Mercedes Benz LAK 2624 Muldenkipper Im Maßstab 1:24

Vorweg ein Wort zur verwendeten Kabine: Ein befreundeter Modellbauer aus Schleswig-Holstein baute das Fahrerhaus des schweren Mercedes-Rundhaubers mitsamt Kühlergill und Export-Kotflügeln perfekt im Maßstab 1:24 aus Plastikplatten und erklärte sich auf meine Bitte hin bereit, es mir zu überlassen, um es abformen und in Resin gießen zu lassen. Dafür möchte ich ihm an dieser Stelle noch einmal herzlich danken.

Aus Polystyrol und Messingblech baute ich sogleich ein Urmodell für eine passende Stoßstange. Aus den Export-Kotflügeln fertigte ich die (wegen der "dickeren" Stoßstange) etwas längeren Kotflügel für die "heimische" Version. Dabei habe ich auch gleich die "Knubbelblinker" auf die Kotflügel gesetzt. Dazu kamen noch Seitenblinker, Dachleuchten und Sitzgelegenheiten. Clubkollege Jochen Walz steuerte Armaturenbrett, Mittelkonsole und Sitzkonsolen für die Inneneinrichtung bei. Was aus dieser Zusammenarbeit über drei Bundesländer hinweg geworden ist, möchte ich in diesem Bericht vorstellen:

Olaf hat in seinem Modell eine Kabine der letzten Bauform des Rundhaubers umgesetzt. Sie lief ab dem Ende der 60ger Jahre bis 1996 (zuletzt nur noch für den Export) in Wörth vom Band und war an der gegenüber früheren Versionen höheren Windschutzscheibe erkennbar. Dem entsprechend traf ich meine Vorbildauswahl. Da ich nach Möglichkeit Vorbilder aus meiner näheren Umgebung verwende, fiel meine Wahl auf einen Muldenkipper vom Typ LAK 2624, der von der Firma Reif aus Rastatt im Baustellenverkehr eingesetzt worden war und von meinem Clubkollegen Thorsten Streit noch Ende der 90er Jahre fotografisch dokumentiert worden ist.



Das Fahrwerk

Spender für den Rahmen war ein Mercedes Dreiachser von Italeri, den ich fertig gebaut günstig erwerben konnte. Dieser Rahmen wurde nun von mir gemäß den Zeichnungen, die ich freundlicherweise vom Mercedes Benz Classic Center in Stuttgart auf Anfrage erhalten habe, angepasst. Nach der Demontage des ITALERI-Modells fügte ich zunächst im vorderen Bereich des Rahmens zwischen Vorderachse und Rahmenverjüngung ein ca. 4cm langes Rahmenstück ein. Damit ergab sich bereits die richtige Gesamtlänge. Zu ändern war dann nur noch die Schräge am Rahmenende, da das Kipperfahrgestell natürlich eine durchgehend gleiche Rahmenhöhe ausweist.

Da es sich beim Vorbild um ein Allradfahrzeug gehandelt hat, nahm ich eine Antriebsachse aus der Ersatzteilkiste und rüstete sie mit lenkbaren Achsschenkeln aus. Hierbei war auf die korrekte Spurweite zu achten. Um Brüchen an diesen neuralgischen Punkten vorzubeugen, habe ich die Achsköpfe mit Messingstiften mit dem Achskörper verdübelt. Die fertige Vorderachse habe ich dann statt der Serienachse mit den Vorderachsfedern verbunden. Die Hinterachsen habe ich unverändert aus dem Italeri-Fahrwerk übernommen. Die Federpakete habe ich jedoch selbst angefertigt, da diese zwischen den Rädern deutlich sichtbar sind und mit den vorhandenen Federpaketen nicht allzuviel gemeinsam hatten. Die neuen Federpakete entstanden aus 4,5mm breiten und 0,75mm dicken Polystyrolstreifen. Die Längen habe ich jeweils aus der Zeichnung abgenommen. Aus der Italeri-Achsaufhängung habe ich die Serienfedern herausoperiert und dafür meine Selbstbau-Federn eingesetzt. Achslagergehäuse, Stabilisatoren usw. konnten dadurch weitgehend weiter verwendet werden. Der Verlauf des Antriebsstrangs ist damit leider nicht korrekt wiedergegeben, denn die Antriebswelle für die zweite Achse verläuft über dem Achskörper der ersten Antriebsachse. Dies wäre allerdings auch nur durch kompletten Selbstbau aller Teile zu verwirklichen. Da man dies aber am fertigen Modell nicht erkennen kann, ging ich diesen Kompromiss gerne ein. Puristen können sich hier natürlich weiter austoben.

