

Mercedes Benz Actros 2543 mit Kögel-Kippauflieger im Maßstab 1:24



Seit dem Erscheinen des Mercedes Actros bei ITALERI und REVELL, die in ihren Bausätzen bekanntermaßen die Megaspaces-Version (LH) des Fahrerhauses wiedergeben, habe ich inzwischen auch einige Varianten mit dem niedrigeren L-Fahrerhaus gebaut. Der Unterschied zum Bausatz lag hauptsächlich in der Frontschürze, aus der ein Streifen mit den Zusatzscheinwerfern und Blinkern zu entfernen war. Bei einigermaßen sorgfältiger Arbeit war diese Änderung ohne Weiteres und mit relativ geringem Aufwand zu machen. Die Bausatzfahrerhäuser mussten nur unterhalb der Türen etwas verändert werden. Oberhalb blieb alles beim Alten, weil alle diese Varianten mit dem unveränderten Hochdach ausgestattet waren.

Da es mir in erster Linie auf die Realisierung der äußeren Erscheinung ankam, habe ich auf aufwendige Anpassungen „hinter der Fassade“ weitgehend verzichtet. Deshalb habe ich lieber den Motor durch Weglassen von Teilen in der Höhe begrenzt, statt den Fußboden bzw. die Inneneinrichtung anzupassen. Für Modellbauer, die das Fahrerhaus hin und wieder kippen und daher auf einen detaillierten Motor Wert legen, gäbe es hier natürlich noch Einiges zu tun.

Die bisher erfolgreich durchgeführten Veränderungen an der Bausatz-Kabine machten Appetit auf mehr, so dass ich mich schließlich mit dem Gedanken trug, auch einmal eine dreiachsige Sattelzugmaschine, möglichst mit dem mittellangen M-Fahrerhaus, zu bauen. Ein passendes Vorbild hatte ich in Form eines Kipp-Sattelzuges schon fotografiert. Für die Zugmaschine standen mir einige Zeichnungen zur Verfügung, für den Auflieger konnte ich jedoch leider keine Unterlagen auftreiben.

Sattelzugmaschine Mercedes Benz Actros 2543

Zuerst versuchte ich, ein vernünftiges

Fahrerhaus

zustande zu bringen, denn damit stand und fiel mein Projekt. Wie beim Umbau des Megaspaces-Fahrerhauses in ein L-Fahrerhaus entfernte ich zunächst alle Teile unterhalb der Fahrerhaustüren. Durch die Tieferlegung des Fahrerhauses wanderte der Radausschnitt nach oben, so dass er noch ca. 4mm in den Wulst unterhalb der Türen reicht. Anhand einer auf den Maßstab 1:24 umkopierten Fahrerhaus-Zeichnung hatte ich mir aus Karton eine Schablone des Radausschnitts gemacht, auf die Seitenwand gelegt und die Konturen mit einem wasserfesten Filzstift darauf übertragen. Per Feile und Schleifpapier brachte ich den Radausschnitt in den Seitenwänden ein.

Als Nächstes überlegte ich mir, an welcher Stelle die Sägeschnitte, mit denen die Seitenwand um 10mm kürzer gemacht werden musste, am Besten angebracht werden konnten. Wichtig dabei war die Berücksichtigung der Sicke unterhalb der Seitenfenster, die ja zu allem



Über schräg nach hinten ansteigt und dann senkrecht nach oben verläuft. Eine Materialentnahme beispielsweise hinter der Tür, deren Sägeschnitt weitgehend durch den Türspalt hätte getarnt werden können, würde unweigerlich zu einem, wenn auch geringen, Höhenversatz in dieser Sicke führen. So war das also nicht zu machen. Das Ei des Kolumbus fand ich, indem ich den hinteren Sägeschnitt direkt am Knick des senkrechten Teils der Sicke anbrachte und den vorderen Sägeschnitt 10mm davor. Auf diese Weise waren nur ein paar Millimeter der senkrechten Sicke sowie deren Ausrundung in die Schräge nachzuarbeiten, was mit einer Nadelfeile und Schleifpapier überraschend problemlos gelang. Diese Arbeiten erledigte ich wegen der besseren Zugänglichkeit der betroffenen Stelle, bevor die beiden Teile wieder zur kompletten Seitenwand zusammengesetzt wurden.

Die Kabine brauchte in der Breite nicht geändert zu werden, denn zum Glück ist die Breite der verschiedenen Fahrerhaus-Varianten im Gegensatz zur Vorgängerbaureihe identisch. Durch den Wegfall des Hochdachs musste ich

allerdings bis auf einen Streifen von ca. 2mm über dem Frontfenster alles wegnehmen, was zum Dach gehörte. Das abgesägte Teil war jedoch für eine weitere Verwendung aufzubewahren, da es die Ausrundung zwischen Fahrerhausfront und Dach beinhaltete. Diese wurde ja auch für das neue Dach benötigt.

