

## **Auto Transporter Gattung Laaeks 553 der DB**

Als einzige europäische Eisenbahn hat die DB bis an die Jahrhundertwende in großen Umfang Doppelstock-Autotransportwagen als bahneigene Fahrzeuge vorgehalten.

So wurden, am Ende der Siebziger Jahre, wegen Mangel an Autotransportwagen, für die DB etwa 200 Serienwagen gebaut Gattung Laes 552, als dreiachsigen Einheiten, entwickelt aus Gattung Laes 547 & Laes 548.

Die internationale Zulassung von 10 m Radstand hat jedoch bei diesem 3 achser nicht zum Erfolg geführt (daher nicht RIV-fähig).

Im internationalen Zusammenhang hat die DB sich wiederum entschieden für eine festgekuppelte Doppeleinheit von identische 2 Achsige Wagen einfacher Bauart, RIV-fähig, Lauftechnisch für 120 km/h.

Dabei sollte die Wagen ungeteilte, ebene und einseitig absenkbare Ladeebene haben mit Bedienung aller Betätigungselemente von außen.

Dieser Wagen ist gebaut worden unter Gattung Laaeks 553. (Bild 00)



Und jetzt zum Bau einer Versuchsmodell Laaeks 553 der DB :

Dieses attraktive Doppeleinheit von zwei 2 Achsige Wagen haben wir als Vorbild genommen. Die beide Wagenteile sind in verschiedene Baustoffen ( PS und MDF) angefertigt um ein gutes Vergleich zu machen in Pro und Kontra für die Verwendung von beide Materialien.

Dieser Baunachricht umfasst nur das bebilderte Teil in MDF.

Die gleiche Arbeitsweise könnte man behalten für das Teil in PS.

Nur dieser Teil in MDF hat vor die Grundierung noch ein zusätzliche Schicht in Sprüh Spachtel bekommen, welche nicht für das in PS Teil notwendig ist.

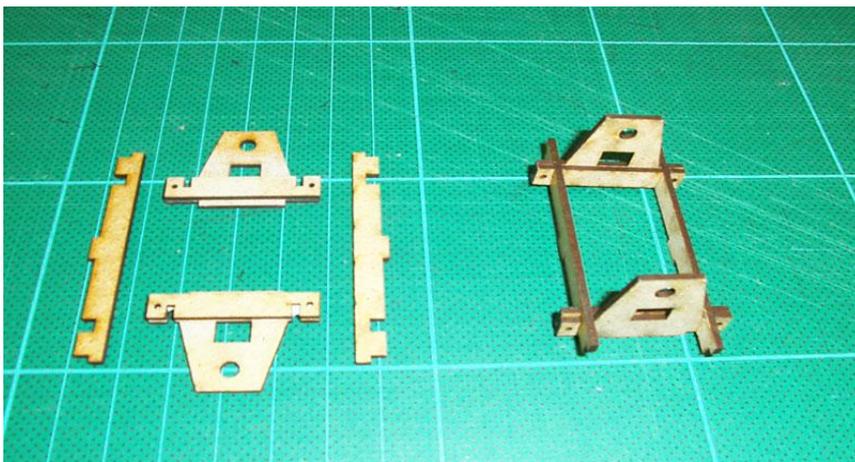
Fangen wir an mit dem Wagenteil in MDF.

Vorerst werden die Beine verstärkt mit ein Stützpunkt für die Brzems-klotze..  
Links die separate Teile, rechts die zusammengeklebte Teile.



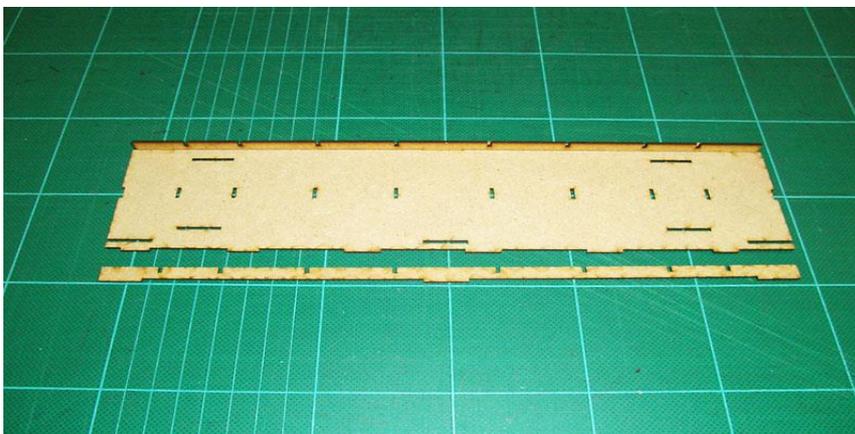
Die verstärkten Beine werden in ein Rahmen zusammen geklebt.

