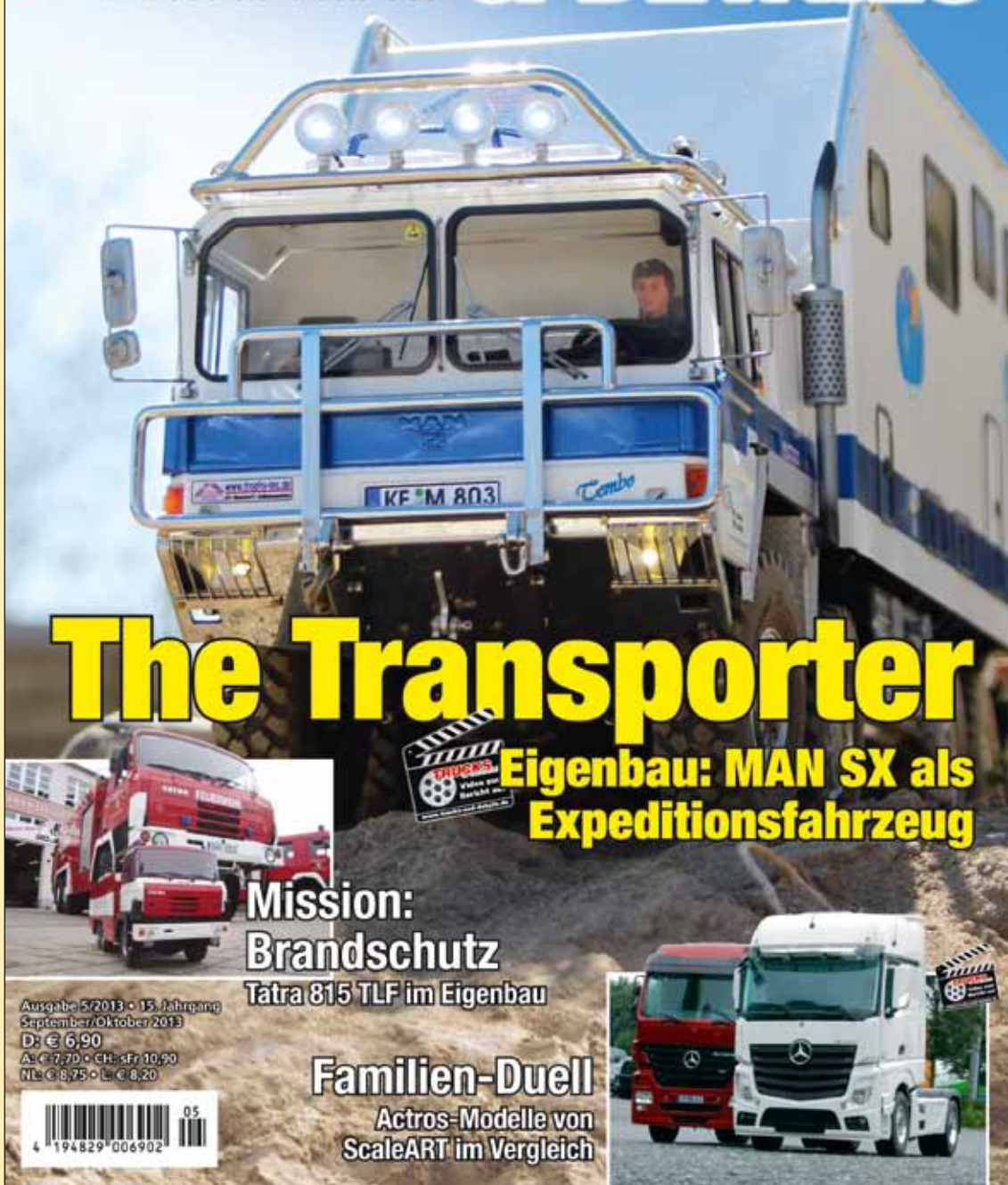


TRUCKS
& DETAILS

Die Modellbauzeitschrift für Nutzfahrzeug-Freunde

TRUCKS & DETAILS

www.trucks-and-details.de



The Transporter



Eigenbau: MAN SX als Expeditionsfahrzeug



**Mission:
Brandschutz
Tatra 815 TLF im Eigenbau**

Ausgabe 5/2013 • 15. Jahrgang
September/Oktober 2013
D: € 6,90
A: € 7,70 • CH: sFr 10,90
NL: € 8,75 • L: € 8,20



