

Die Modellbauzeitschrift für Nutzfahrzeug-Freunde

TRUCKS & DETAILS

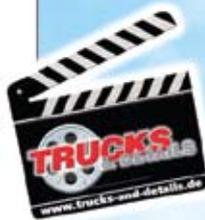
www.trucks-and-details.de

ALLES
AUS DER
MODELTRUCK-
SZENE

Ausgabe 5/2010 • September/Oktober 2010 • 12. Jahrgang • D: € 7,00 • A: € 7,70 • CH: sFr. 13,70 • NL: € 8,75 • L: € 8,20

MAN of the year

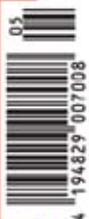
Dickie-Tamiyas MAN TGX 26.540



Allseits bereit
MB-Dreiseiten-Kipper in 1:24

Versiert
LötKolben von Dremel

Danish Dynamite
Volvo FH 16 SZM



■ Modellbautage in Buchholz

■ Power Peak E1 von robbe

■ Logistik-Set von Bruder

Markt

Trucks

Technik

Specials

Rubriken



Danish Dynamite

VOLVO FH16 SZM

1:14,5 Hersteller/Importeur:
Dickie-Tamiya/Eigenbau

Vor längerer Zeit bekam ich von einem guten Freund einen fertig aufgebauten Volvo von Dickie-Tamiya. Dieser war aber nach einigen Jahren des regelmäßigen Fahrens an dem Punkt angelangt, dass die eine oder andere Reparatur fällig wurde. Ursprünglich wollte ich nur kosmetische Arbeiten sowie eine neue Lackierung im selben Design durchführen. Quasi nur eine Restauration. Doch schon während des Zerlegens kamen mir viele Ideen, was alles geändert werden könnte. Davon konnten nur Einige umgesetzt werden, anderes wurde verworfen. Es stand jedoch fest, dass der Lkw in Skandinavien beheimatet sein sollte. Genauer gesagt: In Dänemark.

Es begann mit dem Bau eines neuen Rahmens. Die Achsformel sollte 6 x 2/4 lauten. Es kommen also drei Achsen – sechs Räder – vor. Die letzte Achse fungiert als Antriebsachse, Achsen 1 und 2 als Lenkachsen. Die Maße konnte ich von Datenblättern des Originals übernehmen. Die Rahmenprofile bestellte ich beim Getriebedoktor. Es wurden alle nötigen Löcher angezeichnet und gebohrt. Teilweise habe ich diese mit M3-Gewinden versehen, um mir bei der Montage das umständliche Hantieren mit Muttern im Inneren des Rahmens zu ersparen. Die Quertraversen

im Rahmen entnahm ich ebenfalls dem zerlegten Volvo, lediglich eine Weitere wurde aus der Bastelkiste entnommen, da der neue Rahmen zirka 35 Millimeter länger ist als der Baukasten-Standard. Die Vorder- und die Vorlaufachse stammen direkt von Tamiya. Hierbei habe ich jedoch die Achsstummel in den Achsträgern verklebt und das Spiel um den Drehpunkt der Lenkung mit Beilegscheiben soweit verringert, dass nun nichts mehr wackelt. Als Nächstes wurden neue Spurstangen gefertigt, die nun hinter der Achse liegen. Somit stimmt auch die Lenkgeometrie.

Optische Funktion

Die Vorderachse wurde nach Plan am Rahmen montiert, also mit den serienmäßigen Blattfedern. Bei der Vorlaufachse kamen die vorderen Federhalter am Rahmen zum Einsatz. Daraufhin habe ich die oberen Federblätter einer Vorderachse etwa einen Zentimeter nach der Zentrierbohrung abgeschnitten und entgratet. Nun wurde die Achse an den gekürzten Federn mittels der U-Bügel und der Gegenplatten am Rahmen befestigt. Die Originalstoßdämpfer übernehmen nun die Aufgabe, die Achse leicht auf

den Asphalt zu drücken und zu verhindern, dass sie beim Tragen des Modells nach unten fällt. Dass die Achse in diesem Fall nur eine optische Funktion hat und keine Lastaufnahme übernehmen kann, stört mich bei diesem Modell überhaupt nicht.