Die Fahrerhausrückseite musste ebenfalls in der Höhe reduziert werden. Ich habe dazu an passender Stelle einen Streifen von 8 mm oberhalb der runden Widerlager herausgeschnitten. Die Widerlager wollte ich retten, damit diese auch beim umgebauten Fahrerhaus ihre ursprüngliche Aufgabe erfüllen konnten. Den Rest habe ich wieder zusammen gesetzt. Da das Vorbildfahrzeug auch in der Rückwand Fenster aufwies, habe ich diese an den bereits vorhandenen Konturen ausgesägt. Bei den Fernverkehrskabinen sind diese Fensterausschnitte dank des modularen Aufbaus der Karosserieteile zwar vorhanden, werden jedoch nicht genutzt und sind deshalb verschlossen.

Aus den bearbeiteten Teilen habe ich nun das Fahrerhaus zusammengebaut. Um dem Ganzen Stabilität zu verleihen und eine stabilere Basis für das eigentliche Dach zu haben, habe ich nun eine Art „Innendach“ aus 1m starkem Polystyrol eingesetzt. Damit die Durchsicht durch die Dachluke erhalten blieb, habe ich aus diesem „Innendach“ nach dem Aushärten des Klebers den mittleren Teil wieder ausgesägt. Dadurch blieb im Endeffekt ein ca. 10mm breiter, im Inneren des Fahrerhauses umlaufender Rand übrig., der der Struktur des neuen Fahrerhauses eine ausreichende Stabilität verleiht.

Auf dieses Innendach habe ich nun die in der Höhe gekürzte Innenverkleidung des Hochdaches mit dem Dachlukausschnitt gesetzt. Kleine Unebenheiten wurden mit der Feile egalisiert. Jetzt fehlte nur noch das eigentliche Dach. Aus dem originalen Dachteil und dessen Vorderteil, gewonnen aus dem aus der Fahrerhausfront entfernten Material, habe ich ein neues Dach zusammen gesetzt. Die Länge des Daches habe ich durch Wegnahme von überschüssigem Material am hinteren Ende korrigiert. Anschließend wurde die Höhe des Daches durch Sägen und Schleifen auf ca. 8mm reduziert. Da das ursprüngliche Hochdach nach oben hin schmaler wird, fehlte nun jedoch etwas in der Breite. Ich behalf mir mit entsprechenden Kunststoffstreifen von 1mm Dicke, mit denen ich das neue Dach an den Seiten auffütterte. Das ganze Gebilde wurde nun auf das Fahrerhaus gesetzt. Dabei musste darauf geachtet werden, dass das neue Dach vorne bündig mit der Fahrerhausfront verklebt wurde. An den Seiten und hinten ergab sich ohnehin eine Stufe zu den Seitenwänden. Das Hilfsdach bot hier eine willkommene Vergrößerung der Klebeflächen. Die Übergänge zwischen den Seitenteilen und dem Dach mussten nun mit reichlich Spachtelmasse und dem Einsatz von Feile und Schleifpapier so lange in Form gebracht werden, bis sie mit den Gegebenheiten auf den Vorbildfotos übereinstimmten. Der Übergang von der Front zum Dach konnte mit einer gewissen Gelassenheit betrachtet werden, denn dieser wurde ja später durch die noch anzubringende Sonnenblende den Blicken entzogen. Diese Sonnenblende war jedoch wieder ein Kapitel für sich.

Eine weitere Herausforderung war es, einerseits in der rechten, hinteren Ecke des Daches die Nische für den Kopf des Luftmastes zu schaffen und andererseits den Kopf des Luftmastes zu ergänzen und in Form zu bringen. Speziell auf der Rückseite des Ansaugkopfes war viel Material aufzutragen, denn das Bausatzteil hat ja von Haus aus gar keine Rückseite, weil diese beim Megaspaces-Fahrerhaus ohnehin nicht sichtbar ist. Hier orientierte ich mich hauptsächlich an den Fotos, nahm Material weg oder fügte welches hinzu, sowohl am Luftmast als auch am Fahrerhaus, bis auch hier alles weitgehend mit den Ansichten auf den Fotos übereinstimmte. Hier war einfach

viel Probieren und Vergleichen angesagt. Aber ich denke, das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Als Farbe für das Fahrerhaus habe ich zementgrau (RAL 7033) gewählt. Diesen Farbton gibt es als Acrylfarbe von Weinert. Hier ist jedoch zu beachten, dass Weinert Acrylfarben nicht auf Wasser als Lösungsmittel basieren. Deshalb müssen Polystyrolteile vorher grundiert werden. Ich verwendete dazu REVELL Airbrush-Grundierung.

Die Form der Sonnenblende war für mich zunächst ein Buch mit sieben Siegeln, bis ich auf den Trichter kam, eine Sonnenblende eines SK zu nehmen und verkehrt herum auf das Dach zu setzen. Das Ganze etwas zurecht gestutzt und gefeilt kam in der Form schon ganz gut hin. Den eigentlichen Blendenteil, der vor der Windschutzscheibe sitzt, habe ich aus einer Actros-Sonnenblende gewonnen und an die SK-Blende angesetzt. Diese Komposition wurde mit viel Spachtelmasse in Form gebracht, gefeilt und geschliffen, schwarz lackiert und an ihrem angestammten Platz montiert.

