



„Die Weiche“ ist das offizielle Organ des  
Stammtisch – Untereschbach e.V.

# Die Weiche

seit April 1992 in Untereschbach



Titelbild: Rainer Tihlke  
Bild Seite 3:

# Inhalt 2 / 2020



**Wartehalle**  
**Foto: Heinz Schramm**

Inhalt:

- In eigener Sache .....4
- Ölzug für die Spur Z..... 5
- Rantimo ..... 8
- www.1zu220-shop.de.....9
- Feinwerktechnik Freudenreich..... 10
- Creative-Modellbau Klingenhöfer.....11
- Kontaktprobleme..... 15
- Mercedes LP 608.....18



# In eigener Sache

*Liebe Stammtischfreunde und –freundinnen*

*Ein sicherlich in allen Belangen außergewöhnliches Jahr neigt sich seinem Ende entgegen. Nicht nur das Altenbeken, eine Ausstellung, auf die wir uns alle gefreut haben, und für die viele von uns bereits seit langem neue Modelle gebaut haben, musste kurzfristig abgesagt werden, nein unser ganzes Leben hat sich schlagartig und grundlegend verändert. Da war die Absage von Altenbeken im Nachhinein betrachtet nur eine nebensächliche, wenn auch nicht minder ärgerliche Randerscheinung.*

*Seit Anfang dieses Jahrs sind nahezu alle Veranstaltungen ausgefallen, Kontakte wurden auf das Notwendigste reduziert und beschränkt, und konsequenterweise wurden, da nahezu alle unsere Mitglieder mehr oder minder einer Risikogruppe angehören, schweren Herzens auch alle Stammtischabende und bereits geplante, gemeinsame Aktivitäten in 2020 storniert.*

*Nunmehr zeichnet sich ein erster kleiner Hoffnungsschimmer am Ende des Tunnels in Form eines oder mehrerer möglicher Impfstoffe gegen Covid 19 ab – lasst uns gemeinsam hoffen, dass es wirklich das Ende des Tunnels und nicht der Gegenzug ist 😊, damit wir uns bald möglichst wieder persönlich treffen können, denn Telefonate, E-Mails und Videokonferenzen sind kein Ersatz für ein ungezwungenes Beisammensein – um es kurz zu sagen, WIR VERMISSEN EUCH!*

*Allerdings hat diese Pandemie auch etwas Gutes (wie ihr alle wisst, Dietmar und ich sind hoffnungslose Optimisten, bei uns ist das Glas immer halb voll, nie halb leer, notfalls nehmen wir ein kleineres Glas...), gibt sie uns doch die Zeit ein wenig intensiver dem ein oder anderen Bauprojekt zu frönen. Denn eines ist hoch wahrscheinlich, es gibt ein Leben danach und dann auch wieder Ausstellungen und Stammtischabende...*

*Vor Euch liegt jetzt die letzte Ausgabe unserer Clubzeitschrift „Die Weiche“ für 2020. In diesem Sinne Euch und Euren Familien ein frohes Weihnachtsfest – lasst Euch mit „Kleinigkeiten“ reichlich beschenken und bleibt vor Allem gesund und kommt munter (wenn auch in diesem Jahr ohne Feuerwerk) ins neue Jahr.*

*Und nun viel Spaß bei der Lektüre unserer Zeitung*

*„Die Weiche“!*

*Her-Z-lichst Euer*

*Dietmar Stäbler und Friedrich Scholta*



## Ein Ölzug für die Spur z

Eines Tages erreichte mich der Vorschlag zu einem neuen Projekt: Nachbau eines Ölzuges in der Spurweite Z! In H0 gibt es einen Umbausatz dafür, aber in Z war mir nichts bekannt, ich konnte auch keinen finden. Also an die Arbeit:

Beim Bayern-Stammtisch in München drückte mir der Ideengeber, Hagen Sroka, einen gebrauchten Einheitskesselwagen und einen G 10 Güterwagen in die Hand. Die beiden sollen fest gekuppelt werden, Tankwagenfarbe Grau und der G 10 sollte in „Ochsenblutrot“ lackiert werden.