Links die separate Teile, rechts die zusammengeklebte Teile.

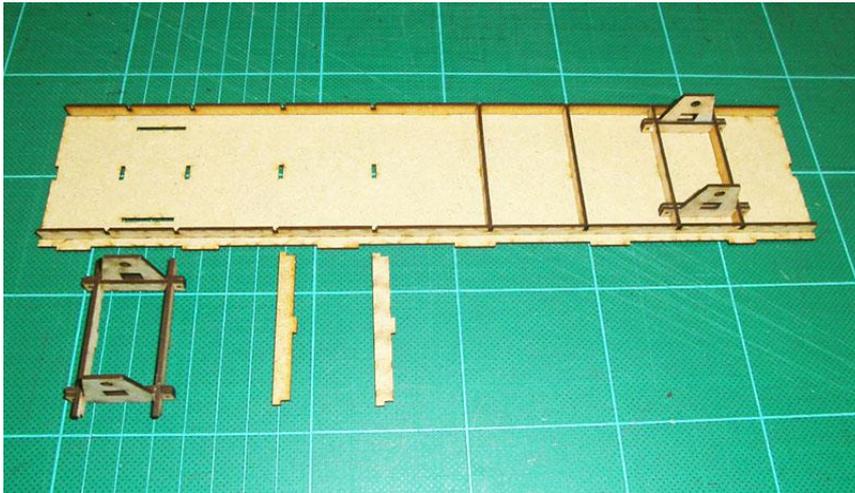


Die Längsträger werden mit dem Zahnen in die Schlitten des Bodenplattes geklebt.

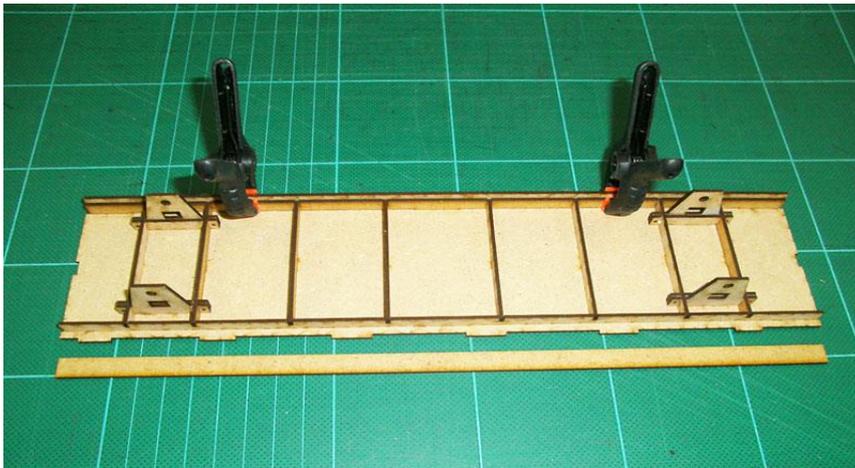
Vorne die separate Teile, hinten die zusammengeklebte Teile.



Die Querträger und die Beinen Rahmen werden in ihre Schlitten auf die Bodenplatte geklebt.



Die Längsträger werden gedoppelt.  
Vorne das separate Teil, hinten das zusammengeklebte Teil.



Die Aussen Träger werden in ihre Schlitten auf die Bodenplatte dazu geklebt.  
Vorne auf das Bild zu sehen ist das separate Teil, hinten das zusammengeklebte Teil.



