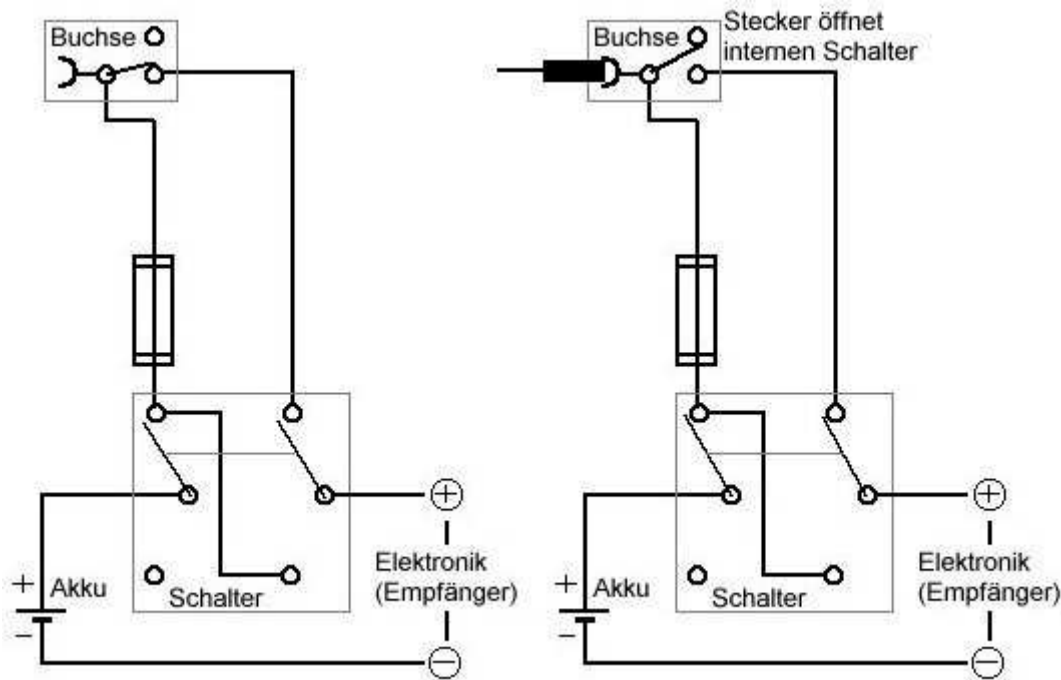


2004-10-31

Nachtrag zum Schaltplan

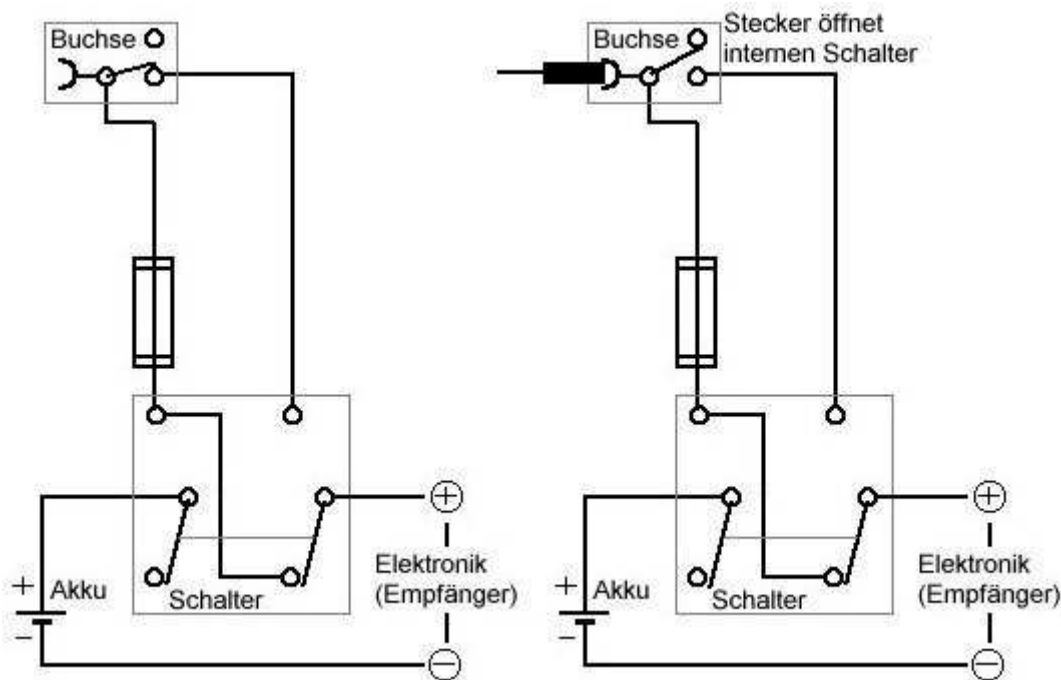


Schalterstellung 1

Der Schalter ist ein zweipoliger Umschalter mit Mittelstellung (in dieser ist alles ausgeschaltet, auch ein Laden des Akkus ist nicht möglich). Die Buchse ist eine NV-Buchse mit Schaltkontakt: Sobald ein Stecker gesteckt wird, öffnet er den Kontakt. Dies betrifft nur den äußeren Anschluss des Steckers, so dass dieser mit Plus verbunden sein muss (so ist es auch bei der Ladebuchse meiner Futaba F-14). Der innere Stift ist fest mit Minus verbunden, dies habe ich nicht eingezeichnet.

Der linke Teil des Bildes zeigt den Stromfluss bei Schalterstellung 1, ohne Stecker in der Buchse: Vom Akku durch die Sicherung, durch den geschlossenen internen Schalter der Buchse, zurück zum Schalter und von dort zur "Steckdose".

Der rechte Teil des Bildes zeigt den Stromfluss bei Schalterstellung 1, mit Stecker in der Buchse: Von der Buchse durch die Sicherung zum Akku. So wird also der Akku geladen.



Schalterstellung 2

Der linke Teil des Bildes zeigt den Stromfluss bei Schalterstellung 2, ohne Stecker in der Buchse: Hier

passiert gar nichts, das ist wie ausgeschaltet.

Der rechte Teil des Bildes zeigt den Stromfluss bei Schalterstellung 2, mit Stecker in der Buchse: Von der Buchse durch die Sicherung zum Schalter, von dort zur "Steckdose": Dies ist gedacht, um einen externen Reserve-Akku, der auf der Pritsche liegt, zu verwenden (das Kabel wird durch das Rückfenster geführt, das offen bleibt). Wenn man jetzt jedoch in Schalterstellung 1 umschaltet, lädt der externe Akku den internen oder umgekehrt, wobei hoffentlich die Sicherung durchbrennt, bevor die Akkus kochen.

