Neuauflage Die neue alte Yacht KATJA von Krick/ROmarin

12 Dezember 2016

5,90 EUR A: 6,70 Euro . CH: 11,80 sFR . BeNeLux: 6,90 Euro . I: 7,90 Euro

SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMODELLBAU

Restauriert

80 Jahre alte MAID OF MEVAGISSEY segelt wieder

BOSTON TYPHOON von Mountfleet Models mit Patina

MIT TIPPS UND TRICKS ZUR MODELL-ALTERUNG

Alter Kahn

DETAIL-FEUERWERK AUS POLYSTYROL

EXOTISCH
Marineschiff EL LAHIQ – Teil 2

EINSATZ!
Kleinboot der Feuerwehr in 1:10 und 1:25

C-KLASSE
Weltmeisterschaft für Standmodelle in Kaliningrad

Trawler BOSTON TYPHOON von Mountfleet Models

Alter vor Schönheit

Mehr Infos in der Digital-Ausgabe

Text und Fotos:
Knud Hildebrand

Bei meinen Besuchen befreundeter Modellbauvereine und auch auf Messen ist mir aufgefallen, dass fast alle Schiffe so gebaut werden, als hätten sie frisch gestrichen den Stapellauf gerade hinter sich. Die wenigen Schiffe, die Alterungsspuren aufweisen, haben mich daher umso mehr fasziniert. Einige Boote sollen natürlich so aussehen, als wären sie neu, aber den Arbeitsschiffen kann man, nein, sollte man ansehen, dass mit ihnen Geld verdient werden musste, wie beispielsweise dem Trawler BOSTON TYPHOON.

Da ich kein Freund von Modellen bin, die man bei jedem Treffen mehrfach auf dem Wasser sieht, machte ich mich auf die Suche nach etwas Besonderem. Folgende Parameter waren Grundlage dieser Suche: Da Schiffe nur beim Bau sowie an Land groß aussehen und auf dem Wasser eher klein wirken, sollte es dieses Mal etwas größeres sein, und zwar deutlich über ein Meter. Mein bevorzugter Maßstab ist 1:32. Zudem sollte es möglichst ein Dampfschiff älteren Baujahrs sein, welches einige Funktionen ermöglichen würde, und ein Arbeitsschiff. Hier wollte ich unbedingt, zum ersten Mal für mich das Thema „Alterung", auch „Weathering" genannt, mit einbringen. Inspiriert durch ein Modell eines Vereinskollegen, der SIR LANCELOT, besuchte ich die Webseiten des englischen Herstellers Mountfleet Models (www.mountfleetmodels.co.uk) und fand dort die BOSTON TYPHOON. Sie erfüllte alle Voraussetzungen und sollte Weihnachten 2014 auf dem Gabentisch liegen. Zwar beherbergt meine Werkstatt lediglich eine Tischkreissäge, einen Tellerschleifer und eine Modellbaubohrmaschine, also weder CNC-Maschinen noch 3D-Drucker oder ein Airbrush-System, aber dennoch ging ich das Projekt an.

Teile über Teile

Natürlich konnte ich die Ankunft des Bausatzes kaum erwarten. Als dann endlich der Paketdienst vor der Tür stand, war ich doch ein wenig erschrocken. Das Paket hatte eine Länge von über 1,5 Meter und entsprach damit auch in etwa der Rumpflänge von 1.420 Millimeter (mm). Bei Betrachtung des ausgepackten Bausatzes wurde mir schnell klar, es handelt sich nicht mehr um ein Spielzeug und der Bau wird auch nicht nach zwei Monaten abgeschlossen sein. Letztendlich flossen deutlich mehr als 1.000 Arbeitsstunden in die Fertigstellung. Beim sehr dick laminierten GFK-Rumpf sind alle äußerlichen Merkmale wie Stoßleisten oder Platten sehr ansehnlich und deutlich dargestellt. Der Beschlagsatz besteht aus über 1.300 Weißmetallteilen, aufgeteilt auf 20 Beutel und nach Baugruppen sortiert, die allein ein Gewicht von 3.000 Gramm (g) auf die Waage brachten.

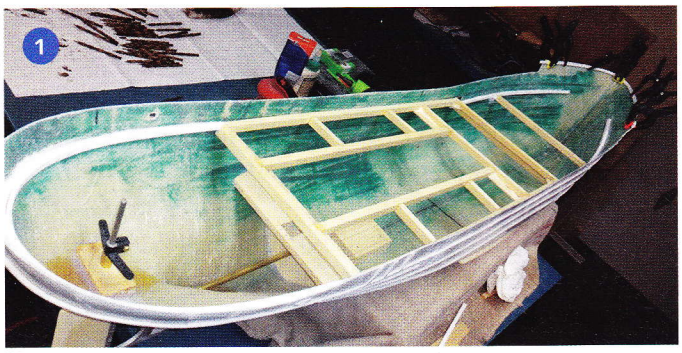
Die Teilequalität schwankte aber von genial bis kann-man-nur-noch-entsorgen. Um es vorweg zu nehmen: Entsorgt wurde nichts, da die Teile in ihrer Detailtreue mit meinen, mir zur Verfügung stehenden Mitteln, nicht nachzubauen gewesen wären. Und auch das sei erwähnt: Es fehlte nicht ein einziges Teil, im Gegenteil. Es waren mehr Bolzen und Scharniere vorhanden, als benötigt wurden.