Familien-Duell
Actros-Modelle von
ScaleART im Vergleich



wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in
Ausgabe 5/2013 des Magazins
TRUCKS & Details erschienen.
www.trucks-and-details.de

Plan B

Von der Zugmaschine zum Kipper

Von Jirko Oertel

Über das Internet und bei verschiedenen Modelltreffen lernte ich eine Gruppe sächsischer Modellbauer kennen. Gemeinsam gründeten wir die Interessengemeinschaft „Tiefbau Ost – Kompetenz am Bau“. Schnell merkte ich, dass für die Baustellen-Einsätze der TBO in meinem Fuhrpark noch etwas fehlte. Ein Fahrzeug, dem es nichts ausmacht, wenn es den Teppich einmal gegen Dreck auf einer Baustelle tauschen soll. Geplant war dann eigentlich eine Allradzugmaschine für den schon vorhandenen Tieflader, um meine Planierraupe standesgemäß umsetzen zu können oder im Wechsel eine Kippmulde zu ziehen. Aber erstens kommt es anders und zweitens als man denkt.



Im Juni 2012 konnte ich meine bestellte Tamiya-Sattelzugmaschine vom Typ Mercedes Benz 1838 LS beim Fachhändler abholen. Nachdem dann die noch zusätzlich bestellten Teile wie Geländereifen, Servos und Antriebsmotor auf der Werkbank lagen, ging der Zusammenbau los und auch zügig voran. Rahmen und Achsen waren zusammengebaut und schnell stand der rollende Rohbau auf dem Tisch. Chassis und Achsen wurden nicht verändert sondern fein nach

Bauanleitung zusammengebaut. Auf den Felgen sind aber statt der Originalbereifung gleich Geländereifen aufgezogen worden.

Familienangelegenheit

Als ich dann das Führerhaus interessehalber aufsetzte, keimte jedoch eine bereits verdrängte Idee wieder in mir auf. Die Rahmenlänge eignete sich eigentlich sehr gut, um einen Zweiachs-Kipper zu bauen.

Da mein Vater einen solchen Kipper im Baustellenverkehr fährt und ich ein solches Fahrzeug schon lange als Modell nachbauen wollte, habe ich an diesem Gedanken festgehalten und – angelehnt an den Lkw meines Vaters – begonnen, meinen eigenen Zweiachs-Kipper zu bauen.

Als Erstes musste die Hütte eingekürzt werden. Mit einem etwas mulmigen Gefühl wurden die Trennlinien mittels Klebeband

bestimmt. So wurde dann ein Streifen von 15 Millimeter an der Schlafkabine markiert. An beiden Seiten des Klebebands wurden mit Fineliner die Schnittkanten aufgezeichnet und dann das Klebeband entfernt. Zum Trennen verwendete ich den Dremel mit dünner Trennscheibe. Das ging besser als ich dachte und schnell waren die erforderlichen Schnitte gesetzt. So hatte ich jetzt die Kabinenrückwand und die Fahrerkabine einzeln vor mir liegen. Übrig blieb der ausgetrennte Streifen der Koje. Die Schnittkanten wurden mit dem Bandschleifer vorgeglättet und dann noch mit feinkörnigem Sandpapier verschliffen. So waren die Schnittfugen recht klein und die Rückwand konnte mittels Spezialkleber von Ruderer wieder an der Kabine befestigt werden. Im Inneren wurden die Schnitte noch mit kleinen Verstrebungen stabilisiert, welche zusätzlich innen aufgeklebt wurden. Nachdem die Klebestellen getrocknet waren, begann die Spachtelarbeit. Auf der Suche nach geeigneter Spachtelmasse bekam ich den wertvollen Rat eines Freundes. Dieser hatte gute Erfahrungen mit Revell Plasto gemacht. Diese Spachtelmasse habe ich mir dann auch besorgt und den Tipp ebenfalls für gut befunden. Es sind nicht nur die Schnittkanten verspachtelt worden. Auch sämtliche unbrauchbaren Löcher wurden gleich mit ausgefüllt. Denn Spoiler und Fahrerhauskippbegrenzung werden nicht gebraucht. Nach einigen Stunden Spachtel- und Schleifarbeit war dann wieder eine einteilige Kabine vorhanden.

