubung dargestellt, jedoch mit Versorgungsleitungen versehen.

Sehr authentisch wirkt der Bereich der Knicklenkung mit Hydraulikzylindern, Auspuffanlage und verschiedenen Steuer- und Versorgungsleitungen. Zugunsten der Stabilität wurde im Gelenk ein durchgehender Stift gewählt; erfreulicherweise werden sowohl der Lenkwinkel von 45° als auch der Muldenkippwinkel von 25° eingehalten.

Die Kabine wird über Stufen von hinten erreicht. Die beiden untersten sind originalgetreu in den beweglichen Schmutzfängern integriert. Die

Kabine besteht aus einem separaten Teil und verfügt über eine detaillierte Inneneinrichtung. Die Fensterpartie besteht aus einem durchgehenden, dezent getönten Klarsichtteil mit aufgedruckten Dichtungen. Die Schutzgitter hinter dem Heckfenster sind auf transparente Platten gedruckt. Sämtliche Absturzsicherungen bestehen aus stabilem Metall, ebenso die auffälligen Halterungen der Rückspiegel. Eine Dachantenne und zwei Scheibenwischer vervollständigen die Kabine.

Die wuchtige Motorhaube verfügt über geprägte Lüftungsschlitze, welche schwarz gefärbt sind, der Kühlergrill ist mitsamt Logo lediglich aufgedruckt, jedoch sehr fein und präzise. Je drei Leuchten beidseits des Kühlergrills sind separat eingesetzt.

Die seidenmatte Lackierung ist tadellos und glänzt mit scharfen Farbtrennkanten. Die Beschriftung ist lupenrein gedruckt, beschränkt sich jedoch auf Logos und Typenzeichnungen.

Kurzwertung

- + Masstäblichkeit
- + Metallanteil
- + Funktionalität