Doch vor dem Beginn musste ich mich erst schlau machen über die technischen Details des Originals. Dabei half mir eine alte Publikation von August Brandau aus dem Jahre 1961 über den Öltankzug, den die Werker im Bw Bebra auf die Beine stellten. Im technischen Umbruch seiner Zeit wurden immer mehr Ferndampfer mit (Schwer-) Öl befeuert. Auf langen Strecken konnte auf großen Stationen zwar Wasser gefasst werden, aber eine Nachversorgung mit Schweröl war noch nicht verfügbar. Die Wasserversorgung erfolgte übrigens mittels Ausziehwasserkränen und später mit Gelenkwasserkränen. Nicht selten mit Ofenheizungen für die kalten Wintertage. Diese Modelle gibt es für Z schon bei HOS-Modellbahntechnik.

Doch genug der Vorrede, jetzt geht es an die Realisation des Projektes. Besonders knifflig erschien mir die Bohrschablone für die ganzen Bohrungen auf dem Wagendach. In Corel wurde die Bohrschablone gezeichnet und auf ablösbare Etiketten gedruckt. Nach dem Zerlegen des G10 wurden auch die Türen ausgebaut und das Waggongewicht ausgebaut. Dann versah die kleine Vertikalfräse ihren Dienst. Der Ölgalgen und der Tropftrichter erhielten 1 mm Bohrungen, alle anderen Bohrungen wurden mit 0,35 mm ausgeführt.



Da der G10 auch noch zwei kleine Lampen in weiß erhalten sollte, wurden auch diese Löcher in 1 mm in der Wagenrückseite gebohrt. Die Lampen selbst sind aus 1 mm Messingrohr, das auf 0,85 mm aufgebohrt wurde. Innen wurden je eine SMD 0402 aufgeklebt. Der kleine G10 wurde „elektrifiziert“, zwei Radschleiferkontakte mittels 1,2 mm Schrauben und Lötfahnen, innen ein SMD Brückengleichrichter und ein Pufferkondensator. Zum Glück hat das Kerlchen genug Platz im Inneren. Die LEDs erhielten noch einen 5,6K Vorwiderstand. Durch die Messingröhrchen erscheint das weiße Licht etwas in warmweiß. Unterhalb der beiden Laternen brachte ich noch je einen Tritt aus 0,1 mm NS an. Da das Waggongewicht fehlt kommen noch zwei passende Messinggewichte in den Wagen.

Die Radschleifer sind eine Eigenfertigung von HOS Modellbahntechnik, 0,1 mm Neusilber. Das hat den Vorteil, dass die Kontakte auch im Verlauf von Jahren nicht korrodieren. Die sogenannte „Fedrigkeit“ ist vergleichbar mit der von Federbronze.



Jetzt fehlt dem Waggon nur noch das außen liegende „Saugrohr“. Zwei Neusilberringe mit Innen 1 mm und eine Bohrung in der Nähe des Schiebetores nehmen das Saugrohr auf. Diese ist aus 1 mm Messing weich gefertigt und anschließend, genau wie das Füllrohr (Galgen) auf dem Dach, in Messing-Schwarzbeize geschwärzt. Das Füllrohr ist im Waggon lang genug um in die zweite Bohrung am Wagenboden zu reichen, dadurch ist ein winkelrechtes Schwenken möglich. Damit die **Bunkermänner (????)** auch auf den zu betankenden Tender gelangen ist eine schwenkbare Rehling mit zwei Geländern auf dem Pumpenwagen angebracht, Material 0,3 mm Neusilber, schwarz gebeizt.

Die Teile auf dem Dach sind nun an der Reihe: Zuerst kommt der Öl-Tropf-Gully aus Messing, ein schwieriges, weil winziges Drehteil. 3x3 mm Messing, 2 mm Bohrung mit Senkung um die Trichterform darzustellen. Die Höhe des Bauteils ist 0,8 mm. Auch der kleine Tropfgully wurde geschwärzt.



Jetzt ist die Lackierung dran. Zuerst wird die Werbung vom Tankwagen geschliffen. Der Tankaufbau wurde vom Fahrwerk getrennt. Leiter und die Reling werden entfernt, die Klebestellen sauber verschliffen. Ein neues Laufblech wird aus 0,3 mm Epoxiplatten geschnitten und aufgeklebt. Die Wagetafeln werden mit Revell Flüssigmaskierung abgedeckt. Der G 10 wird auf

dem Dach sauber abgeklebt, dieses kann weiter in grau verbleiben, der Wagenkasten wird mit einer Scotch-Matte fein angeschliffen und dann mit Alkohol entfettet.

Zeit, das Luftbürstel (Airbrush...) zum Einsatz zu bringen. Der Tankaufbau wird in RAL 7046 fehgrau seidenmatt und der G10 in Revel 37 matt lackiert. Die zuvor entfernten Zurüstteile wie Türen und Türschienen werden ebenfalls lackiert.