Mittellang

Nun mussten noch die Kotflügelöffnungen angepasst werden und schon konnte es



Die Schnittlinien wurden mittels Isolierband aufgetragen



Die Servos wurden vor der Achse platziert. Als Spurstange dient eine zurechtgebogene Gewindestange

weiter gehen. Fertig war dann die mittellange Kabine der SK-Reihe. So hatte ich noch ausreichend Platz, um später die Elektronik zu verstecken. Die Hütte war vorbereitet und passte, somit widmete ich mich dann dem Getriebe und den Servos für Schaltung und Lenkung. Das Getriebe blieb original, nur wurde ein Truck Poison-Motor von Carson eingebaut, da erfahrungsgemäß die Originalmotoren zu schnell laufen. Nachdem die Motor-Getriebe-Einheit mit dem Rahmen verschraubt war, mussten nun die Servos eingebaut werden. Geplant war, beide Rudermaschinen vor der Lenkachse zu platzieren und die Spurstange hinter die Achse zu bringen. Somit sollte sich der Einschlagwinkel der Vorderräder nah am Original bewegen. So wurden vor der Achse im Rahmen zwei Alu-Streifen eingekittet und deren Abstand den Servo-Größen angepasst. Nun wurden zwei Low-Profil-Servos längs nebeneinander eingesetzt und verschraubt. An der Lenkung drückt eine 9-Kilogramm-Rudermaschine und das Getriebe wird mittels 3-Kilogramm-Servo geschaltet. Die Achsschenkel wurden gleich noch umgedreht und aus einer 3-Millimeter-Gewindestange die neue Spurstange gebogen. Somit waren dann auch die Lenkung und das Getriebe nach einigen Feineinstellungen funktionsfähig.

Dann kam für einen kurzen Moment der „Spieltrieb“ in mir durch. Schnell wurden die Servos mit einem Empfänger, der Motor mit einem Fahrregler und Akku verbunden. Die erste Testfahrt im Zimmer verlief erstaunlich gut. Ich hätte nur den Akku vorher laden sollen, denn nach kurzer Zeit war der Spaß erst einmal vorbei. Da die Steuerung schon prima funktionierte,



Anpassen des Hilfsrahmens

konnte ich am Aufbau weiter machen. Die gespachtelte Kabine wurde mit den Originalhaltern am Rahmen befestigt, um die Pritschengröße zu bestimmen. Da ich einige Bilder vom Originalfahrzeug bekommen hatte, konnte der Abstand zur Hütte gut ausgemessen werden. So wurde dann ein Pritschboden aus 5-Millimeter-Sperrholz mit den Maßen 32,5 x 19 Zentimeter zurecht geschnitten. Diese Größe passt genau zu den Modellproportionen.

Wartezeit

Jetzt hatte ich alle Maße und ich konnte mir Gedanken zum Kippantrieb machen. Das war gar nicht so einfach, denn im Verhältnis zu vielen anderen Kippern steht beim Zweiachser recht wenig Platz im Rahmen zur Verfügung. So nahm ich vorsichtshalber vor dem Kauf meiner ausgesuchten Kippmechanik Kontakt zu Frank Fechtner (www.fechtner-modellbau.de) auf. Nach einer umfassenden Beratung bestellte ich eine Spindel-Kniehebel-Mechanik und



Nach dem Einkürzen der Spindel passt der Kippantrieb in den Rahmen. Gut zu erkennen sind die Aussparungen für den Kniehebel

einen Carson-Getriebemotor. Da die ganze Sache noch einen Regler brauchte wurde gleich ein CTI Thor 15 (16 Ampere) mitgeordert. Nach nur zwei Tagen Lieferzeit, welche mir allerdings unendlich lang vorkamen, konnte ich dann den Kippantrieb das erste Mal ausprobieren. Natürlich noch nicht montiert, sondern auf dem Tisch liegend. Alles angeschlossen und mit der Fernbedienung verbunden – ein feines Gefühl, wenn es gleich funktioniert. Doch die aufkeimende Euphorie sollte gleich wieder gedämpft werden.

