modellwelt 4/2008 4,85 EURO (D)
5,35 Euro Österreich • 5,70 Euro Belgien/Luxemburg • 6,50 Euro Italien • 9,50 sfr Schweiz

Das Magazin für Modellbau

modellwelt

alles ausser gewöhnlich !

alles was Sie schon immer wissen wollten!

Neuheiten • Aktuelles • Klassiker

In dieser Ausgabe „Klassiker“

„Wüstenkrieger“ Junkers Ju 88A-11 in 1:48

Bergepanzer „Büffel“

Original & Modell Renault FT-17 im Maßstab 1:35

... der Themen, Motorrad-SF-Figuren und un...

IMPRESSUM:

Herausgeber:
Gabriele Queißner

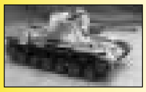
Chefredakteur:
Willy Queißner

Vereinigte Staaten von Amerika:
Dick Mowell/Tallahassee
Willy Queißner/Tallahassee

Verlag:
modellwelt, Gabriele Queißner
95445 Bayreuth
Telefon: 0921-48183 - Fax: 0921-41081

Anzeigenverwaltung:
Gabriele Queißner, Anschrift s. Verlag

In der Ausgabe Klassik finden Sie Berichte und Material aus älteren Modellwelt-Ausgaben. Die Berichte wurden nicht überarbeitet oder geändert, sie wurden so veröffentlicht wie Sie in Modellwelt abgedrcukt wurden. Ein kleines Zeitdokument für alle Modellbegeisterten.



modellwelt erscheint im Zwei-Monats-Rhythmus.
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.

08 4

Nippons Jäger Type III „Ho-Ni III“ 1:35 — ab Seite 4
Batmobile-Truck der US-Army ein Modell von Roco — ab Seite 7
Bergepanzer „Büffel“ ein Modell von elite in 1:35 — ab Seite 9
Straßenwalze als Flugzeugschlepper — ab Seite 12
Figurenteil — ab Seite 16
-Fahnenbemalung — 16
-Preuß. Fahnen — 17
-Figurenneuheiten — 18
Renault FT-17 — ab Seite 22
Ju-88 A-11 von Revell 1:48 — ab Seite 32
Figuren „Römische Quadriga“ — ab Seite 37
Sensation im Kartonmodellbau — ab Seite 44

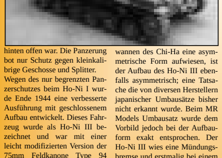
sowie viele weitere Tips und Berichte über unser schönes Hobby.

Klassiker

Nippons Jäger

Japanische Selbstfahrlafette Type III „Ho-Ni III“

Im Zweiten Weltkrieg entwickelte Japan eine ganze Familie von Selbstfahrlafetten auf dem Fahrgestell des mittleren Panzers Type 97 Chi-Ha. Nach deutschem Vorbild wurden zunächst verschiedene Geschütze und Haubitzen in oben offene, feststehende Aufbauten gesetzt. Zur Panzerabwehr wurde 1944 die Selbstfahrlafette.
Type 1 "Ho-Ni 1" entwickelt, die mit der 75mm Feldkanone Type 94 bewaffnet war. Die leistungsfähige 75mm Feldkanone wurde in einen einfachen Kastenaufbau gesetzt, der oben und



hinten offen war. Die Panzerung bot nur Schutz gegen kleinkalibrige Geschosse und Splitter.
Wegen des nur begrenzten Panzerschutzes beim Ho-Ni I wurde Ende 1944 eine verbesserte Ausführung mit geschlossenem Aufbau entwickelt. Dieses Fahrzeug wurde als Ho-Ni III bezeichnet und war mit einer leicht modifizierten Version der 75mm Feldkanone Type 94 bewaffnet. Es wurden noch einige weitere Fahrzeuge geplant oder entwickelt, die allerdings nur zum Teil und nur in sehr geringen Zahlen eingeführt wurden. Im Rahmen dieses Berichts ist nur von den Heeresfahrzeugen die Rede, die z.T. recht abenteuerlichen Panzer- und SFL.-Projekte der japanischen Marine sollen an dieser Stelle nicht erwähnt werden. Die Selbstfahrlafetten Ho-Ni I und Ho-Ni III basierten auf der späten Wanne des mittleren Panzers Type 97 Shinhoto Chi-Ha. Dieser Panzer hatte einen verbesserten Panzerschutz bei den Lüftergrätings im Heckbereich und einen neuentwickelten Turm mit 47mm Kanone Type 97. Da die Oberwannen des Chi-Ha eine asymmetrische Form aufwiesen, ist der Aufbau des Ho-Ni III ebenfalls asymmetrisch; eine Tatsache die von diversen Herstellern japanischer Umbausätze bisher nicht erkannt wurde. Beim MR Models Umbausatz wurde dem Vorbild jedoch bei der Aufbauform exakt entsprochen. Der Ho-Ni III wies eine Mündungsbremse und erstmalig bei einem japanischen
Panzer, auch eine Rohrstütze auf. Führungspanzer hatten auf der linken und rechten hinteren Kettenabdeckung jeweils einen Antennensockel des neuen mittleren Panzers Type 1 bzw. Type 3. Es wurde noch eine komplette
Serie von Ho-Ni III gefertigt, einige wenige Fahrzeuge sollen kurz vor Kriegsende noch zum Einsatz gekommen sein. Die meisten Ho-Ni III befanden sich jedoch bei der zur Verteidigung des japanischen Mutterlandes in Aufstellung befindlichen japanischen 4.Panzerdivision.

Der Umbausatz

Der Umbausatz ist für das Tamiya Modell (Nr.35095) des Ho-Ni I vorgesehen, enthalten ist ein hohl gegossener Aufbau. Die Luken können wahlweise offen oder geschlossen dargestellt werden. Weitere Bauteile sind eine neue Fahrerfrontplatte, neue Auspufftöpfe, Lüftergrätings, Antennenfüße und etliche weitere Kleinteile. Positiv zu bewerten ist außerdem das beiliegende, gedrehte Aluminiumrohr für die 75mm Kanone. Bei öffnen der Verpackung präsentieren sich dem Modellbauer sauber gearbeitete und gegossene Bauteile sowie ein vorbildlicher Bauplan.
Zusammenbau Die Unterwanne von Tamiya wird komplett zusammengebaut, lediglich die Fahrerfrontwand (Tamiya C40) wird durch das entsprechende MR Models Bauteil 8 ersetzt. Dieses Teil ist besser detailliert, die für den Geschützschild des Ho-Ni I notwendige Aussparung und die Abdeckplatte für das ursprüngliche Bug-MG des Panzers sind nicht mehr vorhanden. Wie die Fahrerfrontwand von MR Models an die Tamiya Oberwanne angepaßt wird, zeigt der Bauplan in einer bemaßten Skizze. Anpassung und Ausrichten der Tamiya und MR Models Aufbauteile muß an dieser Stelle wegen der vielen Winkel mit etwas Geduld erfolgen, die angegebenen Abmessungen sind genau einzuhalten, damit Fahrerfrontwand und Aufbau exakt an die Tamiya Oberwanne passen. Die vorderen Kettenabdeckungen können evtl. ganz abgetrennt und später wieder neu montiert werden. Spachtel- und Schleifarbeiten fallen bei diesem Umbau nur im Bereich der Fahrerfront an, für dabei verlorengegangene Nietenköpfe liegen Nieten von MR Models dem Umbausatz bei. Ich habe aus dem Set MR SP-3 daher gleich alle Nieten an der Seitenpanzerung ersetzt, da diese deutlich plastischer als die formtechnisch zwangsweise vereinfachten Tamiya Nieten an den Seitenschrägen sind. Der Kastenaufbau von MR Models macht wenig Arbeit, der Einbau der Waffenanlage ist durchdacht gelöst. Das gedrehte Alurohr paßt gut, die Mündungsbremse wurde ausgezeichnet dargestellt. Beim Zusammenbau der Tamiya Rohrwiege (Tamiya Cl / C2) ist auf jeden Fall zu beachten, daß die Abdeckbrücke (Tamiya Cl 3 / C14) entgegengesetzt eingeklebt wird; die rechtwinklige Seite muß zur Rohrmündung zeigen, damit der Geschützschild aufgeklebt werden kann. Der Tamiya Bausatz des Ho-Ni I ist sehr gut und angenehm zu bauen, einzige nennenswerte Schwäche sind die nicht überzeugenden Auspufftöpfe. Diese können durch die beiliegenden MR Models Teile ersetzt werden, die Abdeckgitter stammen aus dem Eduard Ätzteilesatz für japanische Panzer Type 97. Die Shinhoto Chi-Ha und somit auch die Panzerwanne des Ho-Ni 1 bzw. Ho-Ni III hatten gepanzerte Abdeckungen über den seitlichen Motorlüftern, der Luftaustritt erfolgte durch Grätings unter (!) den Kettenabdeckungen, bei der Robustheit und Anspruchslosigkeit der luftgekühlten Mitsubishi Dieselmotore offenbar kein Problem. Selbstverständlich liegen auch hiertür entsprechende Resinteile bei. Auf den hinteren Kettenabdeckungen können die erwähnten Antennensockel montiert werden, die aber nur wenige Fahrzeuge hatten. Die Werkzeuganbringung auf den hinteren Kettenabdeckungen entspricht nicht den Panzern. Die recht großen Montagelöcher in den Tamiya Teilen sollten verschlossen werden und die Werkzeuge auf dem Heckstaukasten angebracht werden.Farben japanischer Panzer Ein Teil der gefertigten Ho-Ni III war nach-

weislich mit einer mehrfarbigen Tarnung versehen, die übrigen Fahrzeuge hatten einen einheitlichen Anstrich im dem späten Khaki der japanischen Panzer. Dazu ein kurzer Exkurs in die Farbgebung japanischer gepanzerter Fahrzeuge vor und im 2.Wk. Bei den ersten Einsätzen japanischer Panzerfahrzeuge in China in den 30er Jahren wurde eine aufwendige Fünffarbtarnung, z.T. noch mit weißen oder gelben Trennlinien, verwendet. Etwa um 1936/37 dürfte ein Tarnschema mit der Grundfarbe Khaki und den Abtarnfarben Dunkelgrün, Rotbraun und Gelb eingeführt worden sein. Der Farbton Khaki ist hier dunkler und kräftiger als das später verwendete Khaki. Von 1941 bis 1945 war eine Dreifarbentarnung in Khaki, Rotbraun und Sand für neu produzierte Fahrzeuge vorgesehen.
1944/45 wurden die rotbraunen und sandgelben Tarnflecken praktisch nur noch mit der Spritzpistole in großen Feldern mit weichen Übergängen aufgetragen, bei älteren Fahrzeugen sieht man bei sorgfältigem Fotostudium, daß sehr oft die Tarnflecken mit scharfen Abgrenzungen offenbar mittels Pinsel oder Schablone aufgetragen wurden. Nach einigen Versuchen mit olivgrünen / hellgrünen Farbtönen entschied ich mich für Khaki Nr-159 von Humbrol als Basisfarbe. Für die Tarnflecken wurden ebenfalls Humbrol Farben verwendet: Rotbraun Nr.30 und Sand Nr.93. Die Tarnflecken wurden relativ groß und "wolkig", also ohne scharfe Konturen, auf Oberwanne und Aufbau aufgespritzt. Der Fahrwerksbereich sowie Boden und Heck blieben in der Grundfarbe. Nach Trocknen der Farben habe ich alle Zurüstteile sowie die Beleuchtungseinrichtungen bemalt. Anschließend erfolgte ein Überzug aus mit Terpentin verdünntem Schwarz, das sog. "Washing", um Tiefenwirkung zu erzeugen. Nach gründlichem Trocknen des Washings wurde eine Trockenbemalung mit Khaki und Sand für besonders beanspruchte Flächen vorgenommen. Die Laufflächen der Kette, Griffe und Tritte sollten mit Silber leicht trockengemalt werden, weniger ist hier mehr. Den Abschluß macht ein dünner Überzug aus seidenmattem Klarlack, der dem Modell einen ganz schwachen, dezenten Glanz verleiht und die Farben schützt. Zusammenfassend kann ich sagen, der der MR Models Umbausatz Spaß beim Zusammenbau gemacht hat und man für ein gesundes Preis-Leistungsverhältnis einen weiteren Exoten in seine Sammlung aufnehmen kann. Von dem Hersteller gibt es weitere japanische Umbau- und Zurüstsätze, die im Fachhandel erhältlich sind.

Michael Kümmel

1:87

„Batmobile“-Truck

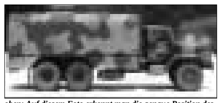
Ein recht selten zu sehendes Fahrzeug ist der M944A1 „Organisational Repair Shop“-Truck der US-Army. Dieser LKW, der wegen den nach oben aufklappbaren Seitenwände den Spitznamen „Batmobile“ erhalten hat, ist mit umfangreichen Werkzeugen und Maschinen zur Instandsetzung und Wartung von Gerät und Fahrzeugen ausgestattet.

Der „Set l2, Organisational Repair Shop“-Aufbau, von der Southwest Truck Body Corp. hergestellt, wurde auch schon auf die erste und zweite 5-tonner LKW-Generation aufgesetzt. Selbst die Bundesluftwaffe verwendete in den Anfangsjahren einige dieser LKW in den Pershing I-Verbänden. Mitte der 80-er Jahre wurde der Aufbau auf das verlängerte Fahrgestell der t4 939 LKW-Serie gesetzt. Diese LKW erhielten die Bezeichnung M 944A1 und wurden bereits werksmäßig mit dem NATO 3-Farbtarnanstrich und der -A1Einzelbereifung ausgestattet. Die Werkzeugausstattung umfaßt neben Bohrmaschinen, Drehbänke, Schweißgeräte auch zusätzliche Stromaggregate, Drucklufterzeuger oder Lichtmaste. Dieses Fahrzeug wird überwiegend bei der Pioniertruppe als Werkstattwagen eingesetzt, wobei die Divisions-Pionierbataillone, die Ribbon Bridge und MGB-Brückenkompanien je 1 Fahrzeug, die schweren Pionierbataillone jedoch mehrere dieser Fahrzeuge in den Kompanien haben. Auch in den Instandsetzungskompanien auf Korpsebene sind einige der LKW zu finden. Insgesamt sind 240 dieser LKW auf der M944A1-Basis bei der US-Army eingesetzt.

