

TRUCKS
DETAILS

Die Modellbauzeitschrift für Nutzfahrzeug-Freunde

TRUCKS & DETAILS

www.trucks-and-details.de

EXKLUSIV
GEWINNSPIEL
TRUCKS
DETAILS



Actros 2
Gigaspace von
ScaleART
zu gewinnen



Zeitreise

Im Test: WEDICOs neuer
Dreiachs-Muldenkipper



Lifting
Kalmar-Containerstapler
im Eigenbau



Very Well(y)

Eigenbau: Kult-Pritschenwagen VW T1

Ausgabe 1/2013 • 15. Jahrgang
Januar/Februar 2013
D: € 6,90
A: € 7,70 • CH: sFr 10,30
NL: € 8,75 • L: € 8,20



wellhausen
&
marquardt
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in
Ausgabe 1/2013 des Magazins
TRUCKS & Details erschienen.
www.trucks-and-details.de

Kurzfassung

Zweiachs-Auflieger für 20-Fuß-Container

In TRUCKS & Details 3/2012 wurde der neue Maerks-40-Fuß-Container-Auflieger von Dickie-Tamiya vorgestellt. Da meine Kinder beim Fahren mit den langen Aufliegern immer so ihre Probleme haben, kam mir die Idee, eine verkürzte Version zu bauen. Nicht als Dreiachser sondern als Zweiachser mit einem 20-Fuß-Container.

Schon beim Lesen des Testberichts von Martin Tschöke konnte ich mir in etwa vorstellen, was ich alles anstellen müsste, damit aus einem Tamiya-Dreiachs- ein Feidieker-Zweiachs-Containerchassis wird. Das augen-

scheinlichste Problem war erst einmal der große Maerks-Aufkleber. Diesen exakt so zu kürzen, dass er auf einen 20-Fuß-Container passt, schien mir erst einmal zu aufwändig. Fast zeitgleich kündigte Tamiya dann jedoch

einen weiteren 40-Fuß-Container an. Einen mit einem kürzeren Logo von der NYK Group, bestehend aus eben jenen Buchstaben und einem angedeuteten Vogel-Flügel. Mein Problem hatte sich fast von alleine gelöst.

Von Reinhard Feidieker



Es geht los

Nach ein wenig Wartezeit traf der Container-Auflieger dann bei mir ein. Zur besseren Vorstellung der natürlichen Gegebenheiten und zur Planung der weiteren Arbeitsschritte wollte ich das Baukastenmodell zunächst erst einmal fast komplett zusammenbauen. Die Kunststofflager der Achshalbwellen habe ich jedoch schon zu diesem Zeitpunkt durch Kugellager ersetzt. Eine überaus sinnvolle Investition, denn die Kugellager sorgen für einen besseren Rundlauf der Räder.

Das Längenmaß stand ja von Anfang an fest und das 40-Fuß-Container-Chassis war zum Glück bereits für die Aufnahme von zwei 20-Fuß-Containern vorbereitet. Mit diesem Fix-Maß wurde erst einmal der Grundrahmen des Containers auf die 20-Fuß-Einstellungen des Container-Chassis angepasst. Die Alu-Grundplatte hat an den Containertüren eine Aussparung. Diese wollte ich der Einfachheit halber übernehmen. Schon verrückt, wie viele Schrauben in dem Container von Tamiya ab Werk vorgesehen sind. Das entsprach aber nicht meinen Vorstellungen, da sie das Gesamtbild nicht unbedingt verbessern. Irgendwie musste der Container schraubenfrei zusammengebaut werden. Da kam mir Sikaflex, eine spezielle Karosserie-Dichtungsmasse, in den Sinn. Diese wird zum Beispiel bei Pkw zwischen Kotflügel und Karosserie eingesetzt. In erster Linie soll sie die zu verbindenden Karosserieteile vor Wasser schützen. Wer schon mal so einen verklebten Kotflügel demontiert hat weiß, dass die Masse zudem unwahrscheinliche Klebekräfte entwickelt, die für den Modellbau allemal ausreichend ist. Ein weiterer Vorteil ist, dass man Sikaflex nach dem Trocknen lackieren kann. Die aus



