modellwelt 2/2009
5,35 Euro Österreich • 5,70 Euro Belgien/Luxemburg • 6,50 Euro Italien • 9,50 sfr Schweiz
4,85 EURO (D)
Das Magazin für Modellbau
modellwelt
alles ausser gewöhnlich

M-24 Chaffee 1:87

Phänomen Granit

Schnellboot der Kriegsmarine Klasse S-100

Reports und Kurzbesprechungen

Die „ZWEI“ Riesen von Tamiya

Panzerjäger I mit 4,7 cm Pak

2 2009

Zum Titel:
Oben: Phänomen Granit • Historie • Von unserem Mitarbeiter S. Bunke erfahren sie alles über dieses Fahrzeug.
Mitte: Schnellboot der S-100 Klasse

Unten: Panzerjäger 1von Revell(1:35)

Demag D7 mit 2 cm Flak 38

Sowie viele weitere Berichte • Tipps • rund um den Modellbau • Modellwelt alles ausser gewöhnlich •

Impressum

Herausgeber:
Gabriele Queißner
Chefredakteur:
Willy Queißner, Tegernseeweg 45
D-95445 Bayreuth
Ständige Fachmitarbeiter:
Daniel Weigel
R.K. Winkler/Königsbrück
Gerhard Mohr
IG Plastikmodellbau Erzgebirge
weitere Mitarbeiter:
Ralf Kolb/Bayreuth
Österreich:
A. Daucher/Bad Hall
PMC-Telfs/Telfs
Vereinigte Staaten von Amerika:
Dick Mowell/Tallahassee
Willy Queißner/Tallahassee

Der Inhalt stammt aus bereits veröffentlichten Modellwelt Heften.

modellwelt erscheint 4 mal im Jahr. Die Zeitschrift ist erhältlich über den Verlag, Fachhändler und im Bahnhofsbuchhandel. Der Verlag berechnet beim Versand einzelner oder mehrerer Hefte das dadurch zusätzlich entstandene Porto. Das gilt auch für gewünschten Luftpostversand.
Nachdruck - auch auszugsweise - oder sonstige Vervielfältigung oder Übersetzung des redaktionellen Teils bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Verlages. Alle Rechte vorbehalten.

Unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos können nur dann zurückgesandt werden, wenn ein adressierter und frankierter Rücksendeumschlag beigelegt ist. Die Fotos müssen auf der Rückseite die volle Anschrift des Absenders tragen. Die Einsender haben dafür Sorge zu tragen, daß Urheberrechte Dritter nicht berührt werden. Eine Haftung für eingesandte Fotos und Textmaterial kann nicht übernommen werden. Auch kann für auf dem Postweg verlorengegangenes Material keinerlei Haftung übernommen werden. Die Redaktion behält sich Kürzungen bzw. auszugsweise Wiedergabe von Leserbriefen vor.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge spiegeln nicht immer die Meinung der Redaktion wider. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge von Störungen des Arbeitsfrieden und technischen Pannen bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Weder der Verlag noch der Anzeigenkunde haftet für evtl. falsche Preisangaben.

Klassiker

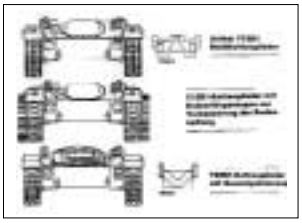
Durch einen Modellbaufreund und -kollegen, bekam ich die Adresse einer amerikanischen Firma, die Militärmodelle im Maßstab 1:87 herstellt. Gebührenderweise sage ich, daß er die Verbindung zu dieser Firma aufgebaut hat bzw, auch jetzt noch pflegt bzw, ich über ihn diese schönen Modelle erhalte. Bei genannter Firma handelt es sich um die Firma Heiser in Kalifornien/USA, die sich auf Militärmodelle in diesem Maßstab spezialisiert hat.
Derzeit werden amerikanische wie auch deutsche Fahrzeuge aus dem letzten Weltkrieg angeboten, zu erschwinglichen Preisen bzw, in verschiedenen Qualitäten für Modellbauer als auch Wargamer.

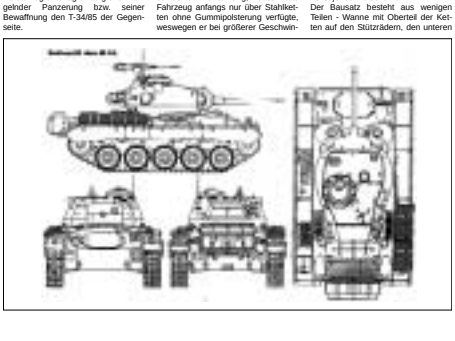
Der M-24
Bautipps im Maßstab 1:87

Geschichtlicher Abriss:
Bereits in den frühen 3Oer-Jahren bemühte sich General MacArthur um den Aufbau geparnzerter Einheiten bei der Kavallerie. Nach ersten Versuchen bzw. ersten Erkenntnissen aus dem Zweiten Weltkrieg (hauptsächlich der Briten) wurde das Fahrzeug M3-Stuart in Massenfertigung gegeben, ausgestattet mit einer 37 mm-Kanone. Dieser Panzer wurde in großem Maße an die britische Armee in Nordafrika unter Lend-lease geliefert, wo die ersten Mängel in Erscheinung traten - zuwenig Panzerung bzw, zu schwache Leistung der Hauptwaffe. Obwohl der M3 laufend weiterentwickelt wurde, was später im Fahrzeug M5 gipfelte, wurde bereits im Jahr 1941 über ein neues, leicht geparnzertes Fahrzeug mit 57mm-Kanonenbewaffnung nachgedacht. Im Rock Island Arsenal in den USA wurde an einem Prototyp gearbeitet, der die Bezeichnung T7 (T = Test) trug. Nach verschiedenen Versuchen mit verschiedenen Bewaffnungen und Antriebsarten entschied sich die Armee für den Prototyp T7E2, ausgestattet mit einer 75mm-Kanone und verstärkter Panzerung. Was als leichtes Fahrzeug gedacht war, wurde nunmehr aufgrund des Gewichts zu einem mittleren Panzer (Medium Tank). Bei einem Vergleich mit dem M4-Sherman zeigte sich dieses Fahrzeug jedoch weit unterlegen. Bereits im November 1942 versuchten die amerikanischen Streitkräfte, 75mm-Kanonen in ihre leichten Panzer einzubauen, was jedoch scheiterte. Die US-Airforce hatte für den mittelschweren B25-Bomber eine leichtwiegende 75mm-Kanone entwickelt, mit kurzem Rohr und niedriger Anfangsgeschwindigkeit (V°). Dies wurde jedoch nicht als Nachteil empfunden, da dieses Fahrzeug nicht gegen stark geparnzerte Fahrzeuge, sondern gegen "weiche" Ziele, wie Truppen, leicht geparnzerte Fahrzeuge bzw. Gebäude eingesetzt werden sollte . Außerdem verwendete die M6-Kanone dieselbe Munition wie der M4-Sherman. Um die Geländegängigkeit des Versuchsfahrzeuges T7 zu verbessern, wurde auf Federung mittels Torsionsstäben zurückgegriffen wie beim Panzerjäger M18 Hellcat. Die Torsionsfederung ist die Federung mittels Drehstäben. Diese Torsionsfederung geht nicht auf die Entwicklung deutscher Fahrzeuge zurück, sondern war eine eigene, amerikanische Erfindung aus den 3Oer-Jahren. Die Maximalstärke der Panzerplatten betrug 25mm, wobei aufgrund Schrägstellung der Platten auf größtmöglichen Panzerschutz wert gelegt wurde. Im Turm wurde neben der M6-Kanone koaxial ein O.30 in. (= 7,62 mm) MG eingebaut, ebenso auf der rechten Seite der Frontplatte an der Stelle des Funkers bzw. "Assistent drivers". Gegen Luftziele wurde ein MG Kaliber O.5O (12,7 mm) verwandt, welches am Turmdach hinter der Kommandantenkuppel montiert wurde. Der T24 konnte 48 Stück 75mm-Granaten in wassergefüllten Containern mitführen bzw. 440 Schuß für das 12,7 mm sMG und 375O Schuß für die 7,62 mm MGs. Die Tankkapazität lag bei etwa 45O Litern (110 Gallonen), die Reichweite bei 18O Km (100 Meilen) bei einer Geschwindigkeit von 55 Km/h (34 mph). Das Fahrzeug wurde von zwei Cadillacmotoren a 11O PS angetrieben.
Der Prototyp wurde im Oktober 1943 fertiggestellt und eingehend getestet. Nachdem die Erprobung erfolgreich verlief, wurden zuerst 1.OOO, Später 5.OOO Modelle geordert, wovon 4070 bis Juni 1945 ausgeliefert wurden. Die Produktion wurde zwischen Cadillac und der Massey-Harris Company aufgeteilt, die ersten Auslieferungen begannen bereits im April 1944 an jene Truppen, die am europäischen Kriegsschauplatz eingesetzt werden sollten. Namensgeber des M24 war der Tradition nach, amerikanische Fahrzeuge nach Generälen zu benennen, General Adna Chaffee.
Der M-24 ersetzte den M-3/M-S in den leichten Panzerabteilungen und wurde das erste Mal während der deutschen Ardennenoffensive eingesetzt. Hauptaufgabe des M-24 war die Aufklärung bzw. Unterstützung mechanisierter Infanteriekräfte in der Unterstützungsrolle und bei Begleitaufgaben dieser Einheiten. Er war zu finden bei den leichten Panzerkräften der Aufklärungsabteilungen bzw. den

Klassiker

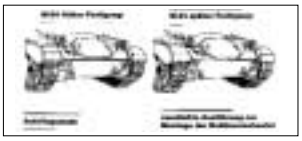
leichten Kompanien der Panzerbataillone. Ca. 300 M-24 wurde im Zuge des Lend-lease Vertrages auch den Briten überlassen, deren Einheiten jedoch nicht vor Kriegsende einsatzbereit waren. Eingesetzt wurde der M-24 nach dem 2. Weltkrieg im Korea-, Indochina-, zuletzt im Vietnamkrieg, von Vielen Ländern auch später noch weitergenutzt. Bereits im Koreakrieg unterlag er aufgrund mangelnder Panzerung bzw. seiner Bewaffnung den T-34/85 der Gegenseite.





Auch beim österreichischen Bundesheer waren M-24 zu finden. Die US-Armee überließ dem Bundesheer Heer 1955 insgesamt 46 Fahrzeuge M-24, die als "Aufklärungspanzer" geführt wurden; aus den Baujahren 1944-46.
Aufgrund der guten Fahreigenschaften war dieser Panzer bei der Truppe sehr beliebt, als Nachteile galten die schlechte Bewaffnung, dass das Fahrzeug anfangs nur über Stahlketten ohne Gummipolsterung verfügte, weswegen er bei größerer Geschwindigkeit auf kurvenreichen Straßen leicht zum Schleudern bzw. Rutschen neigte. Für die Werkstätten warfen die beiden Motoren zeitweise Probleme auf, da sie nach Überholung bzw. Instandsetzung wieder synchron arbeiten sollten, was sehr viel "Gefühl" bei der Einstellung der Motore erforderte. Als Ergänzung bzw. Ersatz wurde ab ca. 1960 der Aufklärungspanzer M-41 eingeführt.
Der M-24 hatte beim Bundesheer fast ausschließlich 5 Mann Besatzung.
Für nähere Informationen verweise ich auf die gängige Literatur.
Abarten des M-24 waren die Artillerieladeten M37 bzw. M41, die Fla-Lafette M-19 sowie der NM116, eine versuchte Kampfwertsteigerung, sowie viele andere, jedoch nur in kleinen Stückzahlen hergestellte Umbauten.
Technische Daten: L x B x H = 4990 x 2950 x 254O mm Besatzung: 4-5 Mann Gew.: ca. 17,5 t leer, Gef. Gew. 18,3 t Motor: 2x 110 PS V8 max. 55 Km /H Bewaffnung: 75mm KWK M6 L/391 SMG 12,7 mm, 2 MG 7,62 mm
Das Modell:
Grundsätzlich gibt es zwei Modelle des M-24, eines mit und eines ohne Kettenschürzen. Das hier beschriebene ist jenes mit Schürzen.
Der Bausatz besteht aus wenigen Teilen - Wanne mit Oberteil der Ketten auf den Stützrädern, den unteren

Kettenteilen mit den Laufrädern, dem Turm sowie der Kanone mit Blende. Dazu gibt es noch 2 kurze Stahlstifte, welche die leichten MG imitieren sollen. Nimmt man die beste Qualität



von den gebotenen, wobei die anderen jeweils billiger zu haben sind, jedoch mehr Nacharbeit an spachteln bzw. schleifen/verschleifen benötigen, so hat man kaum Probleme betreffend Paßgenauigkeit bzw. Zusammenbau des Modells. Nach dem Entfetten des Modells kann man entweder Zweikomponentenkleber oder Superkleber verwenden, hier ist jedoch darauf zu achten, daß das Resinmaterial nicht zu sehr angegriffen wird. Bevor man jedoch die Ketten mit den Laufrädern an die oberen Kettenteile, die mit der Wanne gegossen wurden, klebt, sollte man sich überlegen, ob man den Kettenteil mit den Stützrädern, obwohl später kaum sichtbar, doch farblich gestalten will. Für die Bemalung der Ketten verwendete ich ein Gemisch aus Gun-Metal mit Schwarz zu gleichen Teilen, mittels Drybrush wurden die Ketten teilweise mit der Farbe Dunkelbraun "angerostet" bzw. kann man hier bei stärkerer Verwendung dieser Farbe die Ketten auch mehr "verschmutzen". Dieselbe Anwendung betreffend Bemalung gilt auch für den Kettenteil mit den Laufrollen. Dort kann man sich farblich austoben, indem man die Lauftollen nachträglich verschmutzt, die Farbe aufhellt, etc. Nach meiner Literatur bzw. gängigen Beschreibungen waren die Fahrzeuge je nach Einsatz und Alterung in verschiedenen Olivtönen anzutreffen. Um die Grundfarbe halbwegs realistisch darzustellen, verwendete ich Olive-Drab. An den Kanten des Modells kann man mittels Drybrush und dunkleremn Grün die Konturen etwas hervorheben, hier gilt, weniger ist vielleicht etwas mehr! Soll das Modell etwas mehr gealtert werden, kann man z.B. auf der Kettenabdeckung auch mit etwas Rostfarbe nachhelfen, um die Spuren durch Einsatz bzw. Abtreten der Farbe durch

die Besatzung darzustellen.
Um das Modell auch "griffest" zu machen, überzog ich das Modell mit einer dünnen Schicht Matt-Klarlack. Aufgrund der Literatur bzw. Fotos konnte an den Fahrzeugen außer dem US-Stern als Erkennungssymbol oft kein weiteres taktisches gefunden werden, wie es oft bei Gliederungen angegeben ist. Will man ein Modell des österreichischen Heeres bauen, so verweise ich betreffend Nationaltätenkennzeichen bzw. taktischem Symbol auf die Literatur.
Zu ergänzen ist das Fahrzeug jedoch mit Roco-Zurüstteilen, sei es um das sMG am Turmdach zu installieren bzw. den persönlichen Dingen (Deckart, Kisten, Säcke, Helme, Flaschen) der Soldaten, da dafür im Fahrzeug kaum Platz vorhanden war. Den SMG-Sockel auf Dreibein stellt man am besten aus Draht selbst her, wobei man nur soviel Platz läßt für den Sockel des Rocoteils, um dieses bewegen zu können.
Einfacher hat man es dabei, wenn man alle MG auf Einbein - zumeist eine Truppenimprovisation - darstellen will. Hier verwende man am besten den Pivot aus dem Jeep von Roco (Nr. 143-145), der jedoch leider bereits vergriffen ist. Zuerst bohre man vorsichtig ein Loch hinter der Kommandantenkuppel, manchmal wurden die SMG auch davor zur Feuerverstärkung montiert (auf Fotos öfters zu sehen im Koreakrieg). Danach klebe man mit wenig von einem der beiden genannten Kleber den Teil in das Loch. Das sMG entnehme man am besten dem Roco Zurüstsatz Nr. 277. Da an diesem jedoch die Patronenkiste falsch angebracht wurde, schneide man diese mit einem scharfen Messer weg und schleife den Rest plan. Die neue Patronenkiste findet man im Roco Zurüstsatz Nr. 362 und klebe deren "Befestigungsstieg" in die Öffnung beim sMG. Hiebei muß man eventuell, sollte es nicht sofort passen, den Steg etwas schmälern. Eine weitere Möglichkeit ist die Entnahme des sMG aus dem Roco-MG-Set Nr. 442, wobei mir jedoch die hier gebotene Waffe für dieses Kaliber als etwas zu groß erscheint.