Der Umbausatz von SHM beinhaltet neben dem eigentlichen Aufbau auch die neue Auspuffanlage und die Klappvorrichtung für das Heck, die beide aus Zinnguß bestehen. Die Gußqualität des Resinaufbaues als auch der Zinnteile ist gut, lediglich der Aufbau aus Resin sollte man etwas säubern und einige Gußgrate entfernen. Ich habe ebenfalls alle Begrenzungsleuchten am Aufbau und die Rücklichter entfernt und diese durch besser gestaltete Roco-Teile ersetzt.
Als Umbaubasis kann man den M934 Van mit den Roco-Nummern 485 oder 493 verwenden. Ich entfernte erstmal den Van-Aufbau, danach den Kraftstofftank und den Kasten auf der rechten Fahrgestellseite gegenüber. Der nächste Schritt war das versetzen der Vorderachse des Modells. Siehe dazu auch MW 3/98. Ich schnitt dazu die Blattfederung mit samt dem Differenzial vom Fahrgestell ab und versetzte die Achse um ca. 2mm nach vorne. Somit erhalten wir den Radstand von 6,4cm, (Vorderachse bis Mitte Pendelachse). Das Fahrerhaus wird nach Bauanleitung vervollständigt, ich habe nur noch das Dach des Fahrerhauses in der Mitte etwas dünner geschliffen und an die Seite der Blinker zusätzliche Begrenzungsleuchten angeklebt.
Nach dem Verkleben von Führerhaus und Fahrgestell wurde die Verbindung vom Luftfilter zum Motor auf der Fahrerseite mit einem Stück Rundmaterial von 1,5mm Stärke dargestellt. Nach dem anbringen der Auspuffanlage habe ich den Aufbau aufgeklebt und das Fahrgestell im hinteren Bereich so verlängert, damit die Modellkomplettlänge (Stoß-

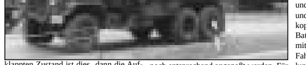
Das Modell zum Originalfahrzeug im Originaltarnanstrich. Gut zu sehen ist die nach vorne versetzte Vorderachse

Klassiker



oben: Auf diesem Foto erkennt man die genaue Position des Ersatzrades unter dem Aufbau und den blauen Rinderkopf auf der Beifahrertür.

stange bis Ende Anhängerkupplung) von 106mm erreicht wird. Da die Rückleuchten des Aufbaues sehr schlecht ausgegossen waren,fräste ich diese vorsichtig heraus und ersetzte sie durch Rücklichter des M 101/105-Anhängers von Roco. Danach kann man die hinteren Schmutzfänger,die ich auf 0,2mm dünnem Plastic-Sheet anfertigte und unten etwas abrundete,an die Unterkante des Aufbaues kleben. Man kann die Schmutzfänger auch weglassen,denn manche Fahrzeuge haben keine mehr oder sie sind etwas kürzer. Die Klappvorrichtung am Heck des Fahrzeuges kann man auf- oder abgeklappt anbringen,im heruntergeklappten Zustand ist dies dann die Aufstiegshilfe für die Hecktür. Der Kraftstofftank des normalen 5-tonners habe ich jetzt erst an die linke Seite des Fahrgestelles angebracht,weil es u.U. noch etwas Anpassungsarbeit mit der Aufbauseite geben kann. Die Einzelbereifung stammt aus dem Reifen-Set Nr.496,aber bitte nicht die Felgen mit der Reifendruckregelanlage verwenden. Ein hochgezogener Auspuff eines Herpa-Kipp-LKW,der sich in der Reste-Kiste fand, klebte ich zum Schluß noch hinter dem Fahrerhaus an die rechte Vorderseite des Aufbaues,der dann die Auspuffanlage des eingebauten Stromerzeugers darstellt. Lackiert habe ich mein Modell dem Vorbild entsprechend im werksmäßigen NATO-3-Farb Tarnanstrich bestehend aus Bronzegrün, Teerschwarz und Lederbraun. Wer möchte kann sein Modell auch sandfarbig über alles oder einfarbig Forest-Green lackieren. Da es für den Tarnanstrich des Batmobiles keinen zugänglichen Fleckenplan gibt,habe ich den Fleckenverlauf an Hand von Fotos erstellt und entsprechend dem Vorbild übertragen. Noch etwas allgemeines zur Lackierung des Batmobil-LKW'S:
Eine Neulackierung oder eine Umlackierung z.B. von sandfarbig auf den NATO-3-Farb-Anstrich erfolgt nicht durch die Truppe selber ,sondern durch meist zivile Großlackierereien,die im Auftrag der US-Armee die Fahrzeuge neu lackieren. Da die Lackierbetriebe den Tarnplan des Batmobiles meist auch nicht haben,verwenden sie daher den Fleckenplan des M 934 Expado-Van oder sogar den Tarnplan des M 146-Kofferaufliegers als Vorgabe. Wer also sein Modell trotzdem Vorbildgerecht bemalen möchte, kann z.B. auf den Fleckenplan des M 934 Expando-Vans aus dem Roco-Typenkatalog zurückgreifen. Er muß dann nur noch entsprechend angepaßt werden. Für den Grundanstrich verwendete ich ein mit weiß aufgehelltes Roco-Bronzegrün,das Lederbraun,welches ich als nächste Farbe mit dem Pinsel aufgetragen hatte, habe ich mit ein wenig Sandfarbe,das Teerschwarz mit ein wenig weiß aufgehellt. Nach Abschluß des Grundanstriches habe ich die Warnhinweise an den Seiten des Aufbaues einzeln mit Tesa-Film abgeklebt und die Schrift wegen der geringen Größe nur angedeutet. Nach ausreichender Durchtrocknungszeit wurde das Modell mit einem stark verdünnten Erdfarbton dezent überzogen. Mit schwarzer Farbe habe ich noch einige Farbausbesserungen an der Stoßstange dargestellt,nach der Bemalung der Beleuchtung, Rückspiegel,Blinker,etc. wurde das Fahrgestell und die Bereifung ebenfalls mit einem Erdfarbton dem Vorbild entsprechend bemalt. Weitere Verschmutzungsspuren z.B. auf der Motorhaube folgten anschließend. Die Gummidichtungen an Vorder- und Rückseite des Aufbaues habe ich mit seidenmatt Anthrazit,die runde Glasscheibe in der Hecktür mit glänzend schwarz lackiert. Danach folgte ein vorsichtiges „Dry-Brushing“, damit sich einige Kanten und Gravuren etwas abheben. Die sandfarbigen Flächen für die Bumper-Codes habe ich wie immer mit Tesa-Film einzeln abgeklebt und mit Testors-sand lackiert. Den Bumper-Code selber stellte ich aus den Ziffern des Roco-Satzes 386 dar. Mit Farblos-Matt ist das ganze dann dauerhaft fixiert worden. An die hinteren Schmutzfänger klebte ich die aus Tesa-Film zugeschnittenen rot-gelben Warntafeln an. Diese haben die Modellmaße 4,5 x 4,5mm. Zum Abschluß wurden noch die Zeltstangen auf dem Dach aus dem MT-Plus-Satz entsprechend zugeschnitten und mit etwas Rostfarbe
und schwarz gealtert. Der blaue Rinderkopf ist das Abzeichen des 82. Engineer-Battalions und wurde von mir per Hand mit einem feinen Pinsel auf die beiden Fahrerhaustüren gemalt. Nach Fertigstellung des Modells habe ich es auf zwei aufeinander geklebte 3mm dicke Plastikplatten mit den Maßen 12 x 4cm geklebt. Die Beschriftung der Grundplatte erfolgte mit handelsüblichen Abreibebuchstaben.



Oliver Kroh,Köln

Literaturnachweis/Quellen :

Technical Manual M 939,5-tan Series cf Trucks,Oktober 1985
Werksunterlagen AM-General Corp.
Jane's Military Vehicles and Logistics 1992/93
Concord USAREUR,Us-Military Wheeled Vehicles
eigene Quellen/Fotos

Die Heckansicht des „Batmobile“-LKW mit den vorbildgerecht verkehr herum angebrachten rot-gelben Warntafeln.

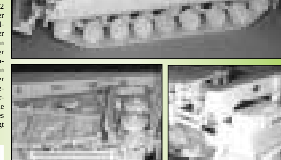
Klassiker

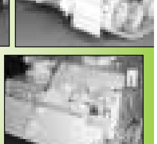
Bergepanzer BPz „Büffel“

Resinkomplettbausatz der Fa. ELITE im Maßstab 1:35

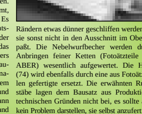
Am 4. August 1992 wurde durch die MaK System Gesellschaft mbH der erste Bergepanzer BPZ 3 BÜFFEL an das deutsche und an das niederländisiche Heer in Kiel übergeben. An das deutsche Heer
wurden bis Ende 1997 75 Fahrzeuge geliefert und an das niederländische Heer sind 25 Fahrzeuge geplant. Der BPZ 3 wurde zusammen mit der niederländischen Armee und der Bundeswehr auf dem Fahrgestell des Kampfpanzers LEOPARD 2 entwickelt.Von MaK wurde 1986 der erste Prototyp dem. niederländischem und dem deutschen Heer vorgestellt. Die niederländische Variante des BPZ 3 unterscheidet sich nur geringfügig gegenüber der deutschen Variante, wie zum Beispiel andere Nebelwurfbecher und Maschinengewehr. In der niederländischen Armee erhielt der BPZ 3 die Bezeichnung Bergingstank 600 kN „BÜFFEL“. Mehr als 12 Jahre haben die PzBtl, die mit dem KPz LEOPARD 2 ausgestattet sind, auf diesen Bergepanzer warten müssen. Die für den BPZ3 entwickelte Schnellbergeeinrichtung ermöglicht der Besatzung eine Bergung von rollfähigen Schadfahrzeugen unter Zuhilfenahme der mitgeführten Schleppgabel unter vollem Panzerschutz. Das heißt, keiner der Besatzungen vom KPz oder vom BPz müssen während der Bergung das Fahrzeug verlassen. Alle Bewegungen für das Ankuppeln werden durch normale Vorgänge wie Fahren, Lenken sowie Hebe-u.Senkbewegungen des Räumschildes durchgeführt. Die MG-Bedienung erfolgt ebenfalls unter Panzerschutz.

Technische Angaben zum Fahrzeug:
Breite: 3 540 nun
Länge: 9 070 mm
Höhe bis Oberkante MG-Lafette: 2 990 mm
Besatzung: 3 Mann (Fahrer, Komandant und Bergewart)
Bewaffnung: 1 Maschinengewehr MG 3
Kaliber 7,62 mm
Fahrbereich: 650 km (Straße)
325 km (Gelände)
Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 68 km/h
Zulässiges Gesamtgewicht: 54,3 t (MLC-Klasse: 60)
Zugkraft der Hauptwinde: 35 t
Max. Hubkraft der Krananlage: 30 t





Verschiedene Ansichten des Bergepanzers Büffel vor dem lackieren. Einige Kleinteile wurden mit Plastic-Sheet gestaltet. Das Modell ist wie man sieht ein Komplett-Resin Bausatz.

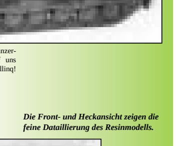


Tipps und Tricks beim Zusammenbau:
Von der Fa. ELITE erschien nun der zweite Bergepanzer der Bundeswehr. Es handelt sich dabei um die aktuelle Variante den Büffel auf Leopard 2 Fahrgestell. Anhand des großen Kartons kann man schon ahnen, wie groß das Modell werden soll. Der aus 265 in Resin-, Zinn- und Drahtteilen gefertigte Bausatz überzeugt durch seine gute Gußqualität. Die große Anzahl der Bauzeile finden im Karton kaum Platz. Auch wenn die einzelnen Bauteile diesmal an größeren Angußstellen sitzen, so lassen sie sich doch relativ einfach entfernen. Es genügt meist ein scharfes Bastelmesser zum Lösen. Das verwendete Resinmaterial läßt sich gut verarbeiten. Größere Angußstellen heben bekanntlich den Vorteil, daß die Bauteile wenig Verzug haben und sich besser ohne Bruchgefahr verpacken lassen. Um 5 komplette Bergepanzer zu gießen, benötigt der Hersteller ca. 9 Stunden. 25-40 Modelle erhält man aus einer Formt, danach muß die Form erneuert werden. Es werden dazu 2 Tage benötigt. Die Monatsproduktion beträgt ca. 100 Stück. Jeder, der schon mal selbst gegossen hat, weiß, was das für eine Arbeit ist!! Beim Bau des Panzers traten keine größeren Probleme auf. Die Bauanleitung wurde um einen 4-seitigen Bemalungshinweis deutlich aufgewertet. Nachdem in den ersten 4 Baustufen das Fahrwerk und die Kette fertiggestellt wurden, erfolgt dann das montieren von Fahrgestell, Rückwand und Oberteil. Beim Einpassen der Rückwand traten geringfügige Probleme auf, die aber durch kleine Spachtel- und Schleifarbeiten zu lösen sind. Die Kettenabdeckungen sollten erst nach Lackieren des Fahrgestell angebracht werden. Die Fahrerluke sollte an den Rändern etwas dünner geschliffen werden, da sie sonst nicht in den Ausschnitt im Oberteil paßt. Die Nebelwurfbecher werden durch Anbringen feiner Ketten (Fotoätzteile von ABER) wesentlich aufgewertet. Die Hupe (74) wird ebenfalls durch eine aus Fotoätzteilen gefertigte ersetzt. Die erwähnten Rundstäbe lagen dem Bausatz aus Produktionstechnischen Gründen nicht bei, es sollte aber kein Problem darstellen, sie selbst anzufertigen (z.B. bei beweglichmachen des Krans in Baust.9). Nach Originalfotos sollte der Kran etwas „aufgemotzt“ werden. So wurde der Kranhaken (92), die Halterung für die Seilrolle und schließlich der Kranarm selbst mit zusätzlich angebrachten Schraubenköpfen

Klassiker

(Punch and die) verfeinert. Auch wurde der Kran durch Aufbohren des Hydraulikzylinders beweglich dargestellt. Das Krandrehlager und der Kranarm wurden mit. Rundprofilen; miteinander verbunden. Wer Spaß daran hat, so wie ich, kann in Baustufe 11 die Hebegeschirrkonsole, Quertraverse und die Öse für das Hebegeschirr beweglich ausführen. Ebenso wird mittels „Bolzen“ , (Rundprofile) das Hebegeschirr am Wannenoberteil befestigt. Die Werkzeugtraverse in Baustufe 15 wird, wie sollte es anders sein, beweglich ausgeführt. Werkzeuge und Zubehör sollten nach dem Lackieren angebracht: werden, da ein Bemalen an der Traverse recht schwierig wird.
Die Gesamtübersicht der einzelnen Bauteile der Baustufen 10-15 wird nochmals in Baustufe 16 und 17 deutlich dargestellt, was doch sehr hilfreich für den Zusammenbau der unzähligen Bauteile ist!
Nach erfolgreichen Lackieren, erstmal in Bronzegrün (ROCO RAL6031), kann das Fahrgestell und die Kette montiert werden. Die Kette wird in HUMBROL Rost (113) grundiert, anschließend werden die Gummipolster Schwarz abgesetzt. Nach Trocknen der Farbe wird nach der herkömmlichen Methode gealtert (Kette, Wannenunterteil und Laufrollen). Erst jetzt werden die Kettenschutzblenden (30 und 31) angebracht. Nach Abdecken der Laufrollen kann jetzt das Tarnschema mit RAL 2021 (Teerschwarz) und RAL 8027 (Lederbraun) aufgebracht werden.
Das Aufbringen der Decals, von der Fa. TRUCKLINE, rundet den wiederum guten Bausatz von ELITE schließlich ab. Man darf nun gespannt sein, mit wel- chem Highlight die Fa. ELITE den „Bundeswehrfreak" noch erfreuen will - vielleicht mit dem Brückenlegepanzer ?

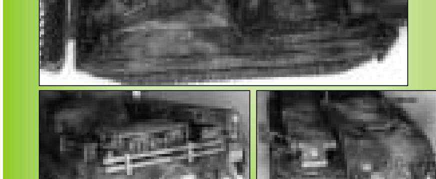
Der fertige Bergepanzer Büffel mit seinem „Farbfell“. Die Dreifarbtarnung besteht aus Teerschwarz, Lederbraun und Bronzegrün. Abziehbilder vervollständigen das Fahrzeug. Beachtenswert die Warntafeln am Heck des BPz.

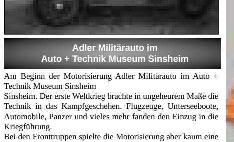


Warten wir also ab, was aus der Panzerschmiede aus Hürtgenwald noch auf uns zurollt!! Bis dahin - happy bw-modellinq!

Andreas Eichendorff

Die Front- und Heckansicht zeigen die feine Dataillierung des Resinmodells.





