

# Vom Spielzeuglaster zum Modell



## Mercedes Benz LPS 1620 Sattelzug mit Massholder-Auflieger in 1:24,

### Teil 1: Die Zugmaschine

Einer meiner Lieblings-LKW, weil aus Kindheitstagen wohlbekannt, ist der „Kubische“ von Mercedes Benz. Ein Modell davon in 1:24, das wär's. Deshalb prüfte ich es ganz genau, das Sandkastenspielzeug, das ich in einem bekannten Internet-Aktionshaus ersteigert hatte und nun in seiner ganzen Pracht vor mir auf dem Tisch lag. Die Kabinenmaße stimmten laut den mir vorliegenden Originalzeichnungen ziemlich genau. Sammler alten Spielzeugs mag das Herz bluten, aber ich begann, mich ans Werk zu machen und das Teil in seine Bestandteile zu zerlegen. Am wichtigsten von allem war natürlich das



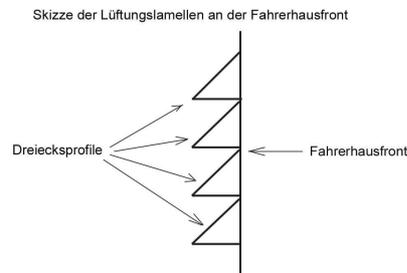
### Fahrerhaus

Der unterhalb der Fenster verlaufende Wulst und die sich darunter befindlichen charakteristischen drei Sicken waren etwas zu „üppig“ dimensioniert. Das sollte sich aber beheben lassen. Die Kühlerblende war ca. 1mm zu hoch. Des Weiteren war festzuhalten, dass es sich bei dem vorliegenden Modell um die frühe, in Fachkreisen auch als „Adventskalender“ bezeichnete, halblange Version des Fahrerhauses handelt (Vorbild-Baujahr also ab 1964 bis ca. 1968, danach kam das kippbare

Fahrerhaus). Dies war für die richtige Wahl eines entsprechenden Vorbildes für mein Modell wichtig.

Als erstes wurden die umlaufenden Sicken mittels Feile und Schleifpapier entfernt. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der Wulst unterhalb der Fenster insgesamt schmaler gemacht und im Profil flacher gefeilt. Eventuelle Fehlstellen und Löcher wurden nun mit Tamiya Putty gefüllt und verschliffen. Dabei wurden die erhabenen Gravuren der Tür- und Klappenspalten (Flugzeugbauer kennen das auch von älteren Bausätzen her) ebenfalls entfernt.

Nachdem alles schön glatt war, habe ich erst einmal die neuen Sicken angebracht. Dafür verwendete ich Halbrund-Profile von Evergreen, die mit einem Abstand von jeweils 1,0mm angeklebt wurden. Die drei Sicken mussten eine Gesamtbreite von 5mm aufweisen. An der Rückwand waren statt der Sicken zwei horizontal verlaufende Verstärkungsrippen aus Evergreen-Profilen 2,5x0,75mm aufzukleben. Für die Lufteinlässe unter der Windschutzscheibe ließ ich mir eine Lösung mit Dreiecksprofilen einfallen. Diese mussten im Grundriss gleichschenkelig sein und einen rechten Winkel aufweisen (Schenkellänge 1,5mm). Ich habe die Profile gemäß Zeichnung so an der Fahrerhausfront angebracht, dass die lange Seite wie eine Dachschräge nach vorne zeigt. Der optische Eindruck war frappierend und stellte mich vollauf zufrieden. Die Zeichnung veranschaulicht den Aufbau der Lamellen.



Als Nächstes nahm ich mir den Bereich der Einstiege vor. Die Modellgravuren waren an dieser Stelle sehr flach ausgefallen. Also hinterklebte ich diesen Bereich mit 4mm starkem Polystyrol und sägte dann die Trittmulde komplett wieder aus. Die Oberkante des

hinterklebten Plastikplättchens habe ich so positioniert, dass sie als Auflage für den später zu installierenden Fußboden dienen konnte.

Mit verschiedenen Feilen habe ich die Konturen der Trittmulde vollends herausgearbeitet. Zum Abschluss habe ich den Bereich mit einer 0,5mm starken Plastikplatte von hinten wieder verschlossen. Die Trittroste schnitt ich aus einer Riffelblech-Nachbildung (Teil 102 aus einem Italeri-Bausatz einer Mercedes Benz Sattelzugmaschine) und klebte sie in die Trittmulde. Anschließend habe ich alle Türen und Klappen neu graviert.

Danach habe ich die Mulden für die Türgriffe in den Wulst unterhalb der Seitenscheiben der Türen eingearbeitet. Ich habe die Lage der Mulde angezeichnet

und diese mit einem Kugelfräser ausgefräst. Als Türgriffe habe ich die Teile 173, ebenfalls aus dem Italeri-Mercedes-Bausatz, eingeklebt.

### **Kühlerblende**

Die Kühlerblende musste um einen mm schmaler werden. Ich habe erst einmal die nun überflüssigen Befestigungselemente entfernt und die Entformungsschrägen am Rand der Kühlerblende gerade geschliffen. Das reichte bereits, um die korrekte Breite des Grills zu erhalten.