Literatur: M-24 Chaffee von Squadron/Signal Nr. 25, STUART, US Light Tanks in action von Squadron/Signal Nr. 18 Sondernummer 26 mit Maßstabszeichnungen von Herrn Ing. Hermann Kostron, US Army Military Vehicles WW2 The Observer's FIGHTING VEHICLES Directory WW2 von Bart H. Vanderveen Kraftfahrzeuge und Panzer des österreichischen Heeres 1896 bis heute von Walter J. Spielberiger
Zeichnungen und Text entstammen der Modellbau-Info / Wien

WALTER KADRNOSKA/Wien

Historie

Obwohl ein Pionier in der Herstellung von Lastwagen mit luftgekühlten Motoren und wahrscheinlich größter Lieferant von Sanitätsfahrzeugen für die Reichswehr und Wehrmacht, ist der Markenname PHÄNOMEN heute sicher nur noch dem harten Kern der Freunde historischer Militärfahrzeuge und den Experten älterer Lkw's bekannt. Vielleicht erinnern sich auch noch einige Soldaten, die im 2. Weltkrieg verwundet wurden, mit einer gewissen Dankbarkeit an diese rauhbeinigen, aber zuverlässigen Krankenwagen. Lassen Sie uns deswegen einen Blick zurückwenden in die Geschichte der "PHÄNOMEN WERKE, Gustav Hiller AG, Zittau/Sachsen", wie ihr voller Firmenname war. Gegründet wurde die Firma 1888 durch Gustav Hiller zur Produktion von Textilmaschinen.

1890 Erweiterung der Produktion auf Fahrräder und Kugellager.
1903 Beginn der Herstellung von Motorrädern, die - obwohl weithin unbekannt - zumindest bis zum Beginn des 2. Weltkriegs lief, denn die Wehrmacht benutzte noch ein "le.Krad, 125 ccm, Typ Phänomen AHOI".
1907 - 1927 wurde das PHÄNOMOBIL, ein Dreirradfahrzeug zur Beförderung von 4 Personen mit bootsförmigen Aufbau hergestellt.
Der Motor (anfangs 2 Zyl. V - später 4 Zyl. Reihe) lag über dem angetriebenen Vorderrad, das mittels Lenkstange bewegt wurde. Das nach heutigen Begriffen skurrile Modell wurde sogar vom Kaiserlichen Heer im 1. Weltkrieg benutzt, wie man auf alten Fotos feststellen kann!
1913 Beginn der Herstellung von Pkw.
1919 Zerstörung des Werkes durch Brand. 1920 Nach Wiederaufbau Produktion meist offener Tourenwagen.
1927 Einstellung der Pkw-Produktion und Umstellung auf den Bau von Liefer- und Lastwagen.
1930 Vorstellung des Modells GRANIT 25. Konstruiert von Dipl.Ing. Haesner, der nach dem Krieg maßgeblich an der Entwicklung des VW-Transporters beteiligt war, hatte der Granit einen 4-Zylinder-Seitenventil Ottomotor von ca. 40PS aus 2495 ccm Hubraum.
Ungewöhnlich für seine Zeit war die sogenannte "Preßluftkühlung", die schon bald außer der zivilen Kundschaft das Interesse des Heeres und der Reichspost weckte.
Die Fahrzeuge für den zivilen Markt hatten 3,26 oder 3,56 m Radstand, 6,00-20 Bereifung (hinten doppelt), 1,4-1,7 to Nutzlast, und liefen mit der 1:6,88 Hinterachsübersetzung ca. 55 km/h.
1931 Bereits im Juni 31 wurden die ersten 10 Granit-Lkw beim Heer in Dienst gestellt. Insgesamt wurden vermutlich ca. 100 Stück, z.T. mit geschlossenen Aufbauten, in Auftrag gegeben.
1934 - 35 GRANIT 25 Kübelsztwagen für die Wehrmacht. Nach offensichtlich guten Erfahrungen mit dem Granit Lkw benutzte man dessen Chassis als Basis für einen offenen 4-Sitzer mit Verdeck. Frühe Modelle hatten statt Türen.Segeltuchvorhänge und die Reserveräder neben den Vordersitzen, späte Modelle hatten Türen mit Steckfenstern und die Reserveräder zwischen Vorderkotflügel und vord.Tür. Soweit bekannt, nur in kleiner Stückzahl gebaut.
1935 - 39 GRANIT 30, ein 2,3 Tonner für den zivilen Markt mit 3054 ccm Ottomotor von 55 - 58 PS, ab 1939 mit luftgekühltem Dieselmotor von 4100 ccm Hubraum. Die Werksmodelle ähnelten dem Granit 25, jedoch wurden seinerzeit viele Chassis mit kompletten Aufbauten anderer Hersteller versehen, sodaß auf alten Fotos das eigentliche Fabrikat oft gar nicht zu erkennen ist.

Historie

1938 Einführung des GRANIT 25 H als Sanitäts-Kfz (Kfz.31) bei der Wehrmacht. In großen Stückzahlen beschafft, war er - obwohl auch ca.1500 Adler W 61 K sowie eine unbekannte Anzahl Mercedes L 1100, Opel 1.5 to und Steyr 640 in Dienst gestellt wurden, wohl das meistgefahrene Ambulanzmodell der Vorkriegszeit und der frühen Kriegsjahre. Die Produktion lief (entgegen anderslautenden Publikationen) - vermutlich überschneidend mit dem Nachfolger GRANIT 27 - bis ca. Ende 1940. Die D669/11-2 weist darauf hin, daß Fahrzeuge mit Baujahr vor Mitte 1940 nicht mit dem 20 ltr. Einheitsbenzinkanister, sondern mit dem älteren 10 ltr. Kanister ausgerüstet waren. Interessant die vielen Aufbauvarianten: Ganz frühe Modelle hatten ein offenes Fahrerhaus mit Verdeck, umlegbarer Frontscheibe und Einstiege ohne Türen. Der geschlossene Sanitätsaufbau mit 2flügeliger Heck-tür hatte seitlich 2 große Fenster und die Reserveräder seitlich zwischen Fahrerhaus und Hinterkotflügel angebracht. Dem Sanitätsaufbau aller weiteren Ausführungen gemeinsam sind die 2-flügelige Heck-tür sowie die seitl. Laderaumtüren rechts und links.
Außer den verglasten Türen befand sich je 1 Fenster in den Seitenwänden.
Der Aufbau war im hinteren Dachbereich meist mit einem umlegbaren Dachgitter mit Latterrost ausgerüstet und die Reserveräder waren seitlich am hinteren Teil des Aufbaus angebracht.
Anders verhält es sich mit der vorderen Partie des Modells 25 H. Hier kann man bei näherem Betrachten eine ganze Reihe unterschiedlicher Ausführungen

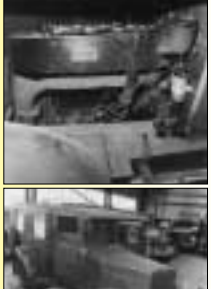
oben: Trotz etwas dunkl Bildqualität. keinem Fach buch zu finc Heckansich des 1500A Mannschaft wagens. Darunter, da gleiche Fah zeug. Es ist Victory Men al Museum a sehen.

links: Grani 25H Sankra, späte Aus-führung, un wähnlich di Ausführung Motorhaube Seitenblech

Granit 25H, Benzintank an der Spritzwand des Fahrerhauses

Der „pressluftgekühlte" Motor des Granit 25H

feststellen:
A) Festes, durchgehendes Dach, jedoch statt Türen nur Segeltuchvorhänge, F) mit Türen, vorn Kotflügel bis Höhe Achsmitte, kurzes Trittbrett bis Anfang Fahrerhaus, G) wie B, jedoch Trittbrett bis Ende Fahrerhaus, D) Vorderkotflügel am hinteren Ende bis über Achsmitte heruntergezogen, große Trittbretter bis Ende Fahrerhaus. Diese Ausführung ist häufig ohne die seitl. Reserveräder zu sehen. Es war dann nur ein Reserveradhinten unter dem Fahrzeug angebracht. Der Ambulanzaufbau konnte 4 Tragen oder 8 sitzende Verwundete aufnehmen und wurde anfangs über die Motorkühlluft, später über eine vom Auspuffrohr erhitzte Wasserdampfheizung erwärmt.
3 erhaltene Exemplare des 25 H sind bekannt, die Ihnen modellwet alle im Bild vorstellt. Ohne Innenausstattung gab es diesen Aufbau beim Heer auch als sog. "Wirtschaftswagen", wobei der nähere Verwendungszweck leider nicht bekannt ist.
1937 GRANIT 25 P, Lieferung von größeren Stückzahlen an die Reichspost, technisch wie 25H, jedoch mit Aufbauten für Postzwecke.
1937 Auslieferung des 10.000 Lkw mit luftgekühltem Motor.
1940 GRANIT 1500 S. Verbesserstes und modernisiertes Ablösemodell der 25 H Baureihe. Luftgekühlter Granit 27 Motor mit nunmehr 2,7 ltr. Hubraum und 50 PS. Das Leergewicht der Pritschenwagen lag bei 2135 kg, die Nutzlast bei 1615 kg. Die Bereifung der S Typen hatte die Größe 6.00-20 mit Doppelbereifung an der Hinterachse. Leicht zu unterscheiden von anderen Modellen sind die 1500Typen durch die abgerundete Motorhaube und die im hinteren Bereich abgeschrägten Türen. Ähnlich wie schon beim 25 H war auch beim Typ 1500 der größte Teil der Produktion Krankenkraftwagen (Sankra, Kfz.31). Anders als beim älteren Modell waren die Aufbauten jedoch nicht mehr in durchgehender Bauweise gebaut, sondern auf das Fahrgestell mit Fahrerhaus wurden Kofferaufbauten von Nowack -Bautzen zu.a. Herstellern aufgesetzt. Sie hatten wiederum eine Zfluggelige Hecktür und je 1 seitliches Fenster, jedoch nur eine Ladetür rechts. Versenkt in der linken vorderen Aufbauseite war das Reserveradbefestigt.
Dieser Kofferaufbau wurde - ohne Sanitätseinrichtung - auch als Nachrichten-Kfz. verwendet und halle in diesem Fall eine quer vor dem Motor eingebaute 600 Watt Lichtmaschine, die über ein Winkelgetriebe vom Motor angetrieben wurde.
Behelt wurden die Kofferaufbauten über eine von der Auspuffanlage erhitzte Dampfheizung. Die Produktion der S-Typen ist vermutlich schon vor Kriegsende zugunsten der Allradmodelle ausgelaufen.
Für wie geeignet die Wehrmacht die Phänomen 1500 hielt ergibt sich daraus, daß sie im Rahmen des sog. Schell-Programms produziert wurden. Gen.v.Schell Generalbevollmächtigter für das Kraftfahrwesen - halle 1939 das allgemein nach ihm genannte



Ein in England erhaltener 25H Sankra, der früh im Dienst der spanischen Armee stand. Interessant der Sonnenschutz am oberen Rand der Windschutzscheibe.
unten: Das gleiche Fahrzeug von hinten

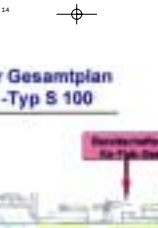
Granit 25H Sankra aus dem VICTORY MEMORIAL MUSEUM. ohne Dachgitter, Reserverad unter dem Heck.

Programm durchgesetzt, daß aus Standardisierungs- und Produktionsgründen nur noch die in bestimmten Tonnageklassen bestgeeigneten und leicht zu produzierenden Fahrzeuge gebaut werden dürften. Die in einer der nächsten Ausgaben besprochenen Einheits-Pkw und auch der Einheits-Lkw entfielen nach diesem Programm.

Granit 1500A Pritschenwagen der letzten Ausführung mit Einheitsführerhaus, flachen Vorderkotflügeln und Einstecköffnungen für Wagenheber in der Stoßstange

GRANIT 1500 A Diese Ausführung mit erheblich verbesserter Geländegängigkeit durch - gegenüber den Vorgängern und Untersetzergetriebe war mit Einzelbereifung der Größe 190-20 ausgerüstet und wurde ebenfalls überwiegend als Sankra gebaut.
Anfangs mit Stahlfurherrnuhaus und soliden Kofferaufbauten wie die S Typen, waren die letzten Produktionsseries aus Materialmangel mit den aus Preßpappe auf Holzgerüst hergestellten Einheits-Fahrerhäusern und -Koffern ausgestattet. Das bei diesem Modell auf einem Bügel vor der Motorhaube befestigte Reserveradentfiel zu Ende der Produktion ganz. Diese abgemagerten Modelle waren mit einfachen zu produzierenden flachen Vorderkotflügeln und Einstecköffnungen für den Wagenheber in der vorderen Stoßstange versehen. Der Wagenheber war links vorn außen am Fahrerhaus befestigt, die hinteren Kotflügel entfielen ganz. Diese Ausführung ist ihrem Autor als laut, hart gefedert, aber sehr geländegängig in Erinnerung, war es doch das erste Militärfahrzeug, in dem er mitfahren durfte! Der Grund für die häufige Mitnahme war ein recht nüchterner: Die von Motor angetriebene Kraftstoffpumpe schaffte bei hoher Drehzahl bergauf steil Gelände nicht mehr die volle Leistung, und ich durfte auf

Zuruf des Fahrers die vor dem Beifahrersitz im Bodenbrett eingelassene Notpumpe mit Fuß oder Hand betätigen! Nur eine Handvoll GRANIT 1500 sind erhalten und z.T. mit immensem Aufwand restauriert worden.
Modellwelt kann Ihnen zumindest die Pritschenausführung im Bild vorstellen. 1942-3 GRANIT 1500 A Kfz-18, schwerer gl.Pkw, oder besser gesagt Mannschaftswagen.
Auf dem Fahrgestell des 1500 A Lkw basierende offene Ibsitzige Ausführung mit Verdeck und Heckstauraumaufsatz. Soweit bekannt nur in sehr geringer Stückzahl gebaut. Eine sogenannte Truppenausführung mit voluminöser Bereifung (ähnlich auch bei Mercedes und Steyr 1500 A Typen zu sehen) sowie zusätzlichem Ansaugluftfilter auf der Motorhaube war für Rommel's Afrika-Corps vorgesehen, dürfte aber wegen des frühzeitigen Kriegsendes in Afrika im Sommer 1943 kaum noch in nennenswerden Stückzahlen dort hingekommen sein. Aufnahmen durch die Sowjets zum Opfer fielen. Zwa ropparte man einige Jahre erst ma Fahrzeuge für die Rote Armee, jedoch schon 1949 erschien auf dem Markt de IFA PHÄNOMEN GRANIT 27.2 to. Be näherem Betrachten ein alter Bekannter der Granit 1500 in leicht verränderte Form. 1953 noch einmal modernisiert und mit stärkeren Motoren versehen, hießer