Erste Erfahrungen - auch schlechte

Ich habe ja schon in einem frühen Stadium mit ersten Fahrversuchen begonnen. Das war auch gut so. Bei meinen ersten Versuchen hatte ich die Elektronik irgendwie in die Kabine geschmissen. Beim vorletzten Mal hatte ich die einzelnen Komponenten schon in ihrer vorgesehenen Position angeordnet, weil ich ausprobieren wollte, ob es Störungen gibt, wenn der Empfänger über dem Motor liegt. Die gute Nachricht: Das hat ohne Probleme funktioniert. Des weiteren habe ich mit der aus dem Wagen herausragenden Länge der Antenne experimentiert. Hierzu eignet sich das etwas albern wirkende gelbe Plastik-Antennenrohr (auf dem vorherigen Bild zu erkennen) hervorragend. In dieses wird die Antennen-Litze eingefädelt. Wenn man es z. B. nur zu einem Drittel reinsteckt, ist die Reichweite deutlich kürzer - genauer gesagt: Zu kurz (man muss dann immer direkt hinter dem LKW herlaufen - als hätte man eine Kabelfernsteuerung).

Jetzt zu den schlechten Nachrichten:

- 6 Akku-Zellen sind für den Spannungsregler des selbstgebauten BEC-Systems zu wenig. Sobald der Akku anfängt, leer zu werden, fehlt es dem Regler an Regelspannungsüberschuss (oder wie auch immer das heißen mag). Die Ausgangsspannung flattert, was den Empfänger dazu veranlasst, die Servos auch flattern zu lassen. Also müssen mindesten 7 Akkus her. Ich habe mich für 8 entschieden.
- Mit den 6 Mignon-Akkus kam mein LKW nicht den Berg rauf (peinlich, peinlich). Vereinskollege Marius erklärte mir, dass das an den Akkus liegt, sie liefern nicht genügend Strom. Und tatsächlich: Mit 8 Sub-C-Zellen ist der Berg kein Problem. Ich habe sie in 4/5-Länge gekauft, somit passen sie unter die Pritsche.