Als nächstes wurde am Fahrerhaus der Boden der Vertiefung ausgesägt, in der die Kühlerblende eingesetzt war. Mit dem Einkleben eines Evergreen-Profils von 1mm Stärke am oberen und an den seitlichen Rändern habe ich die Öffnung für den nun etwas schmälere Grill verkleinert. Nach etwas Schleifarbeit passte der Grill optimal und ich hatte den fehlenden Raum für die zusätzliche Zierleiste um den Grill gewonnen. Die Modelle mit festem Fahrerhaus hatten nämlich nicht nur eine umlaufende Zierleiste im Grill, sondern noch eine Zweite auf dem Fahrerhaus. Zur Darstellung dieser äußeren Zierleiste kam wieder das Evergreen Halbrund-Profil von 1mm Breite in Verwendung. Mit dieser Maßnahme waren die Modifikationen am Fahrerhaus angeschlossen. Ich konnte mich nun mit dessen

### **Lackierung**

beschäftigen. Nach einem gründlichen Bad in Seifenlauge erfolgten die Grundierung und die Endlackierung. Bei der Kühlerblende waren vor der Lackierung erst noch einige Fragen zu klären, z.B. wie die beim Vorbild vorhandenen verschiedenen Öffnungen in der Blende, namentlich im mittleren Bereich, bewerkstelligt werden sollten. Schlussendlich entschied ich mich dazu, dieses Problem ausschließlich mit Farbe und Abdeckband zu lösen.

Ich lackierte erst einmal die Kühlerblende von hinten in Schwarz, um den dunklen Motorraum zu simulieren. Auf der Vorderseite der Blende habe ich dann alle anzudeutenden Öffnungen mit entsprechend zugeschnittenem Klebeband abgedeckt. Anschließend wurde die Blende auch von vorn in der gewünschten Wagenfarbe lackiert. Nach dem Entfernen der Klebebänder traten nun alle Grill- und Blendenöffnungen als schwarze Bereiche zu Tage. Durch die Materialstärke des Teils und die schwarze Lackierung der Rückseite trat meiner Meinung nach sogar eine gewisse Tiefenwirkung ein. Jedenfalls hat mich das Ergebnis vollauf zufrieden gestellt. Zum Schluss waren nur noch die Zierleisten und der Stern mit Chromsilber hervor zu heben.

Für den Lastzug habe ich die Farben der früheren Fischer-Spedition aus Karlsruhe gewählt, die in den sechziger Jahren unter anderem auch Mercedes Benz Sattelzüge im Einsatz hatte. Von einem der Sattelzüge existiert ein Foto, das in dem Bildband „Plantikow und seine Laster“ Band 2 vom Verlag „Edition Diesel Queen“ enthalten ist. Das gleiche Bild ist auch im Brekina Autoheft 95/96 auf Seite 53 zu sehen, nur deutlich kleiner. Aus Kindertagen wusste ich, dass die Fahrzeuge gelbe Aufbauten und blaue Rahmen besaßen. Letzte Zweifel räumte eine Szene einem ARD-Tatort mit dem Titel „Gefährliche Wanzen“, gedreht Anfang der 70er Jahre im Raum Karlsruhe, aus. In einer der Szenen fährt nämlich ein Wechselbrücken-Hängerzug der Spedition Fischer in voller Pracht durchs Bild. Das Gelb von Revell (Nr. 12) kam meiner Farb-Erinnerung sehr nahe, so dass ich es unverändert übernahm. Für die blauen Teile entschied ich mich für Revell Nr. 52. Für die Bordwände nahm ich den Farbton „Aluminium“ von Model Master. Aber dies betrifft ja schon den Auflieger und greift dem entsprechend etwas vor. Zuerst brauchen wir für die Zugmaschine eine

### **Inneneinrichtung.**

Das Armaturenbrett musste ich dem Spielzeugmodell entnehmen, weil ich kein passendes ITALERI-Teil hatte. Da auf dem Spielzeugteil keinerlei Armaturen erkennbar waren, wollte ich zumindest die Armaturentafel mit der Darstellung der Instrumente aus einem Revell-Bausatz verwenden. Den notwendigen Platz dafür im Armaturenbrett habe ich unter Einsatz einer Bastelsäge geschaffen und die Tafel eingepasst. Das ganze Gebilde habe ich dann in Schwarz seidenmatt lackiert und mit Instrumenten aus einem Decal-Bogen „Cockpit-Instrumente“ von Virages, bezogen über „Raceland“, Dietenhofen, dekoriert.

Den Fußboden (Teil 125) mit den Sitzen und dem weiteren Zubehör wie Schalthebel (Teil 130) und Lenkrad (Teil 139) steuerte wieder ein Italeri-Mercedes bei. Der Fußboden wurde in die kubische Kabine eingepasst und mit Sitzen und dem Schalthebel komplettiert. Bemalt habe ich das Ganze mit verschiedenen Grautönen. Die hellgrauen Sitze bekamen dabei rostrote Seitenteile. Das hatte ich auf einem Farbfoto so gesehen.