Granit 25H Kübelwagen der älteren Ausführung, leider sehr schlechte Bildqualität

IFAtorde

Das gleiche Fahrzeug von vorne

Prometheus aus Eisenstadt Österreich verdanken wir diese seltene Aufnahme eines 15004 Pritschenwagen mit Fahrerhaus im Stil der frühen Kriegsjahre

diese Fahrzeuge dann IFA PHÄNOMEN 30 K oder 32 (Diesel). Mit den ab 1956 gebauten Modellen GRANIT 30 Ku. 32 - die in ihren Grundzügen immer noch vom 1500 abstammten - starb der Name PHÄNOMEN, fortan schmückte alle Modelle der recht sozialistisch klingende Name ROBUR.
Die wichtigsten techn. Daten:
GRANIT 25 H (lt. D 669/11-2)
Motor: 4-Zyl., 4-Takt, Reihe, 2497 ccm, 37 PS/2500 U/min., Kurbelwelle rollengelagert, stehende Ventile, thermostatisch geregelte Luftkühlung durch Gebläse, Steigstromvergaser, Fallbenzin
Getriebe: Prometheus AG N 8, unsynchronisiert, 4 V 1 R Vorwärts: vorn 1 querlegende Blattfeder, hinten längsliegend Halb-Blattfedern
Bremse: mechan sch , Handbremse wirkend auf 1/1 hmmel der Kardanwelle
Maße: Länge 5.10 m, Br. 2.04 m, Höhe 2.25 m Granit 1500 (lt. D 665/5)
Motor: Granit 27, 4-Zyl., 4-Takt, Reihe, 2678 ccm, 50 PS/2800 U/min., stehende Ventile, Gebläsekühlung mit Regelung über Thermostat u. drehzahlabhängig vom Gasgestänge, Solex Fallstromvergaser, Tank unter Beifahrersitz, Kraftstoffpumpe.
Getriebe: Phänomen-Prometheus AG N 14, 4 V 1 R Zwischengetriebe: bei A-Typ Prometheus ZG 14 Bremse: H y d r a u l i s c h , Handbremse auf Hinterachse über Seilzug Federung: längsliegende Halbblattfedern
Maße und Gewichte: (Pritschenwagen) L 5.49 m, Br. 1.98 m, H 2.08 m Eigengewicht S-Typ 1860 kg
A-Typ 2015 kg Nutzlast S-Typ 1 61 5 kg
A-Typ 1435 kg Warvermögen (A-Typ) 600 mm, Bauchfreiheit 278 mm
Literatur: Dienstvorschriften D 669/11 1+2, D 665/5, D 805/23, D 600 Oswald, Kfz.- u. Panzer der Reichswehr, Bundeswehr und Wehrmacht, Vanderveen, Army vehicles und Fighting Vehicles, Gebhardt: Taschenbuch deutscher Lkw-Bau.
S. Bunke

Deutsches Schnellboot Klasse: S-100

Maßstab 1:35
Teil 1 von Italeri

Aus knapp 35 Metern Originalänge entsteht maßstäblich reduziert ein annähernd 100cm langes und recht imposantes Schiffsmodell mit einem vollplastischem Rumpf. Die anderen Maße sind grundsätzlich nicht zu beanstanden, obwohl die Form des Vorschiffes auf den ersten Blick in seinen Proportionen durchaus ein wenig zu bauchig erscheint. Bevor ich anschließend mit einigen doch nötigen Hinweisen zum Bausatz aufwarte, sollte nochmals ein kurzer militärgeschichtlicher Rückblick gestattet sein. Die lesenswerten und ausführlichen Veröffentlichungen zum Thema "Deutsche Schnellboote" habe ich als Abschluß aufgeführt, da zu diesen Schiffseinheiten bereits viel geschrieben wurde. Alle weiteren nicht schiffsspezifischen Fakten würden den Rahmen sprengen.

Die Idee, mit Torpedos ausgerüstete schnelle Motorboote für einen Angriff auf Schiffe zu entwickeln, entstand während des Ersten Weltkrieg zeitgleich in Großbritannien und Italien. Die Hauptwaffen dieser Boote waren Torpedo und Mine. Später während des Zweiten Weltkrieges kamen auch auf deutscher Seite noch Wasserbomben hinzu. Nach einer Anfangsphase günstiger Kampfbedingungen und größerer Erfolge machte die zunehmende Überlegenheit der Alliierten, vor allem in der Luft, der Kriegsmarine schwer zu schaffen. Gemessen an ihrer Größe gehörten die Schnellboote bis ins Jahr 1943 durchaus noch zu den kampfstärksten Einheiten der Kriegsmarine. Sie operierten in allen europäischen Küstengewässern und Randmeeren, im Nord- und Mittelmeer sowie im Schwarzen Meer.

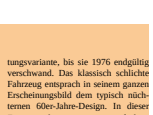
Nach dem Disaster mit den großen Überwasserein heiten Bismarck und Tirpitz wurden ab 1943 die Schnellboote neben den U-Booten mit ihren zwei 53,3cm Torpedorohre (je ein Torpedo im Rohr und einer in Reserve) sowie vier bis zu sechs unterschiedlichen Minen zur einzigen Offensivwaffe der Kriegsmarine. Hierfür waren sie jedoch weder konzipiert noch ausreichend stark genug gegen die britischen Motorkanonenboote bewaffnet. Von einem anfänglich ausreichenden 2cm Flak C/30 bzw. 38 Geschütz stieg die Zahl der Rohrwaffen auf bis zu drei Flak-Geschütze (wie 2cm Flak C/38 in Doppellafette, 2cm Flak C/38 als Marine-Flakvierling, 3,7cm Flak LM 42 oder 4cm Bofors 28) neben mehreren MG 34 an.
So standen zum Beispiel im Seegebiet

zwischen LE HAVRE und CHERBOURG am Invasionstag (06. Juni 1944) den über 1.200 alliierten Kriegsschiffeinheiten als kampfstärkere Schiffseinheiten auf deutscher Seite lediglich 5 Torpedoboote und 31 Schnellboote gegenüber, denen es in einem in aller Hast befohlenen und ausgeführten Aufklärungsvorstoß gegen 05:21 Uhr gelang, einen einzigen alliierten Zerstörer zu versenken. Das alliierte Oberkommando (SHAEF) bewertete in den Folgetagen der Invasion die S-Boote als die größte von See her zu erwartende Gefahr für die Invasionsflotte, hatten doch bis dahin deutsche S-Boote mehrere voll besetzte Landing-Crafts im Invasionsraum versenkt. In der Nacht des 14. auf 15. Juni griffen britische LANCASTER-Bomber die Hafenanlagen von LE HAVRE

Gesamtansicht des Schnellbootmodells S-204 der Kriegsmarine mit Besatzungen im Brückenstand und an den 2-cm und 3,7cm-Flakgeschützen

verhinderten in der Hafenausfahrt querliegend noch das Auslaufen verbliebener Schiffseinheiten. In der Nacht vom 15. auf 16. Juni erfolgte ein vergleichsweiser Raid mit ca. 1.300 Tonnen Bomben auf den Hafen von CHERBOURG. Insgesamt schaltete das britt. Bomberkommando damit die Kriegsmarine für eine Störung der Invasionsflotte nahezu aus. In den letzten Kriegstagen waren alle fahrfähigen Schnellboote der Ostsee zur Rettung von Landsleuten und Wehrmachtsangehörigen aus den von der Roten Armee überrollten Reichsgebieten eingesetzt. Zehntausende von Flüchtlingen verdanken es diesen Einsätzen der Kriegsmarine, daß ihnen ein ungewisses Schicksal erspart blieb.
Das erste, was mir am Bausatz des "S-100" auffiel, war eine recht ausführliche und durchaus umfangreiche zweisprachige Bauanleitung. Die sich den Oberflächendetails gut anschmiegenden Feuchtetecals erlauben die Kennzeichnungsmöglichkeit zweier Schnellboote, deren Authentizität mittels einer Fotowiedergabe in der Bauanleitung selbst und in der ersten Annonce in der französischen Zeitschrift "STEELMASTERS" (Ausgabe No: 29, Okt./Nov. 1998) belegt wurden. Leider erwies es sich als Trugschluß, hieraus auch einen Rückschluß auf das jeweilige S-Boot ziehen zu können. Im krassen Gegensatz zu deutschen U-Booten oder gar den Luftwaffengeschwadern gibt es bis heute keinerlei annähernd vergleichbaren Aufzeichnungen der Bootskennungen - auch nicht bei Schmitz-Thies über die "Truppenkennzeichen". Aber ohne Recherche ist weder der exakte S-Boot-styp noch das spezielle S-Boot selbst identifizierbar, da die S-Boote auf den Werften Fr. Lürssen (Bremen-Vegesack), Joh. Schichting (Travemünde), Gusto (Schiedam/Holland) und S-701 bis S-710 bei der Danziger Waggonfabrik gefertigt wurden.
Die Masse der S-Boote wurde von der Friedrich Lürssen Werft gebaut, sie lieferte bis Kriegsende 170 Boote ab. Die Bauleistung der beteiligten Werften ist bemerkenswert hoch gewesen, denn von den insgesamt 230 S-Booten wurden 205 im Kriege gebaut, was einer monatlichen Bauleistung von drei Booten entspricht. Ab S-26 änderte sich das Aussehen der Boote, sie erhielten eine aufgesetzte wasserdichte Back, die die Torpedorohre umschloß. Diese Maßnahme erbrachte nicht nur ein "Trockenheit", Außerdem wurde die Brückenform so geändert, daß der Kommandostand hinter den Ruderstand verlegt und in das Ruderhaus mit einbezogen wurde. S-67 erhielt zwecks Silhouettenverkleinerung und Schutz des Brückenpersonals eine weitgehend aus Plexiglas gefertigtes Brückenhaus, woraus sich ab S-68 die sogenannte "Kalottenbrücke", eine leichtmetallene Konstruktion entwickelte. Ab S-100 erfolgte der Übergang zu einer konstruktiv identischen, aber gepanzerten Kalottenbrücke aus 10-12mm dicken "Wotan-hart"-Panzermaterial. Der vorliegende Bausatz mit seiner Kalottenbrücke entspricht somit dem typischen Vertreter der Deutschen S-Boote ab S-100, bzw. mit einer gepanzer-

Da die Reichskriegsflagge nicht unzensiert öffentlich gemacht werden darf, kann man diese unter Zuhilfenahme eines PC mit Scanner und Farbdrucker passend überarbeiten und auf selbstklebendes mattes Papier ausdrucken. Man schneidet

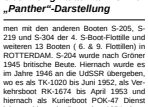


hiernach bis auf zwei Schlaufen den überflüssigen weißen Rand ab und zieht vor dem Zusammenfalten einen mit reichliche Zugabe versehenen Faden als Fahnenseil durch - siehe Hinweispfeil. Wie am („un"-) zensierten Beispiel bietet ein PC-Ausdruck vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten zum Ausprobieren an.

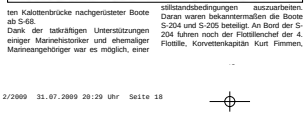
Panther-Darstellung für S-204

Panther in anderen Darstellungen der 4. S-Boot-Flottile

der beiden Kennzeichnung und damit auch aller Vorausssicht nach das spezielle S-Boot zu bestimmen. Dank eines ehemaligen Angehörigen der 1. S-Boot-Flottile konnte die Zuordnung der Flottille erfolgen. Die 4. Schnellboot-Flottile führte hiernach als ihr Kennzeichen einen schwarzen Panther unterhalb der Brücke. Nun galt es noch das spezifische S-Boot zu identifizieren. ADV / AZIMUT zeigte lediglich in seiner vorgenannten Annonce ein Foto des Bootes mit Panther, welches ebenfalls bei Mike Whitley in "Deutsche Seestreitkräfte 1939-1945" (Motorbuch Verlag) auf Seiten 66/67 abgebildet wird. Nach einer englischen Publikation über den Kampf um die (englische) Ostküste soll es sich bei diesem S-Boot nach der Recherche eines Marinehistorikers um die Einheit handeln, mit welcher am 13.05.1945 Konteradmiral Breuning (ehemaliger Befehlshaber der Sicherung und der Ia op des Führers der Schnellboote, Kapitänleutnant Bernd Rebensburg. Die Identifizierung steht dabei im Zusammenhang mit der im Mittelschiff erkennbaren 3,7cm Flak und einer Bildunterschrift in dieser vorgenannten englischen Veröffentlichung, wonach dieses Boot als die Einheit bezeichnet wurde, auf der der deutsche Admiral nach FELIXSTOWE kam. Somit dürfte die Kennzeichnung mit diesem spezifischen Panther dem Boot S-204 zuzuordnen sein. S-204 lag zum Zeitpunkt der deutschen Kapitulation zusam



Oben: Originalaufnahme mit „Panther"-Darstellung



ten Kalottenbrücke nachgerüsteter Boote ab S-68.
Dank der tatkräftigen Unterstützungen einiger Marinehistoriker und ehemaliger Marineangehöriger war es möglich, einer West und nunmehriger Chef des Stabes des NS-Führungsstabes im Oberkommando der Wehrmacht) von DEN HELDER nach FELIXSTOWE fuhr, um die Waffen-

stillstandsbedingungen auszuarbeiten. Daran waren bekanntermaßen die Boote S-204 und S-205 beteiligt. An Bord der S-204 fuhren noch der Flottillenchef der 4. Flottille, Korvettenkapitän Kurt Fimmen, mit mir den anderen Booten S-205, S-219 und S-249 der 4. S-Boot-Flottile und weiteren 13 Booten (6. & 9. Flottillen) in ROTTERDAM. S-204 wurde nach Gröner 1945 britische Beute. Hiernach wurde es im Jahre 1946 an die UdSSR übergeben, wo es als TK-1020 bis Juni 1952, als Verkehrsboot RK-1674 bis April 1953 und hiernach als Kurierboot POK-47 Dienst leistete, bis es im Dezember 1954 abgewrackt wurde.

Neuheiten im Maßstab 1:87 von Busch

Eben noch auf der Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg in der Vitrine und schon im Handel!
Die erste Auslieferung bringt interessante Varianten und lang ersehnte Formneuheiten, die mit viel Liebe zum Detail gestaltet sind. Von klassischen Oldtimer bis zur topaktuellen Limousine ist wieder alles vertreten, was Sammlerherzen höher schlagen lässt.
41958 Citroën H »Abeille« Der beinniggelbe Citroën Kastenwagen trägt die Aufschrift der französischen Firma Abeille, die mit Schuhcreme handelte. Auf dem Dach des Fahrzeugs ist eine Schuhcremedose angebracht.
43508 Toyota Land Cruiser HZJ 78 »Safari«
Aufwändig gestalteter Toyota im Safari-Look.
44656 Dodge Ram Van »Crazy Cars«
Silbermetallic lackierter Dodge mit feinstem Flammendruck und vielen verchromten Besonderheiten, wie beispielsweise seitliche Trittbretter, Frontramme, Luftfilter und Ersatzradhalterung. Die rötlich getönten Scheiben sind perfekt auf die Farben des Druckmotivs abgestimmt.
46514 Renault 4CV »Berger« Lieferwagen
Nostalgische Werbefahrzeuge einer französischen Spirituosenfirma in originieller Farbgebung.
47725 Ford Model AA »The Times«
Take time for the Times! Nostalgischer Lieferwagen des Londoner Medien-Riesen in zeitgenössischem Design.
48454 Piaggio Ape 50 »D H L«
Da Holland ein kleinerer Staat ist, sind wahrscheinlich auch die Postfahrzeuge etwas kleiner ausgefallen. Doch vielleicht ist die Ape nur flinker in den verwinkelten Gassen mancher Altstadt unterwegs.
48455 Piaggio Ape 50 »P T T« Post Schweiz
Auch in der Schweiz scheint wohl die kleine Ape als Postfahrzeug auszureichen. Beim Ausbringen der Post in den gebirgigen Teilen des Landes dürfte sie dann allerdings schnell die »Flügel hängen« lassen.
48708 Fiat 500 »Majolika«
»Majolika« bezeichnete ursprünglich italienische, weiß und farbig glasierte Keramik. Der Name wird von »Mallorca« abgeleitet, da von hier aus im Mittelalter maurische Keramik nach Italien kam. Im späten 19. Jahrhundert bürgerte sich der Begriff allgemein für bemalte und glasierte Keramik ein. Das Vorbildfahrzeug ist zwar nicht wie eine Keramik glasiert, aber dennoch über und über mit aufwändigen Dekoren versehen. Ein Anlass und eine Herausforderung für Busch, dieses Kunstwerk auf vier Rädern en miniature zu verwirklichen.
RICKO Automodelle 1:87
Extravagante und ausgefallene Modelle sind mittlerweile ein Markenzeichen von Ricko. In höchster Qualität und Detailtreue wird jedes Modell in Handarbeit hergestellt und ist ein kleines Kunstwerk im Maßstab 1:87. Damit die kleinen Kostbarkeiten gut geschützt sind, werden sie in einer Sammelbox aus stabilem Kunststoff geliefert.
FORMNEUHEIT
9838847 Dodge Charger R/T
Nicht nur der Name soll an die erfolgreichen Modelle der 60er Jahre erinnern, auch die Form ist daran angelehnt. Der Kühlergrill trägt allerdings das Gesicht der aktuellen Linie. Das Modell ist in den folgenden drei Farben erhältlich: Rot, Schwarz und Graphite.
9838068 Dodge Charger »State Patrol«
9838168 Dodge Charger »Battalion Chief / Fire Rescue«
9838268 Dodge Charger »Police«
9838568 Dodge Charger »State Police«
9838768 Dodge Charger »Police«
9838968 Dodge Charger »CPR Police«
Dodge Charger in verschiedenen Ausführungen von amerikanischer Polizei und Feuerwehr-Stationen. Streng limitiert – nur je 500 Stück für Deutschland.
FORMNEUHEIT
9838099 BMW Dixi, Grau Baujahr 1929
9838199 BMW Dixi, Grün Baujahr 1929
9838299 BMW Dixi, Gelb Baujahr 1929
Der Markenname Dixi stammt aus dem Lateinischen und bedeutet »ich habe gesprochen«. Ein außergewöhnlicher Name für ein außergewöhnliches Modell. Die am 3. Dezember 1896 durch den Industriellen Heinrich Ehrhardt gegründete Fahrzeug Fabrik Eisenach verlor 1928 die Selbständigkeit, bedingt durch viele Krisen und verschiedenste Fusionen. Am Morgen des 9. Juli 1929 verkündet der Motorrad- und Flugmotorenhersteller BMW überraschend, dass er unter die Automobilhersteller gegangen ist. Mit dem zweitürigen Dixi 3/15 Kleinwagen beginnt die BMW-Aera im Automobilsektor.
Das Modell der »ersten Stunde BMW'«, ist hoch detailliert und ein Oldtimer-Sammlerstück der Extraklasse. Der chromglänzende Kühlergrill und die super dünnen Speichenfelgen sowie die feinen Zierleisten und Türgriffe schmücken den Zweitürer und verleihen ihm einen nostalgischen Charme.
Selbst an einen Innenspiegel wurde gedacht.