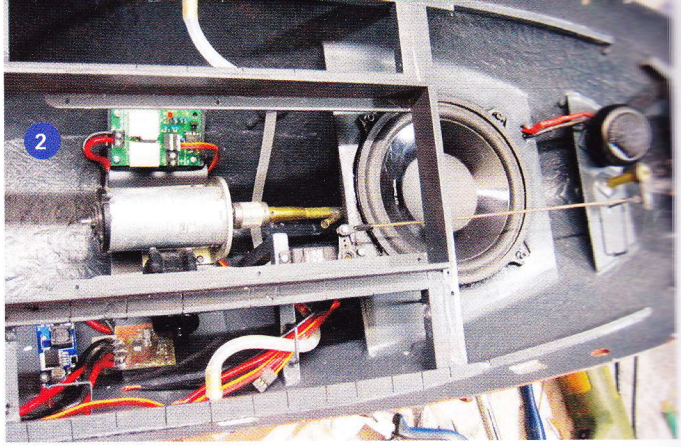
Weiterhin enthalten war ein 1:1-Bauplan mit Drauf- und Seitenansicht sowie eine Bauanleitung in Englisch. Auf meine schriftliche Anfrage an Mountfleet Models hin, bekam ich eine deutsche Übersetzung, dazu gehörten zwei Explosionszeichnungen der beiden Winden. Ein netter Service, trotzdem musste ich mir bei sehr vielen Bauabschnitten mit viel Fantasie zusammen reimen, was und wie

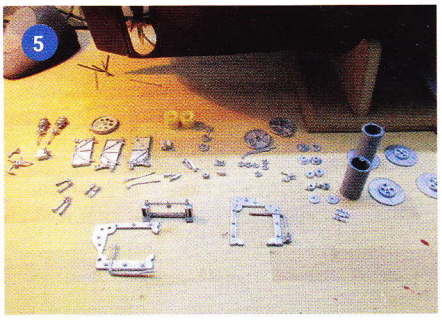
ZUM ORIGINAL

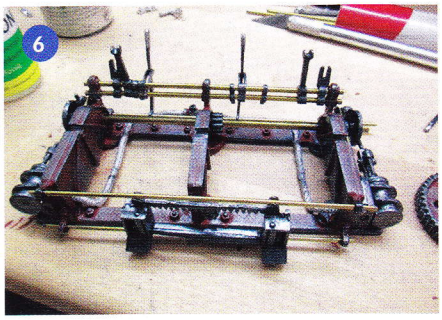
Trawler BOSTON TYPHOON

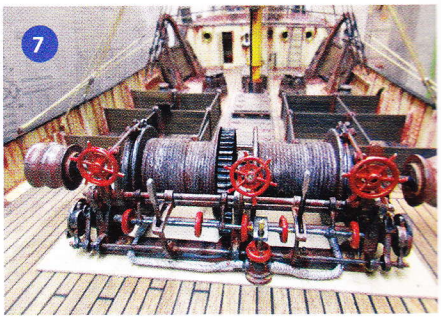
Die BOSTON TYPHOON war ein ölgefeuerter Fischdampfer mit einer Dreifach-Expansions-Dampfmaschine. Sie konnte 153 Tonnen Treibstoff bunkern, mit dem sie bis zu drei Wochen auf See bleiben konnte. Gebaut wurde sie 1948 auf der Schiffswerft Richards in Lowestoft, England für die Boston-Deep-Fishing Company aus Fleetwood. 1953 wurde sie nach Norwegen verkauft und auf den Namen „Rollanes" umbenannt und 1970 abgewrackt. Ihr Schwesterschiff, die BRACON GLEN wurde für die gleiche Reederei gebaut und 1950 nach Ceylon verkauft. Dort blieb sie, bis sie 1971 im Hafen von Colombo sank. Diese Trawler waren typische Seitenfänger, wie sie in der Nachkriegszeit benutzt wurden. Auf beiden Seiten hatten sie vordere und achtere Galgen mit Geschirr und Scherbretter, um zu beiden Seiten fischen zu können. Auf dem Achterdeck befindet sich eine Lebertranküche, welche 3.125 Gallonen (etwa 11.800 Liter) Dorschleberöl herstellen konnte.











1) Der von Mountfleet Models erstellte GFK-Rumpf ist von sehr guter Qualität. 2) Der Tiefton-Lautsprecher hat einen eigenen Resonanzkörper, um die Lautstärke zu steigern. 3) Einen glanzvollen Auftritt hatte der Rumpf nur kurze Zeit. 4) An allen Stellen, wo Rost natürlich auftreten könnte, beispielsweise Winkel, Öffnungen oder Kanten sind diese Spuren aufgetragen. 5) Alle Gussteile, hier für die Hauptwinde, waren zu entgraten, Löcher nachzubohren oder Kerben aufzufeilen. 6) Bereits während der Montage sind Teile zu lackieren und zu altern – denn an viele Stellen kommt man später nicht mehr ran. 7) Fertige gebaute und weitgehend gealterte Winde – aber wie man sieht, sind die Bereiche rundherum noch „werftneu"

es gemeint sein könnte – eigentlich nichts für einen wenig erfahrenen Modellbauer wie mich. Zum Schluss, das heißt zu Beginn, stellte sich die Frage, welche Funktionen verwirklicht werden sollten.

Gut geplant ans Werk

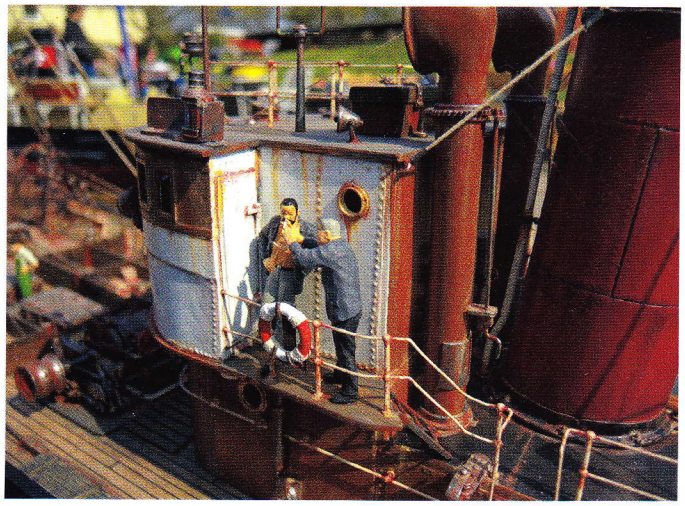
Zunächst war mir wichtig, wieder einen vernünftigen Rauchgenerator zu verbauen, denn ein Dampfschiff ohne Dampf geht gar nicht. Dann wollte ich zum ersten Mal eine Ankerwinde mit Freifallfunktion verbauen. Weiterhin gehört natürlich noch die nautische Beleuchtung dazu, die mit beleuchteten Mannschaftsunterkünften, Arbeitsdecks und Steuerhaus ergänzt werden sollte. Schließlich sollte Kühlwasser an Back- und Steuerbord impulsartig austreten.

