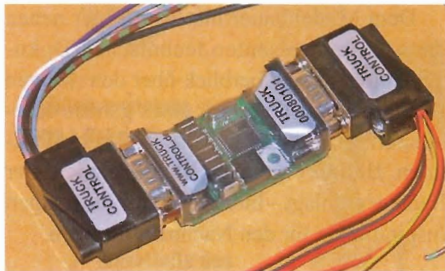
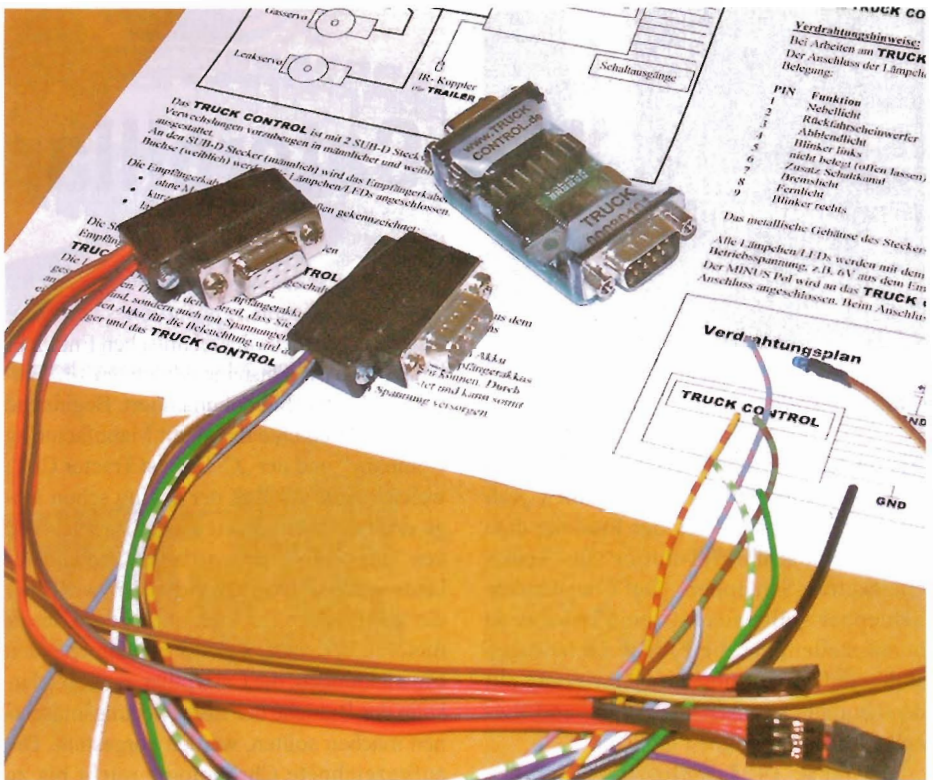


Der Eingang des Truckcontrols wird mit dem Empfänger verbunden. An den Ausgang werden die Lämpchen oder LEDs gelötet



Das Modul könnte sehr klein sein, wenn da nicht die überdimensionalen Steckverbinder wären...



Truckcontrol mit fertig konfektionierten Anschlusskabeln

Mehr als eine Notlösung

Lichtmodul Truckcontrol im Test

Alexander Kalcher

Not macht erfinderisch – ein altes Sprichwort, dass jedoch auf die Entwicklung des Lichtmoduls Truckcontrol hervorragend passt. Not bestand in sofern, dass die Firma Graupner das Lichtmodul Unilight vom Markt genommen hatte, aber nach wie vor etliche Modellbauer auf genau dieses Lichtmodul schwören. Und auch von Erfindungsreichtum aus dem alten Sprichwort kann man getrost reden: Das nachempfundene Lichtmodul Truckcontrol soll nämlich nicht nur in die Fußstapfen des Vorbilds von Graupner treten, sondern das Original gleich noch verbessern. So verspricht es zumindest der Hersteller. Grund für uns, das neue Schaltmodul einmal genau unter die Lupe zu nehmen.

Das kann Truckcontrol

Die Beschreibung des Truckcontrols klingt bereits sehr vielversprechend: Das Modul kann die gesamte Beleuchtung eines Modelltrucks komplett steuern. Truckcontrol kontrolliert also Bremslicht, Rückfahrcheinwerfer, Schlusslicht, Abblend- und Fernlicht, beide Blinker mit Warnblinkfunktion und Nebelleuchten. Zusätzlich kann mit der Lichthupen-Funktion das Fernlicht zweimal kurz aufgeblendet und über einen zusätzlichen Schaltkanal eine weitere Funktion gesteuert werden.

Darüber hinaus ist direkt eine Infrarot-Übertragung zum Trailercontrol, einem Lichtmodul für Anhänger und Auflieger vorgesehen. Und im Auflieger kann zusätzlich noch ein Servo gesteuert werden.

Dieses beachtliche Leistungsspektrum wird durch die Tatsache ergänzt, dass zum Schalten aller Lichtfunktionen lediglich ein einzelner Kanal der Fernsteuerung benötigt wird.