FORMNEUHEIT
9838420 Jaguar E-Type, Rot (Solor Red), Baujahr 1971
9838520 Jaguar E-Type, Dunkelgrün, Baujahr 1971
9838620 Jaguar E-Type, Blau, Baujahr 1971
Als schneller, sportlicher und komfortabler Reisewagen in völlig neuem Design war der Jaguar E-Type die Hauptattraktion des Genfer Autosalons vom 15. März 1961. Das Markanteste an der aerodynamisch geformten Karosserie ist die sehr lange, leicht abfallende Motorhaube nach einem Entwurf des
britischen Designers Malcolm Sayer. Die Konstruktion erwies sich hinsichtlich des Aussehens und des Fahrkomforts als außerordentlich gelungen und wurde bis 1996 verwendet. Da der Jaguar der hauptsächlich in den USA seinen großen Erfolg erreichte, mussten ab 1966 aufgrund amerikanischer Sicherheits- und Umweltbestimmungen deutliche Modifikationen am Modell E-Type vorgenommen werden. So erschien 1968 das Modell ohne Scheinwerferabdeckung und ab Serie 2 mit noch weiter nach vorn versetzten Scheinwerfern, und der Wagen bekommt zusätzlich einen »vergitterten Kühlergrill«. Das wunderschöne Modell bringt noch einmal den «Glanz der alten Zeit» zurück. Die sportlich dynamische Form ist auch en miniature eine Augenweide. Jedes noch so kleine Detail ist liebevoll nachempfunden, so ist beispielsweise am Kühlergrill jede Strebe dargestellt und wirkt äußerst filigran.
9838497 Ford Deuce, Gelb mit roten Flammen, limited Edition
9838597 Ford Deuce, Grün mit gelben Flammen, limited Edition
Originell bedruckte Hot Rods in einer weltweit streng limitierten Ausgabe. Das Flammendesign ist auf jedes Modell optimal abgestimmt und unterstreicht den extravaganten Typ des Modells.
9838527 Mercedes-Benz 300c, Cabrio zweifarbig, Baujahr 1955
Als eines der ersten Nachkriegsmodelle erscheint die elegante 300er Reihe von Mercedes. Für Filmschauspieler und Politiker wurde der Mercedes rasch zum Repräsentationswagen par excellence.
Im Maßstab 1:87 sorgt das edle Cabrio nun erneut für Furore. Feinste Drucke von Zierleisten, Kennzeichen, Armaturenbord und sogar Sonnenblenden geben dem Modell einen Hauch von Luxus.
Die Modelle erschienen in den wunderschönen Farbkombinationen Gold/ Kaffeebraun und Silber/Schwarz.
MASTERPIECE Automodelle 1:87
Im Oldtimer-Bereich der Marke Austin-Healey erscheint jetzt bei der Firma Masterpiece ihr Können unter Beweis gestellt. Doch die Produktpalette umfasst auch aktuelle Fahrzeuge, die ebenso wie ihre zeitgenössischen Vorgänger mit viel Liebe zum Detail gefertigt werden.
FORMNEUHEIT
9987190 Plymouth Fury I Limousine, Baujahr 1968
Der Plymouth Fury ist ein von 1956-1978 gebautes Fahrzeug der Firma Plymouth, die zu diesem Zeitpunkt bereits Teil der Chrysler Corporation war. Nach der Einstellung des Plymouth Belvedere 1959 übernahm der Fury die Funktion des Top-Modells von Plymouth. Neben der Limousine (sedan) und dem Kombi (station wagon) wurde 1960 die Produktpalette um ein Cabriolet erweitert. Im Jahr 1965 wurde die Modellpalette kompletti überarbeitet und als Alternative zu verschiedenen Chevrolet- Modellen neu konzipiert. Beliebtestes Fahrzeug dieser Palette war das Modell Fury I, das häufig als Polizeieinsatzfahrzeug oder Taxi eingesetzt wurde.
FORMNEUHEIT
9987220 Ford Custom Limousine, Baujahr 1970
Die Modellbezeichnung Custom stand 1949 für ein Spitzenmodell, das parallel zur Ford-Serie gebaut wurde. 1957 lebte diese Bezeichnung wieder auf, allerdings für die einfachste Ausstattungsvariante, die zum Modell Fairlane angeboten wurde. 1964 tauchte die Bezeichnung erneut auf, wiederum für die einfachste Ausstattungsvariante, bis sie 1976 endgültig verschwand. Das klassisch schlichte Fahrzeug entsprach in seinem ganzen Erscheinungsbild dem typisch nüchternen 60er-Jahre-Design. In dieser Zeit verzichtete man gerne auf überflüssigen Zierrat und konzentrierte sich auf eine einfache und klare Formgebung. Geblieben waren einzig und allein die Doppelscheinwerfer und die riesigen, runden Rücklichter.
9987170 Plymouth Fury I Limousine-**U.S. Sheriff«**
9987200 Ford Custom Limousine »Metropolitan Police« Baujahr 1970
Einsatzfahrzeuge der US-Polizei

***

OWL Decals,
Petr Hobza,
Manesova 6,
CZ-74601 OPAVA,
web: www. owl.cz

Neuheiten in allen Maßstäben

F/A-18E Super Hornet 1:72 Revell
Die neue F/A-18E Super Hornet ist das modernste Jagd- und Kampfflugzeug der US Navy und ersetzt die F-14 sowie die F/A-18 C. Schon kurz nach der Indienststellung bei den ersten Geschwadern in 2002 flog sie erfolgreich Kampfeinsätze während der Operation "Enduring Freedom" und im Irak. Durch den Einsatz von JDAM und "Laser-gesteuerten Bomben" kann sie gegnerische Ziele wesentlich präziser angreifen und sie verfügt außerdem über ein umfangreiches Arsenal an Lenkwaffen der neuesten Generation. Die F/A-18E ist praktisch ein völlig neues Flugzeug: die gesamte Flugzeugzelle ist um 30 % größer als die der F/A-18C. Die weiteren Modifizierungen beinhalten schubstärkere Triebwerke, 33 % mehr Treibstoffkapazität und eine größere Reichweite. Der Operationsradius bei Angriffseinsätzen ist um 40 % größer als beim Vorgänger. An 11 Aufhängungen können 8 t Waffenmaterial und Treibstofftanks sowie Störbehälter mitgeführt werden.
Die neue F/A-18E Super Hornet ist das modernste Jagd- und Kampfflugzeug der US Navy und ersetzt die F-14 sowie die F/A-18 C. Schon kurz nach der Indienststellung bei den ersten Geschwadern in 2002 flog sie erfolgreich Kampfeinsätze während der Operation "Enduring Freedom" und im Irak. Durch den Einsatz von JDAM und "Lasergesteuerten Bomben" kann sie gegnerische Ziele wesentlich präziser angreifen und sie verfügt außerdem über ein umfangreiches Arsenal an Lenkwaffen der neuesten Generation. Die F/A-18E ist praktisch ein völlig neues Flugzeug: die gesamte Flugzeugzelle ist um 30 % größer als die der F/A-18C. Die weiteren Modifizierungen beinhalten schubstärkere Triebwerke, 33 % mehr Treibstoffkapazität und eine größere Reichweite. Der Operationsradius bei Angriffseinsätzen ist um 40 % größer als beim Vorgänger. An 11 Aufhängungen können 8 t Waffenmaterial und Treibstofftanks sowie Störbehälter mitgeführt werden.
Modell-Details:

- Neue Bausatzform
- Detaillierte Oberflächen mit versenkten Blechstößen
- Detailliertes Cockpit mit Instrumentenbord
- Detaillierter Schleudersitz
- Detaillierte Fahrwerksschächte
- Detailliertes Fahrwerk
- 6 Tragflächenpylone und Rumpfpylone
- ECM-Störbehälter
- 2 GBU-31-Behälter
- 2 Mk83-Bomben
- 2 AIM-9x-Lenkwaffen
- 2 AIM-120C-Lenkwaffen
- 3 Zusatztanks
- Detaillierte Einstiegsleiter
- Abziehbild mit 2 US-Navy-Versionen: VFA-137 "Kestrels" und VFA-105 "Gunslingers"

Fairey Rotodyne Maßstab: 1/78 Revell
Dieser große experimentelle Kombinationsflug-Schrauber sollte sowohl für größere Fracht wie aber auch für Passagier und Truppenbeförderung eingesetzt werden. Der Prototyp des Fairey Rotodyne hob erstmals im November 1957 ab und war dann 3 Jahre später auch auf der Farborough Air Show zu sehen. Für den Antrieb sorgten 2 Napier Eland-Triebwerke sowie Antriebsdüsen an den Rotorblattspitzen, die über Druckluft gespeist für den Senkrechtstart sorgten. Der Rotodyne konnte bis zu 60 Passagiere aufnehm

lange, dreistufige Saturn V, die zu der Zeit größte jemals gebaute Rakete, von Cape Canaveral mit Ziel Mond vom Boden ab. An Bord: die drei Mondastronauten Armstrong, Aldrin und Collins. Die riesige Rakete mit einem Gewicht von 3.000 Tonnen erreichte auf der knapp 400.000 km langen Reise zum Mond eine Geschwindigkeit von 112 Kilometern - pro Sekunde! Das Apollo Raumschiff sowie die Mondlandefähre befanden sich dabei in der dritten Stufe.

Das imposante Saturn V-Modell hat eine Höhe von 1,14 Meter und wird auf einer mit Stützen versehenen Plattform gelagert. Die Raketenstufenringe bestehen zum Teil aus bereits vorgedruckten Polystyrolstreifen. Die 3 großen Raketenstufen sind mit detaillierten Schubdüsen versehen, zum Teil sind auch Helium-Kugelbehälter vorhanden. Im oberen Bereich der 3. Raketenstufe erlaubt der durchsichtige Teil der Schutzhülle einen Einblick auf die darin befindliche Mondlandefähre mit Servicemodul. Die Kommando-Kapsel enthält eine Inneneinrichtung sowie eine Astronautenfigur. Zusätzlich gibt es noch eine Mondstruktur-Displayplatte mit der verschiedene Einsatzphasen der Mondlandefähre nachgestellt werden können. Die umfangreichen Abziehbilder erlauben eine originalgetreue Wiedergabe der Originalbeschriftung.

Im Set sind vier Farben für die Basisbemalung, ein Doppelkopfpinsel und "Revell Contacta Professional Mini" Klebstoff enthalten.

Apollo: Columbia & Eagle

"Houston, hier ist Tranquility Base. Der Adler ist gelandet." Mit diesen Worten vernahm die Welt, dass der Mensch schließlich den Mond erreicht hatte. Die Apollo 11 Mondlandefähre "Eagle" landete am 20. Juli 1969 (5 Tage nach dem Start von der Erde) und wurde die erste Wohnstätte auf dem Mond. 5 « Stunden danach stieg Neil Armstrong die Leiter runter und betrat als erster Mensch den Mond. 2 « Stunden blieben die Astronauten Armstrong und Aldrin mit ihren Lebenserhaltungstornistern im Außenbereich, sammelten Bodenproben, stellten wissenschaftliche Geräte auf und beschrieben ihre Erfahrungen bei der Fortbewegung (1/6 der irdischen Schwerkraft). Nach beendeter Mission starteten die Astronauten mit der Oberstufe der Mondlandefähre in den Orbit zurück und koppelten an der Apollokapsel an, um die Rückkehr zur Erde anzutreten.

Modell-Details:
- Mondlandefähre Eagle bestehend aus der Landestufe und dem Aufstiegsmodul (Oberstufe)
- Strukturiertes Aufstiegsmodul mit Astronaut
- Steuerdüsen, Antennen
- Goldfolie für die Bestückung der Landestufe
- Einziehbares Landegestell
- Gangway und Leiter- Astronautenfigur mit Tornister
- Strukturierte Mond-Display-Platte
- US-Flagge und Abziehbilder für die Landefähre

Das wohl spektakulärste Ereignis des 20. Jahrhunderts fand am 20. Juli 1969 statt - ein Mensch betrat erstmalig den Mond. Ein alter Menschheitstraum wurde wahr als nach einer dramatischen 4-tägigen Reise die 3-köpfige Besatzung der Apollo 11 Mission diesen historischen Moment einleitete. Während der Astronaut Michael Collins an Bord der Kommandokapsel um den Mond kreiste, landeten Neil Armstrong und Edwin Aldrin mit der Mondlandefähre "Eagle" auf dem Mond. Ausgerüstet mit einem tragbaren Lebenserhaltungssystem im Rückentornister sowie einem speziellen Raumanzug stieg Neil Armstrong die Leiterstufen herunter und betrat als erster Mensch den Mond. Sein Ausspruch: "Das ist

nur ein kleiner Schritt für einen Menschen, aber ein großer Schritt für die Menschheit" wurde weltweit berühmt. Zusammen mit "Buzz" Aldrin platzierte Armstrong später die amerikanische Flagge auf dem Mond, stellte wissenschaftliche Geräte auf und sammelte Mondgestein ein. Der ILC-Apollo Raumanzug bietet eine komfortable Atmosphäre, ist sehr flexibel und erlaubt nahezu freie Bewegungsmöglichkeiten. Nach 2 « Stunden Mondaufenthalt bestiegen die Astronauten die Mondlandefähre und dockten am nächsten Morgen wieder an der Kommandokapsel an.

Modell-Details:
- Detaillierte Nachbildung des Raumanzugs
- Getöntes Helmvisier
- Lebenserhaltungstornister und Brusttasche - Strukturierte Mondoberflächenplattform

C-47 Skytrain 1:48 Revell

Die C-47 Skytrain ist ohne Zweifel eines der legendärsten Flugzeuge der Geschichte. Als Weiterentwicklung der DC-2 entstand 1935 die DC-3, später auch die C-47 als Frachtflugzeug. Fast alle Luftwaffen der westlichen Welt haben zu irgendeinem Zeitpunkt eine oder mehrere C-47 in ihrem Bestand gehabt und noch heute fliegen über 1.000 Exemplare weltweit. Als im Juni 1948 die Landwege nach Berlin durch die UDSSR blockiert wurden, war es die C-47, die am 21. Juni 1948 die ersten Versorgungsgüter in die blockierte einstige deutsche Hauptstadt brachte. Die C-47 Dakota der Royal Air Force flogen im regelmäßigen Einsatz zwischen Wunstorf bei Hannover und Berlin-Gatow. Dabei wurden täglich bis zu 60 Tonnen Lebensmittel und andere wichtige Güter nach Berlin geflogen. Am 26. Juni 1948 begann dann auch die amerikanische Luftwaffe mit 32 Skytrain von Wiesbaden aus ihre Versorgungsflüge nach Berlin-Tempelhof. Am 12. Mai 1949 endete die Blockade, der letzte Versorgungsflug fand jedoch am 20. September 1949 statt.