Ich hatte mich dazu entschieden, die Kniehebelbefestigung an den letzten

Bohrungen im Rahmen zu verschrauben. Das klappte noch ganz gut. Ins Grübeln kam ich dann, als ich den Getriebemotor noch zwischen Spindel und Getriebe setzen wollte. Der Abstand war dann doch etwas zu klein. Nun qualmte der Kopf. Nach nochmaligem Messen kam alles wieder raus. Ja, raus in die Garage zur Flex. Kurzerhand schnitt ich ein Stück Spindel und ein Stück Hülse ab. Insgesamt zirka 15 Millimeter kürzer gab es eine erneute Anprobe und siehe da – es passte nun alles fein saugend in den Rahmen hinein.

TEILELISTE

Fahrerfigur

BRUDER Spielwaren, Telefon: 09 11/75 20 90
E-Mail: info@bruder.de
Internet: www.bruder.de

Regler Thor 15

CTI, Telefon: 071 27/95 29 45
E-Mail: mail@cti-aichtal.de
Internet: www.cti-aichtal.de

Tamiya Mercedes Benz 1838 LS (Bausatz), Carson-Motor

Dickie-Tamiya
E-Mail: tamiya@tamiya.de
Internet: www.dickietamiya.de

Kniehebel mit Spindel

Fechtner-Modellbau, Telefon: 062 98/93 88 38
E-Mail: info@fechtner-modellbau.de
Internet: www.fechtner-modellbau.de

Anbauteile

Formenbau Tränkl, Telefon: 081 71/52 97 93
E-Mail: info@formenbau-traenkl.de
Internet: www.formenbau-traenkl.de

Leuchtmittel

rc-beleuchtungen.de, Telefon: 032 22/175 28 98
E-Mail: kundenservice@rc-beleuchtungen.de
Internet: www.rc-beleuchtungen.de



Der Getriebemotor wird mittels gebogenen 3-Millimeter-Gewindestäben auf sein Halblech gepresst

Aus diesen Einzelteilen entsteht der Pritschenaufbau



Offroad-Anleihe

Um den Getriebemotor zu befestigen, habe ich mich eines Tricks aus einem meiner Offroad-Modelle bedient. Hier wird der Antriebsmotor nicht an der Stirnseite mit einer Platte verschraubt sondern mittels Spangen auf die Halteplatte gepresst. So wollte ich das auch im Kipper machen. Ein 1,5-Millimeter-Stahlblech dient als Befestigungsplatte und zwei 3-Millimeter-Gewindestangen werden um den Motor gebogen. Nun die Bohrlöcher auf der Platte festlegen und bohren. Jetzt die passend gekürzten und gebogenen Gewindestangen über den Motor legen und von unten mit selbstsichernden Muttern verschrauben. Das hält bombenfest. Nach einer Funktionsprobe habe ich dann die Motorplatte innen am Rahmen vernietet. Der Spindeltrieb arbeitet fehlerfrei und das Spindelgewinde frisst sich, dank der Kürzung um 15 Millimeter, auch nicht in sich fest.

