

## Autotransporter Gattung Laads 1080 B für LKW

Beim Kombiverkehr von LKW auf die Eisenbahn hat man schon seit Anfang der 50 Jahre versucht LKW auf verladen.

Damals war es schon klar das die Gesamthöhe (Waggon + LKW) ziemlich beschränkt war bei die Oberleitung und bei Unterführungen, so dass es unbedingt notwendig war die Beladungsfläche zu senken.

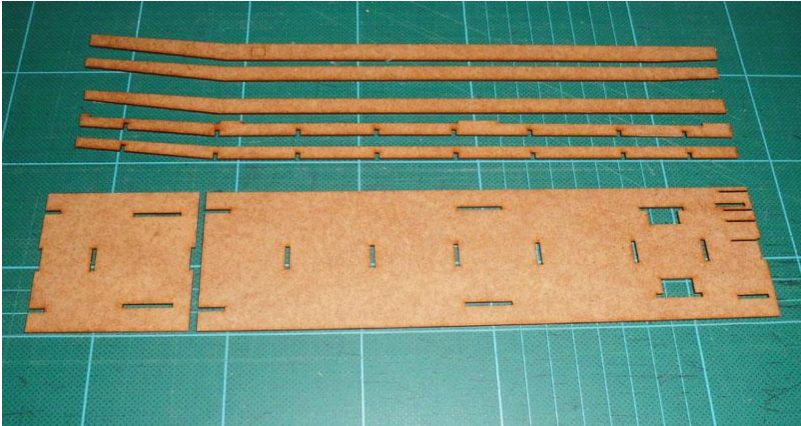
Die Entwicklung von Niederflurwagen für den Huckepackverkehr entstand aus Versuche wobei die Bodenplatte erheblich niedriger war und zugerüstet mit kleinst- Räder.



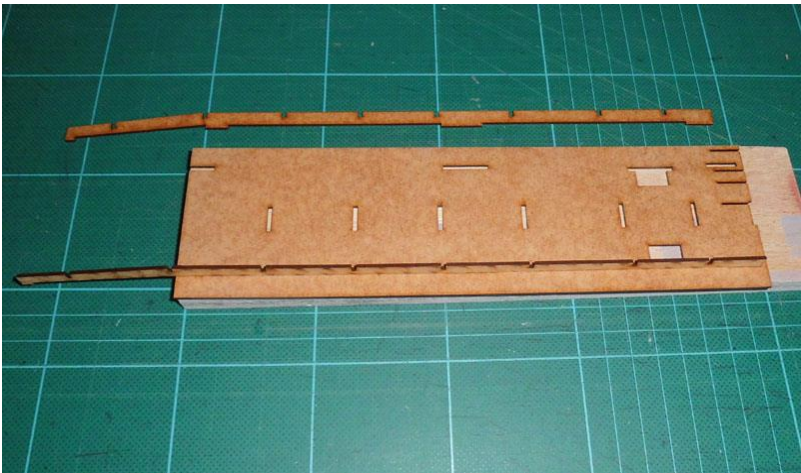
Die Wagen hatten eine niedrige Geknickte Bodenplatte mit erhöhte Pufferbohle auf normale Höhe.

Heute werden noch diese Niederflur wagen noch verwendet, festgekuppelt als eine Doppeleinheit Gattung Laads 1080 B, die wir genau als Vorbild genommen haben zum Nachbau.