Für die Aufhängung der Antriebsachse kamen abweichend vom Baukasten die Luftfederatrappen von EBH-Style zum Einsatz. Die vorderen „Schwingen-Träger“ bestehen aus Aluminium Profil und sind direkt an der Unterseite des Rahmens verklebt und verschraubt. Die Schwingen habe ich aus 2 Millimeter starken Polystyrol-Platten geschnitten. Die Lager für den vorderen Drehpunkt sind je ein 8 Millimeter langes

Stoßstange aus belgischer Kleinserie



Stück eines 4-Millimeter-MS-Rohrs. Diese wurden mit einem Tropfen Sekundenkleber in der richtigen Position auf dem Polystyrol fixiert und anschließend mit je drei U-Bügeln aus Ein-Millimeter-MS-Draht, der durch Löcher in der Schwinge gesteckt und auf der Unterseite umgebogen wurde, gegen weitere Bewegungen gesichert. Anschließend habe ich alle Messing- und Polystyrol-Teile mit Ruderer L530 verklebt. Nach der Trockenphase musste alles wieder montiert werden, zum Einsatz kamen in den Attrappen der Luftbälge Federn mit 600 Gramm Federkraft. Diese sind für den Einsatz von leichten Aufliegern an einer Sattelzugmaschine mehr als ausreichend, die Optik beim Fahren ist ebenfalls sehr gut.

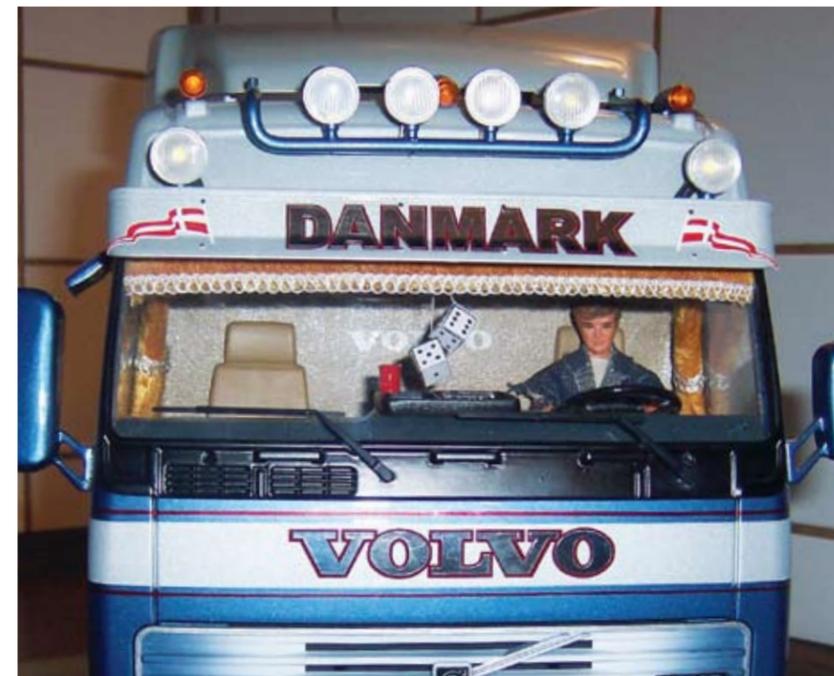
Details im Fahrerhaus



Viele Details finden sich auch in der Heckansicht. Unter anderem der vorgeschriebene Feuerlöscher