Während die Aufbauten trocknen ist es Zeit, sich den Fahrgestellen zu widmen. Die beiden Wagen sollen fest gekuppelt werden, ich habe mich entschieden, die 9 mm Kupplungen zu verbauen, dann bleibt das Gespann auf allen MÄ-Radien fahrbar. Für die weiteren Kurven steht auch eine kürzere 7 mm Kupplung zur Verfügung.



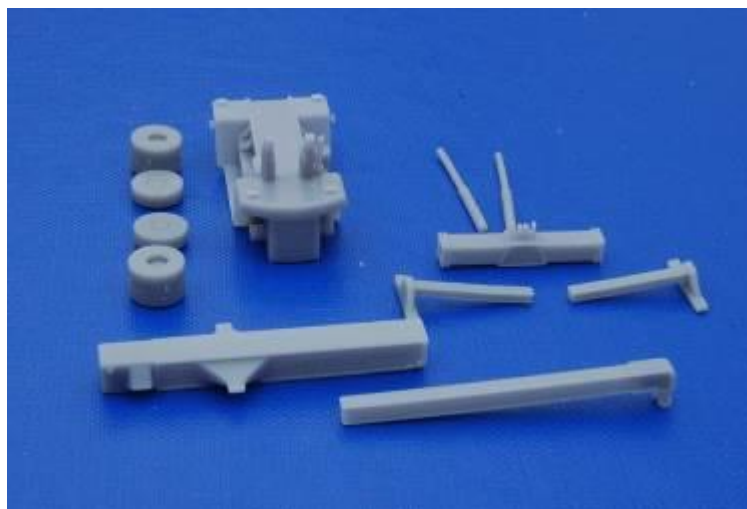
Nach 2 Tagen sind alle Teile gut trocken, es steht die Endmontage ein. Zuerst erhält der G 10 alle Zurüstteile, dann kommt der Wagenkasten wieder aufs Fahrwerk, auf der Tankwagenseite mit Festkupplung (ArtNr HOS xxxxx), auf der anderen Seite die MÄ-Kupplung. Die Festkupplung wird am 2-Achser Fahrgestell des Tankwagens eingebaut und das Kupplungsplättchen neu verklebt. Nun noch den Tankaufsatz darauf klipsen und den Verbindungsschlauch vom Tankwagen zum Pumpenwagen anbringen.

Die letzte Arbeit besteht aus der Anfertigung und Anbringung der Hinweistafel „Pumpenwagen“, 1mm hoch, 3 mm breit, 0,1 mm Neusilber mit einem Decal, das im UV-Druck hergestellt wird. Dadurch ist selbst dieser Winzling lupenlesbar.



Heinz O. Schramm  
Im Öschle 9  
D 72539 Pfronstetten  
+49 (0)7388 993385  
Mail [hos-modellbahntechnik@web.de](mailto:hos-modellbahntechnik@web.de)  
Website: [hos-modellbahntechnik.de](http://hos-modellbahntechnik.de)

# Containerlader



Einzelteile Containerlader

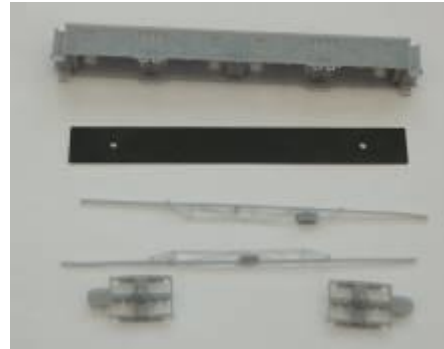
Für Freunde des modernen Containerverkehrs ein noch fehlendes Gerät. Es ist von mir als Bausatz konzipiert worden, einmal um ein Colorieren des Fahrzeugs etwas zu erleichtern und dann noch die Möglichkeit zu schaffen, das Modell in verschiedenen Verladepositionen zu bauen. Hierzu sind die Bauteile teilweise ineinander zu schieben, um sie so den verschiedenen Situationen anzupassen.



So sieht dann ein fertig gebautes und colorierter Containerlader aus



# Behelfspackwagen



Behelfspackwagen zunächst sind in 2 Varianten fertig geworden.

Entwickelt werden musste dabei ja auch noch ein Schwanenhalsdrehgestell, auf dem fast alle Behelfspackwagen fahren. Auch dieses ist gelungen, die Wagen rollen sehr gut auf den Drehgestellen.