Fest stand, ein Beier Soundmodul (www.beier-electronic.de) zu verbauen, mit dem ich bisher bei meinen anderen Projekten sehr gute Erfahrungen gesammelt hatte. Nicht nur, dass damit auch die gesamte Beleuchtung gesteuert werden kann, es ist auch ein digitaler Verstärker mit 2 × 20 Watt eingebaut. Zudem stehen bei der verwendeten Fernsteuerung nur sechs Kanäle zur Verfügung. Die reichen, da das Beier-Modul für die Steuerung von Sounds und der Beleuchtung lediglich zwei Kanäle beansprucht.

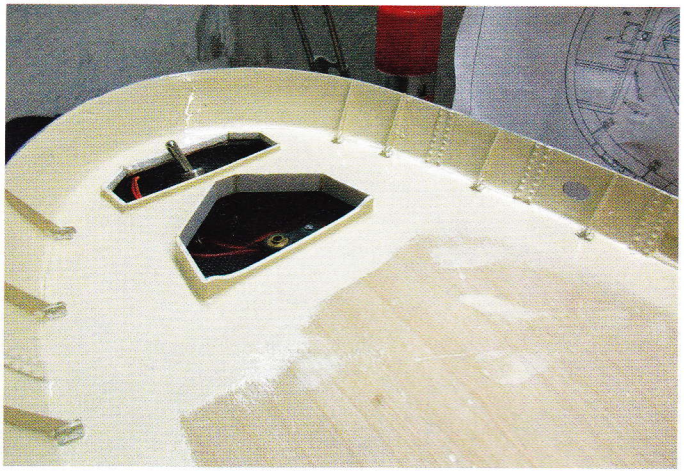
Wie sich bei vorherigen Modellen zeigte, ist der Sound im Bastelkeller immer sehr laut, aber auf dem Wasser ist davon fast nichts mehr zu hören. Aus dem Grund wurden bei der BOSTON TYPHOON entsprechend große Lautsprecher eingeplant. Dazu mussten geschlossene Gehäuse in den Rumpf eingebaut werden und so beschloss ich, ein Zwei-Wege-System aus dem Auto-HiFi-Bereich einzubauen. Die Wahl fiel auf ein 130-mm-Blaupunkt-System der GT-Serie mit separaten Hochtönern.

Da mir bei der Betrachtung des Bauplans auffiel, dass ich nur einen relativ kleinen Zugang über das Hauptdeck in den Rumpf habe, musste die Planung umso sorgfältiger ausfallen, um im Fall der Fälle die Komponenten austauschen zu können.

Laut Herstellerangabe war eine Verdrängung von zirka 21 Kilogramm an-



Szenen des Alltags laden zum ausgiebigen Betrachten des Modells ein.



Das Holzdeck ist wasserfest zu versiegeln, dabei ergeben sich auch saubere Übergänge, beispielsweise von Schanz, Stützen und Deck

zupeilen. So fiel der Entschluss, einen Großteil des benötigten Ballasts durch entsprechend große beziehungsweise schwere Akkus zu erreichen. Aufgrund des schmalen Rumpfzugangs war es leider nicht möglich, nur einen großen Akku zu verbauen, den hätte man nämlich nicht mehr herausbekommen. Jetzt übernehmen zwei Bleiakkus mit jeweils 9 Amperestunden Kapazität diese Aufgabe. Überdies sollten sie auf einer Schiene im Rumpf gelagert werden, um sie auch zur Trimmung der Schwimmlage im Wasser verschieben zu können. Um zum Laden der Akkus nicht immer das ganze Schiff auseinander bauen zu müssen, wurde achtern unter dem abnehmbaren Klo ein Ein-aus-Schalter mit zwei Ladebuchsen eingeplant.

Lautsprecher, Freifall, Elektronik

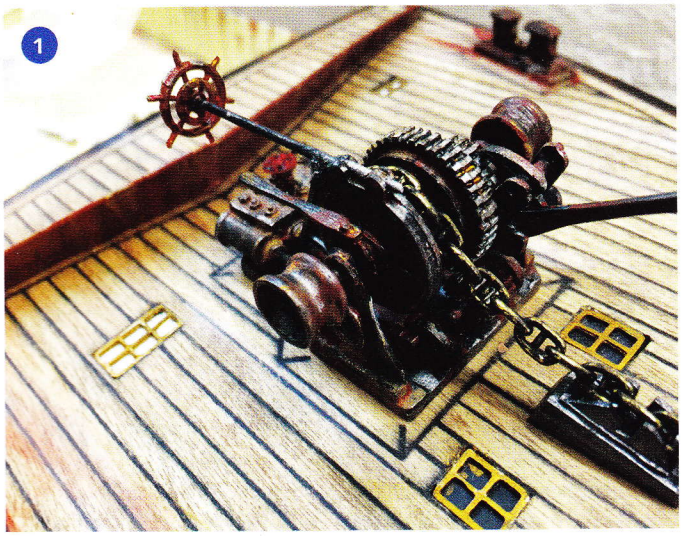
Zunächst wurde die Lage der zu verbauenden Komponenten im Rumpf festgelegt, immer mit dem Hintergrund, dass sie, wenn auch umständlich, im Notfall über die kleine Decksöffnung wieder erreichbar sind. Begonnen wurde aber mit dem Einbau der Schlingerkiele. Diese sind laut Bauplan in Holz vorgesehen, was mir aber zu instabil erschien und daher entsprechende Alu-L-Profile in Frage kamen. In diese wurden jeweils mehrere 1-mm-Gewinde gebohrt, um das Ganze von innen durch den Rumpf mit entsprechenden Schrauben zu befestigen.