Die Motorhaube, zweiter Anlauf

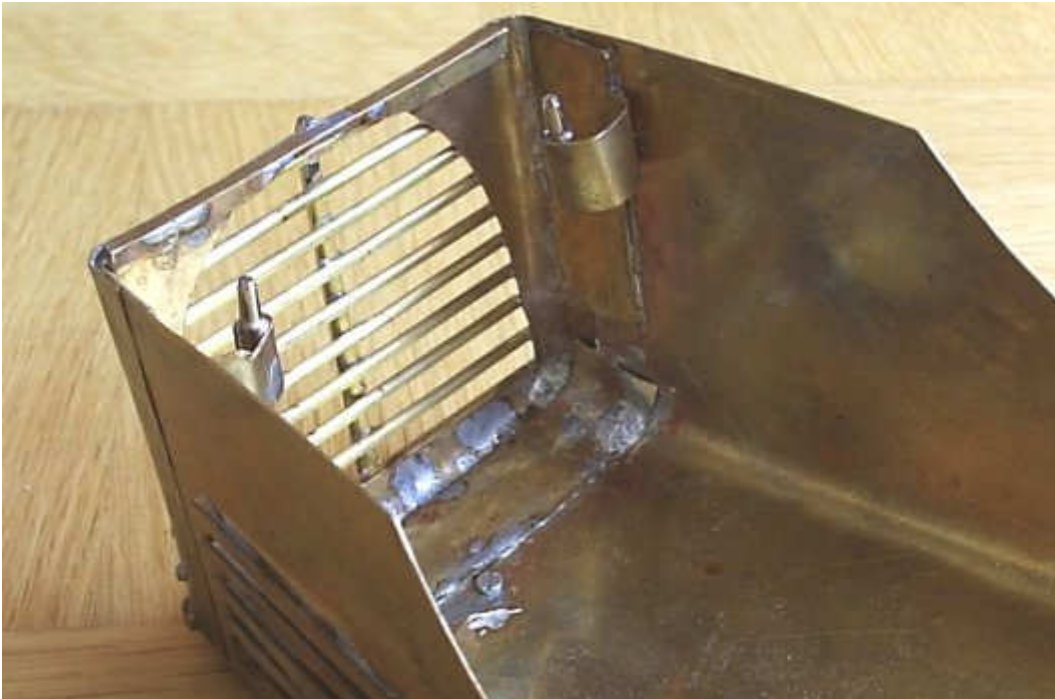
Dieses Mal habe ich mir natürlich einen Plan gezeichnet. Die seitlichen Klappen sollen NICHT zu öffnen sein (das würde ich sowieso nicht ordentlich hinbekommen - man muss seine Grenzen kennen). Den geraden Teil habe ich aus 0,5 mm Blech ausgesägt, auch die Aussparungen für die Räder, und zurechgebogen. Für die Vorderseite, die ja gerundet ist, habe ich mir einen Rohling aus Holz zurechgesägt, um diesen herum habe ich dann Blech gebogen und an den Ecken, die ich eingeschnitten hatte, verlötet. Außerdem musste das Innenteil entsprechend der Form des Kühlergrills ausgeschnitten werden (ist auf den Bildern unten zu erkennen). Um nun das gerade Teil und die Vorderseite zusammenlöten zu können, habe ich sie zusammen fixiert und mit "Klammern" aus Blechstreifenresten oben zusammengehalten:



Motorhauben-Montage

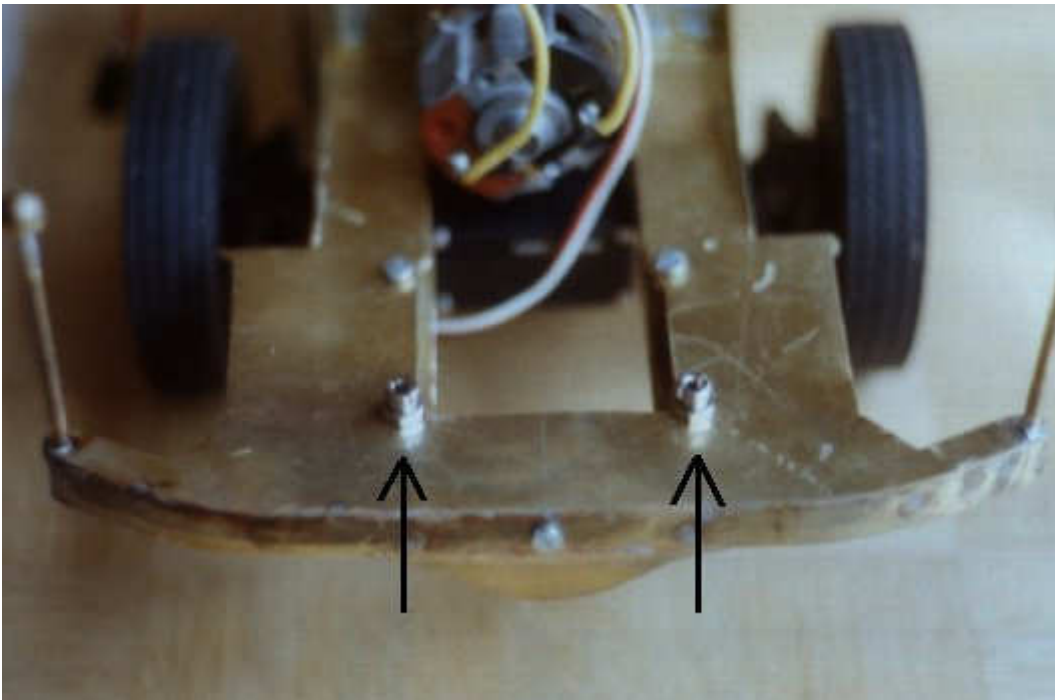
Zuerst habe ich einen Blechstreifen unten auf beiden Teilen festgelötet. Dann das Ganze um 90° gedreht, den eben festgelöteten Streifen mit einem nassen Lappen vor Erwärmung geschützt, und auch an die erste

Seite von innen einen Blechstreifen gelötet, dann noch einmal für die andere Seite. Die Blechstreifen für die Seiten haben einen "Schwanz", an den ich Stecker für eine Schnellbefestigung angelötet habe, wie schon bei den Türen.



(Dieses Foto entstand zu einem späteren Zeitpunkt, s. u.)

Im Bodenblech sind die zugehörigen Buchsen eingesetzt:



Motorhaube Gegenseite

An der Seite, die an der Kabine anliegt, wird die Motorhaube von Blechstreifen gehalten, die unter den Kragen fassen:



Halterung hinten

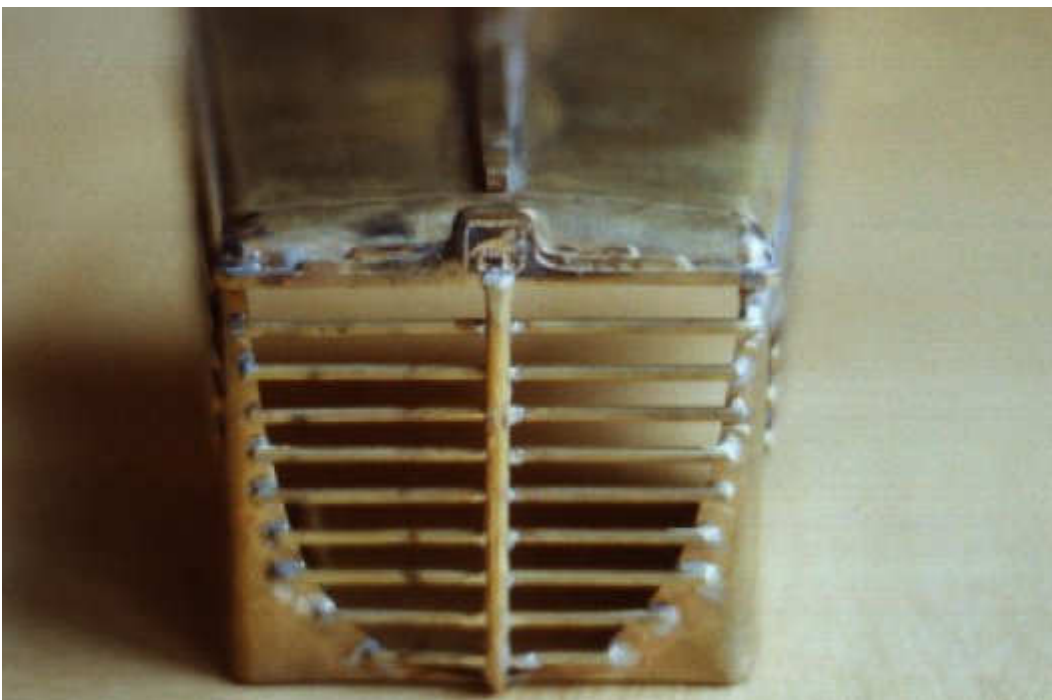
Mittlerweile habe ich schon etwas Erfahrung mit dieser Befestigung gemacht. Sie ist gut geeignet in der Bauphase, wenn die Motorhaube des öfteren abgenommen und wieder draufgesetzt wird. Aber später werde ich doch eine Schraubverbindung hinzufügen, die die Motorhaube fest in einer Position hält; die bisherige Konstruktion ist zu labil.