Weitere Ausstattung sind von innen hinterlegte gefräste Fensterscheiben, freistehende Haltegriffe usw.

Das Gehäuse entsteht im 3-D-Druck, ebenfalls die Drehgestelle und die Verstreben unter dem Wagenboden. Der Wagenboden ist aus Polystyrol gefräst.



Die Wagenlänge über Puffer gemessen beträgt 104,64 mm Detailaufnahme Haltegriffe, Schwanenhalsdrehgestell.

Rainer Thielke



HRT Informationstechnik GmbH  
Kasseler Straße 7  
34431 Marsberg  
Tel.: +49 (2994) 9889-60  
Fax: +49 (2994) 9889-688  
E-Mail: info@1zu220-shop.de



Abb. Retuschierte Fotomontage

Das Modell ist eine vorbildgetreue Nachbildung der Lok MY1132 in "Sparlackierung" (ohne weiße Zierstreifen) und mit Schneepflügen statt Frontschürzen.



1988/1989 beschafften die SBB insgesamt 200 Wagen der UIC Bauart Eanos, die je zur Hälfte von der Josef Meyer AG in Rheinfelden (JMR) und der Ferriere Cattaneo in Giubiasco gefertigt wurden. Die Drehgestelle vom Typ WU83 für alle 200 Wagen Eanos 31 85 537 6 000-199 fertigte JMR in Lizenz. Alle Wagen wurden Erikaviolett RAL 4003 lackiert.

Im Juni 2006 mietete SBB Cargo 20 Wagen Eanos von der niederländischen Leihfirma Cronifer. Sie stammen aus einer Serie von 200 Stück, himmelblau RAL5015 lackiert, die Talbot in Aachen 1988 an die NS geliefert hat und die 1999 teilweise verkauft wurden.

Die 4 Modelle dieses Sets sind entsprechend der Epochen V/VI unterschiedlich lackiert und beschriftet. Hergestellt sind sie überwiegend aus Plastspritzguss mit zahlreichen extra angesetzten Teilen aus Metall. Für die Beladung dieser Modelle mit unterschiedlichsten Ladegütern findet man bei Fa. Josephine Küpper [www.spur-z-ladegut.de](http://www.spur-z-ladegut.de) unter Artikel / Angebote eine interessante Auswahl.



Die Originale dieser beiden Güterwagen sind deutschen Ursprungs und wurden in den frühen 1940er Jahren gebaut. Nach dem 2. Weltkrieg verblieben viele dieser Wagen in Polen und wurden unter der Bezeichnung Wddo bei der PKP geführt. Wagen Nr. 334055 ist ein ehemaliger Villach. Wagen Nr. 354887 ist ein ehemaliger Klagenfurt.

Die Wagenkästen der Modelle sind aus Plastspritzguss und die Fahrgestelle sind aus Metall. Die Lackierung und Beschriftung entspricht der Epoche in den 1950er und 1960er Jahren.



Die Wärmeschutzwagen Iblps der Dänischen Staatsbahn DSB wurden aus Güterwagen der Gattung Gs umgebaut. Zwei dieser Wagen wurden von dem Molkereunternehmen Fynsk als Privatwagen für den Transport von Milcherzeugnissen erworben und eingesetzt.

Das Modell ist komplett aus Metall gefertigt und wird in einer einmaligen Auflage von nur 36 Stück produziert.

**FREUDENREICH FEINWERKTECHNIK**

Harald Thom-Freudenreich

Schwarzer Weg 1B

D-18190 Sanitz / Mecklenburg

Phone: +49 38209 49160 Fax: +49 38209 49161

E-Mail: [FR.model@T-Online.de](mailto:FR.model@T-Online.de) Web: [www.FR-model.de](http://www.FR-model.de)

# Creativ-Modellbau Klingenhöfer

Klingenhoefer.com

## Das Ritterzeitalter in Spur Z



**Creativ-Modellbau Klingenhöfer**  
**Michael Klingenhöfer**  
Körperstr.7  
50999 Köln  
Tel.:02336-872351  
Mobil:01577-4173268  
Email: [creativmodellbau@gmx.de](mailto:creativmodellbau@gmx.de)

# BAUDOKUMENTATION

Planung und Bau einer

## BURGRUINE

## KLAMM

## WASSERFALL

## BRÜCKEN • GELÄNDE • etc.



### REICH BEBILDERTE SCHRITT - für - SCHRITT - ANLEITUNG

im Maßstab  
1:220 (Spur Z)  
auch für N (1:160)