Das Modell der C-47 verfügt über ein detailliertes Cockpit mit Sitzen und Instrumentenbord sowie über einen durchgehenden Frachtraumboden.

Die separate Frachtraumtür kann wahlweise geöffnet oder geschlossen installiert werden. Das detaillierte Fahrgestell ist mit beweglichen Rädern versehen.

Als Abziehbild-Dekorvarianten stehen 2 Versionen zur Auswahl: eine USAF-Version und eine RAF-Version.

Tornado IDS "Pride of Boelcke" 50th Anniversary 1:72 Revell

Der Tornado ist eines der bedeutendsten Kampfflugzeuge der NATO und bildet aufgrund der modernen Elektronikausrüstung und hervorragenden Flugeigenschaften das Rückgrat der europäischen Luftverteidigung. Das Aufgabenspektrum des Jagdbombers umfaßt die offensive Luftunterstützung der Landstreitkräfte, Abtriegelung des Gefechtsfeldes und der Kampf gegen feindliche Luftstreitkräfte am Boden und in der Luft. Am 22.7.1958 wurde mit dem Jagdbombergeschwader 31 der erste fliegende Einsatzverband der Bundeswehr in Dienst gestellt. Zum 50. Jahrestag wurde in 2008 ein Tornado mit einer spektakulären Sonderbemalung versehen, Spitzname : Pride of Boelcke. .Neben dem Konterfei Boelcks ist auch sein Namenszug und eine Fokker D.VIII auf dem Tornado verewigt worden.

Neben dem Konterfei Boelcks ist auch sein Namenszug und eine Fok-

ker D.VIII auf dem Tornado verewigt worden.

Modell-Details:
- Versenkte Blechstöße und authentische Oberflächenstrukturen
- Detailliertes Cockpit mit fein gravierten und ausgeprägten Instrumentenbords
- Detaillierte Schleudersitze mit vielen Strukturen
- Detailliertes Fahrwerk und Fahrwerksschächte
- Bewegliche Schwenkflügel
- Detaillierter Triebwerksauslasskonus
- Separate Luftbremsklappe, wahlweise zu öffnen
- Zwei Tragflächentanks
- Luftbetankungssonde wahlweise ein- oder ausgefahren
- Zwei detaillierte AIM-9L Sidewinder Lenkwaffen
- Ein ECM-Pod und ein BOZ 101-Behälter
- Detaillierter Superabziehbilderbogen mit Kennungen für die Sonderlackierung des JaboG 31 Nörvenich, "Pride of Boelcke".

Tirpitz Revell 1:350

Die "Tirpitz" war zu ihrer Zeit mit 52.900 t das (neben dem Schwesterschiff "Bismarck") größte und modernste Schlachtschiff der Welt.

Das 251 m lange Schiff ist am 01. April 1939 bei der Kriegsmarinewerft in Wilhelmshaven vom Stapel gelaufen, hatte aber aufgrund von Verbesserungen sowie Optimierungen weitreichende bautechnische Unterschiede zum Schwesterschiff. Die neu konstruierte schwere Artillerie verschoss 800 kg schwere Projektile bis zu einer Entfernung von 36,2 km, wobei eine 350-mm-Panzerung bis auf 21 km durchschlagen werden konnte. Nach dem ersten Kriegseinsatz als Flaggschiff der "Baltenflotte" im Juli 1941, wurde sie im Januar 1942 nach Norwegen verlegt um eine erwartete britische Invasion zu verhindern. Von Fjordstützpunkten operierte sie gegen britische Schiffsconvoys, die Kriegsmaterial in die Sowjetunion transportierten. Doch ab September 1943 kam die Tirpitz nicht mehr operativ zum Einsatz, da ein Angriff von 3 britischen Kleinst-U-Booten der X-Klasse für erhebliche Schäden sorgte. Die Tirpitz war bis März 1944 nicht mehr fahrbereit. Ab April 1944 bewirkten zahlreiche britische Flugzeugangriffe erneute Beschädigungen, so dass die Tirpitz als schwimmende Batterie stillgelegt worden ist. Weitere britische Luftangriffe folgten, bis schließlich der Angriff von 29 britischen Bombern mit schweren "Tallboy"-Bomben am 12. November 1944 für 2 Volltreffer sorgte. Daraufhin kenterte die Tirpitz zwischen den Inseln Haakoy und Grindoy.

Alle Modelle werden in den nächsten Ausgaben von Modellwelt ausführlich in Wort und Bild vorgestellt.

Militärfahrzeuge

Eine rostige Kaulquappe

Mk IV „Male-Tadpole"
WK I, 1:35 von Emhar

Spätsommer 1917. „Damned Germans...", mag so mancher britische Tankoffizier vor sich hingemurmelt haben, als er die von hunderten deutschen „Schipgern" eiligst ausgehobenen Sperrgräben erspähte. Deren ungewöhnliche Breite hätte ihm zwar ein müheloses Hereinplumpsen seines 30t schweren Mk IV gestattet, ein unproblematisches Herausklettern des ohnehin schon schwerfälligen Riesen allerdings schien kaum mehr möglich. Um dieser neuen deutschen Taktik der verbreiterten Schützengräben wirksam begegnen zu können, entwickelten die Briten den sogenannten Tadpole Tail (Kaulquappen-Schwanz), der die Mk IV- bzw. Mk V-Tanks um ca. 2,70m nach hinten verlängern sollte. Die Stabilität wurde durch Verbindungsstützen aus Winkeleisen gewährleistet. Zumindest bei einem Testfahrzeug wurde zusätzlich zwischen diese ein auf einer Stahlplatte montierter Granatwerfer aufgesetzt, was auch durch ein Foto vom Sommer 1918 im Tank Supply Department, Wembley Park belegt ist. Die ersten Versuche wurden zunächst in England selbst, weitere dann auch in Feldwerkstätten in Frankreich vorgenommen. Bedingt durch Umbauprobleme und Kriegsende sollte allerdings keines dieser fast 11m langen Ungetüme mehr zu einem Fronteinsatz gelangen.

Da der Zusammenbau (wie übrigens bei allen WK I-Emhar-Modellen) unproblematisch ist und auch die Nach- bzw. Ergänzungsarbeiten auf ein Mindestmaß beschränkt werden können, möchte ich speziell in diesem Bericht einmal näher auf die Bemalung und dabei wiederum etwas ausführlicher auf das Verwitteren und Altern sowie das Herausarbeiten des Metallefektes eingehen. Für letzteren sind gerade die Tanks des Ersten Weltkrieges vor allem wegen ihrer unzähligen Nieten für ein solches Unterfangen geradezu prädestiniert. Angaben zur Farbgebung des Tadpole sind leider sehr vage, entgegen der Darstellung auf dem Karton (Oliv-drab) habe ich mich für einen seinerzeit ebenso möglich gewesenen khakibraunen Anstrich entschieden. Der Erstanstrich in einem sehr hellen Beige-Ton mag zunächst ungewöhnlich erscheinen, die folgenden Arbeitsschritte werden allerdings die Notwendigkeit einer solchen anscheinend falschen Farbgebung erklären. üblicherweise solte dem Modell jetzt erst einmal eine Wartezeit von ca. 1

EMHAR 1:35 - EMHAR 1:35- EMHAR 1:35

Woche verordnet werden, um die Gefahr eines Anlösens des Grundanstrichs beim folgenden „Washing" auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Hier noch ein Tip für Leute von der Schnellen Truppe: Bespritzt man das oberflächlich durchgetrocknete Modell nach einigen Stunden mit Fixativ-Spray, der normalerweise beim Fixieren von Pastell-, Kreide- bzw. Kohlearbeiten Verwendung findet, wird der Grundanstrich ebenfalls sicher gegen zumindest „sanfte" Lösungsmittel geschützt und die Prozedur des Abwaschens kann nach kurzer Trocknungszeit sofort angeschlossen werden. Ich habe diese abgekürzte Variante bereits mehrmals getestet und kann sie den ganz Eiligen durchaus weiterempfehlen. Das „Washing" selbst steht und fällt nach meinem Erkenntnissen mit der richtigen Wahl des Verdünnungsmittels. Gewöhnlich verwende ich den Künstlerölfarben-Verdünner „Citrus-Terpentin", in letzter Zeit hat sich aber auch der wesentlich preiswertere Terpentin-Ersatz (in jedem Baumarkt erhältlich) recht gut bewährt. Beiden Verdünnern sind relativ

Militärfahrzeuge

Die Heckansicht verdeutlicht die enorme Länge des Tanks. Gut erkennbar sind die Querverstrebungen sowie der darauf montierte Granatwerfer.

Militärfahrzeuge

milde Lösungsmittel beigegeben, was ein Beschädigen des Erstanstrichs minimiert. Keinesfalls sollten hingegen Nitro- oder andere ähnlich aggressive Verdünner zur Anwendung gelangen, das Ergebnis wäre verheerend!

Der Verdünner wird sodann seinem Namen voll gerecht, indem ihm zunächst Künstlerölfarben (zu gleichen Teilen Umbra-dunkel und Elfenbeinschwarz) beigemischt werden. Die Lasur darf weder zu dünn noch zu kräftig sein. Hierbei muss der Modellbauer ganz einfach sein eigenes Gespür und das richtige Fingerspitzengefühl entwickeln, denn es ist kaum möglich, hier ein konkretes Mischverhältnis anzugeben. Das vorherige Probieren an einem Übungsobjekt ist hierbei empfehlenswert. Stets sollte aber genügend von der dunklen Farbe in Ritzen, Spalten und sonstigen Vertiefungen „hängenbleiben", um die Tiefenwirkung am Modell zu erhöhen. Wenn noch kein befriedigendes Ergebnis erzielt werden konnte, sollte die Prozedur wiederholt werden. Schließlich wird das abgetrocknete Modell nochmals mit Terpentin-Ersatz pur überstrichen und auf den noch nassen (!) Film mittels Pinsel und Künstlerölfarben (Terra di Sienna gebrannt, Rotbraun) diverse Roststellen aufgebracht. Die Farbpaste kann nach Belieben mit Malmittel für Künstlerölfarben aufbereitet werden, ebenso ist eine Verwendung der unverdünnten Farbe am Modell möglich, mit dem Pinsel kann diese dann auf dem noch feuchten Terpentin verteilt werden. Die nicht allzu schnelle Trockenzeit lässt dabei auch noch ein Mischen verschiedener Farben direkt am Modell zu. Auf diese Weise können auch andere Verschmutzungsvarianten (Ölflecke, Auspuffspuren u.ä.) eindrucksvoll dargestellt werden.

Das sich anschließende „Trockenmalen" ist zwar schon des öfteren „Bis zum diese dem Modell noch einen „gewissen Glanz" verleiht und vor allem die Farben kräftiger und somit effektvoller hervortreten lässt. Hiermit ist schließlich auch das Geheimnis des am Anfang erwähnten „zu hellen" Grundanstrichs gelüftet. Durch den Klarlacküberzug und vor allem durch das Abwaschen mit verschiedenfarbigen Lasuren dunkelt die Grundfarbe ohnehin z.T. beträchtlich nach. Um am Ende den richtigen Farbton getroffen zu haben, braucht´s natürlich auch wieder einiges an Erfahrung. Dass diese ein jeder ganz allein für sich sammeln muss, versteht sich dabei von selbst, und...beim ersten Fehlschlag gleich die Flinte ins Korn zu werfen, wäre auf dem Weg dahin sicher das Verkehrteste! Irgendwann wird man für seine „kreative Hartnäckigkeit" doch belohnt und kann letztendlich ein immer wieder einmaliges Modell sein Eigen nennen..., und sei es auch „nur" eine rostige Kaulquappe... Ralph-Klaus Winkler, Königsbrück

Einzelheiten der linken Fahrzeugseite. Deutlich sind die Rost- und Schmutzspuren zu erkennen.

Abwinken" beschrieben worden, um so erstaunlicher ist deshalb die bei vielen Modellbauern noch anzutreffende Unkenntnis über diese wirklich modellaufwertende Methode, eigentlich schade um ungezählte ansonsten sehr gut gebaute Modelle, die mittels dieser Praxis optisch noch weit mehr an Ausdruckskraft gewännen! Deshalb sei sie auch hier nochmals kurz beschrieben. Man verwendet dazu generell erst einmal eine etwas hellere Farbe als der Grundanstrich, mit der erhabene Stellen, Kanten u.ä. bearbeitet werden. Für besonders beanspruchte Zonen mische ich dieser manchmal etwas Silber bei, wobei hier allerdings recht sparsam und vorsichtig zu Werke gegangen werden muss, und auch wenn sich Insider jetzt langweilen mögen, sei es doch nochmals erwähnt: Der nicht zu dünne, kurzhaarige Pinsel sollte dabei fast gänzlich trocken sein, ein gründliches Ausstreichen auf einem Tuch ist hier die beste Lösung. Die Laufketten, die zuvor bereits einen dunkelbraunen Farbton erhielten, werden von mir fast immer mit reiner Silberbronze (ebenfalls aus dem Baumarkt) trockengemalt. Wenn sich auch nicht jeder mit dieser Methode anzufreunden vermag: Ich bin damit eigentlich stets gut gefahren! Sollte sich aber doch einmal etwas zuviel an metallischem Glanz eingeschlichen haben, ein erneutes „Washing" nach der zuvor beschriebenen Praxis oder aber ein Abstumpfen mit fein zerriebener erd- oder rostfarbener Pastell kreide schaffen hier schnell Abhilfe.

Zuguteletzt kann man das fertige Modell noch mit mattem Klarlack besprühen, mehrere Versuche mit seidenmattem Lack erreichten wegen des doch etwas unnatürlichen Glanzes nicht die von mir erhoffte Wirkung. Letztendlich bin ich bei der matten Variante gelandet, da auch

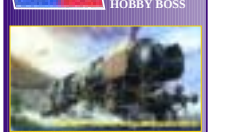
Das „Ende" des Tadpole Tail. Beim Trockenmalen der erhabenen Stellen (Mutter, Nieten, Kanten) wurden der aufgehellten Grundfarbe zusätzlich noch etwas Silber beigemischt.

Auf die Auspuffanlage wurde zusätzlich noch mit einem trockenem, weichen Pinsel fein zerriebene rotbraune Pastellkreide aufgetragen. Rechte Vorderseite mit Geschütz-Erker. Die an den Seiten durchgängig glatten Ketten des Emhar-Modells wurden mit einem heissen Lötkolben ca. 1mm tief an beiden Rändern segmentiert, was deren Aussehen dadurch deutlich realistischer erscheinen lässt..

IBG MODELS

HOBBY BOSS

ALLEINIMPORT VON HOBBY BOSS

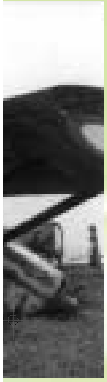


1:35 82408 M4 High Speed Tractor (155mm/8-in./240mm)

IBG Modellbau Berlin
Schmiljanstrasse 5, D-12161 Berlin
Tel.:+39 (30) 7231236 • Fax: +49 (30) 7231236
email: ibgmodellbau@ibgmodellbau.de
www.ibgmodellbau.de

Dróle de guerre

In der Zeit von September 1939 bis Mai 1940 bereiteten sich sowohl die deutsche Wehrmacht, als auch die französische Armee auf die sich abzeichnende künftige Konfrontation vor. Obwohl Frankreich bereits am 3.September 1939 Deutschland den Krieg erklärt hatte, kam es vor dem Angriff der deutschen Wehrmacht kaum zu Kämpfen und die häufigste Tätigkeit auf beiden Seiten war die Feindaufklärung. Das vorliegende Diorama stellt einen Vorfall zur Zeit des Sitzkrieges dar, nämlich einen französischen Aufklärer "Les Mureaux 117", der auf deutscher Seite beschossen worden ist, und es gerade noch bis auf die französische Seite geschafft hat. Die Landung der Maschine verlief aber nicht ganz reibungslos, und so hat sich die Nase des Flugzeuges in die Erde gebohrt. Die Besatzung eines in der Nähe befindlichen Somua S-35 kommt den Fliegern zu Hilfe, um die Maschine wieder aufzurichten, während Bauern ihre Kühe in Sicherheit bringen.