Adler Militärauto im Auto + Technik Museum Sinsheim

Am Beginn der Motorisierung Adler Militärauto im Auto + Technik Museum Sinsheim
Sinsheim. Der erste Weltkrieg brachte in ungeheurem Maße die Technik in das Kampfgeschehen. Flugzeuge, Unterseeboote, Automobile, Panzer und vieles mehr fanden den Einzug in die Kriegführung.
Bei den Fronttruppen spielte die Motorisierung aber kaum eine Rolle, abgesehen von wenigen Artilleriefahrzeugen und den Tanks die ab 1916 auf dem Gefechtsfeld erschienen. Der Bedarf an Personenkraftwagen hielt sich in engen Grenzen, eine militäreigene Konstruktion gab es nicht.
Die benötigten Autos wurden hauptsächlich aus zivilem Besitz requiriert, 17 Automobilfabriken produzierten in Deutschland, darunter auch die Fa. Adler in Frankfurt.
Im Rahmen einer Sonderausstellung historischer Adler Erzeugnisse steht auch ein Adler Militär-PKW mit 4-Zylinder Motor, Baujahr 1914 im Auto + Technik Museum Sinsheim. Dem Besitzer gelang es das Fahrzeug so zu restaurieren, dass der Originalzustand als Militärfahrzeug zu sehen ist. Adler war vor dem ersten Weltkrieg eine weltberühmte Firma die neben erstklassigen Autos auch hervorragende Motorräder baute. 1914 waren ein Fünftel aller in Deutschland hergestellten Personenwagen Adler Erzeugnisse.
Der Gebrauch im Felde setzte eine aussergewöhnliche Robustheit voraus, die von den zivilen Fahrzeugen oft nicht erbracht wurde. Erst in den zwanziger Jahren befasste man sich mit der Entwicklung und dem Bau von Geländewagen.

Der Adler PKW in Sinsheim, ein Rechtslenker mit abnehmbaren Verdeck, steht am Anfang der Heeresmotorisierung und ist deshalb ein wertvolles museales Ausstellungsstück.

***

Eine Straßenwalze als Flugzeugschlepper

Wer ist beim Lesen von Modellbauberichten nicht schon in Verzweiflung geraten, weil zum Beispiel für einen ordentlichen Tiger in 1/72 drei verschiedene Bausätze benötigt werden. Wenn man nicht gerade pensioniert wurde, hat man weder die Zeit, noch das Geld für Referenzliteratur und Bausätze. Nach einem 8-Stunden Arbeitstag sollte ein Modell möglichst direkt aus der Schachtel gebaut werden können, und das war eigentlich auch mein Wunsch bei dem hier vorgestellten Diorama.

Das Diorama stellt eine Szene in Frankreich dar, und zwar eine dem Flugfeld nahe Weinhandlung, welche als Abstellplatz zur Wartung einer FW 190 benutzt wird. Gegen Ende des Krieges war die deutsche Luftwaffe ja sehr oft auf ein Auseinanderziehen und Tarnen der Flugfelder angewiesen. Über den geschichtlichen Hintergrund der FW 190 möchte ich nur sagen, daß sie eine sehr erfolgreiche Entwicklung war, welche als Jagdmaschine in mittleren Höhen, und als Schlachtflugzeug eingesetzt wurde. Sie war damit eine absolut notwendige Ergänzung zur Me 109. Wer mehr über die FW 190 erfahren möchte, dem lege ich das Buch "Focke Wulf FW 190 - Ta 152" von Heinz J. Nowarra (Motorbuch Verlag) nahe.

Dioramenplatte

Die Grundplatte ist eigentlich ein Photorahmen aus Holz, wobei die Glasplatte entfernt und nur die Hintergrundplatte aus Holz belassen wurde. Die Häuser wurden mit Epoxy-Kleber befestigt, und danach die Holzplatte mit Weissleim bestrichen. Die vordere Dioramenseite wurde mit Sand aus einem kleinen Bach und die Rückseite mit Graspulver von Faller bestreut. Nach dem Trocknen wurde der Sand in verschiedenen Grau- und Beigetönen lackiert und das Gras Dunkelgrün grundiert. Der Farbe, mit dem das Gras bemalt und überbürstet wurde, wurde dabei kontinuierlich Gelb beigemischt, bis die Spitzen des Grases fast Gelb waren.

Häuser

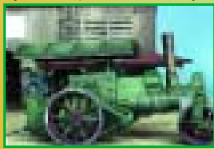
Die beiden Häuser von MKD sind fast unverändert übernommen, obwohl sie im Maßstab 1/87 vorliegen. Der Steinbau wurde um ca. 1 cm erhöht, um dem Maßstab 1/72 gerecht zu werden, während am Hauptgebäude nur die Eingangstür vergrössert wurde. Bei beiden Bausätze habe ich darauf Wert gelegt, daß die Innenräume mit Sesseln, Bänken, Tischen und Kisten ausgestattet sind, so daß die Türen und Tore der beiden Gebäude geöffnet dargestellt werden können. Dafür wurden Sessel aus dem Luftwaffe-Bodenpersonal Bausatz von Preiser genommen, und Bänke und Tische aus dünnem Balsaholz selbst gefertigt. Eine genaue Detaillierung der Innenausstattung ist natürlich nicht notwendig, da man die Gegenstände ohnehin nur schemenhaft sieht, allerdings lohnt sich der Aufwand. An dem Hauptgebäude wurden noch Leitern und ein Handwagen (auch von einem Preiser Modellbahn Bausatz in 1/87) angebracht, um einen Ausguck für das Luftwaffe-Bodenpersonal darzustellen; im Sommer 1944 war die Gefahr von Tiefangriffen schließlich sehr hoch.

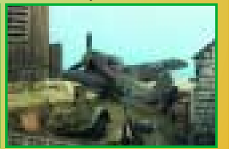
Flugzeug

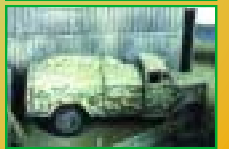
Die neue FW 190-A8/R1 von Revell kann wie alle neuen Revell Bausätze in 1/72 (Me 109, Me 262, Spitfire, Panther, Tiger, Jagdpanther, etc) aufgrund der feinen Details nur empfohlen werden. Ich habe allerdings das Cockpit durch ein True Details Resin-Cockpit ersetzt und die Landeklappen mit einem Ätzteilebausatz von Airwaves nachgebildet. Der Bausatz wurde in Schwarzgrau RLM 74, Dunkelgrau RLM 75, und Hellgrau RLM 76 lackiert und nach dem Anbringen der Decals zuerst mit verdünntem Mattschwarz überwaschen um die Vertiefungen optisch etwas hervorzuheben. Danach wurden mit wenig Silber die Blechstöße an der Motor-, Kabinen- und der Waffenabdeckung bemalt, um abgeblätterte Farbe zu imitieren. Die ganze Maschine wurde mit Hellgrau RLM 76 trockengebürstet, um einen ausgebleichten verwitterten Anstrich darzustellen.

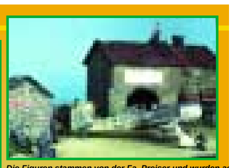
Tankwagen und Starterwagen

Das Chassis des Opel Blitz Betankungswagens wurde vom Esci Bausatz über-



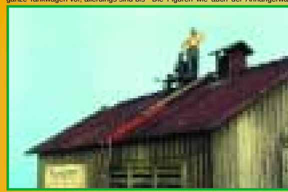






Die Figuren stammen von der Fa. Preiser und wurden ae bemalt. Kleinteile entstammen der Krabbelkiste.

nommen, und der Tankaufbau von FM Detail Set. Zum FM-Bausatz ist zu sagen, daß die Qualität äußerst maßig ist, dafür der Preis unverschämt hoch. Eigentlich liegt beim FM Bausatz der ganze Tankwagen vor, allerdings sind bis auf den Tankaufbau alle Bauteile schlechte Kopien des Esci Bausatzes. Seitenweiser, Scheibenwischer, Rückspiegel, Windschutzscheiben, sowie Wagenstandsanzeiger wurden scratch gebaut und der Bausatz in Panzergelb, Mittelgrün und Rotbraun lackiert. Auf die gleiche Weise wurde auch der Resin-Starterwagen von Nightwork lackiert, nachdem er mittels Cyanacrylatkleber zusammengebaut worden war.



Dampfstraßenwalze

Die Straßenwalze von KeilKraft soll dem Diorama etwas Würze geben und fungiert hier als Zugmaschine für die FW 190, was aufgrund des allgemeinen Betriebsstoffmangels gegen Ende des Krieges nicht so unrealistisch ist. Die Straßenwalze wurde entsprechen der Anleitung zusammengebaut, in Mittelgrün lackiert und mit verdünntem Schwarz und Hellgrau gealtert. Man muß beachten, daß das Zugseil für die FW 190 über eine Rolle jeweils mit einer Öse an den beiden vorderen Fahrwerksstreben (nahe der Radaufhängung) verbunden ist. Die Maschine wurde während des Transportes im allgemeinen mit einer Lenkstange gelenkt, welche am Heckrad eingehängt wurde. Diese ist in der Hand eines Luftwaffe-Soldaten am Heck der Maschine zu sehen.

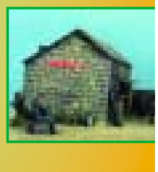
Figuren

Die Figuren wie auch der Anhängerwagen sind von Preiser. Obwohl der Anhänger eigentlich aus einem Bausatz in 1/87 stammt, ist es sehr gut brauchbar, da der Maßstab in diesem Fall nicht genau eingehalten werden muß. Die Figuren sind aus dem neuen 1/72 Luftwaffe-Bodenpersonal Bausatz. Die Monturen der Soldaten wurden zuerst Dunkelgraublau lackiert, und danach mit Mittel und Hellgraublau aufgehellt, um die Schattenwirkung unter den Armen und Beinen, und an den Kleiderfalten darzustellen.

Danach wurde noch mit Hellgrau trockengebürstet, um den Figuren eine bessere Plastizität zu verleihen.

Fazit

Immer wieder mal (auch hier) kann man in Modellbauberichten lesen, daß dieser oder jener Resinbausatz oder ein spezieller Ätzteilesatz verwendet wurde. Diese Bausätze sind in einem Modellbaugeschäft natürlich schwer zu erhalten. Meist sind Versandhäuser hilfreich, deren Adressen in Modellbauzeitschriften zu finden sind. Eine weitere (modernere) Möglichkeit bietet heutzutage das Internet. Versandhäuser wie Hannants ermöglichen, direkt über das Internet via email zu bestellen. Auch die Suche nach Bausätzen ist relativ einfach, da man nach einem bestimmten Maßstab, nach Artikelnamen, nach Herstellern, etc. suchen kann. Auch die Hersteller selbst haben Homepages, wobei Neuheiten präsentiert werden, zum Teil mit Bausatzbeschreibungen. Ein paar solcher Homepages habe ich angeführt, und dort gibt es auch meistens Links zu weiteren Homepages:



Revell: http://www.revell.de/
Italeri: http://www.italeri.com/
Hannants: http://www.hannants.co.uk/
Cromwell: http://www.xs4all.nl/-cromwell/
Eine spezielle Homepage gibt Auskunft über 25000 Modellbau-Artikel geordnet nach Typ/Maßstab welche in den etwa letzten 8 Jahren auf dem Markt sind/waren:
http://tacair-press.com/tacair/airintel.shtml und eine Homepage hat eine Liste mit Links, von der behauptet wird, sie sei unerreichbar:
http://www.chemie.hu-berlin.de/sonst/hseifert/sczepan/msmodellink.html
Last not least gibt es noch die Homepage von Modellwelt (das zur Zeit einzige deutsche Modellbau-Magazin im Internet), auf der ebenfalls viele Links zu finden sind:
http://www.Modellwelt.de/modellw/index.html

Gerhard J Mohr,

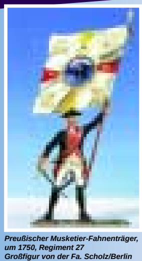
Figuren bemalung
Fahnen, Standarten und Feldzeichen

Beim Bemalen von Fahnen und Flaggen gibt es verschiedene Methoden. Die Geschichte und die Vielzahl der verwendeten Standarten, Feldzeichen und Fahnen würde allein eine eigene Heftreihe füllen.

So sind z.B. die Fahnen der Französischen Infanterie von ESCI nur als Bataillionsfahnen zu verwenden, weil der Adler am Fahnenstock fehlt.

Deshalb nur einige Grundregeln:

- Quellenstudium der dargestellten Szene gründlich durchführen.
- Die Detaillierung an die Maßstabsgröße anpassen.
- Was kann mir meine Arbeit erleichtern? (z.B. VErwendung von Hilfsmitteln, wie Schablonen oder Abdeckfolie, Letraset.
- Wie und in welchen Zustand will ich es darstellen, um im Vorhinein das richtige Material auszuwählen.



Preußischer Musketier-Fahnenträger, um 1750, Regiment 27
Großfigur von der Fa. Scholz/Berlin

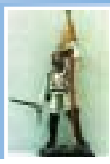
Man kann also:

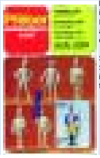
1. die Original-Flagge der Figur verwenden. Bei den meisten Figuren uneingeschränkt möglich. (z.B. 1:72 Revell oder bei Flachfiguren/Scholz Berlin). Bei nicht vorgepägten Motiven muß man sich das Motiv vorzeichnen. Dann sollte man die Bemalung am besten bei liegender Figur durchführen.
2. Man verwende eine Metallfolie (z.B. von Weinflaschen) oder gutes Zeichenpapier, und ersetzt damit die Original-Fahne. (Bemalung wie 1.).
3. Es lebe der PC! man fertigt (oder scannt) die Fahne als Vorlage und bearbeitet sie entsprechend nach, verkleinert sie maßstabsgerecht und ersetzt damit die Originalfahne der Figur. Dies kann sich bei großflächigen Fahnen oder komplizierten Mustern anbieten. Eine zusätzliche Nacharbeit mit feinem Pinsel, Folienstift oder Zeichenfeder ist immer noch möglich. Diese Methode sollte man aber bei Sammler-Flachfiguren nicht anwenden.

Die metallfarbenen Ornamente und Insignien auf einer Fahne oder einem Feldzeichen sollte man mit Schwarz oder Dunkelbraun vorzeichnen, bevor man mit Gold oder Silber darüber geht. Dadurch entsteht ein Kontrast, der die Verziehrung besser hervorhebt. Bänder und Kordeln kann man aus Fäden aus dem Nähkästchen oder aus Metallfolie oder Papier darstellen. Bei selbst hergestellten Fahnen und Flaggen kann man natürlich die Drapierung (Faltenwurf) seinen eigenen Vorstellungen entsprechend darstellen. Beschädigte Feldzeichen geben der dargestellten Szene sicherlich eine gehörige Portion Dramatik. So etwas läßt sich natürlich mit dem für die Anfertigung von Figuren verwendeten Kunststoff (bzw, Zinn) schlechter darstellen. Beschriftungen von Fahnen nur soweit detailliert ausführen, wie es dem Maßstab entspricht. Pinsel, Folienschreiber oder Zeichenfeder verwenden. Der Gesamteindruck muß stimmen. Bei diesem kleinen Maßstab (z.B. 1:72/87) kann man nicht jedes Signum leserlich darstellen. Selbst wenn sie ihre Fahne mit dem PC anfertigen, wird ab dem maßstäblichen verkleinern die Lesbarkeit von Schriftzeichen, Spruchbändern etc. ihre absolute Grenze finden.

oben: So sehen die Figuren beim Vorzeichnen des Fahnenmotives aus.

oben: links die bereits grundierten Fahnen bei 1:87 Figuren. Die Feinheiten werden nach dem trocknen aufgebracht.