Das Verteilergetriebe habe ich unter Verwendung eines Getriebegehäuses eines Scania-Modells gebaut und in den Rahmen eingehängt. Hiervon abgehend habe ich die Antriebswellen für die Vorderachse und die Hinterachsen eingesetzt. Die Eingangswelle endet vorläufig noch im Nichts, da noch kein geeigneter Motor mit Getriebe zur Verfügung steht.

Die richtige Anbauhöhe der Stoßstange habe ich durch Probemontage am fertigen, mit Rädern versehenen Rahmen ermittelt. Die Befestigung erfolgte durch Zweikomponentenkleber, denn ich habe natürlich nicht das Urmodell, sondern einen Resin-Abguss der Stoßstange verwendet.

Den Tank habe ich aus einem Stück Installationsrohr mit 20mm Außendurchmesser und zwei Deckeln aus einer Polystyrolplatte gefertigt. Der Tankstutzen ist ein Stück aus einem 4mm dicken Röhrchen. Den Deckel habe ich mit einem Locheisen mit 5mm Durchmesser aus einer Plastikplatte ausgeschlagen. Für die Luftbehälter habe ich mir wieder ein Urmodell gebaut. Dafür habe ich einen Tank aus dem Bausatz des Schmitz-Aufliegers genommen, da dieser optimal mit den Zeichnungsmaßen übereinstimmte. Zwei Abgüsse davon habe ich mit dünnen Polystyrolstreifen zusammengefasst, in eine entsprechende Aufhängung aus Profilen eingesetzt und am Rahmen angebaut.



Für den Auspufftopf fiel mir ein Stück Rundmaterial mit 11mm Durchmesser in die Hände, das mit Spritzlingsresten zu einer Auspuffanlage gestaltet wurde. Die Austrittsöffnung habe ich aufgebohrt und dann das ganze Gebilde am Rahmen montiert. Dort sitzt es allerdings etwas zu weit hinten, weil die Federn der Vorderachse im Wege stehen. Sollte ich für den nächsten Rundhauber wieder diesen

ITALERI-Rahmen verwenden, muss ich dann auch die Vorderachsfedern auf Maß kürzen, damit der Auspufftopf weiter nach vorne rücken kann.

Am hinteren Rahmenende habe ich noch eine Befestigungsstange für die hinteren Radabdeckungen vorgesehen. Diese bestehen aus dem eigentlichen Schutzblech und einem Spritzlappen. Das Blechteil habe ich aus einem Kotflügelrest eines Aufliegers gebaut, an den ich ein etwas rund gebogenes Stück einer Blechdachplatte aus dem Modellbahnbedarf (Maßstab 1:160/Spur N) als Spritzlappen angeklebt habe. Die Falznachbildung des Blechdaches gibt nämlich den Eindruck eines gerippten Spritzlappens aus Gummi recht gut wieder.

Mit der Montage eines Hilfsrahmens für die Kippmulde und einem Behälter für das Hydrauliköl war das Fahrgestell soweit fertig und wurde nach gründlichem Entfetten in Mercedes-Benz Chassisrot (MB3575) lackiert. Die Stoßstange wurde in glänzendem Schwarz von Revell (SM302) abgesetzt.

Als Nächstes kam dann das

Fahrerhaus

an die Reihe. Da es sich um einen Abguss handelte, mussten erst einmal ein paar Stellen etwas entgratet werden. Danach habe ich die Seitenblinker neben dem Kühlergrill und die Dachleuchten mit Sekundenkleber montiert. Die Türgriffe habe ich aus einem Stück Polystyrolstreifen geschnitzt. Unterhalb der Windschutzscheibe wurden zwei Haltegriffe aus Messingdraht angebaut.

Das Armaturenbrett wurde angepasst und unterhalb des Ausschnitts für die Windschutzscheibe eingeklebt. Sitze und Mittelkonsole habe ich dann auf dem Fahrerhausboden so arrangiert, dass man das Ganze später in das Fahrerhaus einschieben konnte. Im Fahrerhausboden habe ich ein Loch für die Lenksäule gebohrt und diese zunächst noch lose eingesteckt, damit man beim Zusammenbau von Kabine und Boden das Lenkrad am Armaturenbrett vorbei rangieren kann. Auf einem Farbfoto habe ich rote Kunstledersitze ausgemacht. Dies habe ich mit weinroter Seidenmattfarbe von REVELL (SM331) dargestellt.

An den Fahrerhausboden montierte ich die Kotflügel. Diese wurden wie die Stoßstange in glänzendem REVELL-Schwarz (04) lackiert. Die Einstiegsbereiche unter den Türen habe ich aus Resten einer Plastikplatte und einem Stück Riffelblechnachbildung, das ich noch von einem REVELL-Racingauflieger übrig hatte, gebaut. Die "Steigbügel" sind aus einem Stück eines Messing-U-Profils gebogen und unter die Trittplatte geklebt worden. Fahrerhausboden (von unten) und Einstiegsbereiche habe ich in der Kabinenfarbe lackiert.