Vor dem Einbau der Inneneinrichtung mussten erst noch vernünftige Scheiben in das Fahrerhaus eingesetzt werden. Eine Frontscheibe war zwar vorhanden, konnte in der Optik aber beim besten Willen nicht befriedigen. Also habe ich die Scheiben aus 0,4mm dickem, glasklarem Polystyrol geschnitten. Die Seiten- und das Heckfenster waren dabei problemlos einzubauen. Bei der Frontscheibe handelt es sich jedoch um eine Panoramascheibe, deren Ränder etwas nach hinten gebogen waren. Dies war unter Einsatz von Wärme zu bewerkstelligen.

Die Innenwände habe ich in Anlehnung an eine farbige Prospektabbildung mit einem holzfarbenen Ton versehen, während ich für die Türverkleidungen, die ich aus den Italeri-Teilen 157 und 161 gebastelt hatte, eher einen Grauton verwendete. Die Decke habe ich weiß gestrichen, um den Innenraum etwas aufzuhellen. Die hinteren Seitenfenster sowie das Heckfenster wurde mit einem Papiertaschentuch-Vorhang in blau zugehängt, der bis zum Fußboden reicht.

Fotos vom Innenraum zeigten, dass die Lenksäulen früher nicht so voluminös verkleidet waren wie bei modernen Fahrzeugen. Deshalb habe ich das Lenkrad direkt auf einen Polystyrol-Rundstab mit 2,4mm Durchmesser geklebt und lichtgrau bemalt. Als Blinkerhebel dient ein Stück dünner Messingdraht. Zur Befestigung der Lenksäule habe ich am Fuß des Armaturenbrett-Blocks eine Kerbe eingefeilt, in welche die Lenksäule eingeklebt wurde.

### **Kotflügel vorn / Restarbeiten**

Da dieser Fahrzeugtyp mit einem feststehenden Fahrerhaus ausgestattet war, mussten auch die vorderen Kotflügel am Fahrerhaus befestigt werden. Als Kotflügel boten sich übrig gebliebene Teile aus dem Revell-Bausatz Büssing 8000 (Teil 193) bzw. Krupp Titan an, weil diese exakt in die vorhandenen Rundungen im Fahrerhaus passten. Sie erscheinen für die verwendeten Italeri-Räder zwar etwas groß, aber diesen Kompromiss einzugehen war ich bereit. Etwaige Befestigungslöcher wurden verspachtelt. Nun musste lediglich noch der unterste Einstiegstritt und die dazu gehörende Rückwand gebastelt werden. Die Rückwand entstand dabei aus 1mm starker Plastikplatte, der Trittrost wieder aus einem Stück Riffelblech-Imitation aus einem Italeri-Bausatz (Teil 102). Der auf Fotos erkennbare vordere Trittrosthalter habe ich aus Evergreen-Profilen 1x2mm dargestellt und einfach im Winkel auf Rückwand bzw. Trittrost geklebt. Zum Schluss erhielten die Vorderkotflügel einen Überzug aus Revell-Blau Nr. 52. Mit der gleichen Farbe konnte nunmehr auch der Bereich der Einstiegstritte im Fahrerhaus lackiert werden. Nachdem alles gut getrocknet war, wurden die Kotflügel an das Fahrerhaus montiert.

Die Rückspiegel aus einem Italeri-Zurüstsatz wurden mittels eines 1mm starken, nach der Zeichnung gebogenen Messingdrahts an den Türen befestigt und alufarben angemalt. Die Spiegelfläche habe ich mit Chromfolie (Bare Metal Foil) dargestellt.

Die oberen Positionslampen über der Frontscheibe habe ich aus einem kleinen Streifen glasklaren Polystyrols geschnitten, silberfarben hinterlegt und mit Klarlack aufgeklebt.

Als Letztes erhielt das Fahrerhaus noch die Scheibenwischer (Ätzteilebausatz „Scheibenwischer 1:18/1:24“ von Virages/Raceland) .