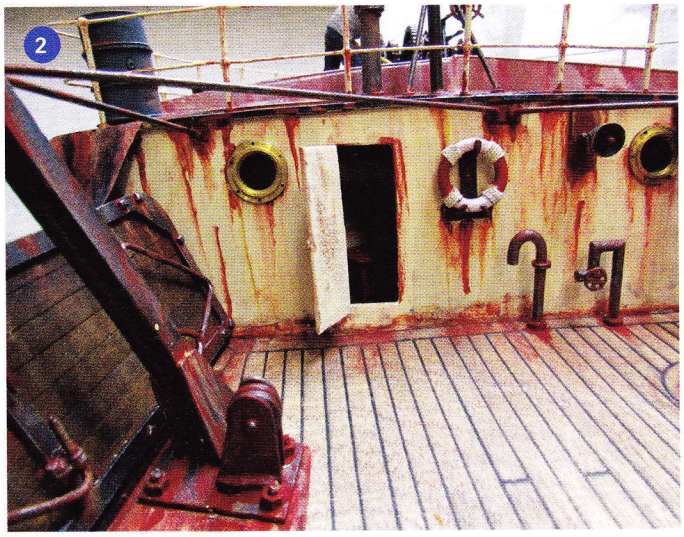
Die im Bausatz enthaltene Antriebswelle war qualitativ nicht schlecht, wurde aber von mir durch ein bewährtes Produkt der Firma Raboesch ersetzt, an die ich einen Schmiernippel angelötet habe, damit ich die Welle fetten kann, ohne sie ziehen zu müssen. Die Ermittlung der optimalen Lage des Motorträgers mit angebautem Motor ließ sich unter Zuhilfenahme eines digitalen Multimeters erreichen. Es gewährleistet, dass der Motor optimal in der Flucht zur Antriebswelle sitzt.

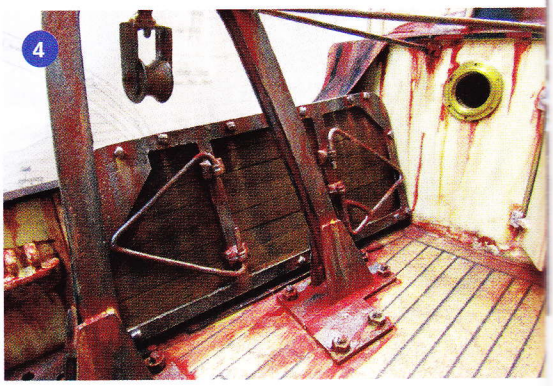
Ein Aufwand, der sich lohnt, denn selbst bei voller Drehzahl und offenem Rumpf ist keinerlei Antriebsgeräusch zu hören. Den Ruderkoker habe ich noch deutlich modifiziert. Da das Heck bei voller Fahrt relativ weit im Wasser liegt, wurde das Kokerrohr soweit verlängert, dass es deutlich über die erreichbare Wasserlinie hinaussteht. Somit ist ein Eindringen von Wasser fast unmöglich.

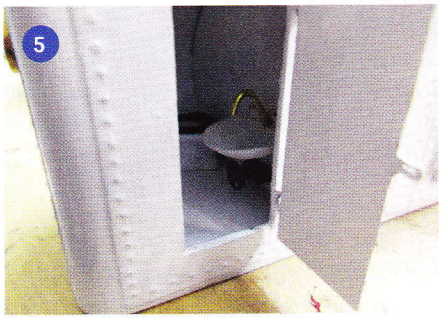
Im nächsten Schritt ging es an den Bau der Lautsprechergehäuse. Hierbei sind komplett geschlossene Gehäuse enorm wichtig, um einen optimalen Schalldruck zu erzeugen. Belohnt wird man mit tiefen Frequenzen, also kraftvollem Brummen, das gut zu hören ist. Die

Anzeige









1) Blick auf die Ankerwinde und das Holzdeck, das sich sehr gut für den Bau und das Altern eignete. 2) Zugegeben, einige Rostspuren zeugen von einer liederlichen Schiffsmannschaft. 3) Bei der korrekten Takelage halfen Bauplan und Anleitung wenig. Vielmehr führte die Hilfe von Vereinskameraden zum gewünschten Ergebnis. 4) Eine der beiden Scherbretter mit Ausleger, die aus Holz und Gussteilen zu erstellen sind. 5) Auf dem Heck steht ein eigenes Klohaus, bei dem die Einrichtung nicht fehlen durfte

dazugehörigen Hochtöner habe ich so platziert, dass sie durch kleine Öffnungen im Deck relativ verlustfrei arbeiten können.

Aufwändiger war die Umsetzung der Anker-Freifallfunktion. Eine Internetrecherche führte schließlich auf eBay zum Erfolg. Dort wurde eine solche Vorrichtung, komplett fertig und zum Einbau vorbereitet, angeboten. Von den Abmessungen her passte diese ohne weiteres an die dafür vorgesehene Stelle. Dass der Anker beim Ausklinken durch sein Eigengewicht fällt, ohne dass sich die Kette irgendwo verfängt, dafür war eine zweite Lösung erforderlich. Die fand sich in einem Messingrohr, das die Kette in einem weichen Bogen von der Winde zur Ankerklüse führt. Mit Hilfe von Lötzinn nahm der Anker auf ein Gewicht von 18 Gramm zu- Die reichten für eine einwandfreie Freifallfunktion.

Als Fahrregler kam wieder ein bewährtes Produkt von Modellbau-Regler (www.modellbau-regler.de) in die engere Wahl, und zwar der Bausatz Typ 1 Volksregler mit 15 Ampere Dauerbelastung ohne BEC. Das gute Stück muss man zwar selber zusammenlöten, aber das Ergebnis überzeugt – zudem ist in keinem Drehzahlbereich das Pfeifen, welches man oft bei deutlich teureren Reglern renommierter Hersteller hört, zu vernehmen.

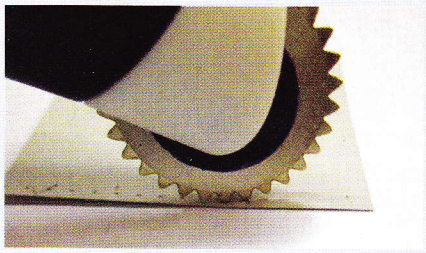
Jetzt erfolgte noch die Umsetzung des impulsartigen Kühlwasserausstoßes. Hierbei habe ich mich auf die qualitativ gute, selbstansaugende Pumpe KR65150 der Firma Krick (www.krick-modelltechnik.de) verlassen. Das Problem war lediglich die hohe Leistung beim Betrieb mit 12 Volt (V) Spannung. In dem Fall würde das Wasser in einem Zwei-Meter-Strahl auf beiden Seiten aus dem Rumpf gefördert werden – zu einer Lenzpumpe wollte das nicht passen. Ein Spannungsregler, der die 12 V auf zirka 1,5 V reduziert, sorgt dafür, dass das Wasser nur noch heraus plätschert. Erneut ergab sich auf eBay die Möglichkeit, unter dem Stichwort „Impulsgeber Kutter" einen Elektronikbaustein aufzutreiben, der zwischen Spannungsregler und Pumpe geschleift wurde, und das typische, Impuls-artige Lenzen simuliert.