Rostfrei

Das Getriebe entnahm ich ebenfalls dem alten Modell. Es war, genau wie die Antriebsachse, bereits kugellagert. Somit waren meine Aufgaben hier auf das Reinigen und erneute Fetten beschränkt. Nachdem nun Achsen und Getriebe im Rahmen montiert waren, folgte der Einbau der Servos für Lenkung und Schaltung. Wegen der einfacheren Ansteuerung der beiden Lenkachsen kommen an der vorderen Achse ein 8,3-Kilogramm-Servo und an der Vorlaufachse ein 3,2-Kilogramm-Servo zum Einsatz. Das Schalten übernimmt ein preiswertes Standard servo von Graupner. Die Felgen und Radnaben bezog ich für dieses Modell von Seitz-Modellbau. Die Naben der Antriebsachse werden direkt auf den Sechskant gesteckt und dann verschraubt. Bei den vorderen Radnaben kommen Kugellager zum Einsatz. Es müssen hierbei jedoch die Gewinde der Achsstummel um je 2 Millimeter gekürzt werden, damit die Nabendeckel auf die Nabe passen. Die Bohrungen für die Schrauben in den Naben habe ich auf 1,5 Millimeter erweitert und von hinten M1,6-Nirosta-Schrauben eingedreht und verklebt.

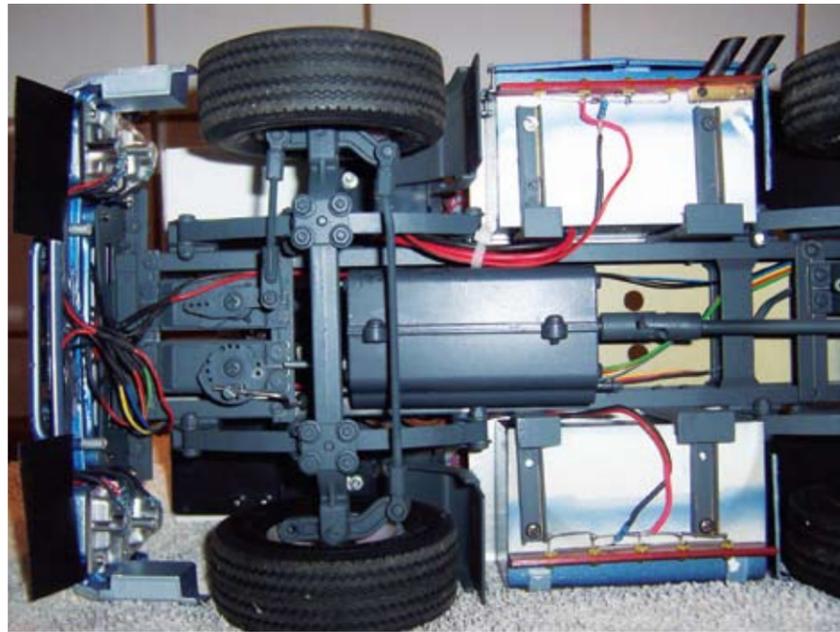


Die Gardinen kommen aus England, die Würfel sind eine Fingerübung aus Papier

NACHGESCHLAGEN: NIROSTA

Der Begriff Nirosta ist im Wesentlichen eine Wortschöpfung, die als Synonym für rostfreien beziehungsweise nicht rostenden Stahl verwendet wird. Der Ausdruck ist einer Verkürzung von Nicht RÖstender STAhl. Bekannt wurde die Vokabel auch als Markenname der Produkte aus der Fertigung der ThyssenKrupp Nirosta GmbH mit Firmensitz in Krefeld. Diese wiederum gilt als größter Einzelbereich der ThyssenKrupp Stainless AG, einem von fünf Hauptsegmenten der weltbekannten ThyssenKrupp AG.

Um die Felgen montieren zu können, müssen sie nur auf die „Stehbolzen“ aufgesteckt und mit passenden Nirosta-Muttern verschraubt werden. So wirkt das Ganze ein kleines Stück realistischer. Auf die Felgen der beiden Lenkachsen zog ich die Breitreifen des neuen Tamiya-Kühlaufliegers, die Antriebsachse erhielt die normalbreiten Lkw-Reifen desselben Herstellers. Dass Reifen und Felgen mit Sekundenkleber fixiert wurden, versteht sich von selbst. Aus Belgien bekam ich die Heckstoßstange geschickt. Es handelt sich hierbei um ein Kompendium aus drei Resinteilen von sehr guter Qualität. Es müssen hierbei nur die Bohrungen in die Scheinwerfer eingebracht werden. Anschließend waren die Teile noch fein zu verschleifen und miteinander zu verkleben. Die hinteren Kotflügel kommen von Formenbau Tränkl und werden einfach an den Rahmen geschraubt. Der Kraftstofftank ist aus 1,5-Millimeter-Polystyrol-Platten gebaut. Die Kanten sind von innen mit je zwei 2-Millimeter-Polystyrol-Streifen aufgedoppelt, um für das Schleifen der Rundungen genug „Fleisch“ zu haben. Die Attrappen der Tankbänder sind aus Ein-Millimeter-Polystyrol, der Staukasten für die linke Rahmenseite besteht aus 2-Millimeter-Kunststoffplatten.