Eine Bruchlandung während des Sitzkrieges

Gerhard J. Mohr

1. Die Modelle
1.1. Les Mureaux 117
Die "Mureaux" ist ein betagter Bausatz von Heller, der praktisch "out of the box" zusammengesetzt wurde, nur das Höhenruder wurde leicht nach unten gebogen und das Seitenruder ausgelenkt angeklebt. Da die Cockpitdetaillierung sehr sparsam ist, wurden neue Sitze mit Sitzgurten angebracht und ein neues Vickers Maschinengewehr statt des Bausatz-MGs befestigt. Der Holzpropeller wurde abgeschnitten, die Schnittstelle zersplittert dargestellt, und ein Teil des Propellers vor dem Flugzeug an der Dioramengrundplatte festgeklebt. Um dem Modell einen verwitterten und "verbrauchten" Eindruck zu geben, habe ich das Modell zuerst mit Silberfarbe lackiert und nach ausreichendem Trocknen mit Dunkelgrün übermalen. Die Decals des Bausatzes wurden angebracht und mit Mattlack fixiert, was vor allem bei Decals von alten Bausätzen sehr wichtig ist, da die Decals dann schon spröde sind und der Klebstoff kaum noch hält. Danach wurde die Tarnfarbe vorsichtig abgeschliffen, um den Eindruck zu erwecken, als wäre die Farbe im Laufe der Zeit abgeblättert.

1.2. Somua S-35
Der Somua S-35 ist ein Resin Bausatz von Alby. Ich wollte ihn mit offenen Luken darstellen, da das Fahrzeug ja nicht im Kampfeinsatz steht. Daher musste die massive Resinpanzerwanne mit einem Dremel-Werkzeug ausgefrässt werden. Es wurde danach die Sichtblende des Panzerfahrers ausgeschnitten und offen dargestellt, sowie der Sitz und die Lenkung des Fahrers eingebaut. Diese Arbeiten wären bei dem Spritzgussbausatz von Heller wesentlich leichter durchführbar gewesen, allerdings ist der Bausatz leider nur mehr auf Sammlerbörsen erhältlich. Hilfreich für die Innendetaillierung ist das Buch von Walter J. Spielberger über Beute-Kraftfahrzeuge und -Panzer der deutschen Wehrmacht (Motorbuch Verlag).
Das Fahrzeug wurde mit Lifecolor Akrylfarben in der Tarnbemalung Dunkelbraun und Dunkelgrün lackiert und die dem Bausatz fehlenden Decals wurden aus dem "Char B1 - Renault FT 17" Bausatz von Matchbox übernommen. Danach wurde der Panzer mit stark verdünntem Mattschwarz "überwaschen", um in den Vertiefungen des Modelles eine Schattenwirkung zu erzeugen. Zum Schluss wurde der Panzer noch mit Hellgrau und Hellbeige trockengebürstet, d.h. ganz wenig fast trockene

Farbe wurde auf einem steifen Pinsel aufgenommen und über die Erhebungen gestrichen, so dass nur diese Erhebungen etwas gefärbt, und damit optisch hervorgehoben wurden.

1.3. Figuren
Die Panzerfahrer sind beides eigentlich Preiser Luftwaffenfiguren, welche eine neue "Kopfbedeckung" bekommen haben, die die französischen Panzerhelme darstellen sollen. Der im Gespräch mit den Bauern vertiefte Infanterist ist vom Matchbox Bausatz des Char B1, während die Bauern mit Hilfe der Preiser Figuren "Zivilisten von 1930" gefertigt wurden. Die beiden Piloten, welche gerade das Seil um das Flugzeugheck legen, sind ebenfalls modifizierte Preiser "Zivilisten". Lackiert wurden die Soldaten in Dunkelbraun, und die Schatten unter den Armen und Beinen wurden mit verdünnter schwarzer Farbe angedeutet. Die erhabenen Kleidungsfalten wurden dann mit Hellbraun trockengebürstet. Die Kühe von Preiser wurden nach der Grundlackierung ebenfalls mit verdünntem Mattschwarz und trockenem Hellbraun verfeinert.

2. Die Grundplatte
Als Grundplatte für das Diorama wurde ein Photo-Bilderrahmen aus einem Hobbymarkt verwendet. Die Glasplatte wurde entfernt und die darunterliegende Bilderrahmenrückseite aus Holz als Dioramengrundplatte verwendet. Die leichten Bodenerhebungen wurden mit Hydrozell von Faller modelliert, und danach Graspulver (ebenfalls von Faller) mit Weissleim angeklebt und mit Grasgrün und helleren Farbtönen bemalt.

3. Quellen
Alby, BP34 - 82400 Valence d´Agen, France.
Lifecolor, Astromodel Sas, Via M. Lercari, Sez. M/5, 1
6126 Genova, Italy.

Preiser Kleinkunst-Werkstätten,
Paul M. Preiser GmbH,
Postfach 1233,
D-91534 Rothenburg o.d.T.

Sikorsky S16

Bausatz
von Dako-Plast im
Maßstab 1/72

Normalerweise bevorzuge ich für die „Fliegenden Kisten" im Miniaturformat ausschließlich den Maßstab 1/48. Aber es gibt immer mal wieder gute Gründe, von der Regel abzuweichen.
Das hier vorgestellte Modell der Sikorsky S16 von Dako-Plast ist solch ein Grund und - wie ich finde - ein überaus überzeugender Grund. Der kleine 1/72er Winzling besteht aus sage und schreibe 45 Kunststoffteilen, von hervorragender Filigranität und sehr sauberem Guß.

Ansicht der S16 von hinten, gut zu erkennen ist die feine Verspannung an den Tragflächen.

Sogar die Tragflächen- und Baldachinstreben, oft schon bei 48er Modellen ein Schwachpunkt, sind hier in ihrer Stärke maßstäblich korrekt wiedergegeben. Das trifft auch auf die Tragflächen zu, die sehr dünn ausgeführt sind und so zu einem realistischen Gesamteindruck des fertigen Modells nicht unerheblich beitragen. Einziges Manko sind die vier Räder des Fahrgestells, die eher an Ballonreifen erinnern (angesichts der übrigen Teile etwas verwunderlich), als an die damals üblichen schmalen Pneus. Macht aber nichts, da dem Bausatz zusätzlich die Teile für die im Winter eingesetzten Schneekufen beiliegen und somit für Ersatz gesorgt ist. Bedauerlicherweise gestatten die beiliegenden Abziehbilder, von guter Qualität, nur die Dekoration von einer Maschine. Die übersichtliche Bauanleitung enthält darüber hinaus auch Bemalungshinweise, wobei sich die Farbangaben auf das Sortiment von Humbrol beziehen. Also, alles im „Grünen Bereich" - wie Sie sehen - und das noch zu einem Preis von deutlich unter DM 10,-- (allerdings bei einem osteuropäischen Händler auf einer Modellbauausstellung). Da muß man doch einfach zugreifen! Zur Historie kann ich zu diesem Typ nicht allzuviel sagen. In meiner Literatur fand ich lediglich ein kleines Foto der Sikorsky, so daß ich hierzu den kleinen Dreizeiler der Bauanleitung bemühen muß:
Den Namen Igor Sikorsky verbindet jeder sofort mit dem berühmten amerikanischen Hubschrauberhersteller. Tatsächlich begann Sikorsky's Karriere nicht erst in den USA, sondern bereits zu Beginn dieses Jahrhunderts, als einer der bedeutendsten Luftfahrtpioniere Rußlands. Seine spektakulärste Arbeit zu dieser Zeit war wohl zweifellos der Bau des ersten viermotorigen Passagierflugzeuges, der „Russky Vityaz", im Jahre 1913. Das Nachfolgemuster der, „Russky Vityaz", die „Ilya Murometz", stand während des Ersten Weltkrieges als Bomber im Dienste der russischen Fliegertruppen. 1915 entwickelte Sikorsky dann den hier vorgestellten Typ S16, der die langsamen und schwerfälligen Großflugzeuge begleiten und so vor den Angriffen feindlicher Jäger bewahren sollte. Nach erfolgreich verlaufenen Tests erhielt die Russisch-Baltische Waggonfabrik im September 1915 einen Auftrag zum Bau von 18 Sikorsky S16. Anfang 1916 erreichten dann die ersten sechs Maschinen die Frontverbände. Insgesamt wurden von diesem Typ rd. 34 Flugzeuge hergestellt, die teilweise bis 1923 eingesetzt wurden.
Der Zusammenbau bereitet - Dank der guten Paßgenauigkeit - trotz der winzigen Teile keine großen Probleme. Lediglich der Munitionsgurt für das MG mußte ein wenig gekürzt werden. Die Verbindungsstangen zwischen den Querrudern der oberen und unteren Tragfläche sind im Bausatz nicht enthalten, lassen sich aber mit einem etwas stärkeren Stück eines gezogenen Gußastes recht leicht nachbilden (wie das mit den gezogenen Gußästen funktioniert, habe ich in älteren Ausga-

ben der Modellwelt ausführlich erklärt). Der Umlaufmotor ist für seine geringe Größe wirklich hervorragend gelungen. Dennoch habe ich die Stoßstangen und Ansaugrohre aus unterschiedlich dünnem Draht ergänzt und den Motor so zusätzlich aufgewertet. Außerdem empfiehlt es sich aus Stabilitätsgründen und der besseren Maßstäblichkeit wegen, die relativ dicke Kunststoffachse des Fahrgestells durch eine feinere Drahtachse zu ersetzen. Ansonsten der Anbau des Fahr- bzw. eher Gleitgestells ging ohne Flüche oder Verwünschungen ab, so daß wir uns jetzt der Lackierung des Modells zuwenden können.
Die lt. Bauanleitung darzustellende Maschine wurde farblich nicht behandelt, d.h.- die stoffbespannten Radien erscheinen in der üblichen gelblichen Farbe (Humbrol 103). Die Metallteile (Motorverkleidung und Fahrgestellstreben) sehen auf dem bereits erwähnten Originalfoto relativ dunkel aus. Deshalb verwendete ich hierfür die etwas (im Vergleich zu Revell) dunkler ausgefallene Alufarbe von Humbrol (56). Den Propeller und die Schneekufen habe ich zunächst hellbraun grundiert und anschließend mit Ölfarbe in unterschiedlichen Brauntönen fertiggemalt. Da in Rußland während des gesamten Krieges Mangel an Flugzeugen herrschte, wurden die Maschinen oft sehr lange im Fronteinsatz gehalten. Entsprechend mitgenommen präsentierte sich dann nach einiger Zeit ihr äußeres Erscheinungsbild. Diese Verschmutzungen wollte ich auch im Modell darstellen. Nach dem Aufbringen der Abziehbilder habe ich zunächst die Tragflächenrippen und Rumpfkanten mit mittelbrauner Ölfarbe nach der Trockenmalmethode optisch hervorgehoben. Anschließend versuchte ich die typischen Feuchtigkeitsflecken am Rumpf mit der stark verdünnten Ölfarbe nachzubilden. Mit dem Ergebnis bin ich allerdings noch nicht ganz zufrieden (ich versuch's weiter).

Das Modell von vorn. Auch hier sehr deutlich zu sehen, nicht nur die Verspannung der Tragflächen, sondern auch die des Fahrwerkes. Am Modell sind statt der Räder, Schneekufen angebracht worden. Die Motorteile wurden farblich so bearbeitet, daß eine sehr schöne Tiefenwirkung entstand.

erfollgte der Zusammenbau gemäß Bauanleitung. Bei der Verbindungsnaht der Rumpfhälften wie auch bei den Klebenähten der beiden Schneekufen (jeweils zwei Teile), kommt man allerdings um den Einsatz von Spachtelmasse und Schleifpapier nicht herum. Wer diese Teile aber sorgfältig aneinander anpaßt und zum Verleimen einen etwas dickflüssigeren Klebestoff verwendet, dem reichen hier zu einem sauberen Finish nur leichtes überschleifen der Klebenähte. Das Aufsetzen der oberen Tragfläche wie auch

Zum Abschluß war dann wieder die Drahtverspannung anzubringen, die ich wie üblich aus gezogenen Gußästen herstellte. Etwas Übung hierbei vorausgesetzt, läßt der übersichtliche Verlauf der Spanndrähte diesen Bauabschnitt an dem kleinen Modell aber nicht allzu kompliziert werden. Die kleine Sikorsky von Dako-Plast ist ein rundum gelungenes Modell. Beeindruckt hat mich hier vor allen Dingen der saubere Guß wie auch die Feinheit der Kunststoffteile, die das Verlangen nach Fotoätzteilen gar nicht erst aufkommen ließ. Daß dieser Bausatz auch noch zu einem recht fairen Preis angeboten wird (bei deutschen Händlern so um die 15,-- DM), macht ihn doppelt attraktiv. Aufgrund des relativ einfachen Zusammenbaus kann das Modell auch durchaus weniger bewanderten Bastlern empfohlen werden.
Andreas Martin

Seitenansicht des Dako-Plast Modelles. Das Standdisplay gibt dem Modell den LETZTEN Schliff.

Die ersten Jak´s

Jakowlew Jak-1
Accurate Miniatures, 1:48

Als die deutsche Wehrmacht am 22. Juni 1941 in die Sowjetunion einfiel, waren die russischen Jagdverbände überwiegend mit veraltetem Flugzeugmaterial ausgerüstet, das gegenüber der Messerschmitt Bf 109 E hoffnungslos unterlegen war. Moderne Konstruktionen befanden sich noch in der Planungsphase oder existierten gerade einmal als Prototyp. Wirklich moderne Maschinen standen in nur geringen Stückzahlen zur Verfügung. Auch die Jakowlew Jak-1, eine Konstruktion des jungen Flugzeugingeniers Alexksandr Jakowlew gehörte dazu. Dieser neue Typ markierte jedoch den Anfangspunkt zur Entwicklung der erfolgreichsten Typenreihe sowjetischer Jagdflugzeuge, die darüber hinaus mit über 36000 gefertigten Exemplaren aller Versionen am Ende des Krieges zum weltweit meistgebauten Jagdflugzeug wurde.