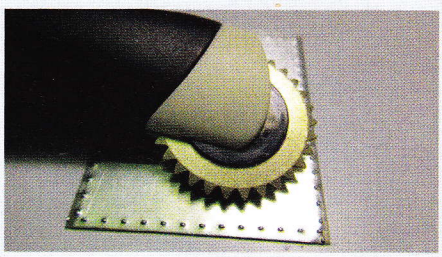
STERNRAD

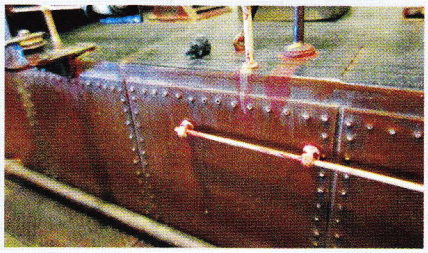
SchiffsModell PRAXIS TIPP

Nietenplatten leicht gemacht

Um realistische Metallplatten mit Nieten darzustellen, gibt es eine sehr einfache, aber detaillierte Vorgehensweise. Dazu nimmt man sehr dünne Alubleche, die sind als Reste bei Druckereien und als Neuware im gut sortierten Bastelgeschäft erhältlich. Man schneidet sie auf das benötigte Maß zu und legt sie mit der „Rückseite" auf eine geringfügig weiche Unterlage. Nun kommt ein Werkzeug aus dem Nähbereich zum Einsatz: das Sternrad. Mit ihm werden eigentlich Schnittmuster übertragen, doch es eignet sich auch für Modellbauer hervorragend. Das Sternrad ist nun nah am Rand der zugeschnittenen Aluplatten und unter leichtem Druck zu führen. Das Muster drückt sich durch und führt auf der gedrehten Platte zum gewünschten Niet-Ergebnis.







Nachdem all die eben beschriebenen Komponenten ihren Platz im Rumpf gefunden hatten, positioniert und entsprechende Halterungen angefertigt waren, wurde alles wieder ausgebaut, um den Rumpf von innen zu lackieren. Davon sieht man später zwar fast nichts mehr, aber ich weiß, dass es alles gut aussieht.

Die Sache mit dem Alter

Das Unterwasserschiff des Rumpfs wurde dunkelrot lackiert und das Überwasserschiff schwarz, beides natürlich seidenmatt. Nun erfolgte das, was ich unbedingt wollte, aber auch das, wovor ich den meisten Respekt hatte: die Alterung. Wie schnell lässt sich das Schiff hierbei sprichwörtlich „versauen". Hinzu kam, dass ich bislang keine Erfahrung mit dieser Lackier-Technik hatte. Recherchen im Internet ergaben, dass dabei meistens mit einer Airbrush-Pistole gearbeitet wird, aber ich wollte mir nicht noch eine weitere Arbeits-Technik aneignen. Es hätte viele Übungsstunden erfordert und in der kurzen Zeit mit Sicherheit zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt. Vielmehr halfen erneut Tipps eines Vereinskameraden.

Für den gesamten Alterungsprozess habe ich folgende Materialien benötigt. Einen kleinen Pinsel, ein Baumwolltuch, die Revell-Farben Nummer 17 (Afrikabraun), 37 (Ziegelrot) sowie Mattweiß und Gun-Metall. Um alles auf die benötigte Farbintensität zu verdünnen, habe ich Feuerzeugbenzin benutzt. Die stark verdünnte Farbe wurde an den Stellen aufgetragen, von denen ich meinte, dass dort Rost entstehen könnte. Dann überlegte ich, wohin der Rost fließen würde und habe mit kleinen Baumwolllappen die Farbe in diese Richtungen gezogen. So entstand Strich für Strich ein relativ realistisches Aussehen.

Es wird sicherlich viele Spezialisten in diesem Bereich geben, die deutlich bessere Ergebnisse erzielen würden, aber ich habe bisher von allen Betrachtern großes Lob für das realistische Aussehen der Alterungsspuren bekommen und wenn man bedenkt, mit welchen Mitteln das erreicht wurde, kann sich das Ergebnis sehen lassen. Wer allerdings glaubt, dass man damit Baupfusch verdecken kann, den muss ich warnen, weil das nicht funktioniert. Alles ist wirklich einwandfrei herzustellen, um es dann im Nachhinein zusätzlich zu altern. Aus Erfahrung kann ich auch nur empfehlen, ein Bauteil gleich nach der Fertigstellung zu altern. Sollte das Schiff bereits fertig gebaut sein und man will es erst dann altern, ist der Zugang zu vielen Stellen kaum oder gar nicht gewährleistet –

Anzeige

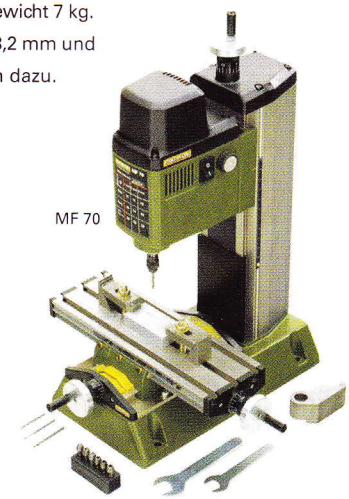
PROXXON MICROMOT System

FÜR DEN FEINEN JOB GIBT ES DIE RICHTIGEN GERÄTE

MICRO-Fräse MF 70. Stufenlos regelbar von 5.000 bis 20.000/min. Klein aber fein!