Nachdem das Fahrerhaus soweit meinen Vorstellungen entsprach, kam das

Fahrgestell

an die Reihe. Aus der Zeichnung entnahm ich die Maße des Radstandes (3300mm/1350mm) und der Rahmenlänge (6865mm), was umgerechnet 13,8cm/5,65cm bzw. 28,6cm bedeuteten. Leider habe ich speziell den Radstand der Hinterachsen am Modell nicht auch mal mit den Kotflügeln aus dem Bausatz kontrolliert, denn sonst hätte ich feststellen müssen, dass die ITALERI-Kotflügel offenbar etwas zu klein im Durchmesser sind. Deshalb bilden sie nun im korrekt umgerechneten Radstand eine Lücke von ca. 3mm untereinander, während sie nach dem Vorbildfoto jedoch am unteren Rand direkt aneinander stoßen müssten. In künftigen Fällen werde ich diese Lücke durch eine leichte Verkürzung des Hinterachs-Radstandes verhindern. Die auch am Vorbild an dieser Stelle angebrachten Unterlegkeile tarnen die etwas zu große Lücke zwischen den Kotflügeln zum Glück ganz gut weg.



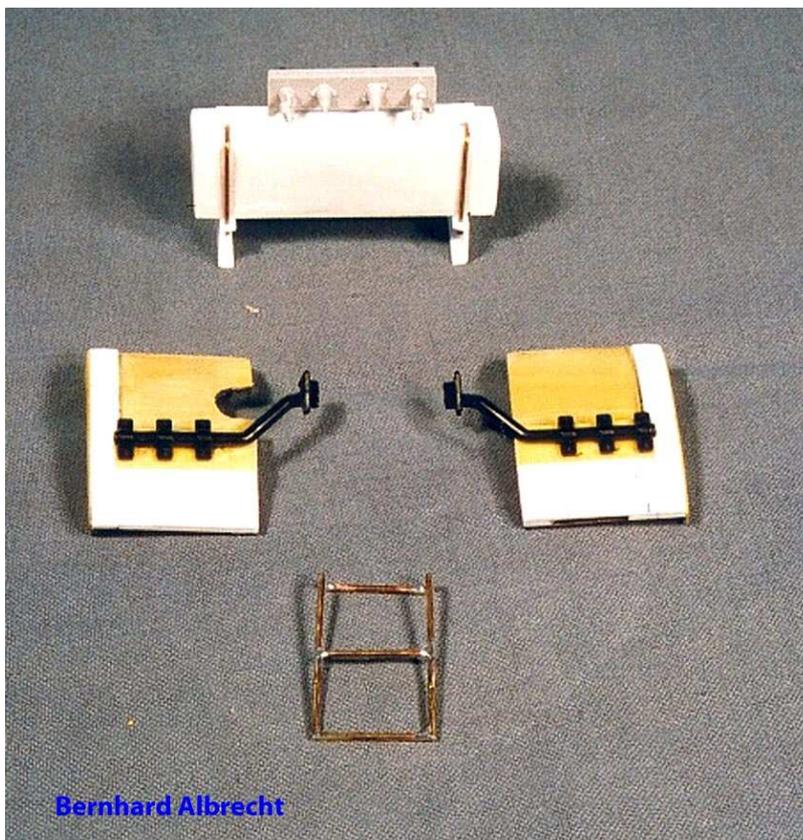
Bernhard Albrecht

Bezüglich der Hinterachsaufhängung gibt es beim Actros zwei Varianten: zum Einen können die Achsen in einem gemeinsamen Federpaket pendelnd aufgehängt sein, zum Anderen können sie jeweils einzeln aufgehängt mit Luftfederung geordert werden. Dankenswerter Weise war das Vorbild mit den luftgefederten Hinterachsen ausgestattet, so dass ich einfach eine weitere Hinterachse mitsamt den Montageteilen aus einem zweiten Bausatz entnehmen und am Rahmen befestigen konnte. Den Durchtrieb von der ersten zur zweiten Hinterachse stellte ich mit Teilen aus früheren Mercedes-Dreiachsern von ITALERI dar.

Da bei diesem Vorbild zwei der Luftkessel unter dem Batteriekasten angebaut waren, habe ich diese statt an den Fahrgestellrahmen an den Boden des Batteriekastens geklebt. Es waren die Kessel, die aus den Teilen 97 und 98 sowie 119 und 120 zu fertigen waren. Eine vor dem Batteriekasten liegende auffällige Leitung habe ich aus Messingdraht gebogen und eingebaut. Die komplette Baugruppe war in der Rahmenfarbe zu lackieren, deshalb habe ich sie gleich fest am Rahmen angebaut, ebenso den Grundkörper des Auspufftopfs (Teil Nr. 77). Bei diesem habe ich jedoch vorher noch die Nut verspachtelt, in welche normalerweise Teil 80 als Auspuffrohr einzukleben ist.