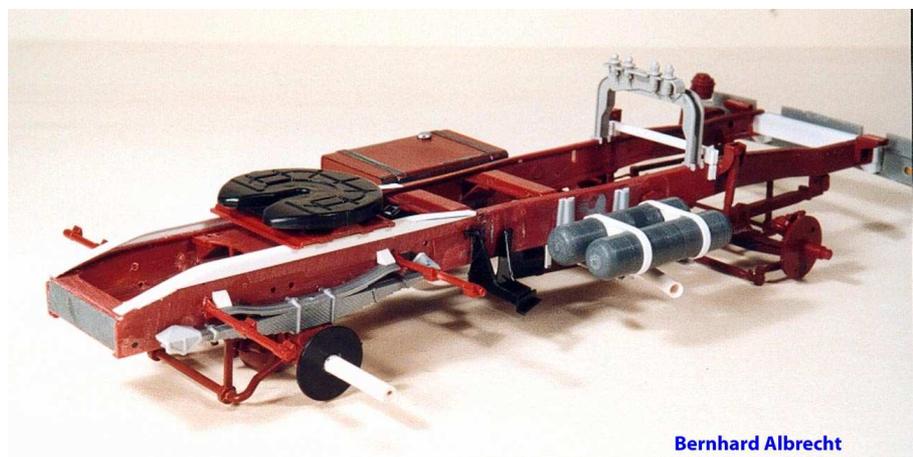
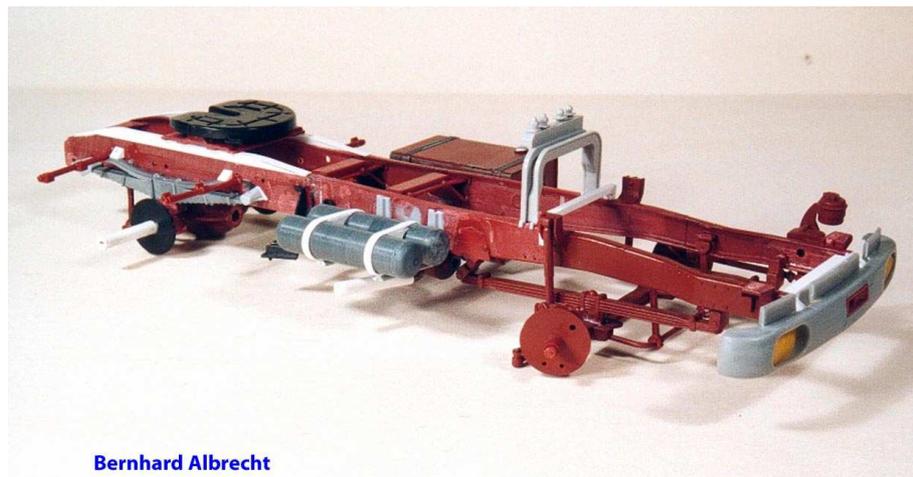
## Fahrgestell

Hier sollte der Rahmen eines ITALERI-Mercedes zum Einsatz kommen. Da der vordere Überhang des kubischen Mercedes größer war als der des Nachfolgemodells, musste der Rahmen auf jeden Fall nach vorne um ca. 5mm verlängert werden, um das korrekte Maß des vorderen Überhangs zur Vorderachse zu erhalten. Er beträgt 6,3cm bis zur Vorderkante Stoßstange. Die nächste zu berücksichtigende Größe war der Radstand. Mein LPS1620 sollte ein Radstand von 3,60m (=15cm) erhalten. Die gesamte Rahmenlänge betrug 6,20m (=25,8 cm). Da der Italeri-Rahmen zu lang war, musste er gekürzt werden (an dieser Stelle ist noch zu erwähnen, dass ich den Rahmen des Dreiachsers verwendet habe). Für das neue Rahmenende habe ich eine passende Traverse gebastelt, da die alte für das neue Rahmenende zu schmal war. Alle weiteren Rahmenverbindungen und Traversen habe ich mangels Alternativen aus dem Bausatz übernommen und nach Plan eingebaut.

Alle Befestigungspunkte für die von Italeri vorgesehenen Anbauteile sowie die Schienen für die Anbringung der Sattelplatte wurden entfernt, die dabei entstandenen Untiefen und Löcher weitgehend verschlossen und verspachtelt.

Als Tank verwendete ich den originalen Italeri-Tank (Teile 97-99 und 101) . Er stimmt zwar nicht in allen Maßen, aber beim Vorbild kamen ohnehin mehrere verschiedene Varianten in verschiedenen Größen zum

Einsatz, wie man diversen Fotos und Zeichnungen entnehmen kann. Auch runde Tanks waren bei diesem Fahrzeugtyp anzutreffen. Der Italeri-Tank wurde soweit