Vorserienmaschinen der Jak-1 wurden im November 1940 zur Erprobung an die Truppe ausgeliefert. Schon bald zeigten sich viele Unzulänglichkeiten, welche die großen Erwartungen, die in das Design gesetzt wurden stark dämpften. Die Erfahrungen des sowjetisch-finnischen Krieges und der äußerst dringende Bedarf an modernen Flugzeugen führten jedoch dazu, daß die Jak-1 trotz vieler Mängel in die Serienproduktion genommen wurde. Die schwerwiegendsten Mängel konnten zwar beseitigt werden, führten jedoch zu einem Anstieg des Gesamtgewichtes, was eine Untermotorisierung der Jak-1 zur Folge hatte. Zu Beginn des Unternehmens Barbarossa waren demnach auch gerade einmal 399 Exemplare der Maschine ausgeliefert und lediglich ein Jagdverband mit dem neuen Flugzeug ausgerüstet.
Neben der Untermotorisierung waren die ersten Jaks zudem im Vergleich zu den gegnerischen Maschinen deutlich unterbewaffnet. Trotzdem war das Flugzeug eine gute Konstruktion, die in der Hand eines entsprechend ausgebildeten Piloten ein ernstzunehmender Gegner war. Das die Jak-1 in der Anfangsphase des deutschen Einmarsches nicht besser zum Zuge kam lag nicht an dem Flugzeug selbst, sondern vor allem daran, weil die sowjetischen Einsatzverbände gerade dabei waren von der alten zur neuen Flugzeuggeneration umzuschulen. Neben einem eher durchschnittlichen allgemeinen Ausbildungsstand kam hierdurch noch mangelndes Kampf- und Taktiktraining bei den sowjetischen Jagdpiloten hinzu. Erfahrene Flugzeugführer konnten mit der Jak-1 aber bemerkenswerte Erfolge erzielen.
Einer dieser Piloten war die junge Russin Lilya Litvyak, die eine von den tausenden weiblichen Soldaten war, die während des zweiten Weltkrieges in den Reihen der Roten Armee kämpften. Ihre Laufbahn begann 1942 als Angehörige des ausschließlich aus weiblichen Personal bestehenden 586 IAP. Im September 1942 wurde sie zu dem im Raum Stalingrad

rechts: Tarnanstrich einer Yak - 1

operierenden 296 IAP versetzt. In dieser Zeit Einheit flog sie ihre bekannte Jak-1 mit der gelben taktischen Nummer 44. Mit dieser Maschine erzielte Leutnant Litvyak insgesamt 6 Luftsiege, bevor die Jak-1 im Luftkampf mit Bf 109 beschädigt wurde und die Pilotin verletzt notlanden mußte. Nach einem längeren Lazarettaufenthalt kehrte Litvyak zu ihrer Einheit, die zwischenzeitlich aufgrund ihre Kampferfolge in 73 GvIAP (Gardejagdregiment) umbenannt wurde, zurück. Am 01. August 1943 wurde Lilya Litvyak während eines Geleitschutzeinsatzes für Il-2 Sturmoviks von insgesamt 8 Messerschmitt Bf 109 angegriffen und abgeschossen. Zum Zeitpunkt ihres Todes war sie 22 Jahre alt. Insgesamt erzielte Leutnant Litvyak 12 Luftsiege und war gemeinsam mit anderen Piloten an weiteren 3 Luftsiegen beteiligt. Die gelbe 44 von Lilya Litvyak ist sicherlich eine der bekanntesten Jak-1 überhaupt, was nicht zuletzt daran lag, weil die Pilotin aufgrund ihrer Kampferfolge zum Gegenstand regen Interesses der sowjetischen Propaganda wurde. So überrascht es nicht, daß Accurate Miniatures (AM) genau diese Maschine zum Vorbild für eines seiner drei im Handel befindlichen Jak-1 Modelle genommen hat. Wer schon einmal mit Modellen von AM in Berührung gekommen ist, wird sicherlich in Punkto Detaillierung und Passgenauigkeit der Bauteile begeistert gewesen sein. Bei den Jak-1 Modellen trifft dies jedoch nur eingeschränkt zu. Die Modellteile sind in einem mittelgrauen recht weichen Kunststoff, sowie zum Teil recht dünn hergestellt. Als Folge waren zumindest bei meinem Modell die Tragflächen verzogen. Das Cockpit ist, wie man es von AM gewohnt ist, sehr gut detailliert und verlangt lediglich nach vernünftig nachgebildeten Sitzgurten. Meine stammen beispielsweise von einem Reheat-Ätzteilesatz. Die Farbgebung russischer Flugzeugcockpits ist Gegenstand kontroverser Diskussionen. Ich bin nach dem Studium verschiedener Quellen letztlich der Bauanleitung gefolgt und habe mich für einen graugrünen Farbton, ähnlich RLM 02, entschieden. Das Cockpit wird komplett als Modul zusammengebaut und dann von unten in den bereits zusammengeklebten Modellrumpf geschoben, was leider nicht ohne einige Nacharbeit vonstatten ging.
Um alle bekannten Versionen der Jak-1 darstellen zu können hat AM den Rumpf zudem dreiteilig ausgelegt. Beim Anfügen des oberen Rumpfteils an den Unterrumpf traten daher weitere Passungenauigkeiten insbesondere in Höhe des Cockpits zu Tage, die mittels Feile und Schleifpapier ausgeglichen werden mußten. Wie bereits angesprochen waren bei meinem Modell die Tragflächenteile verzogen und ließen sich nur unter Verwendung von Sekundenkleber einigermaßen zufriedenstellend zusammenfügen. Eine der von AM angebotenen Optionen in diesem Bauabschnitt, ist die geöffnete Darstellung der Landeklappen. Hierfür ist vom Modellbauer jedoch eine Menge Eigeninitiative angesagt, da die Landeklappen zuerst aus den Modelltragflächen herausgeschnitten werden müssen. Zudem sind die Innendetails der Klappen und deren Mechanismus nur minimal herausgearbeitet worden. Aufgrund des weichen Kunststoffes der Modellteile ist eine solche Operation am Modell nicht ganz einfach und sollte daher nur von erfahrenen Modellbauern durchgeführt werden. Gut fand ich allerdings, daß die Querruder extra beiliegen und dadurch problemlos in beliebiger Stellung an den Tragflächen befestigt werden können. Als weitere Option können unter den Tragflächen noch Raketen sowie Zusatztanks angebracht werden, worauf ich bei meinem Modell allerdings verzichtete, da diese auch beim Original nur selten zu sehen waren.
Insgesamt gesehen handelt es sich bei der Jak-1 von AM um ein gutes Modell, wobei allerdings die in einigen Bereichen aufgetretenen Passungenauigkeiten über-

Ansicht der Yak-1 von vorn. Gut erkennbar die Trennlinie der Oberseiten- und Unterseitentarnung.

Detailansicht einzelner Baugruppen. Selbstverständlich wurde das Cockpit stark verfeinert und vor dem Einbau in den Rumpf entsprechend bemalt.

raschten. Zudem sind insbesondere die Kanzelteile sehr dick dargestellt und erinnern mehr an Panzer- als an Plexiglasabdeckungen.
Die Bemalungsanleitung ist wie gewohnt sehr ausführlich. Allerdings ist der Verlauf des dargestellten Tarnschemas falsch, was auch der Vergleich mit Originalfotos deutlich belegt. Der richtige Tarnverlauf kann der Zeichnung von Seite 42 entnommen werden. Die gelbe 44 war in der typischen frühen Standarttarnung der sowjetischen Jagdflugzeuge bemalt. Für die Farben gibt die Bauanleitung in einer Referenztabelle neben FS-Farbnummern zusätzlich Vorschläge zu Farben aus dem Angebot der wichtigsten Hersteller an. Mein Modell lackierte ich mit Humbrol-Emails. Bei der Nachbildung sowjetischer Flugzeuge des zweiten Weltkrieges ist darauf zu achten, daß man seinem Modell ein seidenmattes Finish verpassen sollte, da eine matte Oberfläche aufgrund der Fertigungsweise der Flugzeuge nicht vorkam und daher unrealistisch wäre. Die Abziehbilder waren sauber gedruckt und ließen sich gut verarbeiten. Die Markierungen auf den Propellerblättern waren jedoch beim Original nur selten zu sehen. Ich habe mein Modell nur sehr dezent mit Alterungsspuren versehen. Neben abgeplatzter Farbe war dies vor alle noch die übliche Abgasfahne auch den Rumpfseiten.

Christoph Schnarr

Quellen:
Hans-Heiri Stapfer: Yak Fighters in action, aircraft No.78, Squadron/Signal publications, Carrolton Texas, 1986
Robert Bock: Jak-1, Jak-3, Monografie Lotnicze 46, AJ-Press, Gedingen, 1998
Carl-Frederik Geust, Kalevi Keskinen, Kari Stenmann: Red Stars, Apali Oy, Finnland, 1995
Hugh Morgan: Soviet Aces of World war 2, Aircraft of the Aces 15, Osprey Aerospace, Londen, 1997
Replic No.87, November 1998
Soviet Women Pilots in the Great Patriotic War, Internet URL: http://pratt.edu/(rsilva/index.htm
VVS Modeler´s Resource Page, Internet URL:http://www.oz.net/(xopowo/VVS/yak1scheme.htm

Geschichtszentrum Dybbol Banke

„1864"

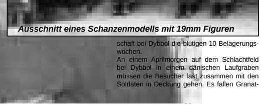
Der deutsch-dänische Krieg.
Die Schanzen von Dybbol

Die deutsch-dänische Grenze entstand nach zwei Kriegen mit 14 Jahren Abstand. Von 1848-1850 und 1864 ging es insbesondere um die Macht über das Herzogtum Schleswig. Die damaligen Großmächte mischten sich auf verschiedene Art und Weise in Entscheidungen ein, ohne das man zu haltbaren Lösungen kam. Das überwiegend dänisch gesinnte Nordschleswig -jetzt Sonderjylland (Südjütland) bis zur Kongea (Königsau)- war von 1864 bis 1920 deutsch. Viele Männer dänischer Gesinnung mußten im Ersten Weltkrieg auf deutscher Seite kämpfen - mehrere 1000 Soldaten vielen an der West- Ostfront. Mit der Niederlage des Kaiserreiches Deutschland konnte 1920 endlich ein Volksabstimmung über die Zughörigkeit zu entweder Dänemark oder Deutschland in Teilen Schleswigs durchgeführt werden - und die seit dem bestehende Grenze wurde festgelegt. Den Minderheiten nördlich und südlich der Grenze ist es seitdem gelungen, unter akzeptablen Verhältnissen politisch an ihrer Kultur festzuhalten und damit zu arbeiten. Durch lebendig un ergreifende Berichte über die Kriegsereignisse in Dybbol eröffnet das Geschichtszentrum „Dybbol Banke" weitere, noch wichtigere Persektiven: die Problematik Wiedervereinigung und Frieden. Es wird so erzählt, daß auch Kinder und Schüler auf ihre Art die Geschichte erleben können. Meine Familieund ich, waren jedenfalls fasziniert was dieses Museum zu bieten hat.

Ein Besuch im Geschichtszentrum

Modellhalle

Warum gab den Krieg 1864? Wer nahm daran teil, wie verlief der Krieg, warum brauchten die Preußen so lange um die Dybbol-Stellungen der Dänen niederzukämpfen? In der Modellhalle werden diese und andere Fragen beantwortet. In 20 Minuten erlebt man auf einem Video-Großschirm und durch ein Modell der Land-



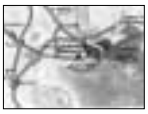
Ausschnitt eines Schanzenmodells mit 19mm Figuren

schaft bei Dybbol die blutigen 10 Belagerungswochen.
An einem Aprilmorgen auf dem Schlachtfeld bei Dybbol in einem dänischen Laufgraben müssen die Besucher fast zusammen mit den Soldaten in Deckung gehen. Es fallen Granatsalven von preussischen Belagerungskanonen auf Broagerland. Eine Photographie von damals war Vorbild für diese lebensechte Scene, die hinter Glas präsentiert wird. Die Figuren die im Vordergrund plaziert sind wirken sehr lebensecht, ja selbst der Dreck unter den Fingernägeln ist zu erkennen. Die 10 Schanzen der Stellung waren mit insgesamt rund 88 Kanonen bestückt. Die Schanzen waren durch Laufgräben und Kolonnenwege miteinander verbunden, jede hatte bestimmte Aufgaben in der gemeinsamen Verteidigung.
Das Modell der Schanze 2 veranschaulicht ein zehntel der Dybbol-Stellung. Planfotographien mit Texten versehen, vertiefen die Situation am 13. März 1864 bevor die ersten preussischen Granaten fielen. Vom Modell aus kann man durch das Fenster Einzelheiten in voller Größe im Vorführungshof sehen. In diesem Hof findet man auch die Soldatenbaracken vor. Die Soldaten die nicht auf Bauernhöfen im Hinterland einqadiert werden konnten, wohnten in Barackendörfern. In 2 Baracken des Geschichtszentrums können die Gäste Granaten und Waffen in Händen halten - Auch wird die Ausrüstung der Soldaten anschaulich gezeigt und erklärt.
Eine Kanonenbettung, Schießscharten mit einer 4-pfündigen Feldkanone, gepflochtene Brustwehren und eine vorläufige Laufgrabenanlage draußen vor der „Schanze" vermitteln einen Eindruck der damaligen Verhältnisse.

„Der Stunntag" am 18. April 1864 wurde Dänemarks blutigste Schlacht in neuerer Zeit. Die letzte große Schlacht auf dänischem Boden. Viele Soldaten, die wir am Abend des 17. April in die Stellung begleiten, kommen nie wieder zurück. Ein 17 minütiges Bild- und Tondrama bringt den Besuchern des Geschichtszentrums den Tag nahe als eine preussische Übermacht um 4 Uhr morgens alles daran setzt, die dänische Verteidigung nieder zu schlagen un Dybbol nach 10 Wochen Einkesselung einzunehmen.

Öffnungszeiten: 18. April-30. September sowie in den Herbstferien der Schulen: täglich von 10-17 Uhr

Das Geschichtszentrum befindet sich in Dybbol Banke nahe Sonderborg/Dänemark, gleich (fast) hinter der Grenze bei Flensburg.



Bilder aus dem Museum. Oben: Schanze II mit Geschütz. Rechts: Unterkunft der Soldaten. Unten: Geschütze der Schanze IV

Demag D7 mit Flak 38

Neuheit im Maßstab 1:35 von Revell

Das leichte Halbkettenfahrzeug D/ wurde Mitte der dreissiger Jahre entworfen und für die deutsche Wehrmacht bis 1944 gebaut. Es diente, wie fast alle Halbkettenfahrzeuge als universelles Zugmittel für Artillerie und Flak sowie als Plattform für Flugabwehrkanonen. Die D7 war ein sehr wendiges Fahrzeug mit einer Ladekapazität von 1,5 t. Sie wurde an allen Frontabschnitten eingesetzt. Die Version die kurz vor Jahreswechsel von Italeri erschienen ist (Sd.Kfz 10/5) ist mit einer 2cm Flak 38 ausgerüstet. Dieses Geschütz war nicht nur gegen Luftziele einzusetzen, sondern auch wirksam gegen Bodenziele. Ein fast identisches Fahrzeug wurde als Sd.Kfz.10/4 mit der älteren 2cm Flak 30 bestückt. In diesem Bericht wollen wir nicht so sehr auf die Historie der D7 eingehen, dies ist ja schon sehr ausführlich in Modellwelt Heft 2/99 geschehen., sonder das Modell wir wollen in erster Linie das Modell in Wort und Bild vorstellen. Auch erfahren sie einiges Über die 2cm Flak 38.

Seitenansichten der D7 von Revell. Das Modell wurde in der Dreiton-Tarnung bemalt

Die verbesserte 2cm Flak 38 kam 1938 zur Truppe. Die Schußleistungen waren allerding dieselben wie beim Vorgängermodell. Allerding änderte sich rein theoretisch die Feuergeschwindigkeit auf etwa 420-480 Schuß in der Minute (ca. 300 Schuß 2cm/30). Die Bewegungsmöglichkeiten bei der Seiten- und Höhenrichtung waren mit einem Schnellgang verbessert worden. Als auffälligste Veränderung gegenüber der 2cm Flak 30 waren die beiden Lagerringe mit den Lagerdeckeln die an der Wiege befestigt waren. Auf dem Sitz rechts neben der Waffe war der Richtkanonier platziert er bediente mit der rechten Hand das Höhenrichtrad und mit der linken das Seitenhandrad. Die Abzugseinrichtung wurde durch ihn mit einem Fußhebel betätigt. Auf der rechten Seite des Bodenstückes befand sich auch der Hebel zum Sichern und Entsichern sowie die Umschaltung von Einzelfeuer auf Dauerfeuer. Als Visiere wurden verwendet: das Flakvisier 38 oder das Schwebedornvisier, gegen Boden ziele verwendete man das Erdziel-Fernrohr 3x8°.

Doch nun zum Modell: Kurz vor Weihnachten wurde der Bausatz ausgeliefert. Wie bei Italeri üblich sind alle Einzelteile sehr filigran und detailgetreu gestaltet. An den Giesästen befindet sich fast kein Gußgrat. Bei entsprechend genauem Zusammenbau der Einzelteile ist ein Spachteln überflüssig. Die Bauanleitung ist übersichtlich und zeigt eindeutig wo die Einzelteile angebracht werden müssen. Drahtgaze zu Darstellung der Bordwand liegt bei, ebenso eine 1:1 Zeichnung der Seitenbordwändeeinzelteile. Diese können somit sehr leicht entsprechend zugeschnitten werden. Abziehbilder liegen nur für das nötigste bei. Nummernschild vorn und hinten.

Die Beschriftung der Nummernschilder erfolgt durch Einzel-Buchstaben und Zahlen. Vergessen darf ich das Taktische Zeichen auch nicht. Die Bemalungsanleitung verweist nur auf den Dreiton-Anstrich. Fahrer- und Beifahrersitz nebst Instrumenten sind vorhanden und ausgezeichnet detailliert. Selbst das Schaltgetriebe ist gut erkennbar.. einzelgliederketten vervollständigen das Modell. Lassen sie sich bitte nicht von den Kettengliedern abschrecken, es geht leichter als sie denken. Gealtert wurde unser Modell mit stark verdünnter dunkelbrauner Farbe. Aber bitte nicht zu stark.