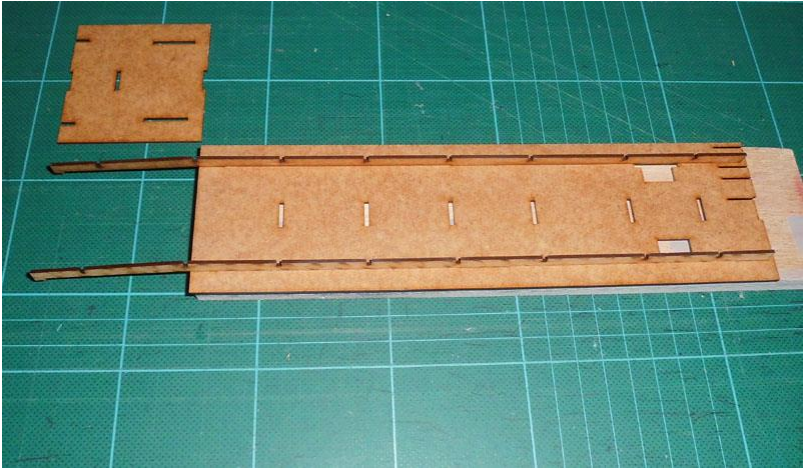
Als Grundmaterial für Bodenplatte, Unterrahmen und Seitenwänden haben wir MDF 1.5 mm genommen.



Wegen der Knick der Wagenboden wird auf ein Stück Tischlerplatte gebaut. Vorerst werden die beide geknickte Haupt Längsträger auf die Bodenplatte geklebt.



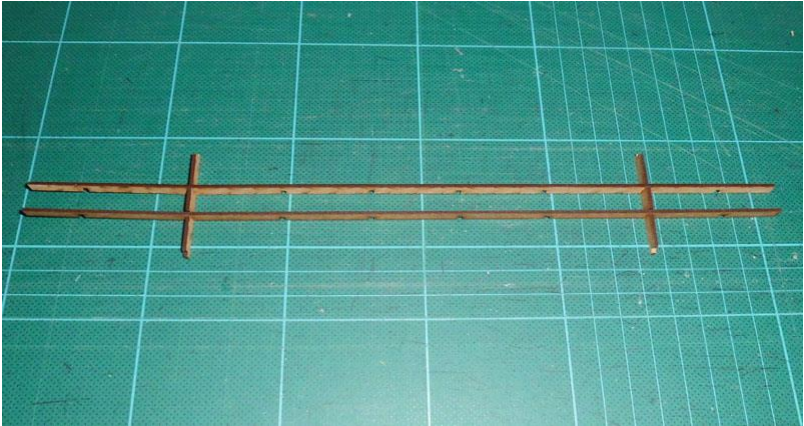
Die schiefe Ebene der Bodenplatte wird auch auf die Längsträgern festgeklebt.



Die beide Haupt Längsträgern werden gedoppelt.



Auf die beide geknickte Innenträgern werden zwei Querträgern geklebt.



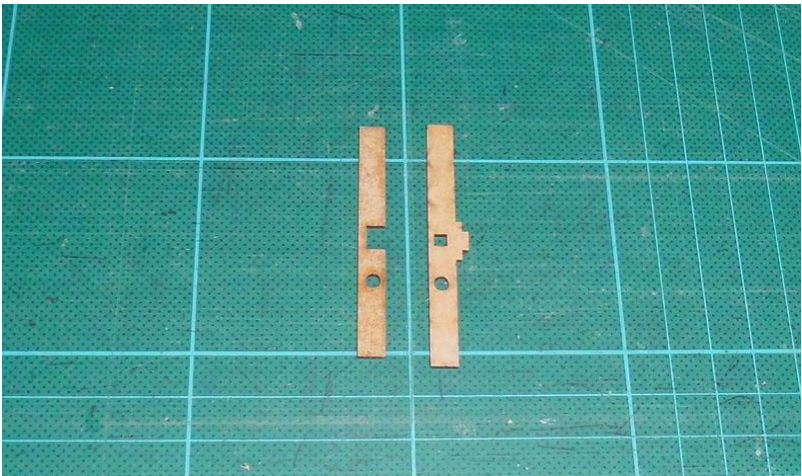
Anschliessend werden die beide Innenträgern auf die Bodenplatte geklebt und mit weitere Querträgern vervollständigt.



Auf die Bodenplatte wird an eine erhöhte Stirnseite die Pufferbohle geklebt.



Die Pufferbohle für die versenkte Stirnseite wird vorerst gedoppelt.