Mit balanciertem Spezialmotor für schwingungsfreies Arbeiten bei hohen Drehzahlen und zum Einsatz von extrem kleinen Fräsern. Größe 340 x 225 x 130 mm. Gewicht 7 kg. 6 Stahlspannzangen von 1,0 - 3,2 mm und Stufen-Spannpratzen gehören dazu.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

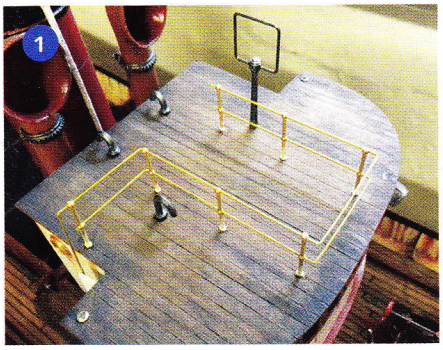


MF 70

Bitte fragen Sie uns. Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4210 Unterweitersdorf



1) Die Methode, das Modell in Abschnitten zu bauen und zu altern, wird auch an diesem Foto deutlich. 2) Einen wesentlichen Anteil an der gelungenen Optik der BOSTON TYPHOON haben auch de vielen, zum Baukasten gehörenden Beschlagteile. 3) Selbstverständlich verfügt das Modell über einen funktionsfähigen Dampfgenerator

neben gealterten würden glänzend neue Schiffsbereiche stehen. Auf Originalen findet Rost aber immer einen Weg – auch bis in die entlegensten Ecken.

Da der Rumpf nun farblich fertig und gealtert war, erfolgte der erneute Einbau der Komponenten, wie Lautsprecher, Motor, Fahrregler, Pumpe mit den dazugehörigen Anschlüssen und der Ankerwinde an vorgesehenen Positionen. Grundsätzlich verstehe ich zwar die elektronischen Zusammenhänge im Modellbau. Aber wenn es um die deutlich aufwändigeren Verkabelungen wie beispielsweise beim Soundmodul und dessen Programmierung geht, fehlt noch das Verständnis. Daher war die Zusage meines Vereinskollegen Uwe Heitmann, mir bei diesen Arbeiten behilflich zu sein, von großer Bedeutung. Ohne seine Hilfe wären die Funktionen weder geplant noch realisiert worden – vielen Dank. Nun war der Rumpf bereit, um die Decks aufzubauen und ihn damit zu verschließen.

Die Decks

Bei den Decks bin ich ebenfalls einen anderen Weg gegangen, als den üblichen. Wiederholt erforderte das Altern der einzelnen Bauteile andere Vorgehensweisen. Ich habe mich regelrecht vom Bug zum Heck durchgearbeitet. Erst wenn ein Bauabschnitt, beispielsweise das vordere Deck, komplett fertiggestellt war, also inklusive Lackierung und Alterung, kam der nächste Bauabschnitt an die Reihe. Erst ganz zum Schluss erfolgte die Herstellung des Aufbaus.

Die Ankerwinde ist nicht sonderlich kompliziert, aber in der Ausführung sehr realistisch, eine deutliche Steigerung erfährt man, wenn man sich bis zur Netzwinde vorgearbeitet hat. Diese erreicht nach der Fertigstellung ein Eigengewicht von etwa 800 g. Ihr scheinbar sehr komplexer Aufbau hat mich zunächst etwas überfordert, aber hat man erst einmal die Explosionszeichnung verstanden, ist auch diese Aufgabe zu bewältigen. Dass sich solche Schiffsgegenstände nicht als Fertigteil im passenden Maßstab erwerben lassen, erfordert, die im Beschlagsatz vorhandenen Teile zu nehmen. Hier war nicht ein einziges Teil dabei, welches keiner Nachbearbeitung bedurfte. Es galt, unzählige Gussgrate zu entfernen oder Öffnungen nachzubohren und sich dabei immer wieder erneut zu motivieren, diese doch sehr monotonen Arbeiten mit den kleinen Schlossfeilen sorgfältig durchzuführen.

Zunächst war zu entscheiden, ob die Decksbeplankung selber vorgenommen oder die mitgelieferten, bedruckten Hölzer verwendet werden sollten. Hierzu wurde von mir nochmals die SIR LANCELOT meines Kollegen Uwe angeschaut und war mit den von ihm erzielten Ergebnissen sehr zufrieden, somit stand der Entschluss fest, es mit den mitgelieferten Materialien zu versuchen. Da ich mit der Alterung von Hölzern ebenfalls keinerlei Erfahrung hatte, wurde das noch nicht verklebte Vorderdeck als Versuchsobjekt herangezogen. Hätte es nicht geklappt, wäre die Alternative zum Einsatz gekommen und alles individuell beplankt worden.

Um die Decks zu versiegeln, kam Glattfix von Graupner zum Einsatz. Allerdings löste dieses die Farbe der aufgedruckten Kalfaterung an, sodass dieses verwischte. Ich habe das dann aber zu meinem Vorteil genutzt, indem die angelöste Farbe so verwischt wurde, dass es die Basis für die noch folgende Alterung bildete.

Die mitgelieferten Relingstützen waren wenig stabil und wichen Alternativen in der passenden Größe und Durchzü-

TECHNISCHE DATEN

BOSTON TYPHOON

Länge:	1.420 mm
Breite:	250 mm
Höhe:	650 mm
Gewicht:	21 kg
Maßstab:	1:32

Arbeitendes Personal bringt Leben aufs Schiff

Anzeige

PROXXON MICROMOT System

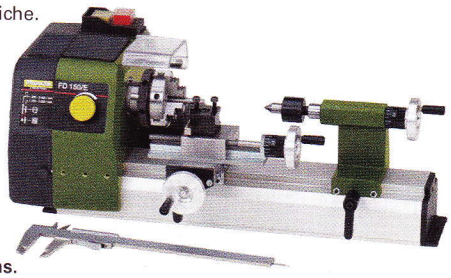
FÜR DEN FEINEN JOB GIBT ES DIE RICHTIGEN GERÄTE

Feindrehmaschine FD 150/E. Leicht, stabil und präzise. Für Spindeldrehzahlen von 800 - 5.000/min!