Aufgesattelt, um einen Überblick zu bekommen, wo gekürzt werden muss

Kunststoff bestehenden Containerwände und die Aluminium-Außenprofile könnte man in meinem Fall ja auch als Karosserieteile bezeichnen. Die ersten Klebeversuche wurden am Containerboden vorgenommen und die Bodenverstrebungen aus Kunststoff auf die Alubodenplatte geklebt. Nachdem die beiden Materialien sich auch durch leichten Druck nicht voneinander getrennt haben, konnte ich mit Hilfe der Schraubenlöcher die Streben fixieren. Zur Sicherheit habe ich alle zu verklebenden Aluprofile von ihrer eloxierten Oberfläche befreit und die Kunststoffflächen mit Schleifpapier angeraut.

Kurzentschlossen

Nachdem sich die gekürzte Container-Grundplatte mühelos mit den typischen Ecken (Corner Casting) in die vorbildgetreue Verriegelung (Twistlock) einpassen ließ, machte ich mir Gedanken, an welcher Stelle ich den ersten Sägeschnitt setzen wollte. Die Wahl fiel auf das Heck, wobei ich die Original-Heckpartie des Container-



Trennschnitt an der elektrischen Kappsäge



So weit muss die Twistlock-Aufnahme nach vorne



Demontage des ersten Achsaggregats



Anpassen der Container Außenecken

Chassis wieder verwenden wollte. Nach Anhalten der Heckpartie machte ich den Sägeschnitt zwischen dem vierten und fünften Bohrloch. So passte die Heckpartie noch in den Rahmen, berührte aber nicht die Kotflügel. Leider hatte ich die Rückleuchten völlig übersehen. Der Unterfahrerschutz mit den Rückleuchten passte jetzt nicht mehr. Mit den Haltern, die am Chassis befestigt werden, schaute der Unterfahrerschutz nun über die Heckpartie hinaus. Entweder musste ich daher oben an der Heckpartie wieder Material einsetzen – oder den Unterfahrerschutz ändern. Ich entschied mich für Letzteres. Der Halter wurde kurzentschlossen demontiert und die Rückleuchten von hinten bis auf den Reflektor heruntergeschliffen. Die Gehäuse der Rücklichter mussten natürlich auch noch mit angepasst werden. Inklusiv der Änderungen wurde der Unterfahrerschutz mit zwei selbst schneidenden 3-Millimeter-Schrauben von unten an der Heckpartie fixiert. Jetzt passte alles wie vorgesehen.

Als Nächstes überlegte ich mir, auf welche Achse ich am besten verzichten könnte. Alle drei sind identisch aufgebaut. Die Aufhängungen der Blattfedern sind so konstruiert, dass man die Aufhängung der ersten Achse ebenso gut an die Stelle der zweiten einsetzen kann. Somit konnte aus der zweiten Achse die erste werden. Um nicht den ganzen vorderen Teil des Chassis neu aufbauen zu müssen, entschied ich mich aus der Mitte ein Stück zu entfernen. Vor allen Dingen die Verjüngung des Chassis zum Königsbolzen hin blieb mir so erhalten, ebenso wie die vielen Bohrlöcher der Twistlock-Halter, die ich sonst alle hätte neu erstellen müssen.