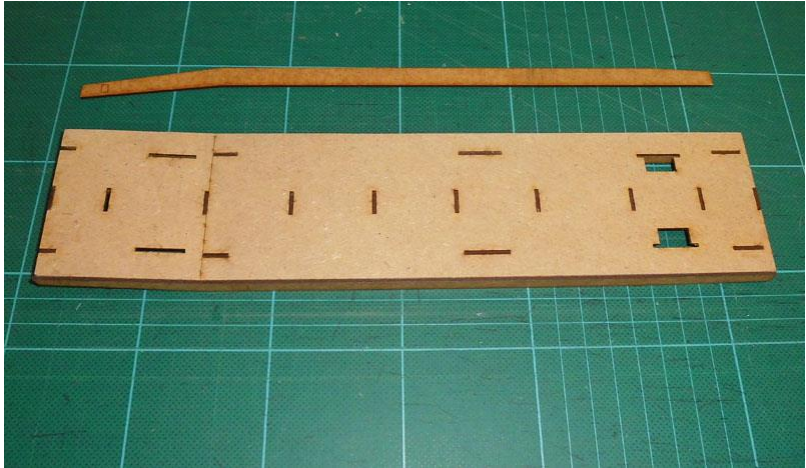
Diese gedoppelte Pufferbohle wird eingeklebt.  
Anliegend an die Längsträgern werden zwei Distanz-  
leisten geklebt für die Aussenträgern,



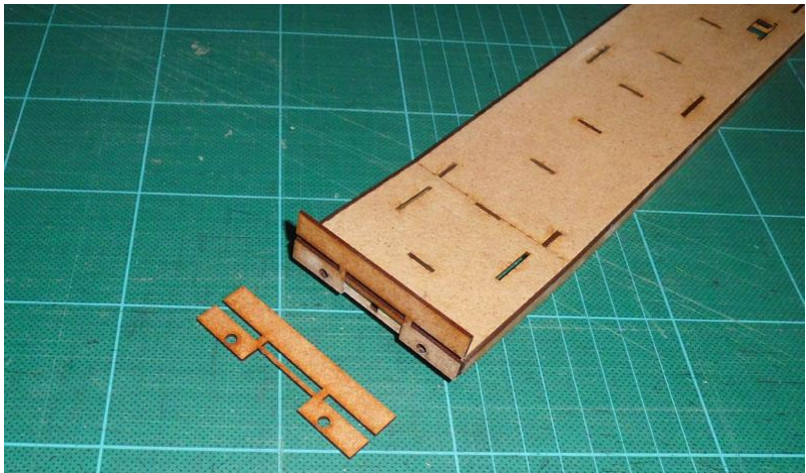
Gegen die Distanzleisten werden die vorerst die kleinste  
Aussenträgern auf die Bodenplatte geklebt.



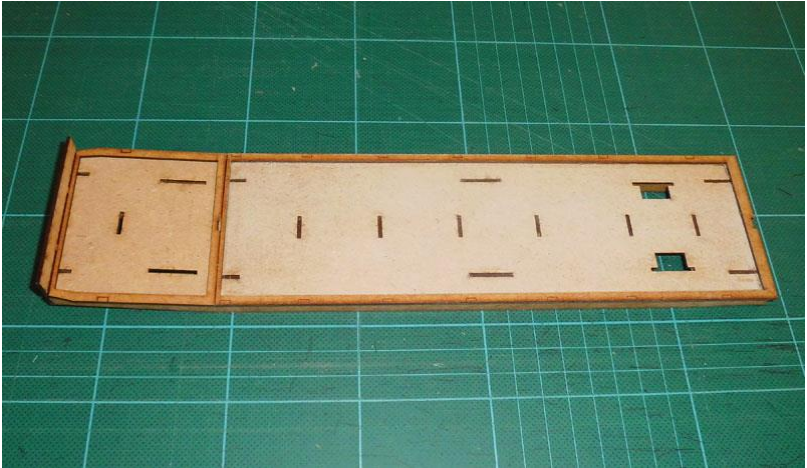
Diese Aussenträger werden gedoppelt mit Breitere Trägern auf die gleiche Höhe als der Wagenboden.