Weiter ging es dann damit, der zukünftigen Kipperwanne den nötigen Abstand nach unten zu den Rädern zu geben. Genau passend fügten sich dazu zwei U Profile aus Alu mit den Maßen 15 x 10 Millimeter ein. Die beiden Profile wurden dann auf 31 Zen-

timeter Länge geschnitten und mittels sechs seitlicher Aluplatten mit dem Hauptrahmen verbunden. Die hintersten Verbinder wurden weiter nach unten gezogen und nehmen nun auch gleichzeitig die Befestigungsschrauben des Kippmechanismus mit auf. Somit verteilen sich die Zugkräfte auf den gesamten Hilfs- und den Hauptrahmen. Um der Kippspindel den nötigen Platz zum Ein- und Ausklappen zu gewähren, sind die oberen Seiten der Profile auf Höhe des Kniehebels etwas eingeschnitten worden. Somit schlägt er nicht an. Weitere zwei dieser Profile finden sich als Gegenstück am Kipperboden wieder. Die sind mit jeweils vier Schrauben im Abstand des unteren Rahmens am Kipperboden befestigt worden. Hierzu sind zunächst 3-Millimeter-Löcher eingebracht worden. Anschließend wurde die Öffnung auf einer Seite aufgebohrt (5 Millimeter). Das hat zur Folge, dass man mit dem Schraubendreher den Schraubenkopf erreichen kann. Zwischen die Kipperprofile habe ich zwei Alu-Streifen geklebt. Auf diesen Streifen laufen die Kugellager

des Kniehebels beim Kippen hin und her, ohne sich in das Sperrholz zu arbeiten.

Vorteilhaft

Um den Kipper am Hilfsrahmen befestigen zu können, habe ich mir aus L- und Flachprofilen die Befestigungen zurechtgeschnitten und halbrund gefeilt. Die Flachstücke sind am Hilfsrahmen vernietet und die L-Profile fanden am Kipperboden ihren Platz. Der Vorteil des Kniehebelantriebs liegt für mich klar auf der Hand, denn man kann den Kipper jederzeit hochklappen, ohne irgendetwas abschrauben zu müssen. So kommt man zu Wartungszwecken ohne Probleme an den Rahmen oder die Führerhausbefestigung. Einfach hochklappen, fertig.



Die Kniehebelkonstruktion beim Probelauf. Die Kugellager laufen auf Alu-Streifen, damit sie sich nicht in den Kipperboden einarbeiten



Der Rohbau steht. Gut zu erkennen ist die gespachtelte Schnittlinie des Fahrerhauses





Die nächste knifflige Herausforderung waren dann die Bordwände. Hier wollte ich so nah wie möglich am Original bleiben. Somit wurden aus PS-Platten Streifen geschnitten und in Sandwichbauweise aus zwei Lagen zusammen geklebt. Somit erhält man in sich stabile Teile. Die Profilierung der Seiten wurde ebenfalls mittels zurechtgeschnittener PS-Streifen realisiert. Hierbei leistete mir meine Minikreissäge von Proxxon gute Dienste. Anfangs sind die Längsstreifen an Oberkante, Unterkante und Mitte aufgeklebt worden. Sobald die Klebestellen trocken waren kamen die senkrechten Streifen dran. Dann sind kurze Stücke zwischen die Längsstreifen eingefügt worden. So entstanden Stirnwand, Seitenteile und die Heckklappe. Stirnwand und Seitenteile sind mittels L-Profil auf dem Pritschenboden befestigt. Vorher wurde dieser noch mit mehreren Schichten Klarlack versiegelt. Die L-Profile sind ebenfalls aus PS-Kunststoff und wurden an den Bordwänden sowie dem Boden verklebt und zusätzlich noch mit kleinen Schrauben gesichert. Die Oberseite der Stirnwand habe ich etwas abgeschrägt, um darauf noch eine Schutzplatte zu befestigen. Die soll verhindern, dass das Schüttgut zwischen Ladefläche und Kabine fallen kann. Außerdem wird auf ihr die Thermoschutzplane befestigt. Als Schutzplane habe ich mich für dünnen, schwarzen Filz aus dem Tiefbau entschieden. Aufgerollt und mit zwei Gummiringen als Seilattrappe habe ich die selbstgemachte Plane mit zwei Stücken Silikonklebeband auf die Platte geklebt.