Genauso wie das Chassis wurde auch der Container zunächst in der ursprünglichen Baukastenversion montiert

Ab durch die Mitte

Nach dem Ausmessen der Abstände zwischen den vorderen und hinteren Twistlock-Halterungen sägte ich das Chassis mit einer elektrischen Kappsäge an zwei Stellen auf Maß durch. Den ersten Schnitt habe ich so angesetzt, dass die Sattelstützen den Sägeschnitt später verdecken sollten. Den zweiten Schnitt setzte ich in Fahrrichtung kurz vor der neu erstellten ersten Achse an. Vor dem Durchtrennen des Chassis habe ich alle bisher montierten Teile wieder abgebaut. Nach dem Entfernen des jetzt überflüssigen Mittelstücks legte ich



Gekürzte Container-Grundplatte von unten

Anpassen des Container-Chassis an die Container-Grundplatte

die Rahmenhälften mit den Außenseiten aneinander und verschraubte sie so, dass die einzelnen geschnittenen Rahmenteile fest miteinander verbunden waren. Damit war auch gewährleistet, dass die Sägeschnitte alle gleichmäßig ausgeführt wurden. Nun konnte ich das noch in Teilen bestehende Container-Chassis auf die Grundplatte auflegen. Nachdem die Twistlocks geschlossen waren, kam es einem vor wie das Arbeiten auf einer Richtbank. Einen Twistlock-Halter habe ich noch zwischen Container-Grundplatte und Chassis gelegt, sonst hätte das Container-Chassis auf dem Rücken liegend durchgehangen. Nun mussten neue Löcher für die Aufliegerstützen gebohrt werden.



Montierte Aufliegerstützen mit der Verstärkungsplatte im Container-Chassis von innen

Zwei waren ja noch vorhanden, so war die Position der neuen Löcher schon mal vorgegeben. Zur Stabilisierung von innen habe ich noch eine 3-Millimeter-Aluplatte aus dem Werkstatt-Fundus mit eingepasst, die von den vier Schrauben der Aufliegerstützen gehalten werden sollte. Zusätzlich bohrte ich zwei Löcher auf jeder Chassis-Seite, in die 3-Millimeter-Schrauben kamen. So liegen vier Befestigungsschrauben in einer Reihe und die zusätzliche Aluplatte kann sich nicht mehr

verschieben. Für weiteren Halt sollte UHU Endfest sorgen. Nach Abschleifen des Chassis-Lacks und Anrauen der Oberflächen des zusätzlichen Alustücks habe ich die Teile mit dem Klebstoff eingestrichen und miteinander verschraubt. Nach dem Ausrichten auf der Container-Grundplatte durfte das Container-Chassis 24 Stunden nicht mehr bewegt werden, damit der Kleber genug Zeit zum Aushärten hatte. Einen Tag später hatte ich dann mein Zweiachs-Fahrwerk.

Rechenfehler

Die nächsten Schritte waren der Zusammenbau der Achsaggregate und die Montage der Kotflügel. Die komplette Heckpartie habe ich mit vier Schrauben am Container-Chassis befestigt. Soweit sah alles gut aus. Nach der Montage der Aluplatte für den Königsbolzen und die Mechanik für die Aufliegerstützen-Ansteuerung stellte sich leider heraus, dass sich ein Rechenfehler eingeschlichen hatte. Bei Kurvenfahrt auf dem Modellbautisch stießen die Aufliegerstützen an die Rückleuchten der Zugmaschine.



Verkleben der Unterzüge mit Sikaflex am Container-Boden

▼ Anzeigen

Da zwischen Aufliegerstützen und der ersten Achse noch Platz vorhanden war, setzte ich die Stützen eine Lochlänge nach hinten. Leider waren die Schrauben mit UHU Endfest in Berührung gekommen. So gab es nur die Möglichkeit, sie von außen aufzubohren, neue Löcher zu fertigen und die Aufliegerstützen wieder neu mit dem Container-Chassis zu verschrauben. Bisher waren alle Teile, von der Aluplatte zur Stabilisierung mal abgesehen, aus dem Baukasten gekommen. Beim Zusammenbau der Mechanik zum Öffnen der Aufliegerstützen musste dann das zweite Fremdteil eingebaut werden. Die Original-Gewindestange für die Ansteuerung zum Öffnen der Aufliegerstützen war zu lang. Weil ich keine 2,5-Millimeter-Gewindestange zur Hand hatte, längte ich einfach eine Version mit 3 Millimeter passend ab und schraubte sie in die Kugelhöpfe ein. Und wieder war ein Bauabschnitt abgehakt.