Der Pufferbohle an die normale Stirnseite wird gedoppelt.



Der Bodenrahmen wird auf die Bodenplatte geklebt.



Die Beinen werden gedoppelt für die Haltierung der Bremsklötzen.





Jetzt werden die Beinen eingeklebt.



Das Klappsystem für die Fahrbrücke wird vormontiert mit Splinten,



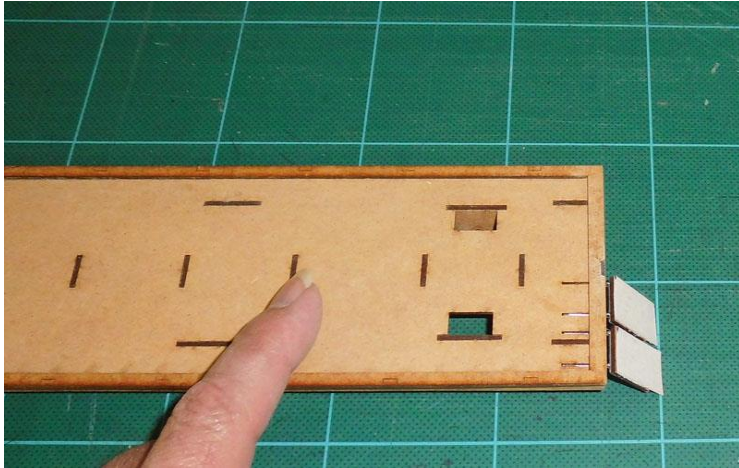
Die Fahrbrücke wird mit die Splinte eingeklebt in dem Wagenboden .



Die Fahrbrücke wird mit ein quadratisches Plättchen verstärkt.



Die Wirkung der Fahrbrücke wird geprüft.



Die normale Pufferbohle wird mit das Rahmenwerk gedoppelt.

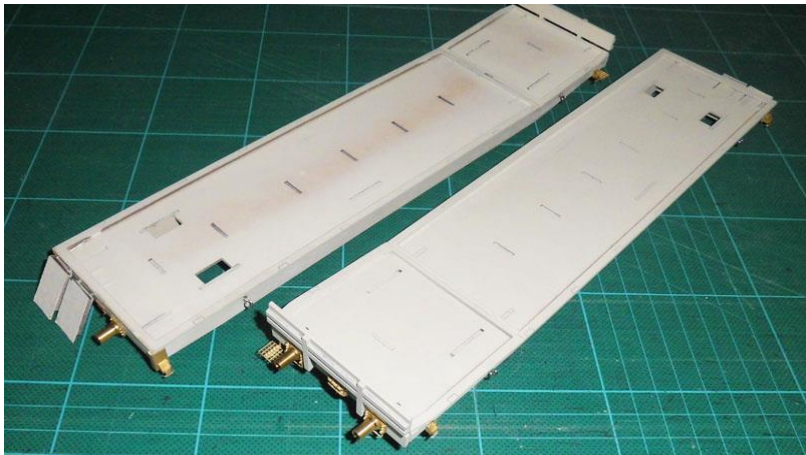


Das zweite Wagenteil wird ähnlich zusammengebaut.

Jetzt werden die MDF Teile der Wagen gespachtelt.



Alle Messing Kleinkram wird aufgeklebt wie Kupplungsmund, Puffer, Pufferplatten, Bremsschalter, Bremshebel, Luftkessel, Entlüftungsventil, Seilhaken, Zettelkasten, Bremsleitungen & Bremschlauche etc.



Alles wird jetzt grundiert in grau.



Die Unterseite bekommt einem schwarzen Anstrich (Ral 9011 Graphitschwarz), weil der Wagen lackiert wird in Lichtblau (Ral5012) obschon der Wagenboden-Rahmen oben Graubraun (Ral 8019) angestrichen wird.