Auch für den Anfänger  
gut verständlich



Über 320 Fotos auf über 100 Seiten



Falls Sie dieses eBook zum Kauf interessiert,  
schreiben Sie eine eMail an: [loktraktion@gmx.de](mailto:loktraktion@gmx.de)

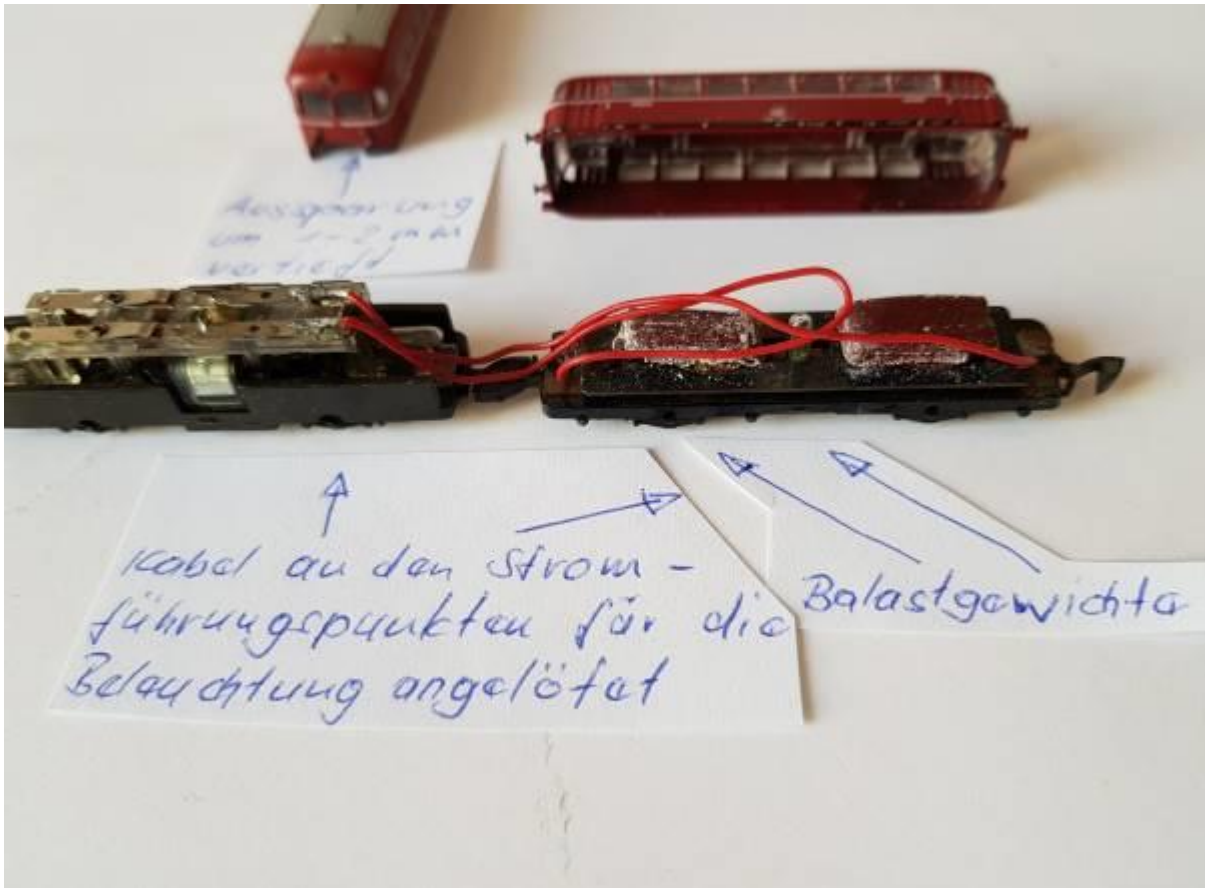
## Kontaktprobleme

Optisch sind die kleinen Lokomotiven unserer Mini Club sehr schön anzusehen. Details, Proportionen und Farbgebung sind ausgezeichnet und entsprechen im hohen Maße den Vorbildern. Leider wird dieser gute Eindruck von vielen zweiachsigen Loks und Triebwagen durch die schlechte Stromaufnahme bei leichtverschmutzten Gleisen, oder auch auf Weichenstraßen, durch stotternde Fahrweise und häufiges stehenbleiben getrübt. Dieses unschöne Verhalten wollte ich versuchen abzuändern. Am liebsten hätte ich eine Dampflok umgebaut und den Tender zur Stromabnahme mit einbezogen. Das bastlerische Geschick traute ich mir aber nicht zu. Ich habe dann den Schienenbus mit Beiwagen gewählt, weil mir dieser Umbau relativ einfach erschien.