Für die Lackierung des Rahmens habe ich mir aus je einem Teil REVELL 31 (rot glänzend) und REVELL SM 363 (RAL 3004 seidenmatt) eine Farbe gemischt, die dem Original sehr nahe kommt.

Während die Farbe auf dem frisch lackierten Rahmen trocknete, bereitete ich in der Zwischenzeit die Anbauaggregate vor. Der Auspuff tritt im Gegensatz zur Modellausführung aus der seitlichen Blende ins Freie. Daher habe ich in der Blende rechts unten eine in Fahrtrichtung schräg nach hinten zeigende Bohrung im Durchmesser von 5mm eingebracht. In diese wurde ein Kunststoffröhrchen mit dem gleichen Durchmesser eingeklebt und dessen Austrittsöffnung angeschrägt. Dieses Teil sowie das Oberteil des Auspufftopfes habe ich in Silber lackiert. In der gleichen Farbe wurde auch der Tank gespritzt. Diesen habe ich unverändert wie im Bausatz vorgesehen verwendet.



Für die am Rahmen montierten Teile der Vorderkotflügel konnte ich nichts aus dem Bausatz verwenden. Diese Teile musste ich völlig neu bauen. Ich habe dazu Hinterachs-Kotflügel aus älteren Bausätzen genommen und die Rundung in kochendem Wasser so in Form gebracht, dass sie dem Teil in der Zeichnung entsprach. Mit einer gemäß Zeichnung aus 1mm Polystyrol ausgeschnittenen Blende, Evergreen-Profilen und

reichlich Spachtelmasse habe ich versucht, dem Aussehen des Originals so nahe wie möglich zu kommen. Die Montage am Rahmen konnte dann mit den im Bausatz vorgesehenen Kotflügelhaltern 76 und 124 erfolgen. Zuvor bekamen sie eine Lackierung in Zementgrau spendiert.

Ein weiteres Detail, das selbst erstellt werden musste, war der Behälter für die Hydraulikflüssigkeit. Er wurde aus Polystyrolplatten gebaut und hat die Abmessungen 14 x 19 x 45mm. Er ruht auf zwei 8mm hohen U-Profilen und wurde mit zwei Bügeln aus 1mm dickem Messingdraht fixiert. Auf dem Behälter habe ich auf einer Evergreen-Leiste die Platte mit den Aufliegeranschlüssen angebracht. Diese stammte aus einem ITALERI-Zurüstsatz. Auf deren Rückseite habe ich mit Messingdraht die Weiterführung der entsprechenden Leitungen angedeutet. Sie verschwinden im Fahrzeugrahmen. Das komplette Bauteil wurde zwischen Fahrerhausrückwand und Laufsteg (Teil 187) auf den Fahrzeugrahmen gesetzt.

Für die Komplettierung des Laufsteges mussten noch zwei Bauteile angefertigt werden. Zum Einen war dies der Handlauf. Das entsprechende Teil des Bausatzes (Teil Nr. 188) ist leider nicht verwendbar. Aus 1mm dickem Messingdraht habe ich einen neuen Handlauf gebastelt. Da die Seitenschürzen nicht angebaut werden, fehlen die Aufstiegstritte zum Laufsteg auf der Beifahrerseite. Auch diese habe ich aus Messingdraht zusammen gelötet und am Laufsteg angebracht.

Ein Teil, über dessen Herstellung ich relativ lange gegrübelt habe, ist die Verbindung zwischen Luftmast und Luftfilterbehälter. Schließlich schnitzte ich etwas aus dem ähnlichen Teil eines Mercedes SK-Bausatzes, verlängert mit einem breitgedrückten Plastikrohr und viel Spachtelmasse. Eine richtig fiese Fummelei, daher kaum erklärbar. Zum Schluss sah es aber doch ganz passabel aus, wenn auch nicht genau wie am Vorbild.