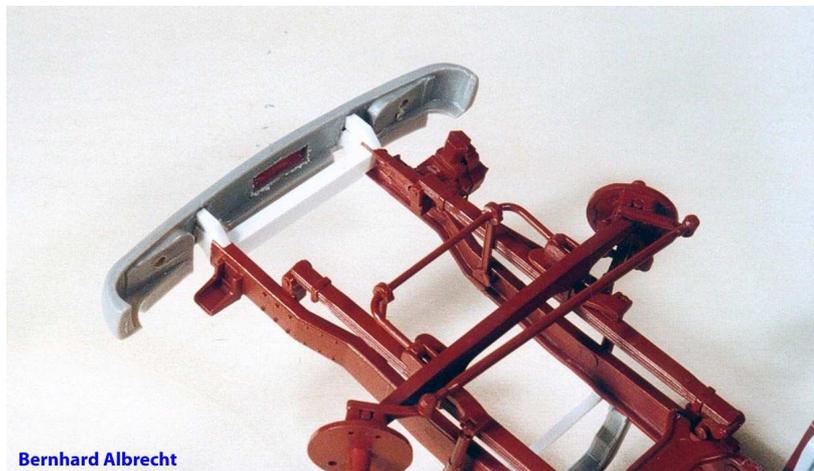


bearbeitet, dass er mit Konsolen aus dem Revell-Büssing Bausatz (Teile 67-70) am Rahmen befestigt werden konnte. Auf der rechten Seite zeigten die Fotos meistens nur die Druckluftkessel, in wenigen Fällen noch ein Reserverad zwischen den Kesseln und der Hinterachse. Die Druckluftkessel habe ich aus ABS-Vollmaterial-Stäben mit 10mm Durchmesser hergestellt (11-12mm wären besser gewesen, waren aber nicht verfügbar). Dabei habe ich zwei Stücke mit jeweils 4,3cm Länge abgesägt und die Enden dieser Stücke mittels Bohrmaschine und Bastelmesser so abgedreht, dass die typische Endform von Kesseln entstand. Die Abstandhalter zwischen den Kesseln habe ich aus 2mm starkem Polystyrol geschnitzt und das Ganze mit Kesselbändern aus Evergreen Profil 0,4 x2mm zusammengebunden. Auch diese beiden Kessel wurden auf Konsolen des Büssing 8000 am Rahmen befestigt. Der Halter für das Reserverad stammt vom ITALERI-Actros und wurde zwischen Druckluftkessel und Hinterachse am Rahmen montiert.

Als Hinterachse habe ich das entsprechende Italeri-Teil vorgesehen (Teile 34 und 35). Auf der Suche nach einer brauchbaren und einigermaßen vorbildgerechten Hinterachsbefestigung wurde ich wiederum im Büssing-Bausatz fündig. Hier waren noch ein Paar Hinterachsfedern (Teile 35 und 36) inklusive der Anbauteile für den Rahmen übrig geblieben. Diese an den Rahmen zu bauen war schnell erledigt. Aus einem Dreiecksprofil habe ich noch Anschlagkonsolen für die zweite Federstufe gebastelt und ebenfalls am Rahmen montiert.

Zur Komplettierung des Fahrgestells fehlten jetzt eigentlich nur noch die Stoßstange und der Hilfsrahmen für die Sattelplatte. Als Stoßstange habe ich die des Spielzeug-Mercedes verwendet, da auch hier kein passendes Teil vorhanden war. Sie war nicht besonders gut ausgeformt und musste erst einmal in Form geschliffen werden. Das Kupplungsmauls habe ich aus einer ITALERI-Stoßstange ausgeschnitten und in der neuen eingesetzt. Die Befestigungslöcher in den Scheinwerferhöhlen habe ich mit Plastikplättchen von 0,5mm Stärke verschlossen. Übrig blieben in der Tiefe durchaus vorbildgerechte Scheinwerferhöhlen, wenn auch die äußere Form nicht ganz korrekt ist.

Um die Stoßstange im korrekten Abstand von 2,7cm zwischen Unterkante und Boden montieren zu können, musste ich unterhalb des Rahmenkopfes des Italeri-Rahmens noch einen entsprechenden Stoßstangenhalter aus einem 3mm breiten Evergreen-Profil anbringen, da der



Bernhard Albrecht

eigentliche Rahmenkopf zu hoch lag. Eine Probemontage der Stoßstange und des Fahrerhauses auf dem Rahmen und ein anschließender Vergleich mit der Zeichnung ergab, dass die Proportionen nun richtig getroffen worden waren. Nach dem Ankleben der Stoßstange in der endgültigen Position brauchte ich nur noch das rückwärtige Lager für das Fahrerhaus aus U-Profilen von Evergreen (1x2mm) sowie 4-Kant-Profilen des gleichen Herstellers (2x2mm) zu bauen. Damit wurde eine Art Brücke gebastelt, die unmittelbar hinter den Befestigungspunkten der Vorderachs-Stoßdämpfer auf den Rahmen geklebt wurde. Auf diese Brücke konnte sich nun die Fahrerhausrückwand aufstützen. Hierbei war auf geraden Sitz des Fahrerhauses zu achten.

Zum Schluss wurde das Fahrgestell komplettiert mit einem Hilfsrahmen für die Sattelkupplung aus selbst gebastelten L-Profilen, die den Hauptrahmen um 3,5 mm erhöhen und sowohl nach vorn als auch nach hinten abgeschrägt wurden. Darauf wurde dann die Teile für die Sattelplatte geklebt (Teil 103 und 104). Die Brücke für die Anhänger-Anschlüsse entnahm ich dem Italeri-Zurüstsatz Nr. 720 (Teile Nr. 74-77). Der Rahmen bekam nun nach Fertigstellung und Entfettung ebenfalls eine Dusche mit REVELL- Blau (Nr. 52).

Nach dem Trocknen des Lacks erfolgte die Endmontage. Hierbei wurden zunächst die Räder angebracht. Für die Vorderräder verwendete ich die normalen Italeri-Felgen. Die Mutternschutzringe ließ ich jedoch weg, da diese Mitte der sechziger Jahre noch nicht üblich waren. An den Felgen der Hinterräder habe ich das Gehäuse des Planetengetriebes um ca. 3mm gekürzt, damit die Optik etwas näher an das Original heran kam. Alle Felgen wurden dann in Gelb (Revell Nr. 12) lackiert und nach dem Trocknen die Reifen aufgezogen.