Der Container selbst war das kleinste Problem. Die Grundplatte war schon mitsamt der Corner Castings zusammengesetzt. Die seitlichen Kunststoffwände sind so gearbeitet, dass man sie hinter die Aluwinkel an den Container-Außenecken rundherum einstecken kann. Die Seitenwände steckte ich hinter das Aluprofil der Türverriegelung am anderen Ende. Die Schnittstelle wurden direkt vor dem Profil angezeichnet und abgetrennt. Leider ist dieser Trennschnitt im Auslauf einer Sicke bevor sie wieder ansteigt sehr ungünstig platziert. Damit die Seitenwand nicht ihre Stabilität einbüßt, klebte ich hier einen schmalen Streifen Restmaterial von hinten mit Sikaflex fest, damit er die Seitenwand mit dem Aluwinkel verbindet. Nun stand ein kurzer, handlicher Auflieger vor mir, der allerdings nur von den drei- und zweiachsigen europäischen Zugmaschinen gezogen werden kann, da die Aufliegerstützen des 20-Fuß-Container-Chassis bei Tamiyas Knight-Hauler an die Rückleuchten stoßen.

Spontan gealtert

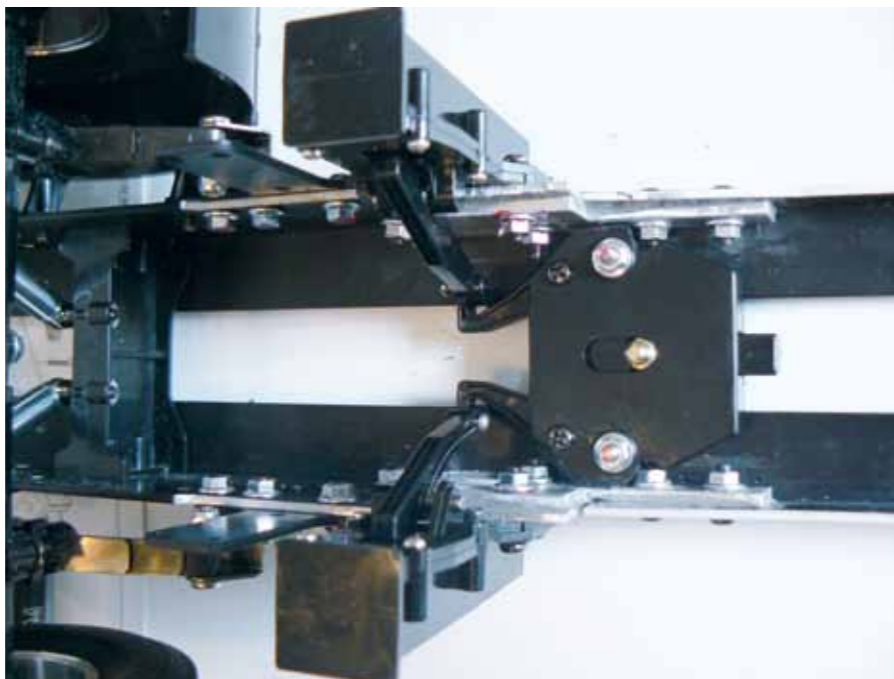
Da man als Modellbauer ja eigentlich nie fertig ist kam mir zu diesem Zeitpunkt der Gedanke, ein wenig „Zahn der Zeit“ zu spielen. Ich wollte die Uhr einfach um zirka 30 Jahre zurückdrehen. Einfach Bereifung gab es schon in den 1960er-Jahren, das war also kein Problem. Obwohl ich zuerst den Versuch machte, auf die Achsen des Container-Aufliegers die Zwilling-Reifen von Tamiya aufzuziehen, musste ich mit



Vorbereitung zum Verkleben mit Sikaflex an den Container-Ecken



Passt: Container-Auflieger und Lkw berühren sich auch bei Kurvenfahrt nicht



Selbst die elektrisch betriebenen Aufliegerstützen aus dem Tamiya-Programm würden von der Länge her noch passen

LESE-TIPP

Der Maerks-40-Fuß-Container-Auflieger von Dickie-Tamiya wurde in **TRUCKS & Details** 3/2012 ausführlich vorgestellt. Das Heft können Sie im Online-Shop unter www.alles-rund-ums-hobby.de bestellen.