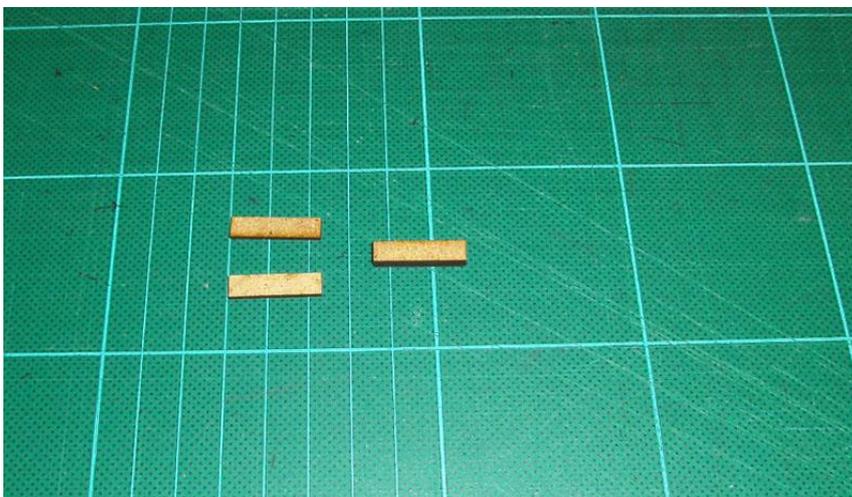
An die beiden Stirnseiten wird die Pufferbohle geklebt.



Die Deckplatte wird auf die Bodenplatte geklebt.



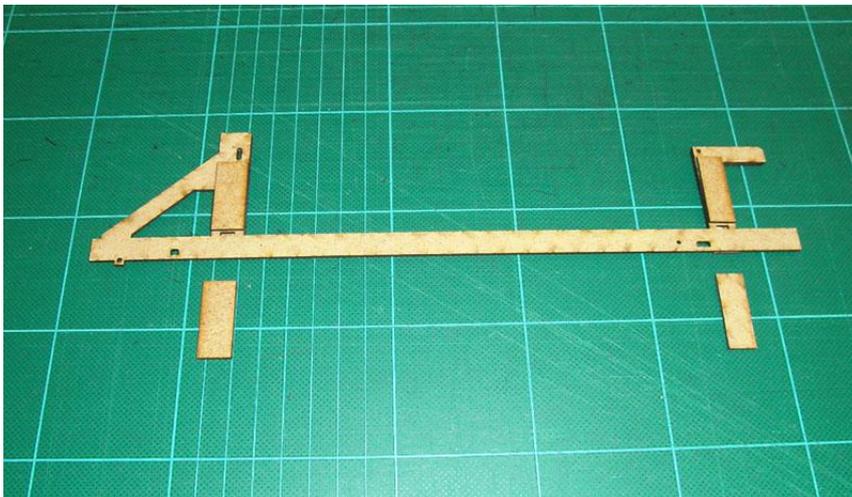
Die Stütze für die Bremshebel werden zusammengeklebt



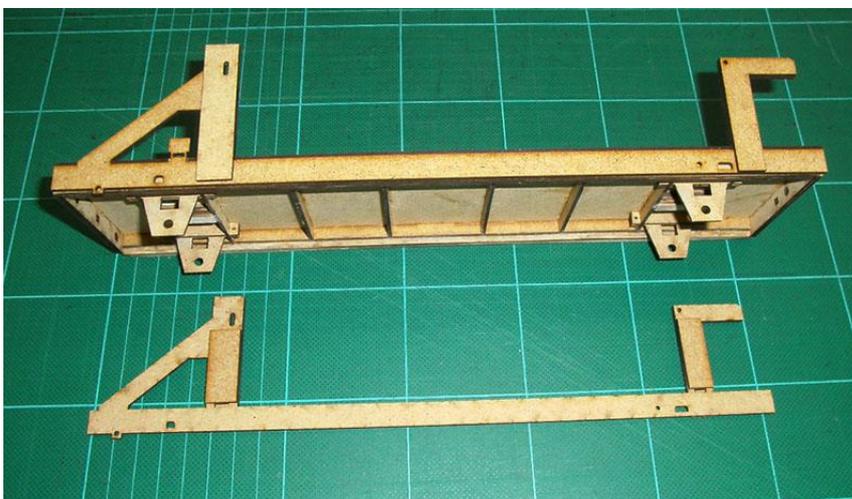
Sie werden in das Radsatzbereich montiert.