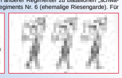
So sehen die bereits fertigen

Preußische Infanteriefahnen

Die Fahnen spielten für die in Lineartaktik kämpfende Infanterie eine große Rolle als taktisches Führungsmittel. In die Richtung ihrer Fahne bewegten sich auch die Infanteristen, um ihre Fahne sammelten sie sich wieder, wenn im Gefecht zeitweilig die geschlossene Ordnung verloren ging. Als Symbole militärischer Ehre verkörperten sie den Ruhm und Tradition der Truppen. Gegnerische Fahnen waren deshalb hochgeschätzte Beutestücke. Während in allen anderen Ländern bei militärischen Zeremonien die Fahnen vor dem Monarchen zum Gruß gesenkt wurden, grüßte der preußische König die Fahnen seiner Truppen grundsätzlich mit tiefgezogenen Hut-eine Geste königlicher Hochachtung für seine Armee.

Bereits von Friedrich Wilhelm I. in den Grundzügen vereinheitlicht, zeigen die Fahnen eine große Farbenvielfalt. In der Mitte befand sich das Medaillon mit Adler und Devise. Das Tuch war oftmals aufgeteilt durch geflammte oder keilförmige Streifen. Bis 1747 wurden alle Fahnen auf das neue friderizanische Emblem umgestellt, das den gekrönten Adler mit Schwert und Blitz in den Fängen und das Spruchband „PRO GLORIA ET PATRIA" („Für Ruhm und Vaterland") zeigte. König Friedrich II. hatte ihm das vorgeschlagene Motto „Für Gott und Vaterland mit der Bemerkung abgetan, man müsse den Namen Gottes nicht in die Streitigkeiten der Menschen mischen-"Der Krieg betrifft eine Provinz, nicht die Religion!". Die Infanteriefahnen bestanden aus einem quadratischen Stück Seidentaft von ca. 1,50m Kantenlänge. Embleme und Verzierungen warn mit Ölfarbe aufgemalt. Die Fahnen der Infanterie mußten aufgrund ihrer geringen Halfbarkeit ab und zu ersetzt werden. (Die Kavallerie führte im Gegensatz dazu haltbarere, mit schweren Silber-oder Goldfäden gestickte Standarten.) Jede Kompanie hatte eine Fahne, also 10 Fahnen je Regiment. Die Fahne der „Leibkompanie" der 1. Kompanie des Regiments, hatte weißes Tuch, und die Farben des Medaillons oder Mittelschildes entsprachen dem Fahnentuch der anderen Kompanien. Die Grenadierkompanien, die ja im Feld mit den Grenadierkompanien anderer Regimenter zu Bataillonen „schwadronierten", führten keine eigene Fahnen. Ausnahme bildeten die Grenadiere des Regiments Garde Nr. 15 und das Regiments Nr. 6 (ehemalige Riesengarde). Für Intressierte Leser, bietet die Fa. Scholz aus Berlin verschiedene Serien an Flachfiguren an. Diese Serien enthalten die komplette Anzahl der jeweils nötigen Fahnenträger für die 55 verschiedenen Regimenter: 32 Musketier-, 21 Füsilier- und 2 Grenadierfahnenträger. Serien mit 110 Fahnenträgern eignen sich zur Darstellung mit den jeweiligen Regiments- und Leibfahnen.

Erhältlich bei der Fa. Scholz/Berlin
Preußische Fahnenträger im Vorgehen (Profil) 55 Figuren oder 110 Figuren.
Preußische Fahnenträger im Marsch (Profil) 55 Figuren oder 110 Figuren.



Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen Anzeigen

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.

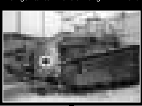
War es noch das Zündnadelgewehr im preußisch-österreichischen Krieg 1866 so begann im Ersten Weltkrieg das Maschinengewehr das Gefechtsfeld zu beherrschen. MG- und Artilleriestellungen galt es auszuschalten, wollte die jeweilige Heeresleitung einen Geländegewinn erzielen und diesen halten. Angesichts der Ballung eben dieser gegnerischen Waffen war dies nicht, bzw. nur unter Aufbietung hoher Truppenkonzentrationen und unter Inkaufnahme von sehr großen Menschenverlusten möglich. Es mußte somit eine Waffe gefunden werden, die den vorgehenden Infanteristen Schutz vor feindlichen MG-Stellungen lieferte und diese MG- als auch die hinter der Front befindlichen Artilleriestellungen erfolgreich nieder- bzw. ausschaltete. So rumpelten im Morgengrauen des 15.09.1916 bei Flers die ersten eisernen Ungetüme, britische Mark-I-Tanks, über das Gefechtsfeld den deutschen Linien entgegen. Eine neue Waffe war geboren, die gut zwei Jahrzehnte später eine kriegsentscheidende Rolle übernehmen sollte.

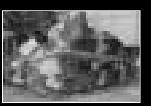
Renault FT-17

„leichter Infanterieunterstützungspanzer"

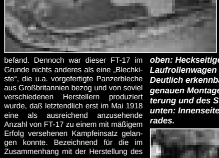
1:35-1:35-1:35-1:35-1:35-1:35-1:35-1:35-1:35-1:35-1:35-1:35-1:35-1

Nach anfänglich nicht so durchschlagenden Erfolgen der französischen Tanks, Typ St. Chamond und Schneider (char d' assaut / CA1), griff der Gedanke, einen leichten Tank in so großer Stückzahl einzusetzen, daß er der Kavallerie gleich die durch die schwereren Tanks geschlagenen Breschen in der gegnerischen Front ausnutzt, das Gefechtsfeld regelrecht überflutet und den Gegner somit niederwalzt. Colonel (später Général) Jean Baptiste Estienne entwickelte schließlich im Juli 1916 zusammen mit dem Autohersteller Louis Renault die Idee eines leichten Infanteriepanzers. Die gewählte Bezeichnung "FT" entsprach keineswegs, wie so häufig behauptet, einer Abkürzung für einen leichten Panzer (faible tonnage) oder in Bezug auf die Überschreitfähigkeit von Schützengräben (franchisseur de tranchées) sondern beinhaltete lediglich eine herstellerbezogene Bezeichnung. Die Ziffern verweisen auf das Produktions-





jahr. Da es der französischen Rüstungsindustrie nach zwei Jahren Krieg an qualifiziertem Personal und ausreichendem Material mangelte und der produktionstechnische Schwerpunkt mehr auf Artilleriezugmaschinen lag, mußte Estienne seine Idee gegen immer wieder auftretende nachhaltige Widerstände der politischen und militärischen Entscheidungsträger und -Gremien durchsetzen. Schließlich gelang ihm im Jahre 1917 mit Unterstützung der Beratungskomitees der Sturmartillerie der Durchbruch. Dieser Renault FT-17 war der erste moderne Panzer, der über eine in Fahrzeugmitte angeordnete Hauptbewaffnung in einem rundum drehbaren Turm verfügte, dessen Antriebsaggregat sich im Heck- und der Fahrer im Frontbereich befand. Dennoch war dieser FT-17 im Grunde nichts anderes als eine „Blechkiste", die u.a. vorgefertigte Panzerbleche aus Großbritannien bezog und von soviel verschiedenen Herstellern produziert wurde, daß letztendlich erst im Mai 1918 eine als ausreichend anzusehende Anzahl von FT-17 zu einem mit mäßigem Erfolg versehenen Kampfeinsatz gelangen konnte. Bezeichnend für die im Zusammenhang mit der Herstellung des FT-17 stehenden Probleme war u.a. auch die Produktion des Fahrzeugturmes. Die ersten Fahrzeuge verfügten über einen Gußturm, der lediglich zur Aufnahme der MG-Bewaffnung mit dem 8mm-Hotchkiss-MG geeignet war. Da man aber auch im frühen Planungs- und Entwicklungsstadium des FT-17 eine Kanonenbewaffnung mit der 37mm-Puteaux-Kanone vorsah, fertigte man einen aus genieteten Stahlblechen geformten achteckigen Turm an, der später wiederum durch einen Gußturm der Firma Girod ersetzt wurde. Neben den bereits erwähnten beiden Versionen des FT-17 plante man noch Derivate, die als Funk- und Beobachtungspanzer (Char signal TSF), als eine Selbstfahrlafette, Brückenleger u.a.m. hätten dienen sollen. Der FT-17, von dem ohne die amerikanische Produktionsanteile insgesamt über 3.800 Stück gebaut wurden, war wegen seiner geringen Größe, durch die er auch auf LKw von einem Frontabschnitt zum anderen verbracht werden konnte, bei anderen Heeren so beliebt, daß nach Kriegsende der Export gestoppt werden mußte, weil sonst das französiche Heer ganz ohne FT-17 dagestanden hätte.



oben: Heckseitiger Bereich des Laufrollenwagen am FT-17 (WTS) Deutlich erkennbar sind die genauen Montagestellen der Halterung und des Stützrollenträgers. unten: Innenseite des linken Leitrades.

linke Seite: Renault FT-17 in Saumur (F) mit Girod-Turm & 8mm Hotchkiss-MG. Linke Seite, rechts: FT-17 in der WTS/Koblenz.
Am Hecksporn sind, wie bereits im Text angesprochen, die Ergänzungen an dessen Halterungen ebenso deutlich zu erkennnen wie die nachzurüsteten beiden Kettenhaken.
Am vorderen Teil des WTS Renault FT-17 erkennt man die spezifischen Besonderheiten, die am Laufrollenwagen zu beachten sind. (1) Die Stütze ist geschlossen und befindet sich zwischen der zweiten und dritten Nietenreihe (3) von vorne. Die rückwärtige Verkleidung des Leitrad-Spanngabellagers (2) liegen plan an der Stütze an und die genaue Plazierung der Achsauflage des

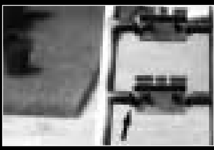
Der RPM-Modellbausatz stellt die mit Girod-Gußturm versehene Ausführung des FT-17 dar und beinhaltet im Spritzgußast alle möglichen Bewaffnungen, von denen jedoch nur die zutreffende gem. Beschreibung gebraucht wird. Der erste gewonnene Eindruck täuschte beim Zusammenbau des Modells nicht. Dies gilt sowohl für die allgemeine Paßgenauigkeit ebenso wie für die Gußqualität. Sicherlich ein paar Besonderheiten, auf die noch eingegangen wird, sind zu beachten. Außerdem sollte man nicht bei neuen Marken und Produkten aus Osteuropa von Anbeginn an die gleiche Akkuratesse wie bei seit Jahrzehnten bekannten japanische Großproduzenten erwarten. Qualitative Steigerungen sind sichtbar vorhanden und lassen prinzipiell auch weitere dem Markt angepaßte Verbesserungen erwarten. Nur das Preis-/ Leistungsverhältnis muß dabei stimmen !

Diese RPM-Bauanleitung ist wohltuend übersichtlich aufgebaut und gegliedert. Leider haben sich aber ein paar Fehler in der Nummernvergabe der Bauteilübersicht eingeschlichen. So wurden die Bezeichnungen der Bauteile 29 / 30 & 59 / 60 verwechselt. Nachfolgende Teilnummern sind durch die in Klammern gesetzten zu ersetzen 13 (= 93) und 110 (= 50). In den Explosionszeichnungen sind die Teile jedoch korrekt wiedergegeben. Diese Angaben vorweg - zwecks Vermeidung unnötig verzögernder Suche. Weiterhin ist beim Zusammenbau zu beachten, daß Montagestellen zumeist nicht besonders gekennzeichnet wurden. In spezifischen Einzelfällen ist also „trocken anpassen" damit unumgänglich. Sollten die Abtrennstellen der Stütz- und Laufrollen (1. & 2. Baustufe) wegen ihres knappen Abstandes zum Gußast sichtbar bleiben, klebt man diese nach innen. An den Stützrollenträgern (Bauteil 3) ist auf die Seitenrichtung (1mm Längendifferenz zw. den Schraubenköpfen) als auch auf die Innen-/ Außenseiten zu achten. Die Seiten mit Auswurfstellen gehören nach innen und die Seite mit dem größeren Abstand zw. den Schraubenköpfen in Frontrichtung. Auch wenn nicht gesondert vermerkt, die Baustufe 4 muß selbstverständlich zweimal gefertigt werden. Ab der Baustufe 5 empfiehlt sich die bereits zuvor angesprochene Trockenanpassung. So sind die beiden Bauteile 22 & 23 (Auflage des Stützrollenträgers) so zu montieren, daß die beiden vorderen Nietenreihen frei sichtbar bleiben. Mithin wird das Bauteil 22 also zwischen der zweiten und dritten Nietenreihe angeklebt und nicht wie in der Bauaunleitung fälschlicherweise unmittelbar vor der zweiten, vgl. Originalfotos. Die Anklebestelle des Bauteils 24 (Leitrad-Spanngabellager) wird so gekürzt, daß dessen Stützen am Bauteil 23 plan anliegen. Ursprünglich dachte ich, es sei mit einem von hinten nach vorne verlaufenden Zusammenbau der Baustufe 6 getan, mußte aber im weiteren Verlauf in Baustufe 17 feststellen, daß die vorderen Halterungen des Laufwerks (Bauteil 99) damit nicht ohne weiteres Einpassen in die vorgesehene Aussparung des Laufrollenwagens paßten. Im übrigen

läßt sich die 32 Einzelglieder umfassende Gleiskette des gesondert erhältlichen Einzelkettengliedersatzes nur dann leicht montieren, wenn Leit- und Triebräder im korrekten Abstand zueinander stehen. So mußte ich die Gleisketten des gesonderten Spritzgußbausatzes um ca. 1mm dehnen! Also bleibt mangels detaillierter Montagehinweise an den Bauteilen nur das zuvor angesprochene Trockenanpassen. Insbesondere trifft dies auf das mit der glatten Seite nach außen anzubringende Leitrad (welches übrigens aus Sperrholz mit stählernen Nabenkränzen gefertigt war) zu. Die Baustufen 4, 5, 6 und 7 müssen dabei sorgfältig ineinander greifen. Der Seitenriß des Laufrollen-/Gleiskettenwagen des gesonderten Kettensatzes kann/ sollte hierfür als Montage-Anhalt dienen können. Die Risse über den Panzerkampfwagen 17/18 R (f) im Band 12 der im Motorbuch-Verlag, Stuttgart, erschienen Militärfahrzeug-Serie zu den „Beute-Kraftfahrzeugen und -Panzer der deutschen Wehrmacht" können ebenso hilfreich sein. Beide Ausführungen der Seitenrisse sind jedoch nur annähernd im Maßstab 1:35 - im Buch kleiner, auf der Kartonage größer aber treffender. Die Triebräder (Bauteil 95) beläßt man ebenso wie die Bauteile 96 beweglich ! Einerseits erhält man genügend „Spiel" für die Gleiskettenmontage und andererseits ergäben sich unter Umständen falsche „Winkelstellungen" nach der Befestigung am Panzerkasten. Die recht mager ausgefallene Gestaltbarkeit des Fahrzeuginnenraumes in der Baustufe 9 und 10 hat mich dazu bewogen, den FT-17 im Bereich der Fahrerluken geschlossen zu gestalten. Im wesentlichen passen alle Bauteile zur Anfertigung des Panzerkastens recht gut zusammen. Lediglich im Zusammenbau

oben: Wie am Original werden am Modell die Stütze des Laufrollenwagens (1) geschlossen dargestellt, sowie ihre Montage zwischen der 2+3. vorderen Nietenreihe (3) vorgenommen. Die Verkleidung des Spanngabellagers (2) und das Achslager (4) des Leitrades werden wie gezeigt angebracht. Da an dieser Stelle unterstützende Markierungen am Bauteil fehlen, sollte man das Achslager (4) erst verkleben, wenn man den Laufrollenwagen komplettiert und die Halterungen des Laufrollenwagens angebracht und ein Trockenanpassen das gewünschte Ergebnis erzielt hat..andernfalls könnte ein falscher Abstand zu Paßungenauigkeiten bei der Gleismontage führen!
unten: Gesamtansicht des zusammengebauten und komplettierten Laufrollenwagens. Das zur Darstellung der Federung zumindest optisch wenig brauchbare Bauteil