Die Hinterräder wurden mit Kotflügeln aus dem Italeri-Mercedes-Bausatz (Teil 106) abgedeckt. Die runden Rücklichter aus dem Hanomag-Anhänger-Bausatz entsprachen am ehesten dem, was ich auf den Vorbild-Fotos gesehen hatte und wurden deshalb auch, aller Befestigungselemente beraubt, mittels angepasster Halter



zusammen mit den Nummern- bzw. Firmenschildhaltern des Mercedes-Bausatzes (Teile 108 und 109) am Rahmen angebracht.

Neue Hauptscheinwerfer habe ich aus Teilen des Italeri-Mercedes-Bausatzes hergestellt, indem ich die vorhandenen Scheinwerfergläser gemäß Zeichnung befeilt, silbern hinterlegt und in die Scheinwerferhöhle in der Stoßstange eingesetzt habe. Neben die Hauptscheinwerfer wurden noch die Blinker gesetzt. Diese habe ich nach der vorliegenden Zeichnung aus 0,5mm Polystyrol ausgeschnitten. Den Bügel unterhalb des Kupplungsmauls habe ich aus 1mm Messingdraht geformt und an der Stoßstange befestigt.

Nun war es auch Zeit, den Motor mit der Kardanwelle einzusetzen und die Auspuffanlage anzubringen. Da der von mir verwendete Motor nicht mit dem Original übereinstimmt (hier wäre ein Reihenmotor angesagt), möchte ich an dieser Stelle auch nicht näher darauf eingehen, sondern nur der Vollständigkeit halber auf den nun erfolgten Einbau hinweisen.

Zum Schluss wurde das fertige Fahrerhaus auf das Chassis geklebt. Damit war mein erster kubischer Mercedes komplett. Er ist sicherlich mit allerlei Kompromissen behaftet, aber -und das ist die Hauptsache- er gefällt mir

## Mercedes Benz LPS 1620 Sattelzug mit Massholder-Auflieger in 1:24, Teil 2: Der Auflieger

Zunächst ging es darum, die Maße des zu bauenden Aufliegers zu bestimmen. Mein gewähltes Vorbild hatte einen Auflieger der früheren Firma Massholder aus Heidelberg aufgesattelt.



Da das Foto, nach welchem ich den Lastzug baute, etwa Mitte der 60er Jahre entstanden sein musste, dürfte es sich um einen 12m-Auflieger mit einer Höhe von etwa 3,60m gehandelt haben. Auch die Tatsache, dass er nur über 3 Bordwandabschnitte verfügte, ließ diesen Längenschluss zu. Leider war eine solche Bordwandeinteilung bei keinem der bekannten Aufliegerbausätze vorhanden. Erschwerend kam hinzu, dass die Bordwände über keinerlei wahrnehmbare Bretter- oder Profilstrukturen verfügten, sondern eine scheinbar vollkommen glatte Oberfläche aufwiesen. Hier war also weitgehender Selbstbau angesagt, wenn man die Optik des Vorbildes einigermaßen treffend darstellen wollte. Ich begann damit, den

### Fahrzeugrahmen

zu bauen. Rahmenteile ehemaliger Tank-, Container- und Kühlaufleger waren reichlich in meiner Bastelkiste vorhanden. Aus diesen Teilen baute ich einen Rahmen von insgesamt 49,6cm Länge und durchgehend gleicher Höhe, ausgenommen natürlich der Bereich des Königszapfens. Lediglich das Rahmenende läuft in einer Schräge auf ca. 6mm Höhe aus. Für den Vorderrahmen sind die Teile des Tankaufliegers nicht zu empfehlen, weil hier der Abstand zwischen Königszapfen und vorderem Rahmenende zu kurz ist. Bei aufgesattelttem Anhänger wäre die vordere Stirnwand des Aufliegers wäre zu weit von der Rückwand des Fahrerhauses entfernt.

Da mein Vorbildfoto von links vorne aufgenommen worden war, hatte ich keine Informationen, wie das hintere Ende des Aufliegers auszusehen hatte. Ich orientierte mich deshalb bei der Gestaltung des Aufliegerhecks an zeitgenössischen Fotos anderer Anhänger bzw. Auflieger.

Nach dem Aushärten der Verklebungen wurde der fertige Rahmen aller Befestigungspunkte für die Achsen entledigt, denn deren Einbauorte mussten ja neu definiert werden. Die hintere Achse habe ich 9,6cm vom Rahmenende aus angebracht, die vordere Achse gemäß einem angenommenen Vorbildradstand von 1,45m entsprechend ca. 6cm davor. Hierbei kamen die Italeri-Achsen aus dem Tanker-Bausatz zu Ehren. Dabei war zu beachten, dass Achsen für Zwillingbereifung verwendet wurden. Das ist insofern von Bedeutung, als dass meines Wissens in den neueren Versionen des Tankaufliegers Achsen für einfache Bereifung

beiliegen. Gerade noch rechtzeitig konnte ich zudem noch den Italeri-LKW-Zurüstsatz 776 ergattern, in welchem 4 Anhängerfelgen enthalten sind. Diese habe ich gemäß Bauanleitung eingebaut. Über beiden Radsätzen wurde dann noch ein auf 12cm gekürzter Kotflügel für Doppelachsen aus einem Italeri-Bausatz befestigt.