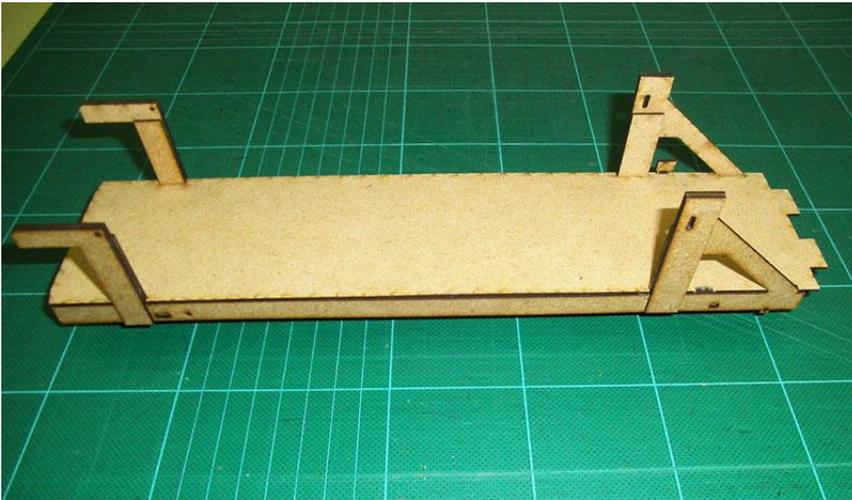
An die Innenseite des seitlichen Oberbaus werden die senkrechten Verstärkungen geklebt.



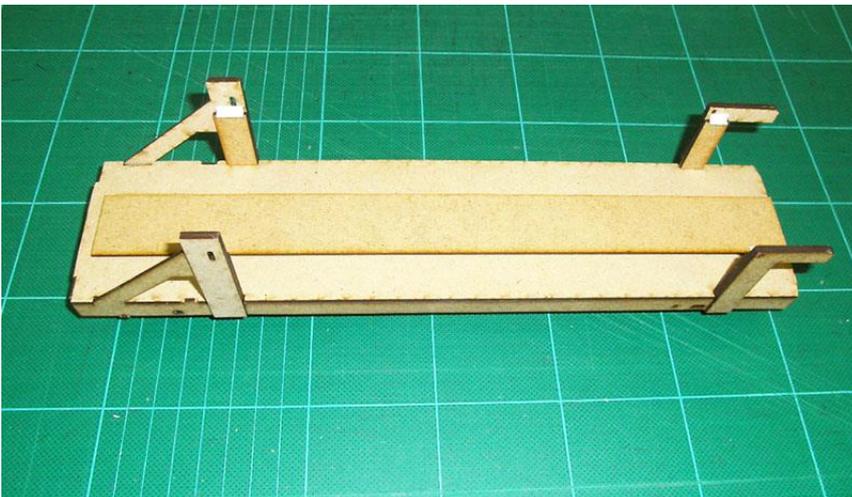
Der seitliche Oberbau wird entlang die Seitenlängsträger und Deckplatte geklebt.



An jede Wagenseite werden die weiteren senkrechten Verstärkungen geklebt.



In die Mitte wird die Führungsplatte geklebt.



Die Längsträger werden an jede Seite der Oberen Deckplatte montiert in ihre Aussparungen.



Nach Montage von der Verstärkung an die Stützhöhe an die Unterseite



wird die Führungsplatte in die Mitte geklebt und die Stellung des Oberdeckes geprüft.



Die Messing Führungsrillen (Ätzteile) werden gezaubert, in Winkel gebogen



Und auf die Deckplatte geklebt,



die Handgriffe Podesten hoch gebogen.



Mit Blumendraht wird die Handgriff –Führung in die Locher durchgezogen.



Eine Haftklammer wird in 2 Splinte geschoben als Scharniere.  
Die 2 Splinte werden wagenrecht in die Deckplatten gebohrt und geklebt