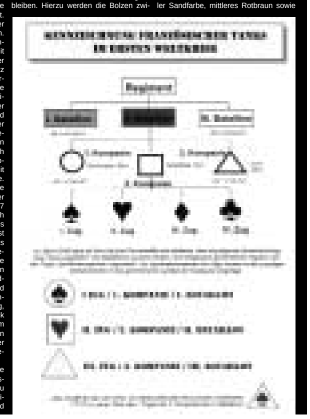
Klassiker



Die gußtechnische Anbringung der Gleisketten des gesondert erhältlichen Kettenbausatzes ist nach meiner Bewertung nicht optimal genug gelöt worden. Wie aus dem Foto ersichtlich, bleiben stets Angußstellen aud der Gleiskettenunterseite stehen.

des Bereiches der Fahrersehklappe und der beiden „Bleche“ mit den seitlichen Sehschlitzen (Bauteile 55,56 sowie 57/58) war ein wenig mehr an Fingespitzengefühl von nöten, bis es so zusammenpaßte, wie es wohl sein sollte. Auch hierbei empfehle ich: vorangehendes Trockenanpassen ! In Baustufe 14 sind die Bauteile 93 (richtigerweise: 13) an allen gegenüberliegenden Stellen des Hecksporns anzubringen, obwohl die Bauanleitung nur je ein Bauteil abbildet. Im übrigen sind diese Hebel mit einer durchgehenden Achse zu verbinden. Das in Baustufe 15 und 16 anzubringende Schanz- und Werkzeug kann man mit ein paar Verschlüssen aus Bleifolie oder aus einem abgewandelten Ätzteilsatz eines der vielen Anbieter durchaus wirkungsvoll aufwerten. Mir hat Bleifolie hierbei gute und preiswerte Hilfe geleistet. Die komplettierten Laufwerksträger werden festgeklebt und sollten genügend Zeit zum Aushärten erhalten. Statt der aus vorhandenen Spritzguß-Einzelgliedern die typische über den Hecksporn gelegte Ketten zu fertigen, entnahm ich dem vielfältigen Angebot des Schiffsmodellbau eine 4mm-Ankerkette, die damit in Form und Größe weitgehend paßte. Die in der Turmmontage vorgesehene Öse (Bauteil 109) war anhand diverser Veröffentlichungen nicht immer an FT-17 zu finden. Deshalb verzichtete ich nach Abgleich mit diversen Fotos und Profiles darauf. Allen FT-17 Bausätzen ist gemeinsam, daß nicht nur die Decals als auch die damit zwangsläufig verbundenen s/w-Profiles sondern besonders die Bewaffnungen variieren. Aber, allen Bausätzen ist das „Nieten“ des Girod-Gußturmes gemeinsam. Die Nieten sind von Gußästen abzutrennen. Zeichnungen erleichtern zwar diesen Vorgang, aber irgendwie läßt sich der Eindruck nicht verhehlen, man könnte beim Masterbau die Nieten vergessen haben ?!? Im übrigen findet sich hier auch der einzige „nicht-polnische“ Hinweis mit sieben englischen Worten.

Es ist schon problematisch notwendige Beschreibungen und Erklärungen ausschließlich in polnischer Sprache zu drucken. Nicht jeder hat einen polnischen Mitarbeiter, der über genügend zweisprachiges technisches Vokabular verfügt. Dies erwies sich besonders bei der Montage der Gleisketten als unabdingbar. Die dem gesondert erhältlichen Einzelkettengliedersatz beigefügte zeichnerischen Anteile der Bauanleitung sind ohne erklärende Worte nicht ganz ausreichend. Damit die Gleiskette auch korrekt mit ihren 32 Einzelgliedern aufmontiert werden kann, muß diese beweglich bleiben. Hierzu werden die Bolzen zwischen den die Gleisplatten tragenden Trägern lose befestigt und durch einen heißen Lötkolben oder Schraubendreher verschweißt, nicht ankleben ! Danach setzt man zuerst diese umlaufenden Trägerelemente zusammen, montiert diese und schließt vorsichtig mit dem Einsetzen des letzten Bolzens die Kette. Hiernach können die Platten der Gleiskette gem. Bauanleitung aufgeklebt werden. Aus Zweckmäßigkeitsgründen hatte ich die Gleiskettenspritzlinge vor Beginn der Montage mit mattschwarz grundiert, was die anschließende farbliche Gestaltung an schwer zugänglichen Stellen auf den inneren bzw. dem Fahrzeug zugewandten Seiten am Laufwerksträgers erheblich vereinfacht. Die Tarnfarbe aller nach Bauanleitung und Decals möglichen FT-17 variiert derart, daß ich lediglich meinen Gestaltungsvorschlag angebe. Verläßliche Informationen zur Tarnfarben französischer Tanks sind recht spärlich. Die Renault FT-17 wurden normalerweise im Werk bereits per Hand mit einem Dreifarbtonanstrich, bestehend aus heller Sandfarbe, mittleres Rotbraun sowie



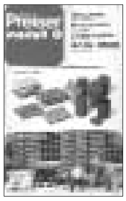
Klassiker

Dunkelgrün, versehen. Dieser differierte von Fabrik zu Fabrik und war zudem noch von der Fertigkeit und Laune des Lackierers abhängig. In vielen Fällen wurden die Farben mit schmalen schwarzen Streien voneinander abgegrenzt. Aufgrund der hastigen Produktion liefen aber auch in kompletter dunkelgrüner Farbe gehaltene FT-17 den Verbänden zu. Diese wurden vor Ort häufig durch „Lackiertrupps“ mit der üblichen Tarnung versehen. Mein FT-17 erhielt eine dunkelgrüne Werksgrundierung (Humbrol 179 - franz. Artilleriegrün) mit einem Tarnstreifenmuster in rotbraun (Humbrol 70 & 100 in einer 2:1 Mischung) und sandgelb (Humbrol 93). Die rotbraunen und sandgelben Farben wurden durch schmale mattschwarze Streifen getrennt. Die taktischen Zeichen waren auf französischer Seite in geometrischer und farblicher Form unter Verwendung der vier Spielkartensymbole nicht nur einheitlich und übersichtlich geregelt sondern bei den FT-17 im Ersten Weltkrieg auch durchgängig am Heck angebracht. Darüberhinaus wiesen manche der FT-17 ihre Werknummern (Blocks aus 66000-73000) an den Laufwerksträgern und unterhalb des Fahrereinstiegs am Fahrzeugbug auf. Ein französisches FT-17 Bataillon bestand aus drei Kompanien mit vier Zügen, zu je fünf Tanks (drei FT-17 mit Kanonen- und zwei mit MG-Bewaffnung), wovon ein Zug als Reserve fungierte. Die Kompanieführung sollte je einenTSF-Tank erhalten, wurde aber mit einem mit Kanone bewaffneten Fahrzeug ausgestattet. Insgesamt befanden sich somit bis zu 75 FT-17 in einem Bataillon. Das erste Bataillon (1e Bataillon des chars légers) wurde am 18.02.1918 aufgestellt und erhielt bis 21.03. seine volle Ausstattung inklusive der Bataillonsreserve mit 75 FT-17. Im Mai 1918 entschloß man sich größere Panzerverbände zu schaffen und faßte je drei Bataillone zu einem Regiment - RAS (Régiment d' Artillerie Spéciale) - zusammen. Aus den ersten drei Bataillonen entstand damit als erstes Regiment das 501e RAS. Auf vielen Foto lassen sich auf der Turmbelüftung (pilzartiger Aufsatz) Stander erkennen. Diese wiesen anhand ihrer Farbe den Typ des FT-17 aus; rot als char canon, blau als char mitrailleur.

Die dm Bausatz beigefügten Feuchtdecals sind von einem leicht glänzenden Rand umgeben, der sich-wie ersichtlich-fast nicht mehr erkennbar darstellen läßt, indem man das Modell mit glänzenden Klarlack vor-und nach Aufbringen der Decals seidenmatt überzieht.

Fazit; sieht man von den kleinen sich hauptsächlich in die Bauanleitung eingeschlichenen Benumerungsfehler ab und berücksichtigt die grundsätzlich vorhandene gute Paßgenauigkeit, so kann man ein recht schönes Modell eines bekannten und weit verbreiteten französischen Panzerwagens sein eigen nennen. Einzig der Kostenaufwand mit bis zu DM 70,- (inkl. Gleiskettensatz) stimmt nachdenklich (LLM).

Fässer, Paletten im Maßstab 1:43-1:48 ist von der **Fa. Preiser** erhältlich. Ideal für Dioramen im Flugzeugbereich aber auch für Panzer zu verwenden. Wer Dioramenbauer ist sollte sich mal den Katalog von Preiser besorgen, hier findet man so einige Artikel die auch für Flugzeug und Militärmodellbauer interessant sein dürften.



Transportpanzer 1 „Fuchs“

Revell- 1:35

Er war schon lange Zeit angekündigt, rechtzeitig vor den großen Feiertagen des Jahresende 1998 ist dieser Bausatz der modernen Fahrzeuggeneration unsrer Bundeswehr nunmehr endlich als Spritzgußmodell erschienen. Bei einer als äußerst

günstig einzustufenden Preisklasse unter DM 30.- könnte man meinen, keine außergewöhnlichen Ausstattungen oder Paßgenauigkeiten vorzufinden. Weit gefehlt. Revell ist es durchaus gelungen, einen nicht nur preisgünstigen und, dem ersten Eindruck nach zu urteilen, auch paßgenauen sondern auch weitgehend originalgetreuen Modellbausatz anzubieten. Neben einen reichhaltigen Feuchtdecalbogen liegt ein Stück Stahldraht zur Gestaltung der Funkantenne bei. Dies ist zumindest im Vergleich zu ostasiatischen Anbietern eine Komplettausstattung, ohne auf weitere Nachrüstsätze oder gar selbst anzufertigende Antennen zu verweisen. Wenn es, wie bereits Detailfreaks feststellen, zu einigen Nachbesserungen bei den Rädern kommen muß, wird es auf jeden Fall Kleinserienhersteller geben, die sich diesen Besonderheiten annehmen dürften. LLM

IBG MODELS

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

Klassiker

Pfalz D. XI

Modell von Pegasus „Blue Max“ im Maßstab 1

Wie viele Flugzeughersteller während des ersten Weltkrieges suchten auch die Pfalz Flugzeugwerke den Kontakt zu den Frontfliegern, um deren Wünsche und Forderungen in neue Konstruktionen einfließen zu lassen. Eine häufig angewandte Taktik der deutschen Jagdstaffeln war der Angriff feindlicher Flieger durch Sturzflug aus überhöhter Position heraus. Hiertür wurden Maschinen benötigt, die der starken Belastung der hohen Geschwindigkeit während des Sturzes gewachsen waren.

Andreas Martin

Auf alliierter Seite stach die Spad 7 (siehe auch Modellwelt 3/96) in dieser Disziplin besonders hervor. Die Spad konnte stürzen wie ein Ziegelstein und die deutschen Flieger wünschten sich einen ebenso robusten Typ. Die Pfalz Werke untersuchten eine in deutsche Hand gefallene Spad 7 und ließen die für die Robustheit mitverantwortliche Tragflächenkonstruktion der Spad in ihr neues Jägerprojekt einfließen. Die Arbeiten an dem neuen Jägertyp begannen gegen Ende 1917 und führten zu mehreren Prototypen. Ende Februar/Anfang März 1918 fand dann der Jungfernflug der mit dem neuen BMW IIIa-Motor ausgerüsteten Pfalz D-XII statt. Aufgrund der hierbei gezeigten überzeugenden Flugleistungen, wurde der neue Jäger von der Inspektion der Fliegertruppen sofort zur Produktion freigegeben. Beim zweiten Vergleichsfliegen der neuen Jägertypen im Mai/Juni 1918 in Berlin, stellte sich die Pfalz D.XII als durchaus gelungener Entwurf heraus. Mit dem BMW IIIa ausgestattet konnte sie in einigen Disziplinen sogar die dominierende Fokker D-VII übertrumpfen. In Manövrierbarkeit und Steigleistung hatte zwar die Fokker die Nase vorn, doch was die Sturzflugeigenschaft und die Höchstgeschwindigkeit betraf, hatte die Pfalz die besseren Karten. Ein gravierendes Problem der Pfalz D.XII stellte aber der neue Kühler dar. Während sonst Wabenkühler verwendet wurden, verbauten die Pfalz Werke hier erstmalig einen Röhrenkühler, der den Motor aber leicht überhitzen ließ. Bis die Kühlerprobleme gelöst waren und die ersten Maschinen zur Front kamen, war es bereits Juni 1918 geworden. Einem Zeitpunkt, zu dem bereits die Fokker D-VII in großen Stückzahlen im Einsatz standen. Ein weiteres Handicap mit dem die Pfalz zu kämpfen hatte, war der zu leistungsschwache Motor. Da nicht genügend BMW IIIa zur Verfügung standen und Fokker hier bevorzugt beliefert wurde, mußte die Pfalz mit dem schwächeren Mercedes DIIIa ausgerüstet werden, worunter ihre Flugleistungen natürlich litt. Daher standen verständlicherweise viele Piloten der neuen Pfalz ablehnend gegenüber. Aber auch die Mechaniker bevorzugten die ohne Spanndrähte auskommende Fokker, denn die recht aufwendig verspannte Pfalz verursachte hier doch einiges an Mehrarbeit. Im August 1918 standen lediglich knapp 170 Pfalz im Einsatz, wobei hauptsächlich Jagdstaffeln in der,,zweiten Reihe" mit dem Typ bedacht wurden. Im Fronteinsatz zeigten sich zusätzlich auch noch Schwierigkeiten mit zu schwachen

Klassiker

Fahrwerksstreben, die bei Landungen wegknickten und dann zu Bruch führten. Da das Kriegsende bereits nahte, mußte (nein - durfte) die Pfalz ihr tatsächliches Leistungsvermögen nicht mehr unter Beweis stellen. Die Pfalz D.XII stand zweifellos im Schatten der überragenden Fokker D.II Doch bei genauer Betrachtung zeigt sich, daß hier mit zweierlei Maß - bzw. Motoren - gemessen wurde. Die Pfalz war für die Verwendung des starken BMW IIIa geplant und konnte daher ihr Potential auch nur mit diesem Motor richtig zur Geltung bringen. Viele Jagdflieger waren der Meinung, daß beim Vergleich beider, mit dem BMW-Motor ausgerüsteten Maschinen, die Pfalz der Fokker durchaus ebenbürtig war. Pegasus bietet, in seiner im Maßstab 1/48 gehaltenen ,,Blue Max"-Serie, momentan als einziger Hersteller die Pfalz D-XII als Spritzgußmodell an. Das es sich bei Pegasus um einen Kleinserienhersteller handelt, habe ich bereits in einem früheren Artikel (s.o.) angesprochen. Daher sollte man hier auch nicht die gleichen Qualitätsmaßstäbe wie bei Großserienprodukten anlegen und beim Zusammenbau etwas mehr Zeit einplanen. Wie immer liegen dem Bausatz Abziehbilder für zwei Versionen bei: eine Maschine der Jasta 23b (b=bayrisch), geflogen von Lt. Paul Vogel im September 1918 und die von mir gebaute Maschine der Jasta 35, geflogen von Lt. Max Kammerer im August 1918.

Zum Modell: Sind die teilweise doch recht dicken Angüsse der Kunststollteile beseitigt, fällt deren gute Oberflächendetaillierung sofort positiv ins Auge. Die Bauanleitung enthält anstatt des englischsprachigen Textes mittlerweile eine Explosionszeichnung und vereinfacht die Positionierung der rd. 50 Kunststoff- und Weißmetallteile - gegenüber früher - erheblich. Äußerst wichtig ist aber, vor dem Verkleben der Teile die Paßgenauigkeit durch Trockenbauen zu prüfen und gegebenenfalls mit dem Bastelmesser und Schleifpapier entsprechend nachzuarbeiten.

