

# Schöne Verpackung

## VOLVO F12 TANKZUG MIT VOLLVERKLEIDUNG

Die Idee zum Bau dieses Tankzuges entstand auf der Dortmunder Modellbau-Messe 1992, wo mir bei der Firma Brandt ein Modell des Sicherheitstankaufliegers Topas auffiel. Aber ich wollte ja ein Modell bauen und nicht kaufen. Auch kam ein Rundtank für mich nicht in Frage. Noch auf der Messe wurde daher der für mein Vorhaben passende Ovaltank von Barnhausen geordert. Eine Volvo-F12-Globetrotter-Kabine nahm ich gleich mit. Es konnte losgehen!

Luftfilter habe ich aus ABS-Kunststoff und einem Transistorkühlblech gefertigt, da auch im Original bei einem Hochdach der Luftfilter seitlich an der Kabine angebracht ist. Ebenso versah ich die Kabine mit einer Innenbeleuchtung, einer Trittstufenbeleuchtung und roten

### DAS FAHRWERK

Als Fahrwerk fand ein Standardrahmen inklusive Motor und Kunststoffdifferenzial von Wedico Verwendung. Statt des Bühlermotors wählte ich jedoch einen Motor von Rüst, da die Kabine etwas detaillierter gestaltet werden sollte und der Bühlermotor hier gestört hätte. Weil der Motor als Unterflurmotor fast in Rahmenmitte montiert ist, habe ich die Antriebsachse nach hinten verlegt und die davor liegenden Räder einzeln aufgehängt, um Platz für die Kardanwelle zu schaffen. Eine Alu-Vorderachse von Hettmo sowie Alufelgen von Wedico komplettierten das Fahrgestell. Die Sattelkupplung ist von Brandt. Da sie ohne Verriegelungsmechanik geliefert wurde, habe ich diese selbst angefertigt.

### DIE KABINE

Die Innenrichtung wurde – mit Ausnahme des Armaturenbretts – bis hin zum Zündschlüssel selbst angefertigt. Zur Ausstattung gehören neben Fernseher und Telefon die mit Leder überzogenen Sitze und der Motortunnel. Zeitschrift und Kartenmaterial sind ebenfalls vorhanden.



Wie wäre es mit einer Probefahrt? Der Zündschlüssel steckt schon! Der helle Punkt unter dem Armaturenbrett ist der Schalter für die Innenbeleuchtung



Viel Schleifarbeit war nötig, um dem Truck dieses Aussehen zu verleihen

Die Außenspiegel wurden dreh- und schwenkbar gelagert und mit echtem Spiegelglas versehen. Die Vollverkleidung ist einteilig und kann nach dem Lösen des Steckers für die integrierten Rückleuchten einfach nach hinten abgehoben werden. Um die Kabine auch mit aufgesetzter Verkleidung ankippen zu können, habe ich die Schmutzklappen der vorderen Kotflügel an der Verkleidung befestigt. Hinter der „Gardine“ wurde an einer Sperrholzwand ein größerer Lautsprecher montiert, weil mir die bei den Dieselgeräuschen mitgelieferten „Quäken“ für einen gesunden Sound unbrauchbar erschienen. Durch das auf der Fahrerseite „heruntergekurbelte“ Fenster ist der „Motor“ gut zu hören. Im Hochdach wurden zwei Multi-Switch-Decoder (Multiplex) untergebracht.

Durch die in der Vollverkleidung entstandenen Hohlräume (Taschen) wurde der durch den Ausbau der Kabine geopfert Platz zum Einbau der übrigen Elektronik wiedergewonnen. Den

Sicherheitsleuchten in der Türverkleidung, die sich automatisch beim Öffnen der Türen mittels Mikroschalter und Stößel unter dem Armaturenbrett einschalten. Abblendlicht, Blinker, Warnblinkler, Dieselgeräusch, Lichtlupe, Nebel- und Fernscheinwerfer gehören selbstverständlich ebenso zur Ausstattung wie das Standlicht, das sich auch bei Stillstand des Fahrzeuges schalten lässt. Hierzu gehören auch seitlich über den Radkästen und an den Ecken am Auflieger angebrachte Leuchtdioden.

### DER AUFLIEGER

Zur Erstellung des Aufliegers benutzte ich U-Profil von Wedico und ABS-Kunststoff, mit dem ich schon beim Schiffmodellbau gute Erfahrung gemacht habe, und den schon erwähnten Barnhausen-Ovaltank. Auf dem U-Profil wurden eine 3-mm-ABS-Platte als Basis sowie der Tank positioniert und mittels 3-mm-Schrauben mit dem U-Profil verbunden. Danach wurden die Grundplatte und der Tank mit Stabil-Express miteinander verklebt. Nach dem Aushärten des Klebers wurden die 3-mm-Schrauben wieder entfernt. In die vorhandenen Bohrungen