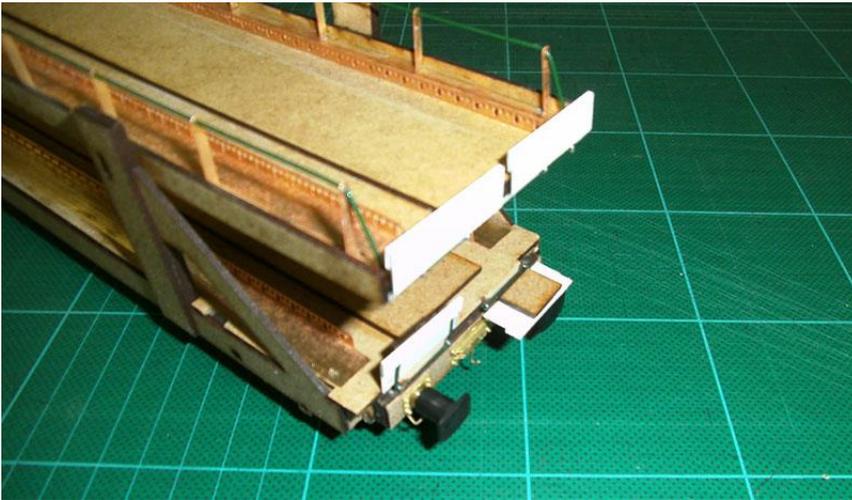
auf die beide Ebene.



Auf diese Haftklammer werden, für das Oberdeck, die schmalen Überfahrbrücken geklebt,



weil für die Unterbrücke die Überfahrbrücke wagenrecht auf die Puffer anliegen soll.



Jetzt bekommen alle MDF Teile ein Anstrich in Sprüh Spachtel.

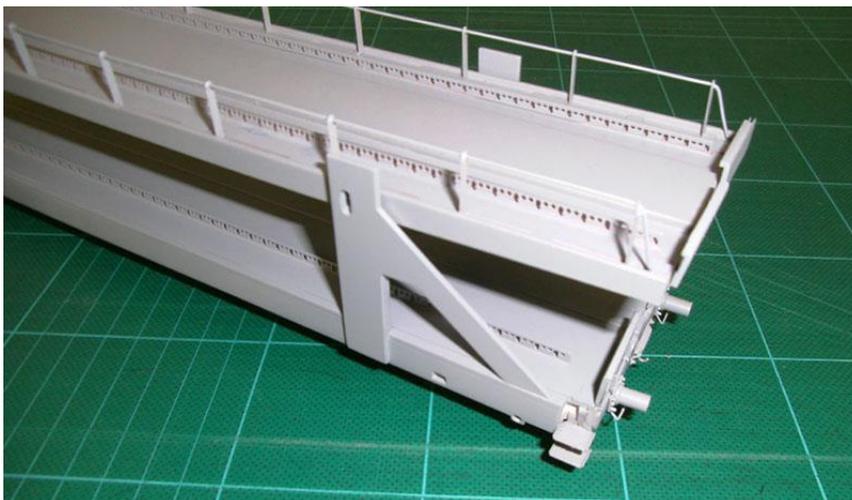
Klein Messingkram wie Bremszylinder mit Hebel, Luftkessel ,etc werden angeklebt.

Weiter werden die Pufferplatte mit Rangiergriffe, Rangiertritte und Kupplungsmund montiert.

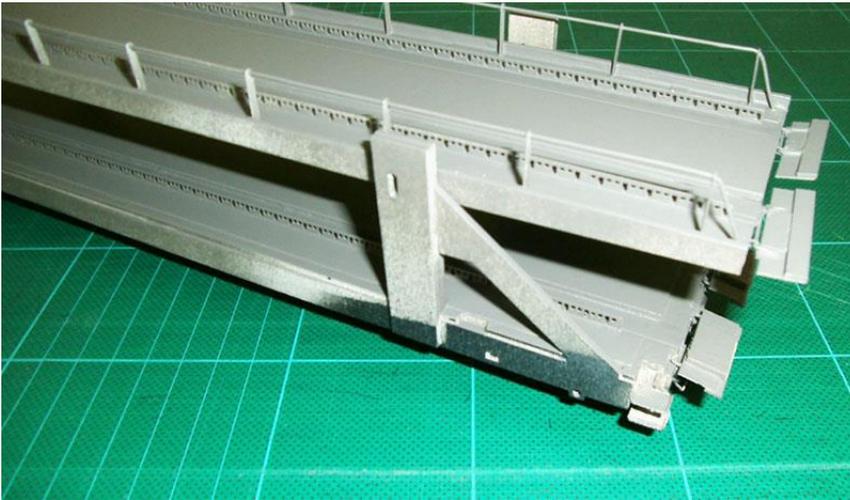
Auf die Bremshebel- Podesten werden die Bremshebel geklebt und das Brems System vervollständigt.