bis jetzt sieht es dann so aus

Der Kühlergrill

Für diesen habe ich 2mm-Messingdraht verwendet, gefunden in einem Handarbeits- und Bastelgeschäft - man darf halt vor nichts zurückschrecken. Ich habe 9 Stücke abgeschnitten und an den Seiten festgelötet. Das obere, 10. Teil, ist nicht rund, ich habe es aus Flachprofil zurechtgefeilt. Dann habe ich mir noch erlaubt, den Büssing-Löwen einzugravieren. Für so etwas benutze ich das EVG (Ehefrauen-Vertreibungs-Gerät, ein Multifunktionsdingsbums wie ein Dremel, jedoch von Aldi; macht Geräusche wie ein Zahnarztbohrer, meine Frau hat panische Angst vor Zahnärzten, deshalb EVG - bei Bedarf schalte ich es ein ...). Wahrscheinlich ist das kleine Kunstwerk nach dem Lackieren nicht mehr zu erkennen (schluchz, heul).



Kühlergrill



Büssing-Löwe

Um die gelötete Verbindung der beiden Motorhaubenteile beim Löten zu schützen, habe ich von innen den nassen Schwamm meiner Weller-Lötstation gegen den Kühlergrill geklemmt. Jede angelötete Querstrebe habe ich ebenfalls mit einem nassen Lappen abgedeckt.

Die übrigen Teile an der Motorhaube

Die seitlichen Lüftungsschlitze hätte ich auch nicht ordentlich hinbekommen, deshalb habe ich sie mit Flachprofilen imitiert, ebenso wie das Teil oben auf der Motorhaube (wohl die Abdeckung der Scharniere der "Flügeltüren"). Auch hier habe ich alle schon gelöteten Teile mit nassen Lappen abgedeckt.