Von den beiden Fahrzeugen wird zuerst das Karosserieoberteil vom Fahrgestell abgezogen. Nun werden zwei kurze, möglichst dünne und biegsame Kabel, an den Plus – bzw. Minuspol des Stromzuführungsleiter der Beleuchtung des Triebwagens angelötet. Damit auch die Stromzuführung des Beiwagens gleichpolig ist, wird der Triebwagen, nach dem Fahrtrichtung und Regler knöpf des Trafos übereinstimmen, vom Gleis genommen. Der Beiwagen wird nun aufgegleist und durch ausprobieren mit den Kabeln die richtige Zuordnung der Stromabnahmepunkte an den Stromzuführungspunkten der Beleuchtung festgelegt. Nun werden beide Fahrzeuge wieder aufgegleist und gekuppelt. In diesem Zustand werden die Kabel am Beiwagen so angelötet, dass sie ca. 1,5 cm länger als die gradlinige Verbindung der Lötunkte sind ( Bewegungsspielraum ). Die Karosserieteile haben im Bereich der Kupplung eine Aussparung. Diese Aussparung wird mit einer Schlüsselfeile ca. 1-2mm vertieft, sodass sich beide Stromkabel ohne Zwängung zwischen Karosserie und Fahrgestell bewegen können. Die Karosserien werden nun wieder aufgesetzt und der Umbau ist beendet. Das Ergebnis der ersten Probefahrten war sehr zufriedenstellend, bis aus eine schlangenförmigen Gleisbereich auf meiner Anlage. Hier waren die Stromkabel der Grund für die Entgleisung des Beiwagens.

Nachdem ich aber Gewichte aus zurecht geklopften Korkenabdeckungen von Weinflaschen in den Beiwagen geklebt hatte, fuhr der Rote Brummer auch hier problemlos bei modellgerechter Geschwindigkeit über das geschwungene Gleisstück.



Dieser Umbau ist von jedem Modellbahner sicher leicht zu bewerkstelligen. Bei einer Dampflokomotive ist es sicher nicht so einfach. Hier sind die Fa. Märklin oder Zubehör- und Kleinserienhersteller gefragt. Denn viele Modellbahner würden sich über einen entsprechenden Umbausatz mehr freuen, als über die 99-zigste Bedruckungsvariante des Bierkühlwagens.

Heinz Boine





## Adventskalender für Modelleisenbahner

Die Tage werden kürzer und die Temperaturen sinken. Zeit, an den Adventskalender zu denken.

Wir haben generell einen ständig wechselnden Inhalt. Für 2020 garantieren wir zusätzlich mindestens 5 Neuentwicklungen in jedem Kalender. So ist auch dieses Jahr die Freude im Advent wieder groß. 😊

Des Weiteren möchten wir Euch unseren Adventskalender empfehlen. Auch dieser ist wieder in den Spuren H0, TT, N und Z erhältlich und beinhaltet Zubehör, Beladegüter, Accessoires oder sogar kleine Gebäude aus unserem Sortiment. Wir haben generell einen ständig wechselnden Inhalt; zusätzlich garantieren für diese Saison mindestens 5 Neuentwicklungen in jedem Exemplar, welche im Vorjahr noch nicht enthalten gewesen sein können. So zieht auch die Vorfreude in die Bastelstuben der Leute, welche letztes Jahr bereits einen Kalender von uns hatten.



Als Vorbild haben wir eine Schweißkonstruktion aus Rundstahl ausgesucht. Das Design ist schlicht, funktional und zeitlos. So kann es praktisch auf jeder Anlage verwendet werden. Derartige Ausführungen sind auch heute noch im Handel und im ganzen Land zu finden - verzinkt, bunt lackiert oder auch verrostet.

Schrax

Am Fielbach 11

08606 Triebel-OT Wiederberg

E-Mail: [kontakt@schrax.de](mailto:kontakt@schrax.de)

## Der Mercedes LKW LP 608 - Eine Erfolgsgeschichte

### Die Siebziger in 1 : 220

---



Liebe mini-club Freunde,

Nach nunmehr fast einem Jahr seit meinem Start mit der neuen UV-LED Technik im 3 - D - Druck kann ich rückblickend sagen, dass es zunehmend mehr Spass macht.