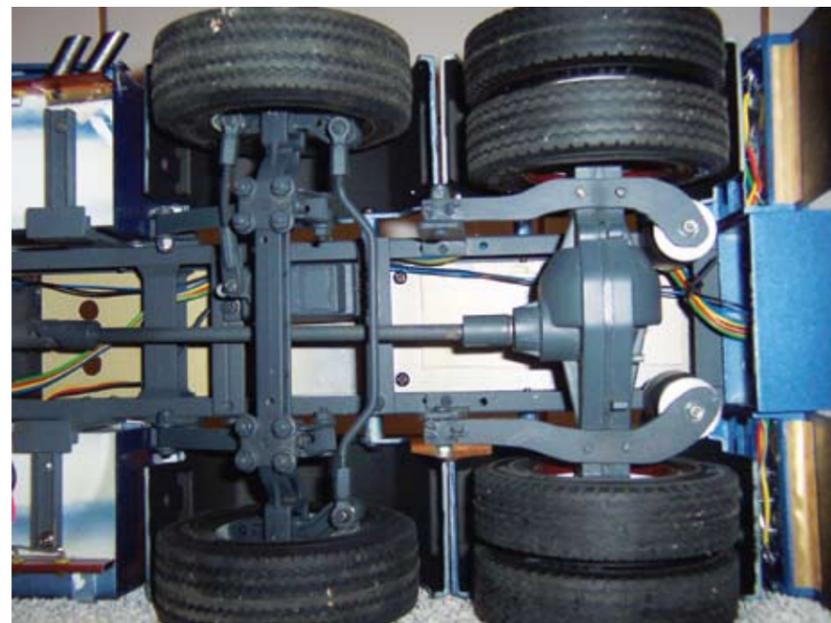


Ansteuerung der Vorderachse und des Schaltgetriebes

NACHGESCHLAGEN: NEODYM

Neodym ist ein chemisches Element, das mit der Buchstabenkombination Nd abgekürzt wird. Im Periodensystem der Elemente gehört es zur Gruppe der Lanthanoide. Diese 14 Stoffe zeichnen sich alle durch aus, dass es relativ weiche, silbrig glänzende und in Verbindung mit anderen Elementen ausgesprochen reaktionsfreudige Materialien sind. Eine Kombination mit Eisen (Fe) und Bor (B) wird Neodym zur Herstellung stärkester Magnete verwendet, die unter anderem in Computer-Festplatten und Kernspintomographen eingesetzt werden.

Anzeigen ▼



Vorlaufachse und Aufhängung der Hinterachse mit Eigenbauschwingen und Luftfederattrappen

Farbgebung

Als Inspiration für Farbe und Design dienten mir die Trucks der holländischen Spedition Hoogendoorn. Dort scheint man ebenfalls ein Faible für Skandinavien beziehungsweise Dänemark zu haben, denn die Speditions-Lkw sind allesamt im nordischen Stil Hellblau, Hellbeige und Rot lackiert. Da ich aber alle Farben in Metallic beziehungsweise als Pearl-Variante wollte, musste ich hier Änderungen in den verwendeten Farbtönen vornehmen. Trotzdem ist das Design meines Erachtens als typisch dänische Dreifarben-Lackierung zu erkennen. Gelackt wurden die Teile allesamt mit Lack auf Wasserbasis, der in drei Schichten plus Finish mit Klarlack aufgetragen wurde.