Leider liegen auf dem Foto alle Details unterhalb der Bordkante des Aufliegers im Schatten, so dass hier so gut wie nichts zu erkennen ist. Ich habe deshalb die Reserverad-Aufhängung des Hanomag-Anhängers verwendet und zwischen Aufliegerstützen und Doppelachse an entsprechenden Traversen im Rahmen montiert. Auch die Art der Aufliegerstützen ist im Dunkel nicht erkennbar. Ich habe angenommen, dass an den Stützen, wie es früher oft zu sehen war, keine Stützplatten, sondern Rollen angebracht waren. Deshalb habe ich die Stützplatten abgeschnitten und Gardinenlaufrollen als Stützrollen an der im unteren Bereich dafür etwas schmaler gefeilten Aufliegerstütze angebaut. Einen Unterfahrerschutz brauchte ich nicht vorzusehen, da auch dieses Detail damals noch nicht zur Anwendung kam. Dadurch sieht das Heck eines alten Anhängers bzw. Aufliegers für an heutige Auflieger/Anhänger gewöhnte Augen etwas unfertig aus, entspricht aber den damaligen Verhältnissen.

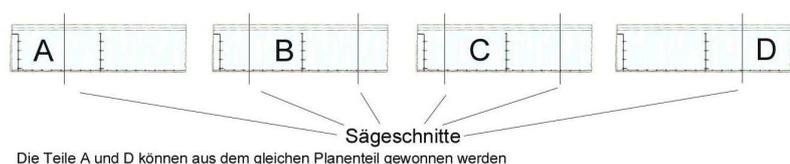
Die Rückleuchten aus dem Hanomag-Trailer-Bausatz wurden unter Verwendung von entsprechend gebogenen Messingdrähten direkt seitlich am Aufliegerrahmen angebracht. Unter beiden Leuchten habe ich noch mittels eines Evergreen-Profiles 0,75x2mm die Anhänger-Dreiecke befestigt. Auf der rechten Seite kam noch das Nummernschild hinzu. Nach dem Entfetten habe ich den ganzen Rahmen in Blau Revell Nr. 52 lackiert .

### Aufbau

Für den Pritschenboden standen Reste aus Revell-Oldi-Bausätzen zur Verfügung. Daraus stellte ich die Basis für den Aufbau her, die zunächst mit der originalen Stirnwand aus dem Anhänger-Bausatz von Revell ergänzt wurde. Dann habe ich die verfügbare Länge von 49,6cm zwischen der vorderen und hinteren Stirnwand in drei gleich große Felder von ca. 16,53cm eingeteilt und markiert. An den markierten Stellen wurden aus dem REVELL Pritschenaufbau herausgeschnittene Bordwandungen angeklebt. Die zwischen den Rungen fehlende Leiste an der Ladekante habe ich mit Evergreen-Profil 2x2mm ergänzt. Auf diese Leiste wurden nun die neuen Bordwände eingesetzt. Diese habe ich aus Polystyrolstreifen von 1,5mm Dicke und 25mm Breite gefertigt. Jede Bordwand erhielt 4 Evergreen-U-Profile 1x2mm und 25mm Höhe mit Darstellung eines Scharniers am unteren Ende, das mit kleinen Rundstäben mit 0,7mm Durchmesser und 4mm Länge quer zum U-Profil dargestellt wurde. Die Bordwand am Aufliegerheck wurde auf die gleiche Weise gebastelt. Die Bordwandverschlüsse habe ich aus entsprechenden Resten früherer Umbauaktionen heraus geschnitten und auf dem Schleifklotz so lange von hinten bearbeitet, bis nur noch der Verschlusshebel übrig war. Diesen habe ich auf die neue Bordwand geklebt. Das würde man mit aufgesetzter Plane zwar nicht mehr sehen, aber vielleicht kommt mal jemand auf den Gedanken, die Plane weg zu nehmen.

Nachdem der Pritschenaufbau fertig und entfettet war, habe ich zuerst den Pritschenboden in einer graubraunen Farbe zur Darstellung verwitterten Holzes gespritzt. Nach Durchtrocknung dieses ersten Lackauftrages kamen dann die Bordwände innen und außen an die Reihe. Sie erhielten nach der Grundierung mit Revell-Airbrush-Grundierung einen Überzug in Revell Gelb Nr. 12. Nachdem auch dieser Farbauftrag durchgetrocknet war, habe ich den Aufbau soweit abgeklebt, dass nur noch die äußeren Flächen der Bordwände sichtbar waren, denn diese sollten ja alu-farben gespritzt werden. Allerdings habe ich hier nicht in das Revell-Farbgelb gegriffen. Model Master Nr. 1781E „aluminium“ war hier meine Wahl aufgrund der feineren Pigmentierung. Zu guter Letzt erhielt der Unterbau mit dem Rahmen sein „Fett“ durch einen Überzug in Blau (Revell 52). Da dieser Farbton gut deckt, habe ich mir die Grundierung gespart.

Skizze über die Reihenfolge des Planenaufbaus (unmaßstäblich)



Die bei weitem arbeitsintensivste Baugruppe war die Herstellung der Plane. Da die Bordwände meines Aufliegers deutlich länger waren als die der Revell-Pritsche,

musste ich die einzelnen Felder der Plane verlängern.