Ich habe mich so langsam an die Eigenheiten im Umgang mit der Technik gewöhnt. Sei es der erste Entwurf, der immer noch mit dem 3-D-Builder entsteht oder die Umwandlung der erstellten Dateien auf das STL. Format, damit am Ende im Slicer das Modell für den Druck vorbereitet wird.

Dann noch der Aufwand beim Einrichten der Maschine, das anschließende Reinigen und , wenn alles gut gelaufen ist, das Entgraten der frischen Modelle , Nachhärten und schließlich die Lackierung im airbrush mit den vielen Kleinigkeiten, bis ein Modell komplett fertig ist.

Neue Ideen bekomme ich auch immer wieder von Freunden der mini-club . Es ist manchmal nicht ganz einfach und freut mich daher umso mehr, wenn ein Modell gelingt, dass wahrscheinlich sonst niemals realisiert werden wird.

Das ist meine Intention.

Ich erhebe dabei keinen Anspruch, alles umsetzen zu können oder auch zu wollen, vielmehr soll es mein Hobby bleiben und auch noch Spaß machen.

### Der Anfang

Nachdem einige schöne Modelle entstanden waren , erreichte mich eine neue Idee zur Gestaltung eines Mercedes LKW . Ich hatte kurz zuvor angefangen, den ersten Kleintransporter Mercedes L 319 zu gestalten.



Mercedes-Benz

Diesmal sollte es aber eine Nummer größer werden und in die Zeit der Siebziger Jahre passen.

Was bietet sich also an, sich grundsätzlich einmal mit der Geschichte des Automobils und speziell mit Mercedes-Benz auseinander zu setzen.

Bereits 1896 begann die Entwicklung der Lastkraftwagen mit den Daimler Lastwagen.



(Quelle: CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=228377>)

Es folgten in den Dreißiger Jahren imposante Laster wie zum Beispiel der Langhauber LO 2000, der von mir auch im Modell umgesetzt wurde. Dieses Thema wird später noch einmal behandelt und soll hier nur am Rande erwähnt sein.



(Quelle: Von MartinHansV - Eigenes Werk, Gemeinfrei, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1406697>)

Ebenso die Fahrzeuge aus den Vierziger Jahren wie ein L 1500, den ich ja bereits einmal als Feuerwehrfahrzeug hier vorgestellt habe.



Foto: Michael Hering

Über die berühmten rundlichen Frontlenker, die ab ca. 1955 bis Ende der Sechziger Jahre entwickelt wurden, folgten die sogenannten Kurzhauber und Rundhauber in den Fünfziger Jahren, bis in die Achtziger Jahre .

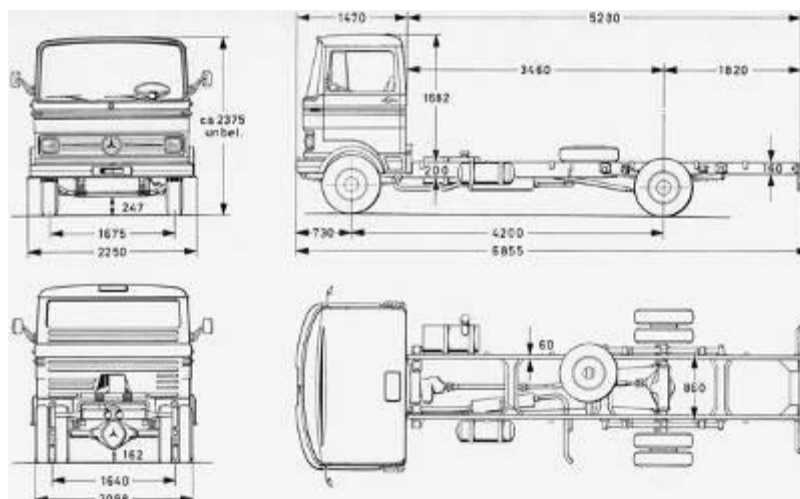
Der leichte Lastkraftwagen Mercedes LP 608 war in dieser Erfolgsgeschichte der Wegbereiter zu den heutigen , modernen LKW , sei es der Atego, über den Actros bis hin zum Arocs.

Dieser als Frontlenker benannte LKW ( Weil er keine Front, also keine Motorhaube nach vorne mehr hat ) und mit sogenannter "kubischer Kabine" konstruierter LKW ( weil sie in dieser Zeit des Wandels "eckig", also formensprachlich einfach und unkompliziert war), sollte es also im Modell 1: 220 werden.