Begonnen habe ich den Zusammenbau mit der Nachbildung der Gitterkonstruktion des Rumpfes im Cockpitbereich unter Verwendung von Evergreenprofilen. Der Pilotensitz wurde zusätzlich mit Sicherheitsgurten aus Metallfolie verfeinert. Damit der Reihenmotor in den Rumpf paßte, mußte der Ausschnitt auf der Rumpfoberseite etwas vergrößert werden. Paßprobleme gab es auch beim Anbau der in einem Stück gegossenen unteren Tragfläche in den entsprechenden Rumpfausschnitt. Aber Dank des weichen Plastikmaterials, war hier mit Skalpell und Schleifpapier schnell Abhilfe geschaffen. Um den Einsatz von Spachtelmasse kommt man hier wie auch entlang der Klebenaht der Rumpfhälften allerdings nicht herum. Die Fahrgestell-, Tragflächen- und Baldachinstreben bestehen aus Weißmetall. Für ihren Einbau sind in den Rumpf und in die Tragflächen Löcher im Durchmesser von rd. l mm zu bohren. Zur Arbeitserleichterung hat Pegasus die Bohrstellen auf den Kunststoffteilen bereits markiert, aber auch hier sollte man sicherheitshalber noch mal prüfen, bevor man die Teile unnötigerweise perforiert. Während sich die Tragflächen- und Fahrgestellstreben ohne Schwierigkeiten einbauen ließen, mußte ich die Baldachinstreben (mangels Paßgenauigkeit) gegen selbstgebaute Streben aus Evergreenprofilen austauschen. Positiver Nebeneffekt ist die filigranere Ausführung der Eigenbauten gegenüber den Bausatzteilen. Den einzeln beiliegenden Querrudern spendierte ich noch das aus dünnem Draht hergestellte Steuergestänge. Soviel zum eigentlichen Zusammenbau, der vom Schwierigkeitsgrad her mit einem frühen Eduardbausatz vergleichbar ist. Wenden wir uns daher nun der Bemalung der Pfalz D.XII zu: Die Pfalz Flugzeugwerke verwendeten zunächst auch für die D-XII den typischen silbergrauen Anstrich, wir er schon auf den Typen D.III und D.IIIa zu sehen war. Doch schon nach kurzer Zeit setzten sich zwei recht auffällige Streifendesigns durch. Einmal das später verwendete Schema, bestehend aus den Farben: Dunkelbraun, Olivgrün, Dunkelgrün, Hellgrün und das hier gezeigte frühere Schema, bestehend aus den Farben: Violett (Revell 353), Hellgrau (gemischt aus Humbrol 166 und etwas Seidenmattschwarz), Dunkelgrün (Humbrol 195), Hellgrün (gemischt aus Hellgrün Revell 360 und Hellgrau Humbrol 166) und manchmal zusätzlich noch Braun. Die Rumpfunterseite war in beiden Fällen in Hellblau (Humbrol 65) gehalten, während Tragflächen, Höhen- und Seitenruder mit 4- oder 5-Farbtarnstoff bespannt waren. Da die Farben damals werksseitig freihand aufgespritzt wurden, waren die Farbübergänge fließend. Am Modell kann dies nur mit der Airbrush nachgebildet werden. Wer - wie ich - nur eine Airbrush mit relativ großer Düse besitzt, kommt um Abdeckarbeiten hierbei nicht herum. Damit aber zwischen den Farbfeldern trotzdem ein weicher Farbübergang entsteht, habe ich die einzelnen Farbfelder nur lose mit gerissenen Papierstreifen abgedeckt. Auf diese Weise fand ein wenig Farbnebel den Weg unter das Papier und sorgte so für den gewünschten weichen Farbübergang. Für die Tragflächen von Lt. Kammerer's Maschine verwendete ich - wie auch in der Bauanleitung angegeben - den 5-Farbtarnstoff, der als Abziehbild in hervorragender Qualität auch von Pegasus angeboten wird. Das in schwarz/weiß gehaltene Heck war ebenso ein Erkennungsmerkmal der Jasta 35, wie auch das weiße ,,V" auf der oberen Tragfläche. Abweichend von der Bauanleitung habe ich die Oberseite der oberen Tragfläche anschließend nicht Dunkelgrün überlackiert. Die grüne Farbe wurde erst an der Front aufgebracht, meistens auch nur im Rahmen von Reparaturen und daher wohl nicht bei jeder Maschine. Laut Windsock Datafile (Nr. 41, Pfalz D.XII) ist das genaue Aussehen der Tragflächen von Lt. Kammerer's Maschine nicht bekannt und lediglich das weiße ,,V" als Staffelmarkierung gilt als wahrscheinlich. Die Pfalz D.XII von Pegasus ist ein rundherum gelungenes Modell, auch wenn es mitunter etwas Nacharbeit erfordert. Von Bausatz zu Bausatz kann man bei diesem Hersteller eine Qualitätssteigerung beobachten, so daß sich auch weniger geübte Modellbauer an diese Bausätze wagen können. Mit zwei Neuerscheinungen pro Jahr hat sich Pegasus mit seiner "Blue-Max"-Serie in diesem Bereich des Modellbaus durchaus etabliert, zumal hier in 1/48 Typen offeriert werden, die als Spritzgußbausatz noch nicht oder zumindest nicht in dieser Qualität am Markt erhältlich sind.

Klassiker

„Wüs

1935 forderte der Generalluftzeugmeister der deutschen Luftwaffe von der Industrie die Entwicklung eines sogenannten Schnellbombers, der in der Lage sein sollte, jedem Jagdflugzeug der damaligen Zeit davonfliegen zu können. Als Abwehrbewaffnung war daher nur ein MG 15 im Heck vorzusehen. Vier Firmen beteiligten sich an der Projektausschreibung, die dann von der Firma Junkers gewonnen werden konnte. Bereits im Mai 1936 erfolgte der Erstflug des als Junkers Ju 88 bezeichneten neuen deutschen Kampfflugzeugs. In der Folgezeit verbesserten die Ingenieure den Entwurf kontinuierlich. So konnte mit der Ju 88 V-3 eine Dauergeschwindigkeit von 504 km/h erzielt werden, die über 30 km/h höher lag, als bei den ersten damals im Einsatz befindlichen Versionen der Messerschmitt Bf 109.

Durch den tragischen Unfalltod des deutschen Luftwaffenstrategen General Wever wurde die Einsatzkonzeption der Luftwaffe von einer strategischen in eine rein taktische Rolle umgeändert. Im Luftfahrtministerium setzten sich die Befürworter durch, die aus der Ju 88 den neuen Standardbomber der Luftwaffe machen wollten. Statt als Schnellbomber, wurde die Ju 88 nun zu einem reinen Bomber weiterentwickelt. Zwar war der Entwurf noch immer fortschrittlich, erfüllte jedoch nun die ursprüngliche Forderung nicht mehr, durch überlegene Geschwindigkeit, einen Schutz gegen Jagdflugzeuge zu erzielen. Im Gegenteil, der neue Bomber leistete nicht mehr als vergleichbare alliierte Entwürfe. Auch die geforderte Sturzflugtauglichkeit wurde nicht erreicht, da die Ju 88 nur sogenannte Bahnneigungsflüge bis zu einem Neigungswinkel von 50-60 Grad durchführen konnte. Trotzdem entwickelte sich die Ju 88 zum vielseitigsten Kampfflugzeuge der deutschen Luftwaffe im zweiten Weltkrieg. Mit der Maschine erzielten Piloten der verschiedenen Kampfverbände bemerkenswerte Erfolge, bei ihren Einsätzen über allen Fronten. Von allen eingesetzten Maschinen der Kriegsparteien gilt die Ju 88 noch heute, als eine der besten Konstruktionen, die aufgrund ihrer Vielseitigkeit durchaus mit der britischen Mosquito verglichen werden kann.

Meistgebaute Version der Ju 88 war die A-4, welche auch die Basis für die meisten Untervarianten des Bombers bildete. Neben verbesserter Bewaffnung und Panzerung zeichnete sich die „Anton-4“ durch eine höhere Geschwindigkeit und Zuladung aus, was vor allem auf die neuen leistungsstärkeren Jumo 211J Triebwerke zurückzuführen war. Auf Basis der A-4 entstand mit der Junkers Ju 88A-11 eine spezielle Tropenvariante, die für den Einsatz in Nordafrika und über dem Mittelmeer bestimmt war.

Der wohl bekannteste Ju 88-Verband, war das Lehrgeschwader 1 (LG1), das als einziges deutsches Kampfgeschwader ausschließlich gegen westalliierte Streitkräfte und somit nicht im Kampf gegen die Sowjetunion zum Einsatz kam. Vor allem im Mittelmeerraum konnte das LG1 herausragende Erfolge erzielen. Insbesondere die I./LG1 unter ihrem Kommandeur Hauptmann Helbig zeichnete sich hierbei besonders aus. Unter der Bezeichnung „Helbig Flyers“ war die Einheit beim britischen Gegner bekannt und gefürchtet. Eine der Ju 88A-11 der „Helbig Flyers“ ist auch das Vorbild für den nachfolgenden Modellbericht.

Eine der hervorstechenden Neuerscheinungen des Jahres 1998 war für die deutschen Flugzeugmodellbauer sicherlich das Modell der Junkers Ju 88A-4 im Maßstab 1:48 von der Firma Revell. Der Bausatz basiert auf den bereits seit längeren erhältlichen Dragon-Modellen. Für die A-4 liegen neue Gießäste mit den für die Bomberversion benötigten Bauteilen bei.

Die Montage beginnt mit dem Führerraum. Hier hat sich der Bauanleitung ein kleiner Fehler eingeschlichen der, wie der weitere Zusammenbau zeigte, leider nicht der einzige bleiben sollte. Hier ist der Pilotensitz betroffen, der dem Bausatz in früher wie später Ausfertigung beiliegt. Die Bauanleitung gibt zwar die richtige Bauteilnummer an, zeigt in der Grafik jedoch den späten und daher für die A-4 falschen Sitz. Von diesem Fehler abgesehen gestaltet sich der Bau des Cockpits ansonsten aber problemlos. Die Detaillierung ist bis auf die fehlenden Sitzgurte, die ich durch entsprechende Ätzteile von Reheat ergänzt habe,

Klassiker

stenkrieger“

Junkers Ju 88A-11

Maßstab 1:48

Ein Modell von Revell

sehr gut. Einzig im unteren, von der Bodenwanne aus zugänglichen Bereich der Kanzel muß ein fehlendes Seitenschott ergänzt werden. Die Bemalung des Innenraum war im übrigen in RLM 66 schwarzgrau gehalten und nicht in einem grünlichen Ton, wie uns die Bauanleitung glauben machen möchte. Die Bodenwanne besteht komplett aus Klarsichtteilen, was sehr zu begrüßen ist, da hierdurch im Bereich der Fenster saubere Übergänge vorhanden sind. Der Zusammenbau der Teile ist wegen fehlender Paßstifte etwas trickreich, so daß man beim Zusammenfügen entsprechend sorgfältig vorgehen muß. Auch hier hat die Bauanleitung einen Fehler, denn sie gibt die Position des MG 81Z in der Bodenlafette falsch herum an. Weiterhin fehlt ein an der Unterseite der Bodenwanne vorhandenes Fenster, das ich folgendermaßen ergänzt habe. Nach Zusammenbau der Wannenhälften wurde an der entsprechenden Stelle eine Öffnung herausgearbeitet und dort ein Stück Klarplastik eingepaßt, verschliffen und anschließend poliert.

Die restlichen Kanzelteile sind sehr gut wiedergegeben, müssen aber von innen zusätzlich detailliert werden. Zumindest sollten hierbei die charakteristischen Sonnenschutzvorhänge angebracht werden. Die dem Modell beigelegten MGs der Abwehrbewaffnung erscheinen im ersten Moment ausreichend und gut detailliert. Beim näheren Hinsehen zeigte sich jedoch, daß Revell es sich hier etwas einfach gemacht hat. So soll als Bug-MG ein MG 131 (dem Basisbausatz Ju 88G als rückwärtige Abwehrbewaffnung beigefügt) angebracht werden, obwohl hier normalerweise ein MG 15 oder wie in unserem Fall ein MG 81 angebracht war. Ich ersetzte das Bausatz-MG daher durch eine Zinn-Nachbildung der Firma Koster. Die anderen MGs wurden zur Verbesserung ihres Erscheinungsbilds mit besser detaillierten Läufen versehen. Alle Visiere entstammen, wie bereits die Sitzgurte, den sehr guten Ätzteilesets von Reheat. Vorsicht ist beim Zusammenbau von Motoren und Fahrwerken geboten. Folgt man der Bauanleitung kann es passieren, daß man diese seitenverkehrt montiert. Ein trockener Zusammenbau der Teile ist zur Vermeidung von Fehlern unerläßlich. Ansonsten sind die Fahrwerke gut detailliert und müssen lediglich mit Bremsleitung aus Kupferlitze ergänzt werden. Zusätzlich habe ich noch die Reifen mit Hilfe eines heißen Bügeleisen zur Simulation des Flugzeuggewichts unten abgeflacht. Die Paßgenauigkeit der extra anzubringenden Tragflächenenden ist äußerst bescheiden. Um größere Spachtel- und Schleifarbeiten zu vermeiden und trotzdem glatte Übergänge an der Klebenaht zu erhalten, bin ich von der Bauanleitung abgewichen und habe die Enden nicht zusammengeklebt sondern einzeln an den Flächenhälften befestigt. Die einzigen Spachtelarbeiten waren dann nur noch an den Vorderkanten - in einem Fall allerdings auch an der Klebenaht - durchzuführen. Auch beim Einsetzen der Motorgondeln in die Tragflächen traten größere Paßprobleme auf.

Klassiker

Mehrmaliges trockenes Anpassen der Bauteile und der gleichzeitige kräftige Einsatz einer Feile war erforderlich, damit sich die Spachtelarbeiten in Grenzen hielten. Dem Bausatz liegen - für Spritzgussteile - recht gut gemachte Sturzflugbremsen bei, die ich aber trotzdem, auch weil sie mir zu klein erschienen, gegen entsprechende Ätzteile von Eduard (Nr.48074) austauschte.

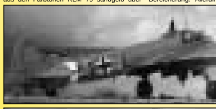
Vorbild meines Modells ist eine Junkers Ju 88A-11 der 3./LG1, die im Juli 1942 auf dem Stützpunkt Derna in Libyen stationiert gewesen war. Äußerlich ist zwischen der A-11 und der A-4 kein Unterschied zu sehen. Man kann sich daher voll auf die Bemalung konzentrieren. Die für den Einsatz in Nordafrika bestimmten Ju 88A-11 wurden bereits werkseitig mit einem Tropenanstrich versehen, der aus den Farbtönen RLM 79 sandgelb über RLM 78 himmelblau bestand. In vielen Fällen wurden auf der Oberfläche noch Tarnflecken in olivgrün RLM 80 aufgebracht; allerdings nicht bei unserem Vorbild. Als Kennzeichnung des Einsatzraums Mittelmeer verfügte die Maschine über ein weißes Rumpfband. Die Propellerspinner waren schwarzgrün RLM 70 und zur Staffelkennung mit einem gelben Segment bemalt.