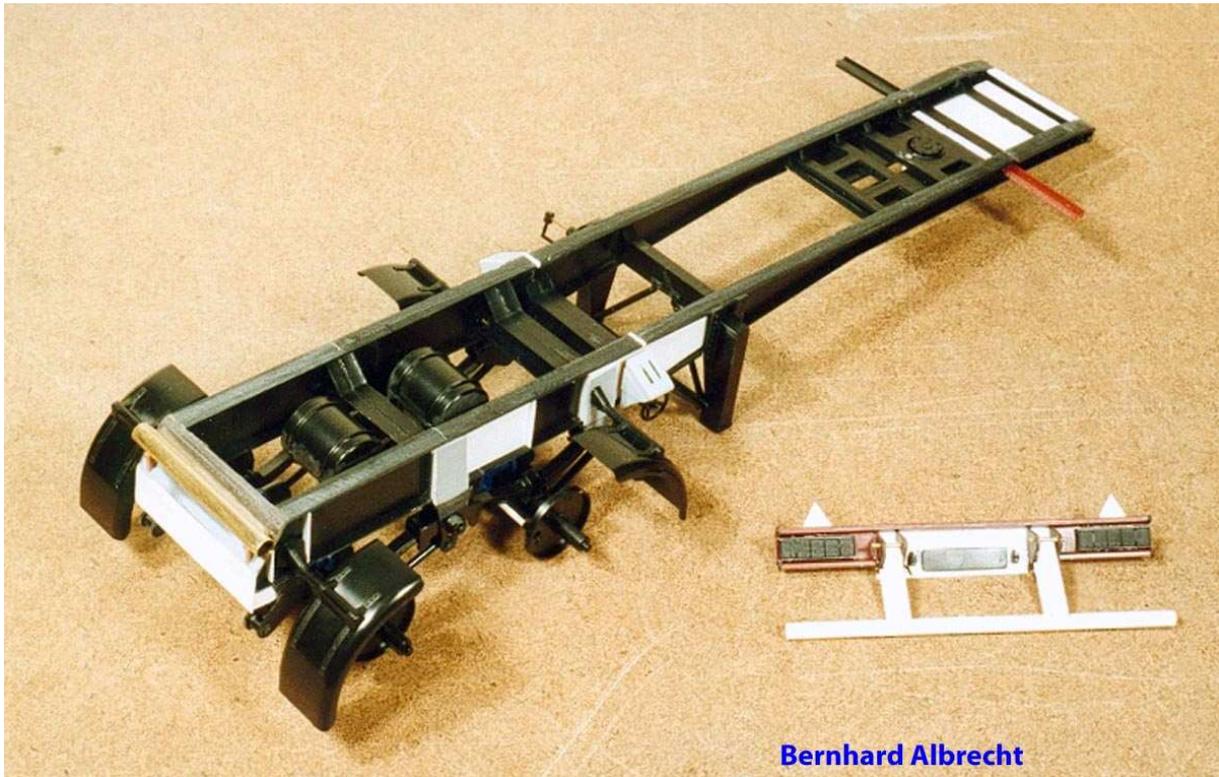
Der Kippauflieger

Leider standen mir für den Kögel-Auflieger keine Maßzeichnungen zur Verfügung. Ich behelf mir deshalb damit, ungefähre Abmessungen aus den Proportionen des kompletten Lastzuges zu errechnen, von dem ich ein Foto von der Seitenansicht angefertigt hatte. Im Großen und Ganzen stimmte es mit Abmessungen ähnlicher Fahrzeuge überein. Deshalb beschloß ich, das Modell nach den errechneten Maßen zu bauen und begann mit dem

Fahrgestell

Für den Fahrgestellrahmen habe ich eine Länge von 30,6cm ermittelt. Gebaut habe ich ihn aus Rahmenteilen, wie sie bei den ITALERI-Modellen, des Lebensmittel-Tankers oder des alten Kühlauflegers Verwendung fanden. Das Rahmenvorderteil (d.h.: der niedrigere Bereich des Rahmens um den Königszapfen herum) war um 3,7cm zu verlängern, das hintere Rahmenteil jedoch deutlich zu kürzen. Die Rahmenquerverbindungen habe ich weitgehend nach Stabilitätsgesichtspunkten angebracht, so z.B. vorzugsweise an den Stellen, an denen auch die Achsaufhängungen am Rahmen montiert werden sollten. Die Querverbindungen im Bereich der Achsen habe ich dabei als Kastenträger ausgebildet, indem ich zwei gleiche Bausatzteile mit der offenen Seite gegeneinander zusammengeklebt habe.

An der letzten Querverbindung habe ich zwei Luftkessel aus dem gleichen Bausatz angebracht.



Bei meinem Modell befindet sich der Königszapfen 5,9cm hinter der Rahmenvorderkante. Wegen der vorderen Rahmenverlängerung habe ich auch die Grundplatte mit dem Königszapfen mit Polystyrolplatten nach vorne verlängert. Ca. 3,6cm hinter der Rahmenvorderkante habe ich an beiden Seiten mittels kleinen H-Profilen Halter für die Seitenrückstrahler angebracht. Zwischen Aufliegerstützen und erster Hinterachse wurden die Bremskeile befestigt.

Das hintere Rahmenende wurde, wie bei Kippern üblich, nach unten abgeschrägt. Für die Aufnahme der Kippwelle habe ich ein Stück Messingrohr auf der Schräge befestigt. Hierbei war zu beachten, dass die Oberkante des Messingröhrchens nicht über die Rahmenoberkante überstehen durfte, sonst hätte die Kippbrücke nicht richtig auf dem Rahmen aufliegen können.