Fazit: Viel Bastelspaß bei einem „Bomber'- Preis-/Leistungsverhältnis

unten:
Detailansicht der Bewaffnung. Das gesamte Modelle wurde direkt aus dem Karton gebaut. Einzelgliederketten verfeinern das ohne hin sehr detailgetreue Modell weiterhin.

Einige Beispiele der D7 mit Flak 2cm/30. Leider hatte wir bis Drucklegung keine 2cm/38 zur Verfügung. Die Bilder zeigen aber deutlich wie das Fahrzeug in Kampfstellung aussah. Auch ist die Befestigung der Flak am Fahrzeug gut zu erkennen. von oben nach unten: D7 mit 2cm Flak 30-Frankreich , Mai 1940 links: Scheeveringen NL, rechts: an der „Somme". Richtschütze im Einsatz.

DIE ZWEI „RIESE

1999 sind von Tamiya zwei neue RC-Modelle erschienen. Naja eigentlich sind es ja alte Bekannte aber Tamiya hat einiges an den Modellen verbessert, in erster Linie am Antrieb der beiden Giganten im Maßstab 1:16.

Der Sherman M4 ist zurück, so kann man es treffend ausdrücken. 24 Jahre nach seinem Debüt des RC-Panzers im Maßstab 1:16 bringt Tamiya eine zeitgenössische Version 1999 auf den Markt. Diese Ausgabe des ehrwürtigen Tamiya-Klassikers wird mit einer neuen elektrischen Geschwindigkeitskontrolle ausgeliefert. Hier kurz die Erklärung des neuen Systems der übrigens auch für den Königstiger zutrifft.

Bei diesem System werden zwei 280er Motoren verwendet, welche jeweils im rechten und linken Getriebegehäuse installiert sind und beide Ketten getrennt antreiben. Weiterhin wird die ebenfalls neu herausgebrachte DMD Kontrolleinheit T-01 verwendet. Diese Kontrolleinheit besteht aus drei Teilen, 2FET Geschwindigkeitskontrollen, welche die beiden Motoren bewegen, sowie eine Einheit, die wiederrum die beiden Geschwindigkeitskontrollen überwacht. Dieses System macht es möglich den Panzer bei jeder Geschwindigkeit leicht zu drehen. Im DMD System sind die Geschwindigkeitskontrollen, sowie die Lenkung separat angebracht. Die beiden Motoren werden automatisch durch diese Einheit überwacht. Das Fahren mit einem solchen Panzer macht genauso viel Spaß wie das fahren mit einem anderen RC-Auto Modell. Dies wird durch 2 FET Geschwindigkeitskontrollen, sowie einem PWM Hochleistungsdynamo ermöglicht, welche die 380er oder auch 540er Motoren bewegen. Es sind außerdem noch weitere Systeme in diesem kleinen „Kasten" eingebaut. Wie z.B. das automatische Anpassungssystem. Dieses System paßt sich allen Fernsteuerungen, geradlinigen Bremsen, Ruder „Anpassungstrimmern" etc. an. Dies wird durch eine digitale Kontrolle ermöglicht.

Außerdem sind zwei LED angebracht, welche den Fahrzeugzustand oder eventuell auftretende Probleme anzeigen. Der Antrieb des gesamten Modells erfolgt durch eine 7,2 Volt Batterie oder Akku, zusätzliche Energiequellen sind somit nicht notwendig.

Bauabschnitt 18 beim Königstiger.
Einbau der Elektronic

Das Panzermodell des Sherman und des Königtigers weist ein Duralium-Chassis auf, Die Laufrollen beim

EN" VON TAMIYA

Sherman bestehen aus Kunststoff mit Gummireifen. Die des Königtigers sind aus Metall gefertigt. Die Ketten beim Sherman sind aus Metall, dagegen wurden die des Tigers in der alt bewährten Kunststoff-Qualität gefertigt. Eine Verbesserung zum Vorgänger, die Ketten sind bereits fertig montiert. Alle anderen Teile bestehen meist aus Kunststoff und sind sehr gut detailliert. Das Getriebegehäuse beider Modelle wurde neu konstruiert um das neue Set-Up aufzunehmen.

Der Aufbau der Modelle ist in der gewohnt guten Tamiya-Qualität, mit drehbarem Turm, schwenkbares Hauptgeschützrohr und MG. Für den Fahrbetrieb wird zusätzlich benötigt: 2/3-Kanal-RC-Anlage, Servo und 7,2V Akku.

	M4 Sherman	Königstig
Getriebe:	**Metall**	**Metall**
Chassis:	**Duralium**	**Duralium**
Ketten:	**Metall**	**Spezialkunststo**
Oberwanne und Aufbau	**Kunststoff**	**Kunststoff**
Antrieb:	**2 E-Motore**	**2 E-Motore**
Stromver.	**7,2 V Akku**	**7,2 V Akku**
Maßstab:	**1:16**	**1:16**

So werden die einzelnen Kettenglieder beim Sherman zusammengefügt

Als 1933 die deutsche Wiederaufrüstung begann, war es klar, dass die Entwicklung einer ganzen Panzerfamilie mehrere Jahre dauern würde. Deshalb entschied man sich zunächst für leichte Fahrzeuge, auf denen die neu aufgestellten Panzerverbände ausgebildet werden konnten und mit denen man Erfahrungen sammeln konnte. Es wurden deshalb Entwicklungsaufträge für Panzerfahrzeuge mit 4000 kg bis 7000 kg Gewicht vergeben, von denen der Krupp-Entwurf ausgewählt wurde. Der PzKpfw IA war ein kleiner 2-Mann-Panzer, der auch den damals noch recht geringen Anforderungen kaum genügen konnte.

Panzerjäger I mit 4,7 cm Pak

Das Zvezda Modell im Maßstab 1:35
Geschichtlicher Überblick von der Entwicklung des Pz I bis zum Panzerjäger I

Die leicht gepanzerte Wanne hatte zahlreiche Öffnungen, Verbindungspunkte und Ecken, die sie insgesamt schwächten und gegen Angriffe empfindlich machten. Da der Motor recht schwach war, war auch die Beweglichkeit mäßig. Das handelsübliche Getriebe hatte fünf Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Die Ausrüstung war sparsam und die Mannschaft hatte nur wenig Komfort. Das Fahrwerk zeigte erhebliche anlehnenvon den Carden-Loyd-Modellen der zwanziger Jahre. Auch hier nahm ein äußerer Tragbalken die Achsen der Laufrollen und das hintere Leitrad auf. Da das Treibrad vorn lag, mußte die Kraft über eine Kette durch die gesamte Wanne nach vorn zu einem Differential zu Füßen des Fahrers übertragen werden. Fahrer und Kommandant saßen im gleichen Raum, den der Fahrer durch eine Klappe in der Seite, der Kommandant durch das große Turmluk erreichte. Da die Sicht bei geschlossenem Fahrzeug recht gering war, stand der Kommandant meistens im Turm, wobei sein Oberkörper ungeschützt war. Der kleine Turm wurde von Hand geschwenkt. Der Kommandant hatte die beiden MG, für die 1525 Schuß mitgeführt werden konnten, zu bedienen.

Die unzulänglichkeiten des Krupp-Motors wurden bald offenbar, weshalb er durch einen stärkeren mit 100 PS ersetzt wurde. Dies war ein wassergekühlter 6-Zylinder-Motor von Maybach, für den die Wanne um 43 cm verlängert werden mußte. Dadurch mußte auch das Laufwerk um eine Radstation erweitert werden. Entsprechend wurde die Kette verlängert und das hintere Leitrad wurde höher gelegt. Dieser PzKpfw IB war insgesamt besser, wenn er auch in bezug auf schwache Panzerung und ungenügende Bewaffnung die gleichen Nachteile hatte wie der IA. In der Vorkriegszeit bildeten diese beiden Modelle die Hauptausrüstung der deutschen Panzerverbände, an denen viele tausend Besatzungen in der Handhabung von Kettenfahrzeugen, in der Instandsetzung und in der neuen Panzertaktik ausgebildet wurden. Das mehr als 2000 IB gebaut wurden , zeigt deren Überlegenheit. Obwohl nur als Zwischenlösung bis zum Einsatz der stärkeren Kampfpanzer gedacht, wurden sie doch schon 1936 im spanischen Bürgerkrieg - und später in Polen, 1940 in den Niederlanden, in Afrika, Griechenland, auf dem Balkan und 19431 selbst in Russland eingesetzt. Doch an dieser Zeit waren sie bereits völlig veraltet und für noch wirklich

oben: PzKpfw I A leicht an den vier Laufrädern zu erkennen. rechts: Wie im Text beschrieben wurde der PzKpfw I auch zum Befehlspanzer umgebaut.

leichte Aufgaben brauchbar.

Zu Beginn der Entwicklung konnten diese kleinen Panzer nur deshalb überleben, weil es in keinem Heer wirksame Panzerabwehrwaffen gab und die Panzerung gegen Infanteriewaffen ausreichte. Doch sobald die ersten leichten Abwehrwaffen eingesetzt wurden, war es damit vorbei und so wurden z.B viele PzKpfw I beim Rückzug bei Dünkirchen von den britischen 2-pfündern zerstört. Die IB-Version wurde versuchsweise auch mit Funk ausgerüstet. Wenn man nach vorliegenden Fotos urteilen darf, müssen es

in jeder Einheit eine ganze Reihe von Fahrzeugen gewesen sein, die sich auf diese Weise miteinander verständigen konnten. Die übrigen Fahrzeuge reagierten auf die Handzeichen der Unterführer.

Eine erfolgreiche Variante war der Umbau zu einem kleinem Befehlspanzer . Die Idee wurde 1936 geboren und 1938 waren 200 entsprechend umgerüstet. Der Turm wurde durch einen Viereckigen Aufbau ersetzt, der über die volle breite ging. Oben auf diesem Aufbau saß eine ebenfalls viereckige Kuppel. Für die Selbstverteidigung stand ein einziges MG zur Verfügung, das auch ausgebaut und auf einem normalen Zweibein montiert werden konnte.

Die Mannschaft wurde auf drei Mann erhöht. Das Fahrzeug war mit zwei Funkgeräten ausgestattet. Die so geänderten Fahrzeuge wurden den verschiedenen Panzereinheiten zugeteilt. Viele gingen nach Russland, obwohl sie durch jede Art von Panzerabwehr sehr verwundbar waren. Eine kleine Anzahl überlebender PzKpfw I wurden für andere Aufgaben umgebaut. Einige wurden Bergepanzer, andere zu Munitionstransportern. Etwa 200 wurden mit der 4,7-cm-Pak als Selbstfahrlaffete ausgerüstet und in wenigen fällen erhielten sie sogar eine 15cm Kanone. In beiden Fällen war jedoch das Fahrgestell überfordert, so daß man diese Idee nach einigen Einsätzen fallen ließ.

Bei der ganzen Vielfalt der Varianten wollen wir uns den Panzerjäger auf Fahrgestell Pz I näher ansehen. Einer der größten NAchteile des PzKpfw I -und auch des PzKpfw II- war die geringe Feuerkraft. Hinzu kam die schwache Panzerung, so daß sie für den Kampfeinsatz bald unbrauchbar wurden. Deshalb mußten sich die Konstrukteure sehr schnell etwas einfallen lassen, um die frei werdenden Fahrgestelle wieder zu verwenden. Als dringend notwendig erwies sich die bewegliche Pak. Vor dem Krieg hatte man sich deren Einsatz nicht viel anders vorgestellt als den der gewöhnlichen Feldartillerie. Doch bald merkten die deutschen Truppen, dass die gezogene Pak nur dann erfolgreich sein konnte, wenn die Panzer wirklich nur dort angriffen, wo sie aufgestellt war. Sonst war sie, weil sie den Panzern nicht schnell genug folgen konnte, nutzlos. Die wirkungsvollste Pak mußte also die sein, die zumindest genau so schnell wie angreifenden Panzer war. So kam man auf die Idee einer Pak auf Panzerfahrgestell, von denen die erste 1939 von Alkett in Berlin gebaut wurde. Als Waffe wählte man die tschechische 4,7-cm-Pak, von denen nach der Besetzung der Tschechoslowakei genügend zur Verfügung standen. Die Leistung der Kanone war für die damalige Zeit ausgezeichnet. Alkett ersetzte den Turm des Pz I durch eine bemerkenswerte plumpe Blechkiste, die den Kampfstand vorn und an den Seiten umschloß, jedoch hinten und oben offen blieb. Die Seiten waren leicht nach innen geneigt, um den Schutz vor panzerbrechender Munition zu erhöhen, doch die Panzerung war nur 14,5mm stark und reichte an den Seiten kaum bis an den Verschluß der Kanone. Die starre Panzerung und der hohe Einbau der Kanone führten zu Beschränkungen im Richtbereich. Die Seitenbeweglichkeit der Kanone war auf 15° zu jeder Seite begrenzt, während der Höchstrichtbereich 12° betrug - doch das war bei einem Jagdpanzer weniger wichtig. Durch den hochliegenden Schwerpunkt war das Fahrzeug sehr kopflastig. Die 4,7 cm Kanone dagegen war sehr wirkungsvoll und hatte eine gute Mündungsgeschwindigkeit von 775 m/s. Es konnten 86 Schuß Munition mitgeführt werden. Es gab kein MG zur Eigenverteidigung, so daß die Mannschaft, falls nötig, sich auf die Handfeuerwaffen verlassen mußte. Die Besatzung bestand aus dem Fahrer und zwei Kanonieren-für die kleine Kanone ausreichend. Der Panzerjäger I wurde 1940 an die Einheiten geliefert und nahm am Frankreichfeldzug teil. Sie wurden auch nach Nordafrika geliefert, wo sie recht erfolgreiche Lückenbüsser waren, bis sie von moderneren Fahrzeugen abgelöst wurden. Man sollte nicht vergessen, daß der Panzerjäger I der erste Jagdpanzer mit Kampferfahrung war und seine Aufgaben erfolgreich bewältigte. Zugleich war er der Stammvater einer langen Reihe Reihe von Nachfolgern, die noch heute im Dienst stehen.

Doch nun zum Modell:
Der Panzerjäger I wird zur Zeit von der Firma Zvezda (Vertrieb über Italeri/Faller) im Maßstab 1:35 angeboten. Der Panzerjäger wurde schon von langer Zeit, direkt von Italeri angeboten. Die Formen des Zvezda Modells sind identisch mit den von Italeri. Auch wenn das Modell schon sehr betagt ist, braucht es den Vergleich mit heutigen Plastik-Kits nicht zu scheuen. Die Einzelteile sind sehr filigran ausgearbeitet, man findet kaum Gussreste an den Einzelteilen. Geht man beim Zusammenbau etwas genauer mit den Teilen um benötigt man keinerlei Spachtel - oder Schleifarbeiten auszuführen.
Laufwerk und Räder können beweglich gestaltet werden. Selbst die Innenstirnfläche wurde nicht vergessen. Ein Modell das man getrost aus dem Kasten bauen kann. Bei dem hier gezeigten Modell wurden jedoch einige Teile durch Ätzteile aus dem Eduard-Sortiment ersetzt. So wurden die Lüftungsgitter, der seitliche Staukorb sowie das Fanggitter auf dem Fahrzeug erneuert. Ansonsten stammt das gesamte Modell 1:1 aus dem Kasten. Die Bemalung erfolgte mit Testor „Panzergrau" (1723 Model Master) nach ausreichender Trocknung erhielt das Fahrzeug ein leichtes washing mit Schwarz. Danach erneutes Trocknen, anschließend drybrushing mit aufgehellter Grundfarbe. Zum Schluß noch etwas verschmutzen mit hellbrau oder brauner Farbe je nach bedarf. Fertig ist das Modell.
Eine Antenne aus feinem Stahldraht sollten sie nicht vergessen.

***

Das Modell wurde „fast" ausschließlich aus dem Kasten gebaut. Nur einige Original-Teile wurden gegen Ätzteile von Eduard ausgetauscht.

links: Seitenansichten des Panzerjäger 1 unten Detailansicht des Ätzteiles von Eduard das erheblich zur Detaillierung beiträgt.