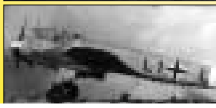
Zum Abkleben der umfangreichen Kanzelflächen benutzte ich erstmals, die aus Kanada stammenden E/Z-Masks, die eine bemerkenswerte Paßgenauigkeit besitzen und dadurch ein hervorragendes Ergebnis erzielen. Das normalerweise sehr zeitintensive Abkleben der Kanzel wird durch die Masken erheblich verkürzt. Gerade bei großflächigen Verglasungen sind die neuen E/Z-Masks somit eine tolle Bereicherung. Allerdings sollte man darauf achten sie nicht zu lange auf den Kanzelteilen zu belassen, da es sonst beim Entfernen, auch bedingt durch ihre sehr große Klebkraft, zu erheblichen Schwierigkeiten kommen könnte. In Deutschland können E/Z-Masks über den IKARUS-Flugzeugmodellversand bezogen werden.

Um die Lackierung farblich zu altern und um den Ausbleicheffekts von Farbe darzustellen, die intensiver Sonnenbestrahlung ausgesetzt war, wurde das Modell mit aufgehellte Grundfarbe übernebelt. Um hierbei deutliche Abgrenzungen zu erhalten, schnitt ich mir zuvor Schablonen aus Karteikarten, mit denen ich die Stellen am Modell abdeckte, die nicht aufgehellt werden sollten. Nach dem Waschings, das die Oberflächendetails plastisch hervorheben soll, brachte ich zusätzlich noch Öl- und Schmutzspuren sowie Farbabblätterungen am Modell an. Ein sehr charakteristisches Merkmal aller Varianten der Ju 88, war die äußerst intensive Abgasverrußung der Maschinen. Im Modell kann dies am effektivsten mit der Airbrush nachgestellt werden, wobei aber die Verwendung von schwarzer Farbe zu vermeiden ist. Vielmehr sollten hier schwarzbraune Farbtöne in verschiedenen Schattierungen verwendet werden. Die Abziehbilder für das Modell stammen von Superscale (Nr.48-459). Allerdings wurde hiervon nur die Kennung genommen. Das beigefügte Geschwaderwappen ist zu klein, paßt eher für den Maßstab 1:72 und ist zudem unsauber gedruckt. Passenden Ersatz fand ich auf einem Bogen von Xtra-Decal (No.X013-48), der gleich auch noch Balkenkreuze in der richten Größe enthielt. Die Wartungshinweise entnahm ich den Bausatzdecals, die sehr gut, in einigen Fällen jedoch etwas zu groß geraten sind.

Christoph Schnarr

oben von links nach rechts:
1) Die mit der neuen F/Z-Mask abgeklebte Kanzel.
2)An der Vorderfront der Bodenwanne ist das zusätzlich angebrachte Fenster sichtbar.
3) Paßungenauigkeiten beim Anpassen der Tragflügelenden und die daraus erstandene Spachtelarbeit.
4) Die Oberfläche des Modells wurde mit der aufgehellten Grundfarbe unter zuhilfenahme von Pappschablonen übernebelt, um das Ausbleichen der Farbe bei starker Sonneneinstrahlung darzustellen.

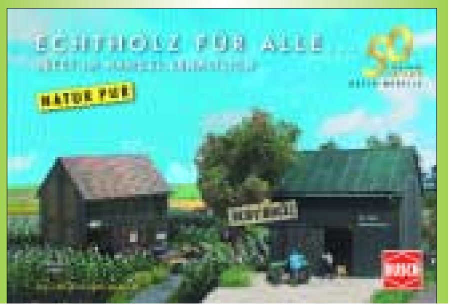




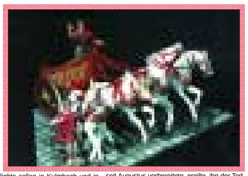
Klassiker

Quellen:
Heinz J. Nowarra: Die Ju 88 und ihre Folgemuster, Motorbuch Verlag Stuttgart, 3, Aufl. 1987
Manfrad Griehl: Junkers Bombers Vol. I, Warbirds Illustrated No.43, Arms And Armour Press, Dorset/GB 1987
Uwe Feist u. Mike Dario: Junkers Ju 88, Waffenarsenal Band 15, Podzun Verlag, Friedberg 1975
Joachim Stein: Junkers Ju 88 - Das Arbeitspferd der Luftwaffe, Waffenarsenal Band 48, Podzun-Pallas-Verlag, Friedberg 1979
Philip J.R. Moyes: Junkers Ju 88A, Aerodata International No.9, Visual Art Press Limited, Oxford 1979
Janusz Ledwoch: Junkers Ju 88, Monografie Lotnicze 4, A.J.-Press, Danzig 1992
Jerry Scutts: Junkers Ju 88, Warpaint Series No.7, Hall Park Books Ltd., Bedfordshire/GB 1996
Replic No.80, April 1998
Brain Filley: Junkers Ju 88 in action Part 1, Spuadron/Signal Puplications, Texas 1988
Aero Detail 20: Junkers Ju 88, Dai Nippon Kaiga Co. Ltd., Tokio 1998

Heckansicht der Ju-88 von Revell. Sehr schön sind die Verschmutzungen gelungen. Das weise Rumpfband wurde in Afrika geführt.



Klassiker



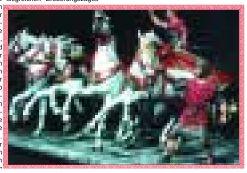
In unserer letzten Ausgabe berichteten wir erstmals über die von der Miniaturen Galerie in Hochheim exklusiv vertriebenen Figuren der St. Petersburg Collection. Viele unserer Leser konnten sich auf der DUZI in Oberhausen und der Figuren Messe in Bad Nauheim vor Ort davon überzeugen,daß der kaum vorstellbare Bemalungsstandard der sehr gut modellierten Figuren in natura noch weit über das hinausgeht, was die Fotos in unserem Bericht vermitteln konnten. Rechtzeitig zu den beiden Ausstellungen wartete die Galerie mit einem viel bewunderten, neugeschaffenen Prunkstück ihrer Reihe auf: einer römischen Triumphquadriga des Kaisers Trajan.

Dieses, von der russischen Künstlerin Natalia Aleksejwa, geschaffene Meisterwerk, wird in einer weltweit limitierten Auflage von lediglich 300 Stück hergestellt. Neben diesem Glanzpunkt stellte die Galerie eine grosse Anzahl von neuen Miniaturen vor, die traditionell durch ihre perfekte Bemalung überzeugten. Fast gleichzeitig "räumte" der Direktor des St. Petersburger Studios auf der alljährlich stattfindeten EURO-Militaire in Folkestone-Südengland ganz groß ab. Nicht nur, daß er als Gesamtsieger - Best of Show - den eindeutigen Höhepunkt dieser Veranstaltung setzte, holte er nochmals Gold für ein Diorama "Russischer Ritter, 14. Jahrhundert" sowie Silber für den von Sergey Baranov modellierten 120 mm Samurai heim nach St.Petersburg. Für das nächste Jahr werden eine Vielzahl von neuen Modellen erwartet. Die absoluten High-lights sollen in Kulmbach und in Bad Nauheim zu sehen sein. Wir sind darauf gespannt und werden Sie über diese bemerkenswerte Colection auf dem laufenden halten.

Einer der bedeutendsten römischen Kaiser seit unserer Zeitrechnung war Kaiser Trajan (53-117), der insgesamt 19 Jahre lang als Kaiser die Geschicke des Staates lenkte. Stets suchte er eine enge Anlehnung an den römischen Senat und eine feste Verbindung zu den Legionen. In Dakien, einem Land jenseits der römischen Donaugrenze, das in etwa dem heutigen Rumänien entspricht, entwickelte sich eine rivalisierende Macht zu Rom und seinem Kaiser. In zwei Feldzügen zu Beginn des 2. Jahrhunderts unterwarf Trajan an der Spitze von zum Teil mehr als 60 000 römischen Legionären die Dakier und machte das Land zu einer römischen Provinz. Trajan fügte seinem bisherigen Beinamen Germanicus, den er aus seiner Zeit als Herrführer am Rhein innehatte, noch den Namen Dacius hinzu. Die Unterwerfung der Daker ist auf der Trajanssäule in Rom auf alle Ewigkeit dargestellt und fest gehalten. Weitere Feldzüge gegen die Nabatäer in Arabien, gegen die Parther in den Jahren 114-117 oder in der Kyrenaika in Nordafrika, gegen Armenier und Mesopotamier vergrößerten das römische Weltreich nicht unerheblich. Es reichte unter Trajan seine größte Ausdehnung und erstreckte sich von Marokko im Westen bis Armenien im Osten und von Britannien im Norden bis Oberägypten im Süden. Auf dem Rückzug des siegreichen Eroberungszuges gegen Syrien erkrankte der greise Herrscher, der alle Strapazen, Märsche und Gefahren mir seinem Legionären teilte, schwer und übergab seinem Neffen Hadrian den Oberbefehl über die römische Hauptarmee. Während der Senat in Rom den größten Triumphzug seit Augustus vorbereitete, ereilte ihn der Tod. Seine Asche wurde nach Rom gebracht und im Sockel der großen Trajanssäule beigesetzt.

Römisches Imperium 50-455 n. Chr.

St. Petersburg Collection



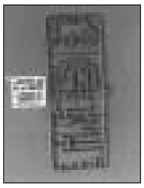
3,7 Pak 35/36 auf Infanterie Schlepper UE (f)

Klassiker

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

Anfang diesen Jahres erschien vom polnischen Hersteller RPM der Bausatz eines Renault Schleppers UE (f) mit aufgesetzter 3,7cm Pak 35/36. Zu beziehen ist dieses Modell im einschlägigen Fachhandel oder direkt von Rohe Modellbau in Berlin. Dieses Modell verdient es, dass man sich auch mit dem Original etwas näher befassen sollte.

Der in den zwanziger Jahren von Garden-Loyd entwickelte Kleinkampfpanzer mit der Bezeichnung Mark VI fand auch in Frankreich grosses Interesse. Die Firma Latil kaufte einen Mark VI inklusive der Lizenz dieses Fahrzeug in Frankreich zu bauen. Es entstand der Latil Tracteur N. Nach einer Ausschreibung, an der sich auch die Firma Renault beteiligte; bekam Renault den Grossauftrag zum Bau ihres Modells der Renault Chenillette d'Infanterie (UE). Das Fahrzeug von Renault erfüllte die gestellten Forderungen: klein, leicht gepanzert und Vollkettenfahrzeug. Es wurden von diesem Fahrzeug verschiedene Versionen hergestellt. Ein Gefechtsfeld-Versor-



gungsfahrzeug mit einem am Heck angebrachten Behälter und einem Fassungsvermögen von ca. 400 kg Nutzlast. Dieser Behälter konnte von der Besatzung automatisch abgeklappt und entleert werden. Ausserdem entwickelte man einen Vollkettenanhänger mit einer Nutzlast von ca 500 kg. Eine andere Variante war ein Zugfahrzeug für die französische 2,5 cm Pak. Die Renault Chenillette wurde 1931 in Dienst gestellt, 1937 führte man eine Modifizierung durch. Das Fahrzeug bekam eine neue Stromversorgung und ein Wechselgetriebe mit vier Vorwärtsgängen (Version UE 2) ohne das äussere Erscheinungsbild zu verändern. Bis zur Kapitulation wurden von Renault ca 5000 UE Schlepper an die Armee ausgeliefert.

Nach dem Einmarsch der deutschen Armee in Frankreich wurde eine sehr grosse Zahl von bis zu 3000UE - Schleppern erbeutet.

Da die Produktion eines deutschen Munitionsschleppers (Borgward VK 301) nur sehr schleppend und unzufriedend vorankam, entschied sich das AHA / AG K den UE (f) Schlepper weiter zu produzieren. Dies war aber wegen Rohstoffmangel und der Demontage der Produktionsanlagen nicht mehr möglich. Die erbeuteten Schlepper wurden daher von MAN in Paris - Issy les Moulineaux instandgesetzt und an die Truppe (Heer und Luftwaffe) unter der deutschen Bezeichnung „ gepanzerter Munitionsschlepper UE 630 (f)" übergeben. Nach Indienststellung bei den verschiedenen Truppenteilen besann man sich sehr schnell des Spruches „Not macht erfinderisch". Den Anforderungen und dem Verwendungszweck entsprechend, wurde der Schlepper in verschiedene Versionen umgebaut, ohne dabei jedoch das Erscheinungsbild der alten Renault - Chenillette im wesentlichen zu verändern.

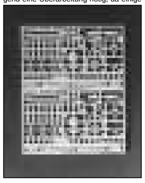
Die Vielzahl der Veränderungen aufzuführen, würde an dieser Stelle zu weit führen.

Ich verweise daher auf nachfolgende einschlägige Literatur :
Panzer und andere Kampffahrzeuge von 1916 bis heute, Walter J. Spielberger, Band 12 der Reihe „Militärfahrzeuge" (Motorbuch Verlag, Stuttgart) Kettenschlepper der Wehrmacht 1935 bis 1945, Fred Koch, Podzun-Pallas Verlag Beutepanzer unterm Balkenkreuz, W. Regenberg, Waffen-Arsenal Sonderband S 42, Podzun-Pallas-Verlag, Steelmasters Nr 8 (deutsche Ausgabe) Verlag VDM
.

In der letzgenannten Publikation hat der Autor Huben Cance 14 verschiedene Varianten in Risszeichnungen sowie teilweise in Mehrseitenansichten in den Massstäben 1:35 und 1:72 dargestellt. Der mir vorliegende RPM- Bausatz besteht aus fünf Spritzgussrahmen von guter Qualität, drei Feuchtdecals, von denen jedoch nur wenige tatsächlich benötigt werden, und einer prinzipiell nutzbaren Bauanleitung.

Die einzelnen Bauteile sind durchaus fein detailliert, aber an einer Nachbearbeitung der Transportkiste kommt man nicht vorbei. Die Kette besteht aus Einzelketten-gliedern und Segmenten. Der Spritzgußrahmen der 3,7cm Pak läßt zwar die Gestaltung eines kompletten Geschützes jedoch ohne Unterlafette zu. Es ist also nicht möglich, eine zweite Variante mit einem gezogenem Geschütz darzustellen.

Der Bauplan, wenn man dieses Stück Papier (DIN A 4 auf DIN A 5 gefaltet) überhaupt so nennen darf, hätte dringend eine Überarbeitung nötig, da einige



Angaben der Einzelteile nicht mit denen des Bausatzes übereinstimmen. Es fehlen ausserdem klar verständliche Bemalungsangaben und Symbole zur Bearbeitung. Bezüglich des Geschützes und der Bauanleitung sollte RPM Besserung geloben. Vor allem sollte man bedenken, dass nicht jeder Käufer des Bausatzes der polnischen Sprache mächtig ist. Einige wenige Worte in einer weltweit verständlichen, also mithin in englischer Sprache würde nachhaltig helfen. Trotz dieser Kritikpunkte finde ich diesen Bausatz als Bereicherung für den Modellbauer, daher als Fazit : empfehlenswert.

Roland Jesel, Köln - RJK

Ein Modellumbau auf Basis eines Tamiya Panzer IV Bausatzes im Maßstab

1:35

Krupp-Vorschlag mit 8,8cm Pak L/71 - rücklauflos

Das Fahrgestell des Panzer IV hatte sich im großen und ganzen im Verlaufe des Krieges durchaus bewährt und wurde in größeren Stückzahlen produziert. Es lag also nahe über die Jagdpanzer IV - Baureihen hinausgehende Untersuchungen nach Einbau einer stärkeren und weitreichenden Hauptbewaffnung, insbesondere gegen die sowjet. Panzer des Typs "Josef Stalin", bzw. der auf dieses Fahrgestell aufbauenden Sfl JSU 122 & 152 zu finden. Was lag demnach somit näher als eine in einen kasemattenartigen und von den Sturmgeschütz- bzw. Jagdpanzer-Reihen abzuleitenden Aufbau unterzubringenden 8,8cm Pak 43 L/71 auszugehen, wie sie auch im Königstiger Verwendung fand. Krupp erarbeitete und unterbreitete zwei Vorschläge, die auf den 02.11. und 17.11.1944 datiert waren.