Nach der Montage von Delrin-Gleitlager, werden die Messinge Federpaketen über die Laufbuchsen geschoben und fixiert.

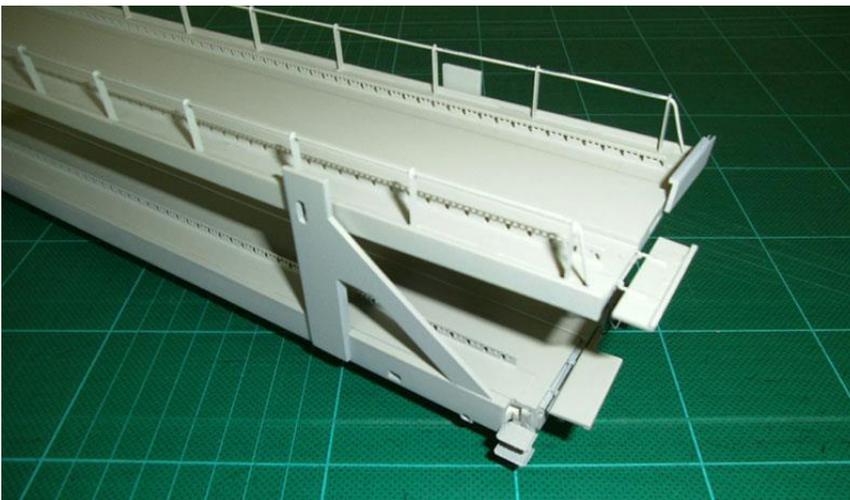
Nachdem auf das Gehäuse die weitere Kleinteile und Griffe montiert sind wird das Gehäuse grundiert.



Das Unter- Rahmen wird graphitschwarz gespritzt.



Die Fahrstreifen auf die Deckplatten werden licht grau und das Fahrdeck mittelgrau angestrichen.



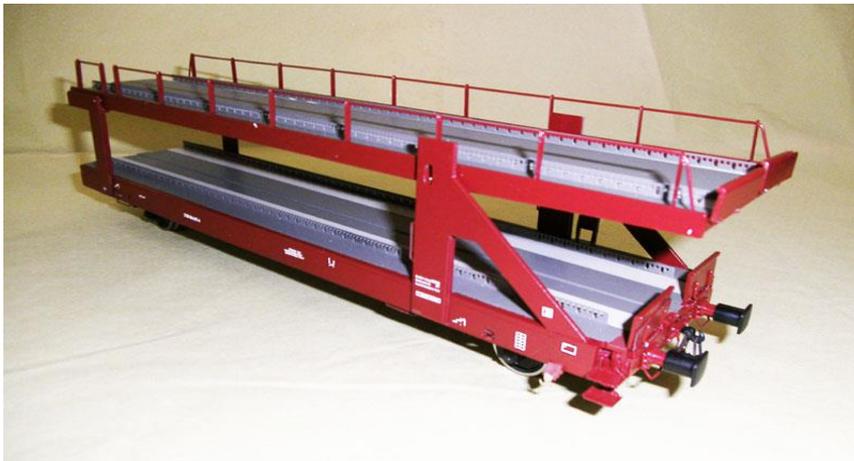
Nach abkleben und maskieren wird der Oberbau in Oxyd rotbraun gespritzt.



Die lupenreine Beschriftung, in Abreib-Technik, Epoche 4, wird aufgebracht und mit Klarlack überzogen.



Schließlich werden die Federpuffer, Radsätze und Schraubenkupplungen montiert.



Nach der Montage von die Radsätze ist die Montage vollendet.  
Das andere Wagenteil ist ähnlich gebaut aber in PS.



Die beide Wagenteile werden bis eine Laaeks 553 Einheit sehr eng und untrennbar gekuppelt (mit eine feste Kurzkupplungskulisse, ohne Haken).



Diese Doppeleinheit bewährt sich sehr gut in Kurvenlauf.



Und auch mit eine Beladung von fabrikneue PKW (Mercedes) ist es etwas Attraktives geworden.



Aber wie die Beladung gesichert wird soll beschrieben werden unter „Beladungen“