Klappe halten

Die hinteren Kanten der Bordwände sind mit L-Profilen abgedeckt worden. Sie wurden so dimensioniert, dass sie gleichzeitig als Aufnahme für die Heckklappe dienen. Ebenfalls aus L-Profilen entstanden die Gegenstücke für die Heckklappe. Nachdem letztere eingepasst war, wurden an der Oberseite der Profile 2,5 Millimeter kleine Löcher gebohrt, durch die dann die Verbindungsschrauben gesteckt werden konnten. Nun war die Heckklappe hängend befestigt. Sie schleift leicht am Boden und geht darum auch nicht von alleine auf oder schwingt gar durch. Um das Ladegut nicht



Das Chassis komplett aufgebaut. Alle elektronischen Bauteile sowie der Akku sind an der Trennwand befestigt



Tank, Batteriekasten und Luftkessel von Formenbau Tränkl im Rohzustand

Die Bordwände sind innen mit Winkeln auf dem Kipperboden befestigt. Dazwischen verhindert eine Alu-Platte, dass die Sperrholzplatte beschädigt wird

direkt auf dem Sperrholzboden abzulegen, habe ich mit noch eine Aluplatte zurecht geschnitten. Sie wurde genau zwischen Befestigungswinkeln und Heckklappe eingepasst. So ist der Sperrholzboden komplett abgeschirmt und vor spitzen Steinen oder Dreck geschützt.

Nun konnte das Lackieren vorbereitet werden. Dazu wurde alles angeschliffen und mit Kunststoffgrundierung versehen. Ein erstes Probestück aus einem nicht verwendeten Bauteil sollte sicherstellen, dass sich Grundierung, Farbe und Klarlack vertragen. Man weiß ja nie! Das Probestück sah prima aus und alles hielt. Zum Lackieren hatte ich mich für Sprühfarbe in dunkelrot aus dem Baumarkt entschieden. Die Farbe wurde in mehreren dünnen Schichten aufgetragen und nun sollte nach dem Trocknen Klarlack für das perfekte Finish sorgen. Aber warum auch immer, der Klarlack hat sich doch nicht mit der Farbe vertragen und die tagelange

Vorbereitung komplett vernichtet. Da es ja weitergehen musste und ich auf das mühselige Abschleifen der misslungenen Lackierung verzichten wollte, wurde kurzerhand ein Ersatzfahrerhaus bestellt. Hier folgten wieder alle Arbeitsschritte von Neuem. Es wurde ebenfalls gekürzt, verspachtelt und geschliffen. Ich habe mich letztlich für eine neue Farbe in einem helleren Ton entschieden und beschlossen, auf den Klarlack zu verzichten. Mit über einer Woche Verspätung stand dann ein schickes rotes Fahrerhaus samt rotem Kipper vor mir. Die Wartezeit wurde aber auch sinnvoll genutzt.

Fingerübungen

So wurden an der Baukastenstoßstange die Nebelscheinwerfer abgetrennt, um die Baustellenversion zu erhalten. In der Zwischenzeit kamen auch die bestellten Teile von Formenbau Tränkl bei mir an, wo ich Batteriekasten, Druckluftkessel und Dieseltank geordert hatte. Die Bauteile mussten ja auch noch hergerichtet werden. So wurde daran entgratet und geschliffen, Batteriekasten und Kessel miteinander zu einer montierbaren Einheit verklebt und an den Rahmen auf der Fahrerseite genietet. Der Tank fand seinen Platz auf der rechten Seite und wurde mit zwei Kabelbindern angehängt. Hierzu sind zwei Löcher in den Hilfsrahmen gebohrt worden. Dadurch habe ich dann die Kabelbinder gefädelt und mit samt dem Tank fest gezurrt. Die Kabelbinder geben dem Tank ein perfektes Finish.