Sikaflex hält den Container schraubenfrei zusammen

Nachträgliches Auskerben der Container-Wände



dem neuen Design der Felgen einen Kompromiss eingehen. Die Achsen der einfach bereiften Tamiya-Auflieger sind, verglichen mit den zweiachsigen amerikanischen Pendanten, breiter. Die Zwillingräder schauen einfach zu weit über die Kotflügel hinaus. Optisch hätte die Zwillingbereifung allerdings besser ausgesehen, denn sie wirkt einfach älter.

Farblich sollte das Modell auch nicht dastehen wie frisch aus dem Ei gepellt. Alterungsspuren mussten her. Das Container-Chassis wurde in einem hellen Grün lackiert. Klar, dass ein Container-Chassis in 30 Arbeitsjahren Patina ansetzt. Rost und Straßendreck setzen jedem fahrbaren Untersatz in drei Jahrzehnten Einsatzzeit mächtig zu. Vor allen Dingen Rost. Aber wie konkret sieht den überhaupt ein gebrauchtes Container-Chassis aus? Ein Motorradausflug mit dem „Sohnemann“ nach Bad Salzflun, zur Spedition BODE, sollte etwas Inspiration bringen. Auf einem Freigelände abgestellte Chassis wurden aus verschiedenen Blickwinkeln fotografiert. Mechanische Beschädigungen und die üblichen Roststellen erregten meine größte Aufmerksamkeit. Zufälligerweise stand auf diesem Gelände ein richtig schönes, zirka 20 Fuß langes und mindestens 30 Jahre altes Container-Chassis herum. Eine ideale Inspirationsquelle.

Rost-imitat

An welchen Stellen sich typischerweise Rost ansetzt, war nun geklärt. Wie aber könnte ich das am besten künstlich darstellen? Einfach nur Rostfarbe auf glattem Untergrund aufzusprühen war mir zu dürrig. An den Metall-Außenecken der Container, die bei

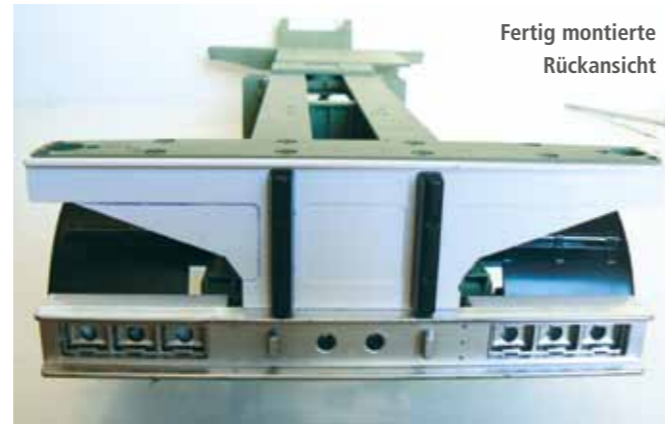


Bearbeiten der Rückleuchten, damit sie zwischen die Kotflügel und Rückleuchenträger passen

▼ Anzeigen



Mit zwei selbstschneidenden Schrauben wird der Rückleuchtenträger am Container-Chassis befestigt



Fertig montierte Rückansicht

der Verladung in die so genannten Cell-guides, die vertikalen Führungsschienen im Laderaum eines Containerschiffs, teilweise bis aufs Metall abgeschliffen werden, kann sich bestenfalls Flugrost ansetzen. Hierfür habe ich eine Rostfarbe von „Vallejo Modell“ (Air Oxide, Bestellnummer 71080) mit einer Airbrush-Pistole aufgetragen. Mit Maskierfolie wurde der Rost nur leicht aufgesprüht. Durch die Maskierfolie werden die geraden Kratzer im Metall der Container Außen-ecken, die sich im Lauf der Zeit durch Sauerstoff in Rost verwandelt haben, sichtbar. An den nicht so beanspruchten Stellen wird aus dem Flugrost schon mal ein richtiges Rostnest, das anfängt regelrecht aufzublühen.