Motorhaubenseite

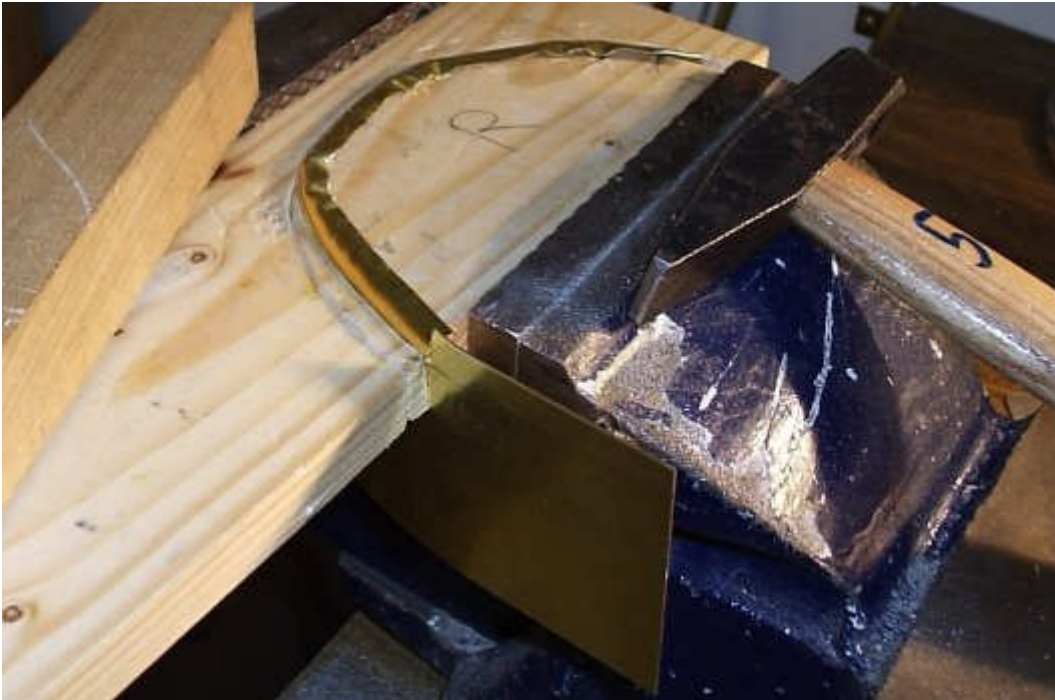
Die Kotflügel

Die Kotflügel bestehen aus Streifen von 0,5mm-Messingblech. Aus Holz habe ich eine Form ausgesägt und an der Kante abgerundet. Beides in den Schraubstock eingespannt:



Kotflügel biegen

Dann mit einem kleinen Hammer das Blech umgeschlagen. Dabei ergeben sich natürlich Falten (so jung, und schon Falten ...). Diese habe ich dann noch etwas plattgedrückt.



Biegen 2

Dann habe ich alle "Berge" flachgefeilt. Einige der besonders tiefen "Täler" habe ich mit Lötzinn verspachtelt. Das Ergebnis ist so na ja. Wenn man es mit 1mm-Alublech macht, hat man sicher mehr Masse zum Wegfeilen, so dass das Ergebnis vielleicht ordentlicher ist.



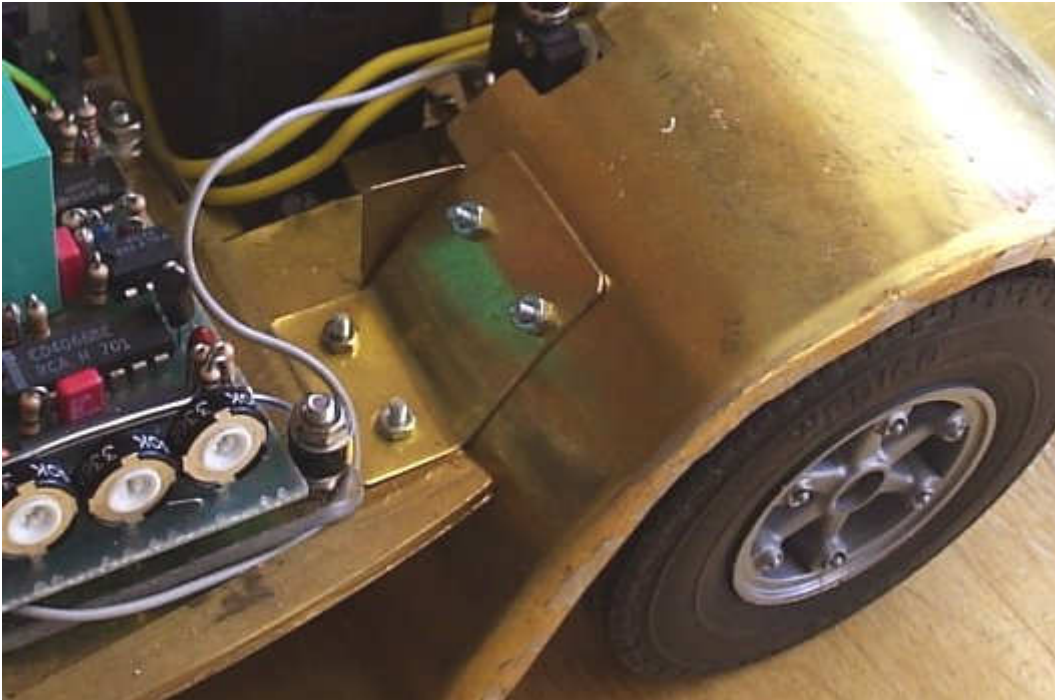
Biegen 3

Für die Befestigung habe ich vorn von innen ein kleines Rohr angelötet, eingebettet in ein U-Profil, und dazwischen liegt noch ein kleiner Blechstreifen, um das Rohr anzuheben. Andernfalls hat man nicht genügend Platz, um die Mutter auf die M2-Gewindestange aufzuschrauben, die im rechten Winkel aus dem Bodenblech herauskommt und auf die das Ganze gesteckt wird.