Die hintere Querverbindung des Fahrgestellrahmens mit dem klappbaren Unterfahrschutz habe ich aus Bausatzteilen, Polystyrolplatten und -röhrchen sowie einem ausgedienten Unterfahrschutz aus einem ITALERI-Bausatz gebastelt. Von diesem habe ich zuerst einmal die Rücklichter und Nummernschildbeleuchtungen weg gefeilt und geschliffen. Anschließend wurde der mittlere Bereich des ehemaligen Unterfahrschutzes ausgesägt, damit er den Rahmenabschluss aus 1mm Polystyrol und die Nachbildung des Klappmechanismus sowie das Kfz-Nummernschild aufnehmen konnte. Die 5-Kammer-Rückleuchten stammen aus einem Zubehörset von Italeri, die Anhängerdreiecke habe ich aus einer Polystyrolplatte ausgeschnitten und auf den ehemaligen Unterfahrschutz geklebt. Die Nachbildung der Nummernschildbeleuchtung erfolgte durch passend gefeilte Stücke eines Evergreen-Profils. Das ganze Gebilde habe ich dann an das Rahmenende geklebt.

Die Achsen und Räder stammen aus dem alten ITALERI-Bausatz für einen Kühlaufleger. Die Position der Achsen habe ich aus einer Seitenaufnahme des Aufliegers errechnet und angezeichnet. Speziell die Blattfeder für die hintere Achse

musste gekürzt werden, damit sie nicht über das hintere Rahmenende hinaus ragt, und mit einer selbst gebastelten Aufhängung am Rahmen befestigt werden. Wenn ich das Fahrgestell noch einmal bauen müsste, würde ich heute wahrscheinlich lieber einen der aktuellen Schmitz-Auflieger schlachten und ein luftgedertes Fahrwerk einbauen.

Die Aufliegerstützen habe ich lt. Bauplan angebracht, obwohl das Vorbild keine derartigen Teile aufweist. Wahrscheinlich werden solche Züge im Betrieb selten getrennt. Die Viertelkotflügel habe ich einem ITALERI-Zurüstsatz entnommen. Sie entsprechen den Teilen, die auch bei dem dreiachsigen Pritsche/Plane Auflieger von REVELL enthalten waren.

Kippmulde

Für die Kippmulde habe ich eine Länge von 21,1cm, eine Höhe von 6,2cm und eine Breite von 10,1cm ermittelt. Für die Bodenteile der Kippmulde griff ich auf Bodenteile des Kühlaufleger-Aufbaus von ITALERI zurück. Alles andere musste im Eigenbau aus Polystyrolplatten und -profilen gebaut werden. Als erstes fertigte ich mir eine Zeichnung mit der Seitenansicht der Kippmulde an. Nach dieser schnitt ich die Seitenteile aus einer 1,5mm starken Polystyrolplatte aus. In die ausgeschnittenen Teile ritzte ich dann Fugen entsprechend den Originalfotos ein. Als nächstes habe ich aus 2mm dickem Polystyrol mit der Proxxon-Tischkreissäge 7,5mm breite Streifen ausgesägt, mit denen ich die Verstärkungen an der Muldenoberkante nachbilden wollte. Diese habe ich dann auf die Seitenteile oben und hinten angeklebt. An den abgewinkelten Stellen war auf entsprechende Gehrung zu achten.

Die Stirnwand entstand ebenfalls aus 1,5mm starkem Polystyrol und wurde so auf den Boden geklebt, dass sie exakt mit dem Ende des Bodens fluchtet. Da sich die Stirnwand schräg nach vorne neigt, war es hilfreich, in die Unterkante der Stirnwand eine leichte Gehrung zu schleifen, um eine größere Klebefläche zu erhalten. Nun



wurden die Seitenteile an den Muldenboden und die Stirnwand angeklebt, und zwar so, dass die Seitenteile der Mulde etwas über 3mm über die Stirnwand nach vorne überstehen. In diese Nische wurde ein Evergreen-Profil 6,3x3,2mm als Verstärkungsrunde geklebt. Aus dem gleichen Material wurden auch weitere Streben auf der Stirnwand nachgebildet: Die beiden senkrechten

Streben in der Stirnwandmitte habe ich in einem lichten Abstand von 10mm voneinander angebracht. Zwischen diese beiden Streben wurde die Konsole für die Befestigung der Kippresse montiert. Weitere diagonale Streben befinden sich rechts und links, jeweils zur Muldenmitte ansteigend. Da der Bodenrand senkrecht, die Stirnwand aber schräg steht, habe ich die Streben unteren Bereich etwas angeschliffen, damit sie fluchteten. Auch der obere Abschluss der Stirnwand wurde mit einer Leiste 6,3x3,2mm belegt, die ich mit einer weiteren Leiste mit den Maßen 6,3x1,5mm verstärkt habe. Dies habe ich den Fotos vom Original so entnommen. Komplettiert habe ich die Stirnwand mit einer Leiter, die ich aus 2mm dickem Messingrohr als Eckstiele und Messingstäben 1,5x1mm als Sprossen zusammengelötet habe.

In der Mulde selbst wurden in der Ecke zwischen Boden und Seitenwand jeweils ein Dreiecksprofil zur Verstärkung eingeklebt. Am Muldenende habe ich über die unteren Ecken unter Einbeziehung der Dreiecksprofile ein Knotenblech in Form eines Dreiecks aus 0,75mm Polystyrol geklebt.