Als die Komponenten vom Lackierer kamen, setzte ich zuerst alle Teile zusammen, um mir dann Gedanken zum Innenausbau und zur Elektronik zu machen. Das Fahrerhaus bekam zuerst eine Bodenplatte mit Mittelunnel. Daran habe ich eine Rückwand angesetzt, hinter die eine

Die Scharniere stammen von Knupfer und sind mit Niet-Attrappen sowie ein wenig Kleber befestigt. Ein kleiner Neodym-Magnet sorgt für das sichere Schließen der Türen. Die Polystyrol-Lichtleisten unter Tank und Staukasten habe ich ebenfalls angeklebt. Als Halterungen für die beiden Teile habe ich je zwei L-förmige Bügel aus Messingprofil gelötet. Diese sind einfach an den Rahmen geschraubt, Tank und Staukasten

sitzen darauf und sind mit je zwei kleinen Schrauben gesichert. Als Abdeckung schnitt ich aus WEDICO-Riffelblech zwei passende Deckplatten, diese sind mit etwas Kleber befestigt. Nun war der erste Teil des Rohbaus beendet und der Volvo wurde wieder zerlegt. Das Fahrerhaus, die Felgen und alle Anbauteile gingen per Post zum Lackierer. Den Rahmen habe ich selbst mit der Spraydose in Anthrazit seidenmatt lackiert.

▼ Anzeigen



Aufhängung der Vorlaufachse an halber Blattfeder und Stoßdämpfer

Polystyrol-Tasche für den Akku kam. An der Oberseite der Wand sitzt eine weitere kleine Platte. Auf dieser befinden sich links der Fahrregler und rechts der Empfänger. Darunter klebte ich die Schaltmodule für die Lichtfunktionen von CTI-Aichtal sowie die Verteilerplatine. Durch die aufrecht stehende Trennwand hinter den Sitzen kann man nun das Fahrerhaus nicht mehr kippen. Vorn sind statt der Scharniere nun Stehbolzen am Rahmen verschraubt, auf die das Fahrerhaus einfach aufgesetzt wird. Den hinteren Bügel am Rahmen mit der Verriegelung durch den Splint behielt ich bei. Durch das spätere Gesamtgewicht ist diese Befestigung ausreichend.

Lichtbrechung

Nun war die Beleuchtung an der Reihe. Begonnen wurde hierbei mit der Belegung der Heckstoßstange. Als Erstes mussten die Reflektoren noch mit silbernem Lack versehen werden, um eine gleichmäßigere Ausleuchtung zu erhalten. Anschließend habe ich die LED eingeklebt. Hierbei erleichtert man sich die spätere Verdrahtung, wenn man die Beinchen gleichmäßig ausrichtet. Die Schaltmodule von CTI schalten über den Minuspol, somit kann man alle Plus-Beinchen der LED miteinander verbinden und spart sich auf diese Weise einiges an Kabeln. Von den Lichtern links und rechts wurden die Kabel bis in den kleinen Staukasten in der Mitte verlegt. Hier habe ich dann die Dioden mit den Kabeln auf einer Platine zusammengefasst und somit die Anzahl der Kabel Richtung Fahrerhaus wieder etwas minimieren können. Die Gläser der Lichter sind aus 0,8-Millimeter-Vivac gefräst. Die Scheiben für das Rückfahr-



Elektronikabteilung hinter den Sitzen. Dominierend ist die Verteilerplatte für die Beleuchtung

NACHGESCHLAGEN: VOLVO

Der schwedische Nutzfahrzeug-Konzern Volvo, der Unternehmenssitz ist in Göteborg, wurde im Jahr 1927 als Pkw-Hersteller gegründet. Der ursprüngliche Geschäftsbereich wurde allerdings im Jahr 1999 an Ford verkauft. Heutzutage produziert der Konzern hauptsächlich Omnibusse und Lastkraftwagen. Das Wort Volvo leitet sich vom lateinischen Verb „volvere“ ab, zu Deutsch „rollen“ oder „wälzen“. Die erste Person Singular – „volvo“ – bedeutet daher so viel wie „ich rolle“.