Zum Plan-, Längs-, Aus- und Kegeldrehen, Abstechen und Bohren. Hohe maximale Spindeldrehzahl zur Herstellung kleinster Teile! Spitzenweite 150 mm. Spitzenhöhe 55 mm. Dreibacken-Futter bis 60 mm spannend. Größe 360 x 150 x 150 mm. Gewicht 4,5 kg.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

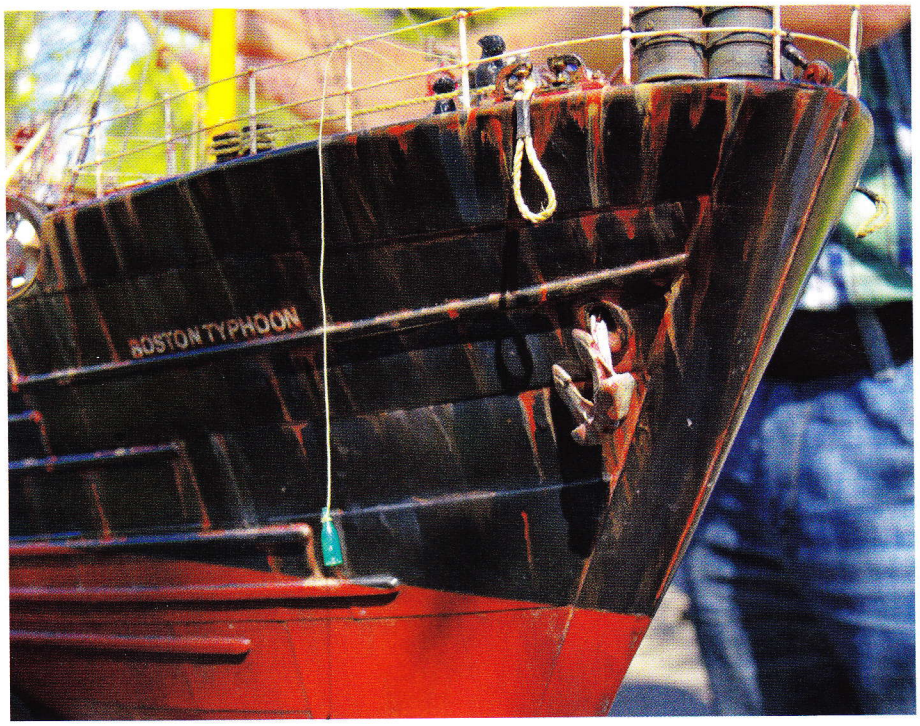
FD 150/E



Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4210 Unterweitersdorf



Stilecht wurde die BOSTON TYPHOON mit einer 1:32-Sektflasche getauft

gen aus Messing – auch von Graupner. Wichtig war auch noch, die Beleuchtung der Mannschaftskabinen zu berücksichtigen. Hierfür wurden Durchbrüche im Vorderdeck geschaffen und mit angeschliffenem Plexiglas abgedeckt, somit kann man nicht reinschauen und bei Beleuchtungsfahrten kann das Licht nach außen sichtbar dargestellt werden.

Nachdem der Wellenbrecher und die wenigen noch fehlenden Aufbauten bemalt und gealtert waren, erfolgte die Fertigstellung des vorderen Decks. Als alles befestigt war, erfolgte noch das Altern an den entstandenen Klebestellen, um keine optisch harten Übergänge zu bekommen. Erst nach kompletter Fertigstellung des vorderen Decks erfolgte der Beginn der Bauphase am Welldeck. Ein besonderes Augenmerk lag hierbei auf den Scherbrettern. Ein einzelnes besteht aus 49 Einzelteilen und auf die dazugehörigen Ausleger. Anschließend kam der Bau des Mastes an die Reihe. Diesen zur Spitze hin zu verjüngen, sodass die zugehörigen Beschlagteile in der vorgesehenen Höhe genau passten, geriet zur Herausforderung.

Da die Ladeluken lediglich aus den Beschlägen bestanden, mussten sie aus Holz individuell nach Plan gefertigt, beplankt und bemalt werden. Der Aufbau sollte zum Schluss folgen, also ging es mit dem Bau des Klohäuschens, der Lebertranküche und des Rettungsboots weiter. Diese sind in GFK gefertigt und wiesen eine dicke Wandstärke auf, die es weitgehend abzutragen galt. Beim Rettungsboot war zunächst nicht vorgesehen, Spanten mit Biegeleisten darzustellen, um ein noch realistischeres Aussehen zu erreichen, aber ich habe es doch realisiert. Ausgestattet mit Beschlägen, Tauen und einer Bierkiste als Proviant sowie viel Patina, konnte sich das Ergebnis sehen lassen. Jetzt folgte der Aufbau.

Schleifen, Auftakeln, Ausstaffieren

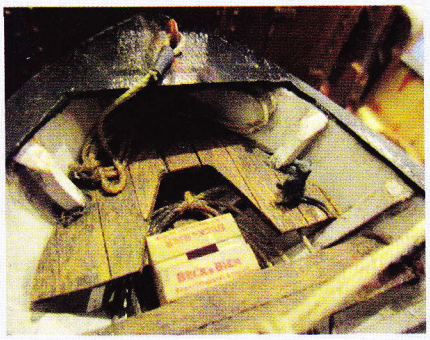
Abgesehen von den Beschlagteilen, bestanden die Aufbauten aus sechs Hauptkomponenten: Grundkörper, Fahrstand, Schornstein und Lüftungsöffnung aus GFK und Boden- sowie Dachplatte des Steuerhauses aus Holz. Die GFK-Teile hinterließen von außen betrachtet einen recht guten Eindruck. Doch ihre Materialstärke erforderte erneut ein Abtragen von zu viel GFK-Laminat. Besonders gut meinte es der Hersteller beim Schornstein, dessen Umfang in keinster Weise zu den mitgelieferten Beschlägen passte. Hier waren mehrere Stunden Schleifarbeit erforderlich, bis alles passte und das Ergebnis zufrieden stellte. Aufgrund der glatten Oberfläche fehlte es dem Schornstein an Authentizität. So fiel der Entschluss, diesen mit genieteten Platten zu detaillieren – siehe Kastentext. Da die Takelage nicht klar ersichtlich aus dem Bauplan hervorging, versuchte ich Infos aus dem Internet zu bekommen – leider erfolglos. Erneut brachte mich die Hilfe erfahrener Vereinsmitglieder weiter und ermöglichte eine fachgerechte Takelage.