Zum anderen musste berücksichtigt werden, dass in der Mitte der Revell-Plane die Verzerrung mittels Lederriemchen nachgebildet ist. Diese Verzerrung mussten sich genau über den beiden Bordwandungen des Aufliegers befinden. Bei der Verlängerung der Planenfelder musste darüber hinaus beachtet werden, dass die Zurrösen am unteren Planenrand so weit als möglich den gleichen Abstand aufweisen würden. Die Zeichnung gibt Aufschluss über die Zusammensetzung der Plane aus den verschiedenen Planenteilen, denn mit Worten lässt sich das kaum beschreiben. Um nicht den Überblick über all diese Vorgaben zu verlieren, ging ich systematisch vor. Zunächst nahm ich mir die Höhe der Revell-Planes vor.

Die Originalplane aus dem Revell-Oldie-Bausatz entsprach in der Höhe nicht den Proportionen auf dem Foto und musste deshalb "aufgestockt" werden. Ich habe eine erforderliche Höhe von umgerechnet mindestens 7cm ermittelt. Dies konnte nur erreicht werden, indem aus zwei identischen Planenteilen (Teil Nr. 311/312 aus dem Revell-Bausatz 07555) je ein unterer und ein oberer Teil mit den erforderlichen Teilhöhen zusammengefügt wurde. Das war gar nicht so einfach, denn bei der Suche nach dem richtigen Sägeschnitt musste auch berücksichtigt werden, dass die Riemchen des seitlichen Planenverschlusses auch nach der „Aufstockung“ der Plane immer gleiche Abstände haben würden. Nach einigen Versuchen habe ich die Sägeschnitte für die Planenaufstockung wie folgt verteilt: Aus dem einen Planenseitenteil habe ich einen Streifen von 3,4cm Höhe, gemessen vom unteren Rand aus, ausgesägt. Darauf setzte ich einen Streifen aus einem weiteren Planenseitenteil von 3,4cm, diesmal jedoch gemessen vom oberen Rand aus. Beide Streifen zusammen ergaben somit eine seitliche Planenhöhe von 6,8cm bei einer Firsthöhe von ca. 7,6cm. Pro Planenseite des Aufliegers benötigte ich drei dieser aufgestockten Seitenteile. Daraus ließen sich die benötigten Planenteile A, B, C und D fertigen. Die Zeichnung zeigt den Aufbau. Die Teile A und D ließen sich aus einem Planenseitenteil anfertigen. Die Stirnwände der Plane entstanden ebenfalls aus je zwei Planenteilen. Das Dach wurde aus drei Planenteilen gebaut, wobei ich hier bei der Positionierung auf Symmetrie geachtet und von den Stirnwänden zur Mitte gearbeitet habe. Im Endeffekt bestand die fertige Plane aus insgesamt 23 Einzelteilen – ein regelrechtes Polystyrol-Gemetzelt mit anschließender stunden- und tagelanger Spachtel- und Schleiforgie. Nicht nur die Klebestellen mussten ja verspachtelt, sondern auch der teilweise unterbrochene Faltenwurf der Plane einigermaßen glaubhaft wieder hergestellt werden. Vor Einsatz feineren Schleifpapiers bzw. -vlieses habe ich allerdings die größten Unebenheiten an den Übergängen unter Einsatz von Dremel, Proxxon und Co. mit einem Fräser sowie einem Schleifeinsatz entfernt. Das Gelöbnis, Derartiges nie wieder tun zu wollen, fiel mir anschließend leicht.

Eventuell bei der Schleiforgie verletzte Teile der Zurrleine habe ich vollends entfernt und durch Evergreen-Rundstäbe (Durchmesser 0,64mm) ersetzt. Dies galt vor allem für die Bereiche der Sägeschnitte sowie für die Planenecken.

Nachdem eines Tages schließlich



Bernhard Albrecht

auch der letzte Schleifstaub von der Plane abgewaschen war, habe ich sie grundiert und mit DUPLI-COLOR Acryl-Mattlack „saphirblau“ aus der Sprühdose gespritzt. Die Nachbildungen der ledernen Riemchen der Planenverschlüsse habe ich mit Revell Nr. 378 (grau seidenmatt) bemalt und die Zurrleine in einem helleren Grau Revell 76 angelegt. Danach habe ich die Plane so auf die Pritsche gesetzt, dass die Bordwandverschlüsse gerade abgedeckt wurden.

Nach dem Betrachten meiner Fotos habe ich mit Entsetzen festgestellt, dass ich die Stirnseiten der Plane bei der Montage vertauscht hatte. Dies ist daran zu erkennen, dass sich die Planenseite, an deren Ende sich die Verschlussriemchen befinden und die Planenstirnwand, die ebenfalls mit Verschlussriemchen ausgestattet ist, an ein- und demselben Ende des Planenaufbaus befinden. Diesen Fehler sollte man natürlich nicht übernehmen. Dies werde ich bei Gelegenheit korrigieren. Immerhin konnte nun der Auflieger aufgesattelt werden und der komplette Zug ins Regal abfahren.



*Bernhard Albrecht, Muggensturm*