Einbau

Packen wir das Modul aber erst mal aus und bauen es ein. Zunächst fällt die Anleitung ins Auge. Sie ist sehr ausführlich und lässt keine Fragen offen. Neben einem allgemeinen Blockschaltbild zum Anschluss des Truckcontrols im Modell geben Skizzen auch Aufschluss darüber, wie die einzelnen Stecker und Pins am Modul belegt sind.

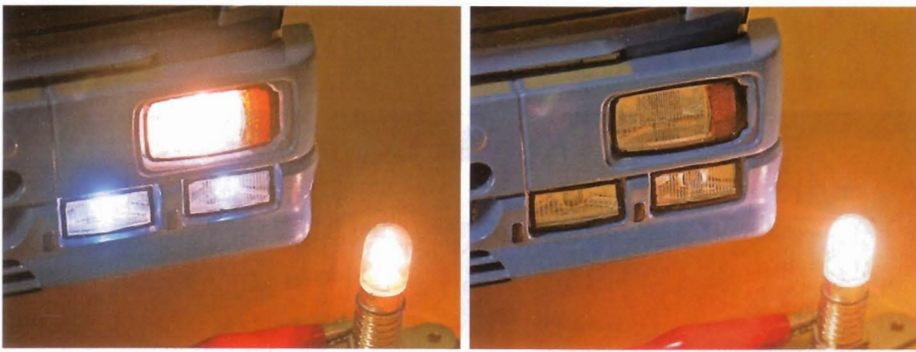
Der Baustein selbst ist sehr klein. Die elektronischen Bauteile auf dem Modul brauchen nur etwa 35 × 30 mm Platz. Die gesamte Platine könnte also in der noch so kleinsten Ecke

eines Modells Platz finden, wenn nicht – ja wenn da nicht die großen Sub-D-Stecker an beiden Enden des Moduls für den Anschluss sitzen würden. Hinzu kommen noch die ebenfalls sehr groß ausgelegten Stecker, mit denen das Truckcontrol am Empfänger und den einzelnen Lämpchen angeschlossen wird. Insgesamt wächst das Modul so von sparsamen 30 auf fast 120 Millimeter. Platz, den man sicher anderweitig verwenden könnte. Hier hätten es sicher auch normale Löt- oder Kontaktstifte getan, an die Empfänger und Lämpchen angeschlossen werden könnten.

Eindrucksvolle Leistung

Der elektrische Anschluss des Truckcontrols ist ein Kinderspiel, Lötkenntnis vorausgesetzt. Der Pluspol der Lämpchen wird einfach mit dem Akku des Trucks verbunden. Der Minuspol kommt an die jeweiligen Kabel des Truckcontrols. Dieser wiederum wird noch mit dem Minuspol des Akkus verbunden, fertig. Bei Leuchtdioden müssen natürlich entsprechende Vorwiderstände eingesetzt werden.

Sehr eindrucksvoll ist der maximale Strom, der pro Lampe geschaltet werden kann: bis zu 2 Ampere verträgt das Truckcontrol ohne zu murren. Auf diese Weise können dutzende Leuchtdioden parallel angeschlossen werden. Truckcontrol ist also voll geeignet, was Showtrucks mit „Weihnachtsbaumbeleuchtung“ angeht.



Scheinbar ein kleiner Fehler in der Programmierung: Schaltet man das Abblendlicht aus, gehen die Nebelscheinwerfer zwar mit aus, das Fernlicht (separate Glühbirne) bleibt jedoch an

Mirko Kreß, Entwickler des Truckcontrol, informiert:

- Die Programmierung zur Steuerung des Fernlichts wurde geändert. Schaltet man nun das Abblendlicht aus, erlöscht auch das Fernlicht.
- Sub-D-Stecker sind recht groß, weisen jedoch die folgenden wichtigen Eigenschaften auf: Winkelausführung (lässt sich einschweißen und beschriften), zehnpolig bei geringer Breite, versteck- und verpolungssicher, annehmbares Preis-/Leistungsverhältnis. Es gibt keine andere Steckverbindung, die bei geringerer Größe alle diese Merkmale aufweist.
- Die Anregung, die automatische Blinkfunktion generell zu deaktivieren, so dass jeder Blinkvorgang manuell vorgenommen werden muss, wird mit Vereinskollegen und anderen Truckmodellbauern diskutiert und falls mehrheitlich gewünscht, umgesetzt.
- Softwareupdates sind jederzeit problemlos möglich, das Modul muss dazu lediglich eingeschickt werden.

Kreuzknüppel oder Tastschalter?

Am Empfänger der Fernsteuerung warten drei Kabel auf Anschluss: Neben dem Kanal zum Steuern der Beleuchtung müssen Lenk- und Gasknüppel ebenfalls ausgewertet werden. Über den Lenkkanal schaltet der Blinker ein und aus, der Gaskanal steuert Bremslicht und Rückfahrcheinwerfer.

Zum Schalten der Lämpchen kann ein Kreuzknüppel oder ein Taster mit zwei Richtungen und Mittelstellung verwendet werden. Letzteres stellte sich als angenehmer heraus. Lenk- und Gaskanal werden per Y-Kabel angeschlossen.