TEILELISTE

Teile	Hersteller
Schaltmodule	CTI, Blumenstraße 22, 72631 Aichtal Telefon: 071 27/95 29 45, Fax: 071 27/95 29 47 E-Mail: mail@cti-aichtal.de , Internet: www.cti-aichtal.de
Beschriftung	Demsign, Minneburgstraße 15, 74821 Mosbach Telefon: 07 21/629 51 92 E-Mail: service@demsign.de , Internet: www.demsign.de
Rahmenprofile	Der Getriebedoktor, Bachstraße 25, 24568 Kaltenkirchen Telefon: 041 91/66 87, Fax: 041 91/602 09 E-Mail: info@der-getriebedoktor.de , Internet: www.der-getriebedoktor.de
Volvo, Reifen	Dickie-Tamiya, Werkstraße 1, 90765 Fürth E-Mail: tamiya@tamiya.de , Internet: www.dickietamiya.de
LED, Elektronik-zubehör	dotlight.de, Düsseldorf Straße 2, 52428 Jülich Telefon: 024 61/99 56 63, Fax: 024 61/99 56 64 E-Mail: shop@dotlight.de , Internet: www.dotlight.de
Luftfederattrappe	EBH-Modellbau, Tulpenstraße 12, 84513 Töging am Inn Telefon: 086 31/909 89 E-Mail: bieringer.harry@t-online.de , Internet: www.ebh-modellbau.de
Kotflügel	Formenbau Tränkl, Elbestraße 47, 82538 Geretsried Telefon: 081 71/52 97 93, Fax: 081 71/52 97 93 E-Mail: info@formenbau-traenkl.de , Internet: www.formenbau-traenkl.de
Schalt-Servo	Graupner, Postfach 12 42, 73230 Kirchheim/Teck Telefon: 070 21/72 20, Fax: 070 21/72 22 00 E-Mail: info@graupner.de , Internet: www.graupner.de
Scharniere	Knupfer Modell- und Feinwerktechnik, Ellenbergweg 3, 73614 Schorndorf Telefon: 071 81/454 60, Fax: 071 81/454 60 E-Mail: modell@knupfer.info , Internet: www.knupfer.info
Kunststoffkleber Ruderer L530	Ruderer Klebtechnik, Harthäuser Straße 2, 85604 Zorneding Telefon: 081 06/242 10, Telefax: 081 06/24 21 19 E-Mails: info@ruderer.de , Internet: www.ruderer.de
Felgen, Naben, Rampenspiegel	Seitz Modellbau, Lorbeerweg 7, 68647 Biblis Telefon: 062 45/29 84 77, Fax: 062 45/29 84 77 E-Mail: info@seitz-modellbau.de , Internet: www.seitz-modellbau.de
Riffelblech, Fahrerpuppe, Dachlampen	WEDICO, Hünefeldstraße 74, 42285 Wuppertal Telefon: 02 02/26 60 00, Fax: 02 02/26 00 25 E-Mail: email@wedico.de , Internet: www.wedico.de

licht habe ich mit Wasserschleifpapier auf der Innenseite eingetrübt, um eine bessere Lichtbrechung zu erhalten. Die anderen Gläser wurden in „Orange“ und „Rot klar“ von Tamiya eingefärbt und mit ganz wenig Kunststoffkleber eingesetzt. Die LED an den Seiten wurden ebenfalls auf diese Weise eingesetzt und angeschlossen.