**Gut zu erkennen sind hier der Luftfilter und die selbstgefertigten Spiegel**

wurden Gewindebuchsen eingeklebt, in die dann später von unten durch das U-Profil Rändelschrauben eingedreht werden konnten. Dadurch lässt sich der Aufbau jederzeit vom Fahrgestell trennen, um Reparaturen oder Änderungen an diesen Teilen leichter vornehmen zu können. Nun wurden die seitlichen Schrägen angepasst, mit Sekundenkleber fixiert und anschließend mit PU-Schaum ausgefüllt. Die Vollverkleidung sowie die Radkästen habe ich ebenfalls aus ABS gefertigt und die entstandenen Nähte von innen mit Stabilit verstärkt. Die Rückleuchten wurden in die hintere Verkleidung integriert. Der Akku (12 V/6,5 Ah) wurde auf einem im Tankinneren eingeklebten Sperrholzbrett liegend untergebracht. Unter dem hinteren Kammerdeckel

*Wie man sieht, sieht man nichts. Die Strom- und Steuerleitungen zum Auflieger werden durch die Vollverkleidung vollkommen verdeckt*



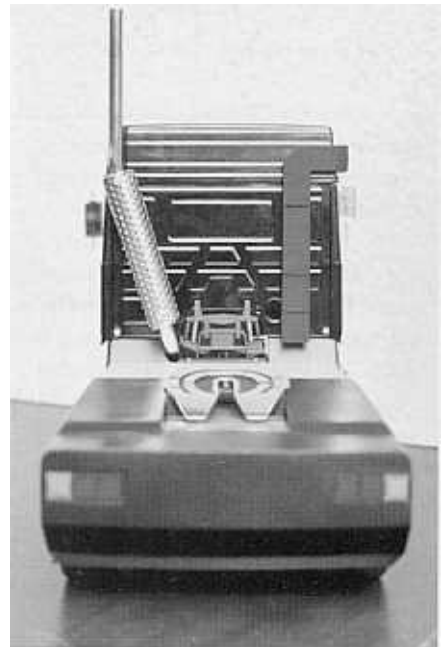
befindet sich mein „Panikschalter“, der mittels eingebautem Mikroschalter und Stößel beim Anheben des Deckels die gesamte Elektronik abschaltet, was bei möglicherweise auftretenden Störungen sehr dienlich ist. Wie auf den Fotos zu erkennen, habe ich die vordere Achse als Liftachse gestaltet, die über Getriebemotor mit Gestänge und Exzenter betrieben wird. Als technische Besonderheit ist im Auflieger an den beiden hinteren Achsen eine Trommelbremse vorhanden

(siehe Detail-Tipp), die rein mechanisch aufgebaut ist und ver- und entriegelt werden kann. Dadurch ist es möglich, das Modell auch im stromlosen Zustand an Steigungen und im Gefälle zu halten.

**DIE ELEKTRIK**

Wie schon erwähnt, wurden die beiden Multi-Switch-Decoder im Hochdach untergebracht. Der Fahrtregler sowie das Dieselgeräusch und der Blinkgeber sitzen in der durch die Verkleidung entstandenen „Taschen“. Der Empfänger wurde auf einer ABS-Platte auf dem Rahmen montiert und wird durch den Motortunnel verdeckt. Sämtliche elektrischen Komponenten sind mit codierten Steckern versehen, sodass im Falle eines Fehlers jede einzelne Komponente von der übrigen Elektrik getrennt werden kann, ohne löten zu müssen. Durch

die Codierung ist eine Fehlschaltung unmöglich. Auch die Kabine ist über einen solchen 12-fach-Stecker mit der Elektrik im Fahrgestell verbunden und kann so mit wenigen Handgriffen vom Rahmen getrennt werden. Außerdem wurde für jede Funktion eine andere Kabelfarbe gewählt, die bei all meinen Modellen gleich ist. Die elektrische Verbindung zum Auflieger für die Lichtfunktionen und die Steuerleitungen wurde mit einer 10-fach-Steckerleiste realisiert, die in eine isoliert am Rahmen vor der Sattelplatte befestigte Printplatte eingelötet wurde. Die 12-V-Stromversorgung geschieht über einen unter der Sattelplatte



*Leicht gewölbt und unten mit einem kleinen Spoiler versehen: die Heckpartie mit den integrierten Rückleuchten. Das Auspuffrohr wurde später noch gekürzt*

montierten AMP-Stecker. Durch die Verkleidung des Aufliegers ist auch beim Einschlagen der Zugmaschine von diesen Leitungen nichts zu sehen. Drei Wendekabel (Kugelschreiber bei der Post sind z. B. so gegen Mitnahme gesichert) dienen als Kabelattrappen.

**LACKIERUNG**

Die Lackierung des Tankaufliegers wurde durch einen befreundeten Autohändler vorgenommen. Bei den Zierstreifen handelt es sich um handelsübliche Autodecorstreifen. Der fiktive Firmenname „SCANOIL“ wurde per Computer und Plotter erstellt. Durch meine persönliche Vorliebe für Skandinavien und Volvo-Fahrzeuge lag es nahe, ein skandinavisches Outfit für dieses Modell zu verwenden.

Hans-Joachim Taeniges

Markt  
Trucks  
Technik  
Specials  
Rubriken