Die Scheuerleiste an der Unterkante der Seitenwände habe ich durch eine 2,5mm breite und 0,4mm dicke Evergreen-Leiste dargestellt.

Nun musste noch das Lager für die Muldenklappe hergestellt werden. Dazu habe ich wiederum aus 0,75mm Polystyrol einen 10mm langen Streifen in der Breite des Obergurts an den Seitenwänden ausgeschnitten und in einem Abstand von 10mm, gemessen vom Beginn des abgeschrägten Teils der Seitenwand, als Verstärkung auf den Obergurt geklebt. Die Schrauben- bzw. Nietköpfe habe ich aus 0,9mm dicken Polystyrolstäben von Evergreen, die ich in entsprechende Bohrungen eingeklebt habe, dargestellt. In die Mitte dieser Verstärkungsplättchen habe ich eine Bohrung von 1mm Durchmesser angebracht, in welcher ein Stück 1mm starker Messingdraht als Welle eingesteckt werden sollte.

Die Verschlussklappe der Mulde habe ich wiederum aus 2mm dickem Polystyrol-Material ausgeschnitten. Diese Klappe bekam die gleichen Verstärkungen ringsum wie die Oberkante der Muldenwände aus einem 1,5mm dicken und 7,5mm breiten Streifen Polystyrol. Auch an der Klappe mussten Verstärkungsplatten in den oberen

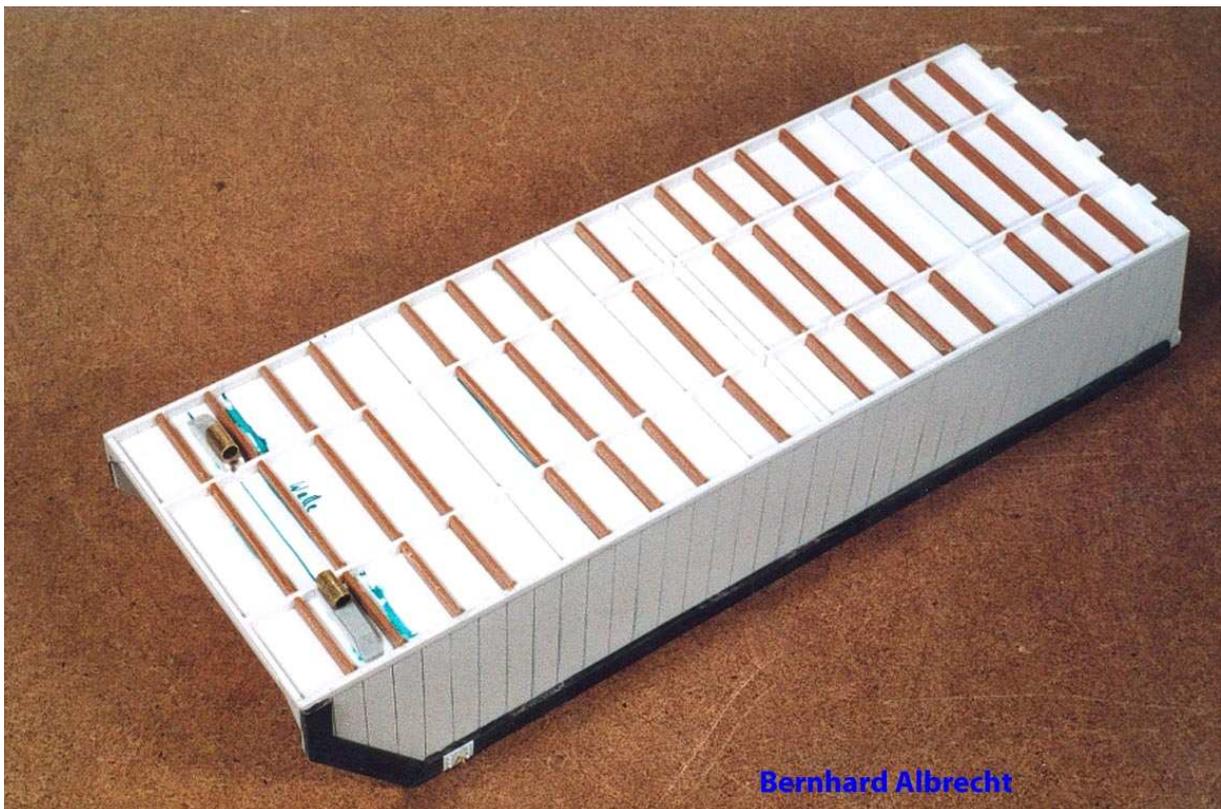


Ecken (für das Pendellager) sowie an der Unterkante (für die Verschlüsse) nachgebildet werden.