Zu diesem Zeitpunkt kamen mir meine vor einigen Jahren durchgeführten Versuche, mit Hilfe von Tamiya-Lkw-Sitzen und gesiebtem Puderzucker stielechte Velours-Sitze

herzustellen, wieder in den Sinn. Dabei sprühte ich mehrere dünne Schichten Lack auf, auf jede Schicht Lack wurde der Puderzucker mit Hilfe eines Teesiebs gestreut. So kam der Velours-Effekt zustande. So ähnlich wollte ich auch meine Rostnester herstellen. Für den ersten Versuch musste der Versorgungsträger für die Druckluft und die elektrischen Leitungen dran glauben. Dazu habe ich PS-Kunststoffkleber in einer Ecke aufgetragen und feinen Vollrohrzucker (von Natur aus Rostbraun) darauf gestreut. Schon mal nicht schlecht. Allerdings sollte der Rost etwas gröber wirken als seinerzeit das Velours. Es fehlte die Struktur, also musste größeres Material her.

Weniger ist mehr

In der Garage fielen mir die feinen Sägespäne unter der Bandsäge auf. Neuer Versuch,

dieses Mal an einer anderen Stelle. Dazu habe ich die Chassis-Farbe „Tamiya Hell grün“ so richtig dick und fett aufgetragen, in den frischen Lack die feinen Sägespäne eingestreut und kurz nochmal mit der Chassisfarbe die Holzspäne über lackiert. Nach dem Trocknen der Farbe, lackierte ich wieder mit der Airbrush-Pistole die Rostfarbe darüber. Der Vorteil der Airbrush-Methode ist hier, dass die Farbe nicht so scharfkantig aufhört sondern weicher ausläuft. Der Rost wirkt so natürlicher. Besser mehrmals dünn, als einmal zu dick die Rostfarbe aufgetragen. Das Container-Chassis sowie der Container selbst rosten so langsam vor sich hin. Am Container sind vielleicht schon zu viele Roststellen, das Container-Chassis sieht dagegen stimmig aus. Man sollte bei allem Lackierspaß aufpassen, dass es mit dem Rost nicht Überhandnimmt. Weniger ist eben mehr. Die Späne sollen das vom Rost



Längenvergleich mit der Inspirations- und Materialquelle



Erste Versuche: Wie rostet ein Container?

angegriffene Metall darstellen. Das war gut gelungen, die Holzspäne rosten, und das nicht schlecht.

Um das Container-Chassis noch ein bisschen mehr nach 30 Jahren Arbeit aussehen zu lassen, schliß ich die Kanten der Kotflügel vor dem Lackieren leicht mit einer Nagelfeile an und imitierte so die Kratzer, die sich im Lauf der Zeit gebildet haben. Zum guten Schluss des Alterungsprozesses fertigte ich noch das alte DIN-Nummernschild an. Diese gibt es seit 1994 nicht mehr in Deutschland und wurden durch die europäischen Kennzeichen abgelöst.



Mehrmaliges dünnes Auftragen der Rostfarbe mit der Airbrush-Pistole



Mit Maskierfolie scharfe Kanten abgeklebt



An der oberen Kante hat sich reichlich Rost angesetzt



Schöne Gammelcken

BEZUG

Dickie-Tamiya
Werkstraße 1, 90765 Fürth
E-Mail: tamiya@tamiya.de
Internet: www.dickietamiya.de
Artikelnummer: 300056326
(40-Fuß-Container-Auflieger MAERSK)
Preis: 469,99 Euro
Bezug: Fachhandel



Getrocknete Sägespäne vor dem Rostauftrag