Aus Messing-U- und -Flachprofil wurde der hintere Unterfahrschutz gelötet

Weiterhin sind die hinteren Kotflügel von ihren Mittelteilen befreit worden. So sind insgesamt vier Einzelteile entstanden. Zwischenzeitlich wurden auch Rahmen, Hilfsrahmen sowie Stoßstange, Luftansaugung, vordere Kotflügel und Kühlergrill in seidenmattes Schwarz gehüllt. Mit einem feinen Pinsel sind dann auch die Scheibengummis seidenmatt Schwarz nachgezogen worden. Hierzu sollte man durchaus eine gewisse „innere Ruhe“ mitbringen. Da nun der Lkw äußerlich schon recht weit gediehen war, kamen jetzt die Innenarbeiten. Das Ziel war, sämtliche elektronischen Bauteile im Inneren der Kabine unterzubringen, ohne dass man davon von außen etwas sieht. Als Erstes wurde daher ein neuer Kabinenboden aus Sperrholz gefertigt und auf den Originalboden geschraubt. Auf dem neuen Boden konnte ich dann die Trennwand nach hinten aufsetzen. Dies gelang einfach mittels zweier L-Profile aus Aluminium. An die Profile wurde dann die Trennwand geschraubt.

Lichtspiele

An deren Rückseite fanden dann Akku, Fahrregler, Kippregler und Empfänger ihren Platz. Außerdem sollten ja auch noch die Kabel der Beleuchtung ab hier verteilt werden. Dazu wurde zunächst der Akku modifiziert. Das Originalkabel habe ich durchtrennt und parallel einen Ladeanschluss verlötet. Dieser ermöglicht es mir, später den Akku zu laden, ohne die Kabine



Kabinenrückwand mit den Rundumleuchten und hochgezogenem Auspuffrohr. Auf der Stirnseite der Pritsche befindet sich die Thermoplane für den Asphalttransport



Lichttest in der Dämmerung

abnehmen zu müssen. Der Anschluss liegt dann frei erreichbar unter der Kipperpritsche zwischen Rahmen und Getriebe. Selbiges wurde auch mit dem Schalter gemacht. Dieser schaltet alles, von Fahrregler bis zur Beleuchtung, komplett ein und auch wieder aus. Die LED für die Beleuchtung wurden von mir einzeln zusammengestellt und in

Leipzig bei RC-Beleuchtungen.de nebst passenden Widerständen bestellt. Als Scheinwerfer dienen Warmlicht-LED. Schließlich gab es zur Zeit des SK noch keine Xenonbeleuchtung bei Lastkraftwagen. Also wären ultrahelle Kaltlicht-LED eher unpassend gewählt. Auch die Rücklichter wurden daher mit so wenig wie möglich

Anzeigen ▼



Das große Vorbild trifft auf den kleinen Nachbau in 1:14,5

▼ Anzeigen

Leuchtpower versehen. Später soll noch eine Blinkerschaltung nachgerüstet werden, also wurden auch gleich vier orange Leuchtdioden verbaut. Als mir die nicht gebrauchten Halter der Seitenverkleidungen in die Hände fielen, kam mir die Idee, seitliche Begrenzungsleuchten anzubringen. Hierzu habe ich das äußere Loch aufgebohrt und jeweils eine 1,8-Millimeter-LED eingesetzt. Die Halter wurden dann an ihren eigentlich vorgesehenen Löchern im Rahmen verschraubt. Nachdem alle Leuchtmittel an ihrem Platz waren, wurden die Zuleitungen durch schwarze Schutzschläuche aus dem Flugmodellbau nach vorn in die Kabine geführt. Hier wurden diese dann mittels einer kleinen Lüsterklemme an die vorbereitete Zuleitung angeschlossen.

Um dem Original wieder ein Stück näher zu kommen, mussten noch zwei Rundumleuchten an der Kabinenrückseite befestigt werden. Dafür wurden bei Conrad Electronic zwei Rundumleuchten im 1:16er-Maßstab bestellt. Die Gehäuse sind etwas aufgebohrt worden, damit ich in jedes eine Blitz-LED nebst Zuleitung einfügen konnte. Sobald die Dioden eingebaut und die Kappen befestigt waren, wurden die Rundumleuchten mit zwei Lagen Schrumpfschlauch auf jeweils ein 3-Millimeter-Messingrohr befestigt. Das hat den Vorteil, dass durch den Schrumpfschlauch die Verbindung zwischen Rohr und Rundumleuchte zwar flexibel bleibt, aber dennoch stabil ist. So können auch mal „Feindberührungen“ durch Baggerlöffel ohne Schaden überstanden werden. Die Befestigungsschellen sind aus dünnen Messingbildhalter entstanden. Einfach um das Rohr biegen und das, was nicht dazu passt, abtrennen. Noch jeweils ein kleines Loch bohren und an der Kabinenrückwand festschrauben. Fertig.