## Das Vorbild

Zunächst muss ich natürlich Daten bekommen. Hierzu recherchiere ich im Internet und suche gezielt nach Vorlagen und im besten Falle sollten es Fotos sein, die das Fahrzeug in planebener Perspektive von allen Seiten zeigen.

Das kann schon manchmal schwierig sein, aber in diesem Fall habe ich sogar entsprechende Maßzeichnungen gefunden. Das ist äußerst hilfreich, da ich zunächst die Skizze als Bild in mein CAD Programm laden kann und dann einfach die Maße übertrage.



(Quelle: drawingdatabase.com)

Ergänzend kommen dann die Fotos dazu, um nachher das Modell farblich zu gestalten oder um mir einen Eindruck über die Proportionen, typische Farbgebungen etc. zu verschaffen.

### Kubische Kabine leicht 1965 - 1977



(Quelle: auf pinterest gefunden)



(Quelle: CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=311751>)

## Das Modell

Nachdem ich also die Daten gesammelt habe, ging es an die Umsetzung. Ich dachte, es kann ja nicht so schwer sein bei so einfach gestricktem Vorbild, aber einige Dinge müssen doch beachtet werden, damit das Modell nachher auch als LP 608 identifiziert werden kann.

Dazu gehören die stilistischen Merkmale, die eben genau die LKW aus dieser Zeit hatten.

Hier waren es , jedenfalls bei den leichten Frontlenkern die in den Kühlergrill integrierten Scheinwerfer, die kurze Kabine mit der relativ großen und geraden Frontscheibe und letztlich der markante Mercedes Stern im Grill sowie die unterhalb der Scheibe und an den Türen befindlichen Sicken.

Die digitale Gestaltung fand nun unter Verwendung von Teilen anderer Modelle, die ich bereits gut drucken kann, statt. Das sind prinzipiell geometrische Formen, die in der Software unbegrenzt abgeändert und angepasst werden können. Einige Teile werden dabei aber auch neu gestaltet und ich sage gerne, dass es sich wie bei einer Holzbearbeitung um sägen, feilen, fräsen oder zuschneiden handelt, aber eben digital.

Herausgekommen ist dann der erste Entwurf als Grundlage für viele weitere.

Ein Pritschen LKW. Das Fahrgestell einzeln entworfen und in der Grundform mit einer anklebbaren Ladefläche, der Pritsche.



Modellfotos: Michael Hering

Auf dieser Grundlage habe ich dann mehrere Aufbauten konzipiert und mich jeweils an Bildvorlagen orientiert. Es sind dann Kofferaufbauten, passende Anhänger, Einzel-Fahrgestelle, Planen und Tankaufsätze sowie Ladungen entstanden, die das Modell, genau wie das Vorbild zu seiner Zeit , zu einem universal einsetzbarem Transportmittel machen.



## Fazit

In Bezug auf die Gestaltung sind hier die Möglichkeiten praktisch unbegrenzt .

Das Vorbild bietet genug Impressionen, die es nur noch umzusetzen gilt.

Es passt aus meiner Sicht auf viele Anlagen , die in der Epoche III oder IV gestaltet sind, aber auch als Oldtimer in die heutige Zeit.



Foto: Michael Hering

Zwischenzeitlich habe ich den "übernächsten" in der Geschichte der Mercedes Benz LKW schon in den digitalen Startlöchern. Es wird der schwere Frontlenker mit kubischer Kabine sein, der sich hervorragend für alle Arten von Baustellenfahrzeugen oder Schwertransporten oder Sattelzugmaschinen mit Containern eignet.

Dies aber zu gegebener Zeit.

Ich freue mich auf neue Inspirationen.

Euer

Michi

**„ Die Weiche “  
Olperstr. 52  
51491 Overath**

Herausgeber und verantwortlicher für den redaktionellen Teil: Dietmar Stäbler,  
Heinz Boine, Rüdiger Adolf, Friedrich Scholta, Wolfgang Becker.

Druck: Friedrich Scholta

Nachdruck, fotomechanische Wiedergabe, sonstige Vervielfältigungen sowie  
Übersetzungen und Verbreitungen – nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung.

Alle Angaben sind ohne Gewähr.

Es wird keine Haftung für Manuskripte und Abbildungen übernommen.

Für Druckfehler wird keine Haftung übernommen.



**Nächste Ausgabe: Juni 2021**