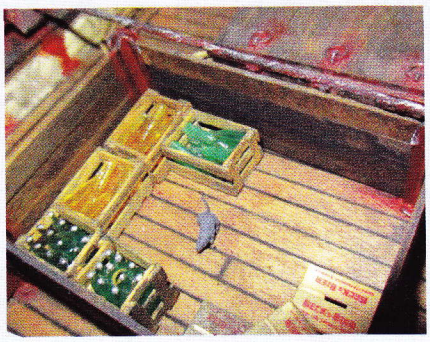
Ich bin kein Freund von Geisterschiffen, also erhielt die BOSTON TYPHOON eine Besatzung samt Zubehör, beispielsweise einer Vespa, die vom Baujahr her passte. Weiterhin wurde Proviant in Form von Wasser und Bierflaschen an Bord gebracht. Dann verfiel ich der Idee, dass auf einem solch abgewrackten Schiff sicherlich auch Ratten an Bord sein würden und platzierte acht dieser Tierchen an verschiedenen Stellen auf dem Schiff. Auf Veranstaltungen mit Publikumsverkehr stelle ich jetzt immer ein Schild mit der Aufforderung auf, diese acht Ratten zu finden. Gerade Kindern kann man mit diesem Suchspiel eine Freude machen. Ein schöner Nebeneffekt dabei ist, dass sich die Leute das Schiff sehr genau anschauen und dabei auch viele andere Details entdecken, die sie im Vorbeigehen übersehen hätten.

TIERISCH

Suchspiel auf dem Schiff

Um Betrachter auf Messen oder Events dazu zu bringen, sich Details des Modells genauer anzuschauen, bietet sich bei Schiffen wie dem abgetakalten Trawler folgende Idee an. Ergänzend zur ausgedruckten Beschreibung mit den Daten und Hintergrundinfos zum Schiff, werden die Besucher aufgefordert, die acht auf der BOSTON TYPHOON befindlichen Ratten zu suchen. Das wird sehr gut angenommen. Immer wieder stehen Familien oder Besuchergruppen davor, die sich auf die Jagd nach den Ratten machen. Eine ansprechende Motivation, das Schiff aufs Genaueste zu inspizieren.





Testfahrt

Die Schiffstaufe und somit auch die Erstfahrt fanden anlässlich des Vatertags-Schipperns meines Vereins, der MBG Bad Schwartau (www.mbg-bad-schwartau.de) 2016 statt. Ich war sehr gespannt, wie gut die BOSTON TYPHOON im Wasser liegen und welche Fahreigenschaften sie zeigen würde. Die einzelnen Funktionen ließen sich im Vorfeld im heimischen Keller kontrollieren, aber aufgrund der Modellgröße war ein Badewannentest unmöglich. So war die Erleichterung groß, als der Trawler wie gewünscht im Wasser lag und sich sehr gut fahren ließ. Er reagiert sehr gut auf Ruderausschläge und zeigt für ein Boot dieser Größe eine gute Wendigkeit. Einzig bei der Beschleunigung und bei Vollgas gab der Motor keine konstante Leistung ab, das heißt es erfolgte keine kontinuierliche Stromübertragung zum Motor, daher wurde auch nur in den seltensten Fällen wirklich „volle Fahrt" erreicht.

Im ersten Impuls wurde der Fahrregler als Schuldiger verdächtigt. Vielleicht war er mit seinen maximal 15 Ampere Dauerbelastbarkeit überfordert. Aber das traf nicht zu, den Vergleichstests mit anderen Reglern bewirkte keine Verhaltensänderung. Schließlich musste der eingebaute Bühler-Motor einem „Kraftei" weichen, was Anpassungsarbeiten am Motorhalter nach sich zog. Obwohl jetzt überdimensionierte Komponenten mit ausreichend Reserven verbaut waren, änderte sich nichts am Fahrverhalten. An der eingesetzten Fernsteuerung, einer Spektrum DX6, die im 2,4-Gigahertz-Band funkt, konnte es auch nicht liegen. Mein Kollege Uwe hatte bei seinem im Bau befindlichem Schiff ein ähnliches Phänomen beobachtet und fing an zu recherchieren. So kam er mit der „außergewöhnlichen" Lösung auf mich zu, in die Zuleitung vom Empfänger zum Fahrregler einen Ferrit-Ring einzusetzen. An sich ein alter Hut und so führte ich das Kabel vier Mal durch den Ring – seitdem läuft alles einwandfrei, so wie auch bei seinem Schiff. Manchmal sind es die kleinen Dinge, die zum Erfolg führen.

80 Prozent Zustimmung

Als ich beschloss, ein Schiff zu bauen, das gleichzeitig gealtert werden sollte, machte ich mir auch Gedanken darüber, wie es bei anderen Modellbauern ankommen würde. Meine Vermutung war, dass 80 Prozent das Schiff nicht gefallen und nur 20 Prozent eine solche Alterung als gelungen sowie realistisch empfinden würden. Nun baute ich das Schiff ja für mich und nicht für andere, also schob ich den Gedanken beiseite. Im Nachhinein lässt sich feststellen, dass das Meinungsbild genau umgekehrt ist und die Zustimmung bei 80 Prozent liegt. Bei Ausstellungen und Treffen erfährt die BOSTON TYPHOON immer viel Beachtung und Lob. Altern lohnt sich. Weiterhin möchte ich denjenigen Mut machen, die sich bisher nicht trauten, ein aufwändigeres Modell zu bauen, weil sie meinten, über zu geringe Grundkenntnisse oder unpassende Werkstattausstattung verfügten. Baut trotzdem. Sicherlich braucht man wenigstens Vereinskollegen, die einem mit Rat und Erfahrung beiseite stehen, aber mit dem entsprechendem Mut sowie einer großen Menge an Geduld und Kreativität ist ein solches Projekt für jeden zu realisieren. ■

Auf dem Wasser hinterlässt der gealterte Trawler einen sehr guten Gesamteindruck