Resinteile müssen wegen des Trennmittels in der Regel gründlichst gereinigt und entfettet werden,



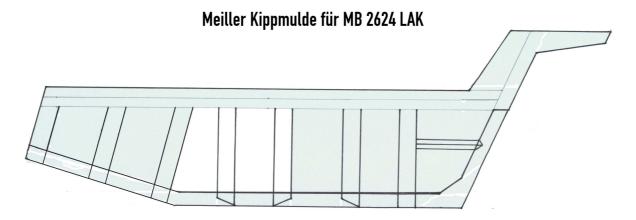
damit der Lack nicht abgewiesen wird. Trotzdem kann es auch nach dieser Prozedur fallweise zu unliebsamen Lackabweisern kommen. Deshalb stelle ich die REVELL-Grundierung nicht allzu dünnflüssig ein und spritze auch mit relativ viel Luft in mehreren Schichten. Damit hatte ich bei Resin bisher auch so gut wie nie Probleme. Für Decklackierung ich mir in Anlehnung an die Vorbildfotos Hellgrau seidenmatt von REVELL (SM 374) ausgesucht. Nach der Lackierung habe ich die Kabine mit selbst gemachten Decals beschriftet und mit klarem Glanzlack versiegelt. Nach dem Hervorheben der Fenstergummis mit schwarzgrauer Mattfarbe (REVELL 09) wurden nun die Fensterscheiben aus glasklarem, 0,5mm dünnem "VIVAK" von Bayer hergestellt und eingesetzt. Den Grill habe ich Schwarz seidenmatt (SM302) lackiert und anschließend die Zierleisten und den Stern mit Chromsilber hervorgehoben. Nach dem Trocknen habe ich Kabine und Inneneinrichtung zusammengebaut.

Mit einer Stellprobe habe ich die Höhe für das hintere Kabinenlager ermittelt, dieses aus Evergreen-Streifen gebaut und am Rahmen montiert. Als vordere Auflage fungiert die Stoßstange. Auf diesen Punkten wurde nun die Kabine befestigt. Für die Peilstangen habe ich einen 0,5mm dünnen Messingdraht mit einer kleinen Plastikkugel versehen, einen Fuß aus Rundmaterial auf der Bohrmaschine gedreht und aufgesteckt und die fertige Peilstange in entsprechende Bohrungen neben der Motorhaube gesteckt. Die Arme für die Rückspiegel habe ich aus Messingdraht gelötet. Die Rückspiegel selbst stammen aus einem Zubehörset von ITALERI und wurden etwas modifiziert.

Für die

Kippmulde

standen mir zum Glück verschiedene Fotos zur Verfügung. Unter Anderem war auch ein Bild in direkter Seitenansicht vorhanden. Dieses habe ich eingescannt und im Maßstab 1:24 ausgedruckt. Mit dieser Vergrößerung und unter Mithilfe verschiedener Fixpunkte am Fahrwerk habe ich versucht, die Modellmaße zu ermitteln und in einer Zeichnung nieder zu legen.



Anhand dieser Zeichnung habe ich dann die Mulde aus Polystyrolplatten und –profilen gebaut, ebenso den Schlitten für das Ersatzrad, der an der Muldenstirnwand befestigt ist. Probeweises Aufsetzen der Mulde auf den Rahmen zeigte, dass die Proportionen eigentlich ganz gut getroffen waren.



Nachdem einige Ungenauigkeiten verspachtelt und verschliffen waren, wurde die Mulde gereinigt und entfettet und wie die Kabine mit hellgrauer Seidenmattfarbe von Revell lackiert. Die Beschriftung für die Mulde habe ich von einem Meiller-Prospekt eingescannt und nach der Bearbeitung auf Decalfolie ausgedruckt. Nach der Beschriftung bekam auch die Mulde zum Schluss eine Schicht Klarlack verpasst.



Die Kipppresse besteht aus einem Kunststoffrohr, das am Rahmen beweglich gelagert ist. normalen Ruhezustand der Mulde taucht das obere Pressenlager, das am Dach der Mulde befestigt ist, in dieses Kunststoffrohr ein. In gekippten Zustand wird einfach Verlängerung, die etwas dünner ist als das Pressenrohr und ausgefahrenen den Stempel darstellen soll, in das Pressenrohr eingesteckt und am oberen Pressenlager fixiert. Damit die Verlängerung ihrer Aufgabe auch optisch gerecht werden und einen ausgefahrenen Stempel darstellen kann, habe ich sie mit Bare Metal Foil "Chrom" beklebt. Damit war meine neues Modell "einsatzbereit".



Bernhard Albrecht, Muggensturm Modellbauclub WERKSTATT 87