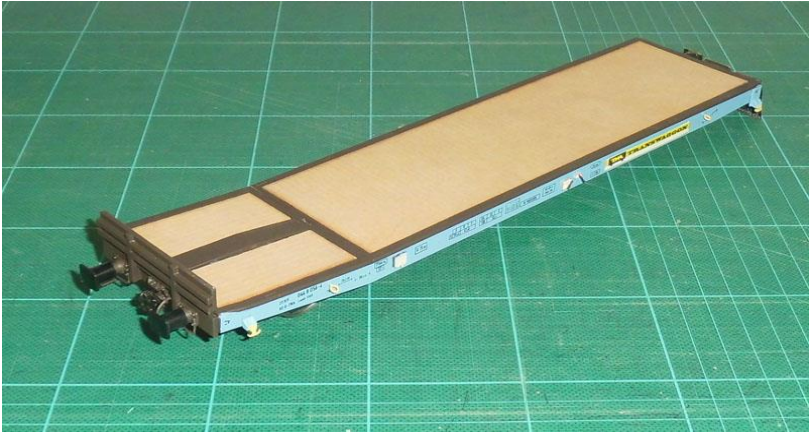
Die Haupt Bodenplatten in „Holzbretter“ aus MDF wird in das Rahmen geklebt.



Nachdem die Endlackierung aufgetragen ist, werden noch die Seillhaken, Bremshandrad, Bremsschalter & hebel weiter farblich angestrichen. Nachträglich wird der Wagen Beschriftet und mit Klarlack überzogen.



Die normale Pufferbohle wird bestückt mit die Puffer und Kupplungen.



Die versenkte Seite mit nur ein Puffer bestückt.  
Die Überfahrbrücke wird gedoppelt mit Kunststoff  
Riffelblech.



Obschon es hier kein reine „Mittelpuffer“-Ausführung gibt, hat jede Wagen an die versenkte Stirnseite nur ein Puffer und eine Verschleissplatte (für die Puffer der gegengekuppelte Einheit).

Die Puffer sind jedoch erheblich enger zu den Wagenmitte zugeordnet als normal.



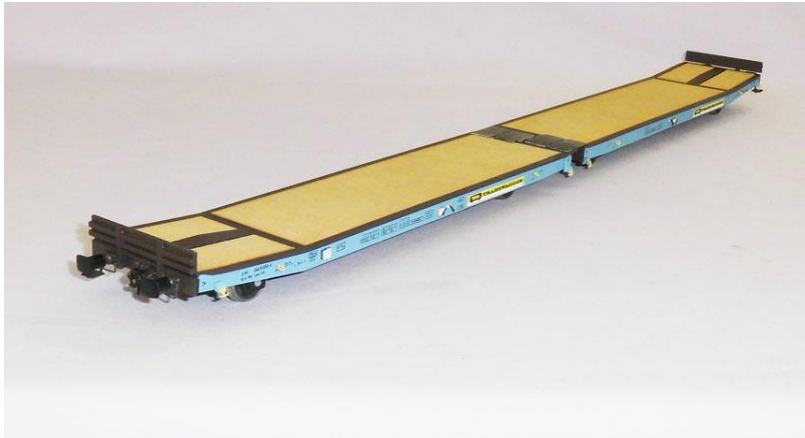
So wird das Modell mit eine versenkte Kurzkupplung zugerüstet um die Wagen an die beide Stirnseiten ( mit die versenkte Pufferbohle) eng mit einander zu kuppeln. Leider sind die Stirnseiten an die normale Pufferbohle nicht als niederklappbare Überfahr-Brücken montiert.

Weiter werden noch die Radsätze eingesetzt.

Die Wagen laufen leer oder beladen in ganzzügen sehr ruhig und durchlaufen butterweich Kurven von 1.5 m Radius, S Kurven und Weichenstrassen.



Die beide Wagen werden zu eine Doppel- Einheit Laas 1080 gekuppelt.



Die Wagen sind jetzt fertig und sollen nur noch beladen werden mit die LKW, die verzurrt werden.