Die Schrauben- bzw. Nietköpfe habe ich auch an dieser Stelle mit 0,9mm dicken

Polystyrolstäben angedeutet. Auf den Fotos ist eine Art Handgriff an der Unterkante

der Muldenklappe zu sehen. Ich habe ihn aus 1mm Messingdraht mit den Maßen 13x6mm hergestellt und in zwei Bohrungen in der Muldenklappe eingesetzt. Durch die Verwendung des Bodens eines Kofferaufbaus waren schon einige Längs- und Querstreben vorhanden, die jedoch in Anzahl und Anordnung der höheren punktuellen Belastung eines Kippaufbaus im Original wohl nicht ausreichend standgehalten hätten. Deshalb habe ich die Zwischenräume mit weiteren Querstreben versehen, um dem Vorbildeindruck weiter entgegen zu kommen. Da ich von den REVELL-Pritsche/Plane Aufbauten für LKW-Oldtimer noch ziemlich viele Latten aus dem Spriegelgestell übrig hatte, bot es sich an, diese zu verwenden und als Querverbindungen in den Muldenboden einzusetzen. Dies ist im Bild anhand der Farbunterschiede der Teile deutlich zu sehen.



Als Nächstes habe ich das Kipplager an der Muldenunterseite gebaut. 2,3cm vom hinteren Ende der Mulde habe ich zwei Messingröhrchen mit 5mm Durchmesser und einer Länge von 10mm auf zwei Konsolen aus U-Profilen geklebt. Diese beiden Röhrchen haben einen Abstand von 4,7cm voneinander, damit das Messingröhrchen, welches auf dem Aufliegerrahmen befestigt ist, genau dazwischen passt. Wenn man also die Kippbrücke auf den Rahmen setzte, bildeten die Röhrchen auf dem Fahrgestell und die Röhrchen an der Kippmulde ein durchgehendes Teil, in welches ein weiteres Messingröhrchen mit geringerem Durchmesser gesteckt werden konnte. Dadurch bildeten diese Teile zusammen ein Scharnier und fixierten gleichzeitig die Mulde auf dem Fahrgestell. Hier war auf exakte Montage der Röhrchen zu achten, damit nach dem Durchstecken der Innenwelle die Kippmulde absolut gerade zur Fahrriichtung auf dem Fahrgestellrahmen auflag. Kippversuche zeigten, dass alles zu meiner Zufriedenheit funktionierte. Für die weitere Bearbeitung und Lackierung habe ich nach der

„Anprobe“ die Innenwelle wieder aus den Messingröhrchen heraus gezogen und Mulde und Fahrgestell wieder voneinander getrennt.

Die Mulde sollte wie das Fahrerhaus eine Lackierung in Zementgrau erhalten. Auch hier wurde nach einer gründlichen Vorbehandlung in Seifenlauge vorher mit REVELL-Airbrush-Grundierung die Grundlage für den Decklack geschaffen.

Da ich die Kippmulde gelegentlich auch im gekippten Zustand zeigen wollte, habe ich mir eine Presse mit ausgefahrenen Stempeln gebastelt. Ich nahm dazu drei gleich lange Kunststoffröhrchen, die in ihrem Durchmesser so beschaffen waren, dass sie jeweils ineinander gesteckt werden konnten. Diese klebte ich dann zusammen, indem ich jedes Röhrchen ca. 10mm weit in das nächst größere hinein steckte. Am Ende mit dem dünnsten Röhrchen bastelte ich eine Gabel als Lager. Mit diesem Lager sollte sich der Stempel am Aufliegerfahrgestell abstützen. An der gegenüberliegenden Seite des Stempels montierte ich einen kurzen Rohrstumpf, den ich in die Presse an der Kippmulde einstecken konnte. Anschließend wurde das Ganze in der Farbe des Aufliegerrahmens lackiert. Die blanken Teile habe ich dann mit Bare Metal-Chromfolie bezogen.



Die Aufliegeranschlüsse habe ich mit dünnen Drähten bzw. Litzen aus dem Modellbahnbedarf hergestellt. Kleinigkeiten davon sind auch im Italeri Zurüstset enthalten.

Beschriftung

Die Beschriftung wurde im Wesentlichen auf Decalfolie für Tintenstrahldrucker hergestellt. Für den Firmennamen in weißen Buchstaben mit schwarzem Rand stand mit ein Font mit sehr ähnlichem Aussehen in meinem PC zur Verfügung. Ich druckte den Schriftzug auf weiße Decalfolie und schnitt die einzelnen Buchstaben nach der Fixierung mit Klarlack aus. Alle anderen Schriften erfolgten auf durchsichtiger Decalfolie. Andere Schriftteile sowie die Nummernschilder wurden abfotografiert, im PC bearbeitet und entweder auf Decalfolie oder Fotopapier (Nummernschilder) ausgedruckt und am Modell angebracht.

Ich hoffe, auch mit diesem Bericht wieder einige brauchbare Anregungen gegeben zu haben und wünsche viel Spass und Erfolg bei der Verwirklichung eigener Umbauten.

Modellbauclub WERKSTATT 87
Bernhard Albrecht