Nach dem gleichen Prinzip wurde auch das hochverlegte Auspuffrohr befestigt. Dafür habe ich allerdings ein Messingrohr mit 5 Millimeter Durchmesser gewählt. Dieses wurde nach den Originalvorlagen zurechtgeschnitten und gebogen. Die hier verwendeten Befestigungsschellen sind ebenfalls aus dünnem Messingblech, nur wurden hier zwei Bohrungen je Schelle gesetzt.

Endspurt

Zwei weitere äußere Merkmale sollten noch dem Original-Lkw nachempfunden werden. Ein Unterfahrschutz für das Heck war schnell



Mit dem dazugehörigen Tandemanhänger lässt sich auch die Raupe schnell umsetzen

aus Messingteilen zusammengelötet und am Rahmen befestigt. Für die Frontpartie sollte zudem eine Anbauplatte für den Schneepflug entstehen. Aus zwei Kunststoffplatten wurde das gute Stück dann gefertigt und an der Stoßstange verschraubt. Die Platte dient bisher aber nur als Dummy. Einen Schneepflug würde das Material im Einsatz nicht aushalten. Darum soll sie bei Gelegenheit noch aus Aluminium nachgefräst werden. Zu guter Letzt wurden die Kennzeichen angebracht und der Straßenverkehrszulassungsstand nichts mehr im Wege.

Blieben die abschließenden Arbeiten an der Innenausstattung. Die nach außen zeigende Seite der Trennwand wurde mit blauem Samt bezogen. Armaturenbrett und Sitze

mit seidenmatten Farben gestaltet. Ebenfalls fand sich ein Fahrer für den Truck. Hierfür wurde ich bei BRUDER fündig, denn die Figuren aus der sogenannten „BRUDER World“ passen hervorragend zu Tamiya-Modellen. Im Inneren der Frontscheibe fanden noch zwei Namensschilder Platz und auf Beifahrersitz sowie Armaturenbrett sieht man, dass der Fahrer ein großer Fan der Zeitschrift **TRUCKS & Details** ist. Die kleinen Zeitungen sind in jeder großen Ausgabe zu finden. Einfach ausschneiden und reinlegen – fertig. Aufkleber und Zierstreifen runden das äußere Bild des Lkw ab.

TECHNISCHE DATEN

Maßstab: 1:14,5; **Länge:** 500 mm; **Breite:** 185 mm; **Höhe:** 240 mm; **Leergewicht:** 4.500 g



Der Kipper ist als reiner Hinterkipper ausgeführt



Die abgeschnittene Stoßstange sorgt vorn für genügend Bodenfreiheit

Nach gut vier Monaten Bauzeit konnte ich den Lkw in Leipzig auf der modell-hobby-spiel das erste Mal in der Öffentlichkeit zeigen. Natürlich wurde der Kleine auf der Baustelle auch gleich standesgemäß „ingesaut“. Aber er hat seine ersten Testfahrten mit und ohne Last bravurös gemeistert und seither alle Herausforderungen erfolgreich angenommen. Einziges Manko: Die ungesperrte Hinterachse kam in losem Untergrund nicht sonderlich gut zurecht, sodass diese mittels Heißkleber im Differenzial gesperrt wurde. Aber auch ohne Allrad-Antrieb komme ich jetzt gut durch losen Untergrund.

Letztendlich bin ich froh, keine Zugmaschine gebaut zu haben. Denn solche kleinen Lkw wie meiner sind eher selten auf den Pacours zu finden und entpuppen sich immer wieder als Eyecatcher. Auch Chef und Juniorchef meines Vaters waren begeistert vom Modell. Da hat sich die Arbeit doch wieder einmal gelohnt und sportet zu neuen Modellbauprojekten an.



Tiefbau Ost: Mit dem richtigen Equipment gelingen große und kleine Baustelleneinsätze im wahrsten Sinne des Wortes „spielerisch“ leicht

▼ Anzeigen