Die kann man entweder fertig konfektioniert kaufen oder einfach selber löten: Auf ein kleines Stück einer Lochrasterplatte werden zweimal drei Pins einer Kontaktleiste untereinander gelötet, auf der Rückseite die beiden untereinanderliegenden Kontakte verbunden und ein Servokabel angeschlossen. Das ist zum einen preiswert und hat zum anderen genau die Länge, die im eigenen Truck benötigt wird.

Erste Erleuchtungsversuche

Genug angeschlossen und gelötet, jetzt soll das Truckcontrol ausprobiert werden. Zuerst einmal nur das Modell einschalten. Ohne Signal vom Sender geht das Modul in den Testmodus und schaltet alle Lämpchen ein. Eine gute Möglichkeit, um den korrekten Anschluss aller Verbraucher sicherzustellen. Leuchtet alles, Modell wieder abschalten, Sender einschalten und Modell ebenfalls wieder an.

Jetzt darf man sich getrost die Frage stellen, wie man all die Lichtfunktionen, das Servo im Auflieger und noch den zusätzlichen Schaltkanal mit nur einem Schalter an der Fernsteuerung bedienen soll. Wer hier Fingerakrobatik befürchtet, liegt teilweise richtig. Die einzelnen Lampen werden abhängig von der Zeit aktiviert, die der Schalter an der Fernsteuerung gedrückt wird. So schaltet drei Sekunden in Richtung A zum Beispiel das Abblendlicht ein. Sechs Sekunden in Richtung B aktiviert den Warnblinker.

Weiterhin ist die Funktion noch von einer Bedingung abhängig. Ist zum Beispiel das Abblendlicht an, aktiviert eine Sekunde tasten in Richtung A das Fernlicht. Ist das Abblendlicht aus, wird statt dessen die Lichthupe aktiviert: Das Fernlicht blinkt zweimal kurz auf. Nebelscheinwerfer oder -rückleuchten gehen nur an, wenn das Abblendlicht an ist und drei Sekunden in Richtung B getastet wird. Andernfalls wird der zusätzliche Schaltkanal geschaltet.

Alles in allem sind die Kombinationen und die Belegungen sinnvoll gewählt worden. So können, wie erwähnt, Nebellicht und Fernlicht nur geschaltet werden, wenn das Abblendlicht an ist. Realistisch, wie beim echten LKW auch. Und die langen Tastzeiten (sechs Sekunden) werden nur für seltene Funktionen gebraucht (Warnblinker und Auflieger-Servo).

Üben

Dennoch muss man ehrlich sagen: ein wenig Übung ist schon nötig, bevor man die

Funktionen auch während der Fahrt sicher beherrscht. Nach ein paar „Trockenrunden“ prägt man sich das Schalten der einzelnen Funktionen jedoch schnell ein.

Als kleiner Wehrmutstropfen bleibt jedoch ein kleiner Fehler in der Programmierung: Sind Abblend- und Fernlicht an und wird dann das Abblendlicht abgestellt, leuchtet die Lampe des Fernlichts weiter. Das ist leider unrealistisch. Beim Nebellicht hingegen sieht es besser aus: Originalgetreu geht es beim Ausschalten des Abblendlichts mit aus.

Und der Blinker?

Der Blinker wird automatisch bei einem Lenkausschlag mit aktiviert. Um jetzt nicht vor jeder Kurve zu blinken, kann diese Automatik über den Taster deaktiviert werden, muss dann aber vor einem „echten“ Abbiegen wieder eingeschaltet und danach wieder ausgeschaltet werden. Meinem Empfinden nach etwas zu kompliziert. Eine etwas andere Steuerung des Blinkermodus würde nicht ordnungswidriges Abbiegen leichter machen: Ein kurzes Tasten am Kippschalter sollte den Blinker einmalig aktivieren und zwar in die Richtung des Lenkausschlags. Dann könnte der Blinker beim Geradeausfahren automatisch wieder abgeschaltet werden.

Fazit

Trotz der kleinen Mankos des Truckcontrols kann das Lichtmodul überzeugen. Es schaltet die komplette Beleuchtung des Trucks, bietet eine Infrarotübertragung zum Trailer und verkraftet hohe Ströme der Verbraucher.

Einen Vergleich mit ähnlichen Lichtmodulen der großen Anbieter muss dieser Schaltbaustein nicht scheuen und ist somit ein mehr als würdiger Ersatz des Unilight von Graupner. Also bei Leibe nicht nur eine Notlösung.

Und das alles bei dem wirklich vertretbaren Preis von 99,- € für das Truckcontrol-Modul. Das Trailercontrol-Modul kostet ebenfalls 99,- € und fertig konfektionierte Anschlusskabel werden je nach Ausstattung zu Preisen von 23 bis 27 € angeboten. Damit ist das Truckcontrol-Modul ein günstiges Angebot, zumal kein Senderausbau oder umfangreiche Empfängererweiterungen zusätzlich gekauft werden müssen.

Info und Bezug
Truckcontrol Mirko Kreß
Dammer Weg 48
63773 Goldbach
Tel.: 01 75/90 50 446
E-Mail: info@truckcontrol.de
Internet: www.truckcontrol.de