Halter vorne

Hinten, an der Kabine, wird der Kotflügel an einem Blechstreifen festgeschraubt, der seinerseits am Bodenblech befestigt ist:



Halter hinten

Ich kann mir schon denken, wieso die Kotflügel KOT-Flügel heißen. Für mich war dies bisher die schlimmste Arbeit an meinem Modell.

Aber das Ergebnis entschädigt denn ja doch. Das Modell hat jetzt regelrecht ein Gesicht bekommen:



Ist doch hübsch, oder?

Ach du Sch...reck, noch 2 Kotflügel!

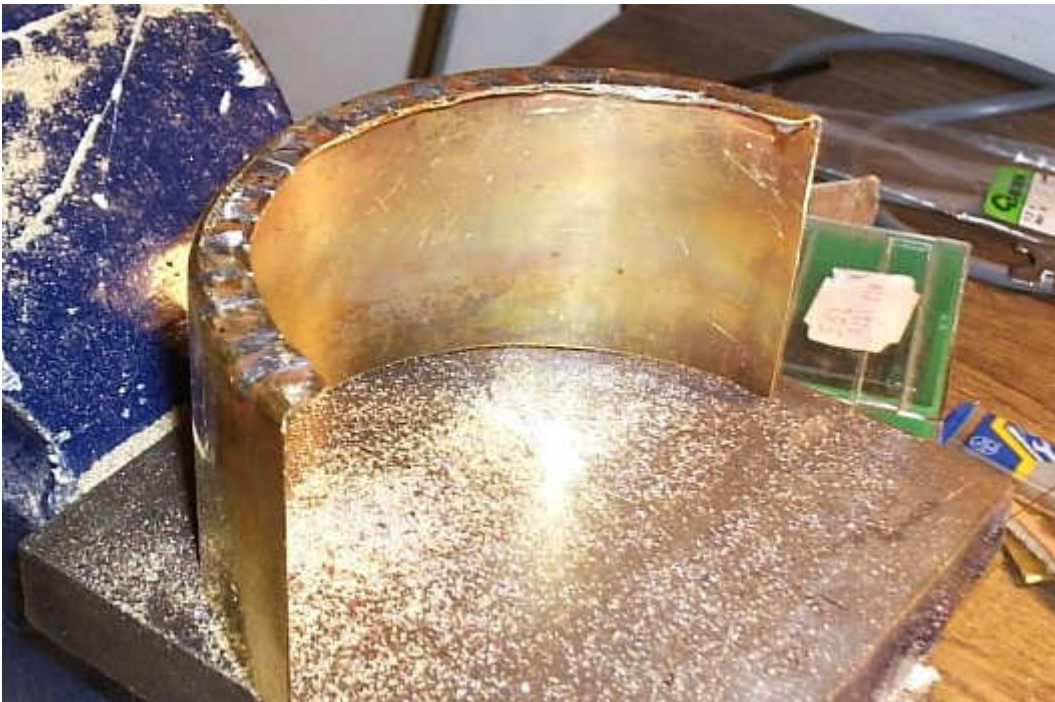
Bei genauerem Hinsehen bleibt es dem interessierten Betrachter nicht verborgen, dass die Hinterräder natürlich auch Kotflügel bekommen müssen. Mein erster Gedanke war: (s.o.). Aber es war doch viel einfacher: Diese Kotflügel müssen nicht in eine schon vorhandene Aussparung passen, und sie sind einfach halbkreisförmig. Diesmal habe ich eine andere Technik ausprobiert: Ich habe am äußeren Rand mehrere Schlitzes eingesägt, dann jeweils eine Lasche umgebogen und die nächste an der Seite mit der Feile so angeschrägt, dass sie nach dem Umbiegen an die schon "liegende" Lasche passt, ohne sie zu

überschneiden.



Kotflügel hinten

Von innen habe ich ein dünnes Blech gegengelötet, weil mir einige Schlitzte doch etwas zu breit geraten sind und das Lötzinn nicht bereit war, Brücken zu bilden. (Übrigens: Angekokelte Spanplatte stinkt f-ü-r-c-h-t-e-r-l-i-c-h !)



Nach dem Biegen und Löten

Anmerkung von Martin:

Eigentlich müsste man hoffen, das Peter nie mit seinem Büssing fertig wird - Grund: selten so eine amüsante Baubeschreibung gelesen! Dennoch: Peter, mach weiter so, auch wenn Du irgendwann mal fertig wirst...