Die fünf Bohrungen für die Lichtenanlage an der Rückseite des Dachs wurden vor dem Lackauftrag nicht geschlossen, hier habe ich vier Reflektoren für 5-Millimeter-LED eingesetzt. Die Dioden leuchten als zusätzliches Rücklicht mit. Im mittleren Loch sitzt eine Buchse, um hier für Messen oder Modellbautage noch eine zusätzliche Empfängerantenne anstecken zu können. Die Torpedo-Leuchten auf dem Dach stammen von Wedico. Als Leuchtmittel kommen auch hier 3-Millimeter-Standard-LED zum Einsatz. Die Reflektoren der Hauptscheinwerfer in der Stoßstange erhielten pro Seite zwei 5-Millimeter- sowie drei 3-Millimeter-LED mit verschiedenen Widerständen verpasst. Die beiden Lampenbügel sind aus 4-Millimeter-Rundaluminium gebogen und mit Veroma-Oldtimerlampen bestückt. Die Reflektoren habe ich dann auf 3 Millimeter aufgebohrt und warm-weiße LED eingeklebt. In die Rückseite der Scheinwerfergehäuse kamen je zwei kleine Löcher, durch die die Beinchen der LED gesteckt wurden.

Anleihe

Anschließend musste ich die notwendigen Kabel anlöten und alles mit Schrumpfschlauch isolieren. Wenn man diesen im warmen Zustand biegt, so behält das Kabel



Feine Details wie die Sidemarker unter dem Tank machen ein Modell zu etwas Besonderem



Wenn die Festbeleuchtung eingeschaltet wird, ist der „neue“ Volvo nicht zu übersehen



Die Felgen stammen aus der Produktion von Seitz Modellbau

Volle Beleuchtung in der Dämmerung



CLICK-TIPP
www.volvotrucks.com

nach dem Erkalten seine Position. Die beiden Fernlichter auf der Sonnenblende sind nach demselben Schema aufgebaut. Nun mussten alle Kabel soweit wie möglich zusammengefasst werden, um dann als Kabelbäume bis unter die Bodenplatte der Innenverkleidung geführt zu werden. Danach begann ich mit dem Anschließen an der Hauptplatine. Hierzu wurden auf einer Lochrasterplatine Anreihklemmen verlötet. Diese haben den Vorteil, dass die Kabel mit einer Verschraubung sehr einfach und wartungsfreundlich befestigt werden können. Mit den zwei verbauten CTI-Schaltern stehen folgende acht Schaltfunktionen zur Verfügung: Blinker links und rechts, Standlicht, Abblendlicht, Fernlicht inklusive der beiden Scheinwerfer auf der Sonnenblende, Nebelscheinwerfer sowie die getrennte Schaltung der beiden Lampenbügel. Damit das Fahrerhaus weiterhin ohne Probleme abgenommen werden kann, habe ich für die Versorgung der Beleuchtung auf dem Dach sowie der Empfängerantenne eine sechspolige Steckverbindung eingebaut. Der Rest der langen Antenne wird über einen Streifen Polystyrol als einzelne Windungen aufgelegt und im Dach befestigt. Als letzte Arbeit an der Elektrik kam in den linken Staukasten eine Platte mit dem Hauptschalter und den Ladebuchsen. So besteht die Möglichkeit, zwischen Ein-, Aus- und Laden umzuschalten.

Nun war es an der Zeit, den Arbeitsplatz des Fahrers einzurichten. Sitze und Armaturenbrett wurden in seidenmatt zweifarbig lackiert. Die Sitze bekamen an der Unterseite Konsolen. Den Boden und die Zwischenwand des Cockpits habe ich mit Kunstleder ausgeschlagen und ebenfalls zweifarbig lackiert. Auf das Armaturenbrett kam noch eine Ablage. Mit einer Wasserflasche, einem Kaffeebecher sowie einem Klemmbrett habe ich dem Innenraum zusätzliches Leben eingehaucht. Der Fahrer selbst stammt aus dem Sortiment von WEDICO und saß schon im ursprünglichen Modell. Gesichert wurde der Kollege mit etwas Sekundenkleber.

Final Countdown

Abschließend wurde dann die passende Beschriftung entwickelt und von der Firma demsign.de hervorragend umgesetzt. Die Spritzlappen sind aus 0,8 Millimeter dicker Teichfolie entstanden und angeklebt worden. So ging es an die ersten Testfahrten. Alles klappte zur vollsten Zufriedenheit. Nicht zuletzt deshalb hat sich der Umbau des Volvos schon gelohnt. Von der optischen Anpassung an meinen Geschmack ganz zu schweigen.

Mario Richter