Der erstgenannte Plan liegt in Form des Umbausatzes von FINE CAST MODELS (United Fun) vor, die andere, später datierte Alternative entsprach mehr der bereits von FCM angebotenen Gestaltung, wie wir sie vom Modell des "Panzerzerstörers Panther" kennen. Das Fahrzeug hätte hiernach einen kürzeren, aber mit dem PzJg IV (A) vergleichbaren Aufbau als auch eine neukonstruierte Waffenblende erhalten. Das vorliegende Modell entspricht somit einer möglichen Produktionsausführung, mit verbessertem Frontalschutz der Kommandantenkuppel sowie einem Haltebügel, der wahlweise ein E-Meßgerät, ein IR-Nachtsichtgerät oder ein Fla-MG aufnehmen hätte können. Das Winkelzielfernrohr befand sich in einem hydraulisch ausfahrbaren Panzerkopf. Die Lüftergrätings der Motorabdeckung waren durch ein linksseitiges Beschußblech und einen rechts plazierten Werkzeug-, Ersatzteil- und Zubehörkasten („WEZ") zu schützen.

Als Basisbausatz dienen entweder die Panzer IV Ausführung "J" oder "H" von TAMIYA. Die Oberwanne ist verzugsfrei aus einem (Resin-) Guß und nimmt das gedrehte Alu-Rohr in der waagrechten Position auf. Lukendeckel, geänderte Auspufftöpfe, Werkzeugkiste u.a.m. sind im Umbausatz enthalten. Als sinnvolle und auch nötige Ergänzung bieten sich Stahllaufrollen (MRA-3564) aus der Produktpalette von MR-Models für die beiden vorderen Laufrollenwagen als auch Ätzteilsets diverser Anbieter / Hersteller zur weitergehenden Verfeinerung an ... und wer dann noch etwas Geld übrig hat, investiert in Einzelgliederketten.

Die FCM-Bauanleitung konzentriert sich auf die Gestaltung der Fahrzeugkasematte und verweist somit lediglich anhand dreier Fotos des Kartonumschlags auf fahrwerkspezifische Veränderungen und Anpassungen. Dieser PzJg IV (8,8cm Pak L/71) wäre mit drei anstatt der Panzer IV üblichen vier Stützrollen für den Kettenvorlauf ausgestattet

Klassiker

Aus dieser Perspektive werden die Unterschiede zum PzJg IV / Zwischenlösung (Alkett) überaus deutlich: erhebliche kleinere Geschützblende, durchgehende Frontpanzerung der Oberwanne sowie im Einbau der MG und Fahrersichtblöcke.

- zurückzugreifen. Da bei dem von mir verwandten TAMIYA-Bausatz des Pz IV, Ausf. J, noch die Einblicke in den Panzerkasten in Höhe des Gleiskettenvorlaufes möglich war, wurden beiden Öffnungen mit plastik-sheet-Streifen verschlossen. In den Baustufe 8 bis 11 werden lediglich einzelne Bauteile, zumeist Werk- und Schanzzeug, benötigt. Für die linke Motorgrätingabdeckung liegt kein Bauteil im FCM-Umbausatz bei. Dies ist selbst anzufertigen. Ebenso müssen die Träger für den „WEZ" (Bauteil FCM14) eigenständig hergestellt und angebracht werden. Die Halterung für das Fla-MG (TAMIYA Bauteile D10 & D11) sind so anzupassen, daß sie auf den Haltebügel (FCM Bauteil 15) passen und analog eines Pz IV in Richtung Fahrzeugfront ragen. Mehr (Um-) Gestaltung ist nicht

worden. Dieser mittlerer Stützrollenträger ist durch das FCM-Bauteil 10 vorhanden und gemäß Skizze auf der linken Fahrzeugseite anzubringen. Die rechte Stützrolle muß demnach, ausgerichtet anhand der linken Stützrolle, genauestens gegenüber angebracht werden. Ebenso empfiehlt es sich wegen der durch die in den Fahrzeugfrontbereich verlegten, schwereren Hauptbewaffnung die gum-

misparenden Stahllaufrollen zu verwenden. Eine dementsprechend erweiterte Ausstattung des Umbausatzes wäre zu wünschen. Die in der TAMIYA-Bauanleitung (Baustufe 1 & 5) zu montierenden vorderen Zugösen (Bauteile D18, D19, D22 & B17) entfallen zugunsten solcher seitlich angeschweißter Zug- und Ber-

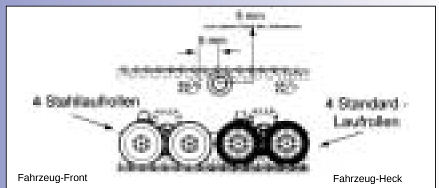
geösen, wie sie noch beim StuG III üblich waren, vgl. Kartonfoto. Bis zur Baustufe 10 werden gemäß der TAMIYA-Bauanleitung das Fahrwerk und die ausgewählten Hersteller-spezifischen Gleisketten angebracht oder für eine abschließende Montage angepaßt. Im übrigen empfehle ich im vorliegenden Fall durchaus auf die guten, verklebbaren TAMIYA-Plastikketten - auch aus Kostengründen

nötig, um ein äußerst interessantes und zugleich imposantes Panzerjäger-Modell zu erstellen.

Zur Farbgebung ließe sich wahlweise eine sandfarbene, dunkelgrüne oder gar panzergraue Grundierung wählen, je nachdem, wann dieser PzJg IV aus der

Die von ADV/Azimut stammenden Trockendecals weisen auf eine Teileinheit einer PzJg-Kompanie, die nicht dem Standrd entsprach. Ebenso wie die Kodierung eines fünften Fahrzeuges soll hiermit die „Fiktion" verdeutlicht werden. Öl-/Pastellkreiden halfen bei der Alterung und Verschmutzung nach und dienten auch zur Abdunklung der zu grell wirkenden Decals.

Klassiker

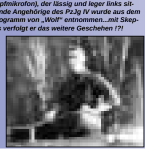


Projekt- in eine Produktionsphase gewechselt wäre. Ich entschloß mich wegen der Erkennbarkeit einer Projektstudie auf eine Basistarnfarbe zurückzugreifen, die gleichfalls erst hätte realisiert werden sollen. Mithin entstand auf einer dunkelgrünen Grundierung und durch sandfarbene und rotbraune, großflächig aufgebrachten Farbflecken ein aufgelockerter Tarnanstrich, der durch Öl-/Pastellkreiden und Trockenmalen Gebrauchsspuren und Alterung erhielt. (LLM' 98)

Fazit: Akkurat gefertigter, paßgenauer und sehr empfehlenswerter Umbausatz von FCM (United Fun, Hameln).

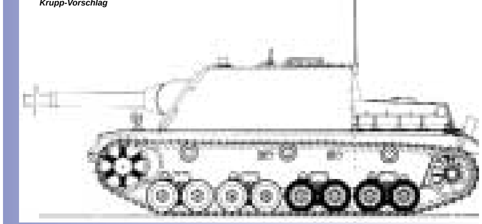
Front & Heckansicht des Panzerjäger IV (8,8cm Pak L/71-rücklauflos) - Krupp-Vorschlag mit taktischen Zeichen einer Panzerjägerkompanie im Verband der 10.SS.Panzerdivision „Frundsberg". In der Heckansicht kommen der WEZ (rechts) und die Zerschellerplatte (links) oberhalb der Motor-Grädings gut zur Geltung.

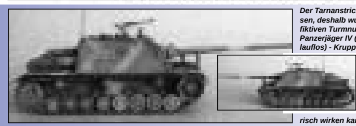
Damit das Modell „lebt" wurden zwei Besatzungsangehörige auswählt. Der Kommandant (links) stammt von „The Show Modelling" und trägt Kopfsprechgarnitur (mit Kehlkopfmikrofon), der lässig und leger links sitzende Angehörige des PzJg IV wurde aus dem Programm von „Wolf" entnommen...mit Skepsis verfolgt er das weitere Geschehen !?!



Klassiker

Panzerjäger IV (8,8cm Pak L/71 - rücklauflos) Krupp-Vorschlag





Der Tarnanstrich soll Konturen auflösen, deshalb wurden dem mit einer fiktiven Turmnummer versehenen Panzerjäger IV (8,8cm Pak L/71 - rücklauflos) - Krupp-Vorschlag - die überlange Panzerknone farblich unterbrochen. Einige Laufräder weisen noch mehrfarbigen Anstrich auf, der in Bewegung verräterisch wirken kann.

Bevor die Grundierung erfolgt, können die unterschiedlichen Materialien des Modellbausatzes gut erkannt werden: sandfarben eingefärbte Spritzgußteile des Tamiya-Basisbausatzes, graue Resinteile des FCM-Umbausatzes, die Luken und der Haltebügel fürs Fla-MG aus Zinn gegossen, ein fein gedrehtes Geschützrohr aus Aluminium sowie die aus plastic sheet selbst gefertigte Abdeckung für den linken Motorraum-Gräting.

Jagdpanzer IV L/70 Zwischenlösung von Alkett. Die strukturellen Unterschiede im Aufbau des Panzerkasten Oberteils werden eklatant deutlich.Eine rücklauflose kardanische Waffenaufhängung hätte eine wesentlich kleinere Geschützblende erfordert.

Auch die Gestaltung des JgPz IV / Zwischenlösung war hinsichtlich eines Fronteinsatzes noch nicht soweit angepaßt wie der Krupp`sche Vorschlag, der neben einer rückwärtigen Kampfraumluke noch zusätzlichen Schutz für die Lüftergrätings im Motorbereich vorsah.

Klassiker

AX2 mit hochliegendem Auspuff und größerem Seitenwagen.

FRANZÖSISCHE MILITÄRFAHRZEUGE IM II. WELTKRIEG

In der deutschsprachigen Fachliteratur ist mit der löblichen Ausnahme von W.Spielberger´s Buch "Beute-Kraftfahrzeuge und-Panzer der deutschen Wehrmacht" kaum einmal etwas über die Motorisierung der französischen Truppen während des zweiten Weltkrieges zu finden. Auch die Zahl der als Modellbausatz erhältlichen Typen bewegt sich gegen Null. Ganz zu Unrecht, wie ich finde. Erstens hat der Franzose Cugnot Ende des 18. Jahrhunderts das wohl erste motorisierte Militärfahrzeug der Geschichte gebaut, einen dreirädriqen Dampfwagen zum Ziehen eines Geschützes - von dem im Turiner Automuseum ein Nachbau zu sehen ist. Zweitens war die französische, Armee, ähnlich die die deutsche Wehrmacht, mit einer ganzen Reihe rein für militärische Zwecke entwickelter interessanter Mannschaftswagen, Zugmaschinen und Halbkettenfahrzeugen ausgerüstet. Daß von französischer Seite kaum Einsatzfotos zu sehen sind, mag sicher an der frühen Kapitulation nach nur sechswöchiger Kriegsdauer liegen. Der schnelle Sieg der Wehrmacht lag jedoch sicher nicht an der Kampfmoral und der quantitativen die qualitativen Ausrüstung der Franzosen, sondern eher an der völlig falschen Einschätzung des Generalstabes.

Viel zu sehr hatte man sich auf die Uneinnehmbarkeit der Maginotlinie verlassen - die von Hitlers Truppen unter Mißachtung der Neutralität unserer Benelux-Nachbarn umgangen und durch den Einsatz von Fallschirmtruppen mit modernen Sprengmitteln ausgeschaltet wurde - und viel zu wenig hörte man auf Charles de Gaulle. Der hochrangige Panzeroffizier (und lang jährige Nachkriegspräsident Frankreichs) hatte schon weit vor Kriegsbeginn im Sinne der Strategie Guderian's "Klotzen, und nicht Kleckern !" gefordert, die Panzer nicht verstreut als Infanterieunterstützung,sondern als zusammengefaßte straffe Verbände - die die deutsche Wehrmacht - einzusetzen. <u>Doch kommen wir zur Fahrzeugausstattung:</u>

Kräder waren bei den Franzosen - ähnlich wie bei der Wehrmacht und den Briten - in großer Zahl im Einsatz, wobei die Seitenwagengespanne mit ihren großen Booten besonders ins Auge fallen. Mit der Gnome Rhone AX 2 war sogar ein Modell mit zuschaltbarem Seitenwagenantrieb im Einsatz. Die Masse der Pkw und Transportfahrzeuge bestand aus zivilen oder davon abgeleiteten Modellen der großen Hersteller wie Citroen, Renault, Peugeot und Berliet, sowie einer ganzen Reihe weiterer Fabrikate mit früher sehr bekannten, heute fast vergessenen Namen wie Matford, Lorraine, Chenard-Walker und Bernhard. Hochinteressant war jedoch die Mitte der dreißiger Jahre von Laffly entwickelte Baureihe sehr geländegängiger Mannschaftswagen und Zugfahrzeuge, die von 1936-40 auch bei der Firma Hotch-

Klassiker

links: Ein Peugeot DK5/D5A, in etwa 12500 Exemplaren für die Wehrmacht gebaut, nach der Invasion von den freien französischen Truppen (FFI) benutzt. Ein kleiner Restaurationsfehler: Der Notek-Tarnscheinwerfer wurde nicht in doppelter Ausführung montiert!

Eine Gnome-Rhone AX2 Gespann in M. Alexandre`s.

Citroen 7CV in Wehrmachtslackierung

Somua MCL 5, Deutsche Bezeichnung ZgKw U303(f). Ein fahrbereites Exemplar aus dem Bestitz des franz. Sammlers Xavier

Klassiker

Bilder von oben nach unten: Aus den dreissiger Jahren: Ein Citroen Lkw Typ C4.

LATIL M7T1. Ein extrem seltenes Exemplar aus dem Bestand des Victory Memorial Museum. Zugfahrzeug für die 25mm Pak, Allradantrieb, Einzelradaufhängung, Rechtslenkung, 3 Sitze vorn, 2 hinten. Wurde auch als 6-Radfahrzeug gebaut.

Der große Bruder des Typs 23, ein 3-Tonner der Serie 45, der auch mit geschlossenen Aufbau auf Befehl der Wehrmacht 1941-44 gebaut wurde und nach dem Krieg noch eine Weile in Produktion blieb.

kiss (die Laffly kurz vor Kriegsende übernahm) und bei der Firma Licorne hergestellt wurden. Einige Modelle wurden nach der Kapitulation für die deutsche Wehrmacht - und nach Kriegsende 1945/46 für die neue Armee des Freien Frankreich weiterproduziert. Auch von LATIL wurden speziell für die Armee konstruierte 4 u. 6 Rad Späh- und Zugfahrzeuge - im Einsatzzweck ähnlich unseren Kfz. 15 oder 18 - geliefert. Interessant auch die relativ große Zahl der von Citroen, Unic und Somua gebauten Halbkettenfahrzeuge, die als Mannschaftstransporter, Zugmaschinen oder Bergefahrzeuge eingesetzt wurden. Einige typischen Exemplare kann ich Ihnen anhand Fotos noch erhaltener Fahrzeuge aus dem Besitz privater Sammler oder des Victory Memorial Museum im Bild vorstellen. Die französischen "Halbketten" waren, anders als die deutschen "echten" Halbkettenfahrzeuge, mit dem,den meisten Modellwelt Lesern von den US-Halftracks her bekannten Gummikettenlaufwerk nach System Kegresse-Hinstin ausgerüstet. Eine Bauweise, die im Gelände den deutschen Schachtellaufwerken mit gummigepolsterten Metallgliederketten sicher weit unterlegen, aber viel weniger aufwendig und viel billiger zu produzieren war! Vom optischen Erscheinungsbild her erinnern diese Modelle auch - mit Ausnahme des UNIO TU 1 - mehr an LKW, denen man ein Kettenlaufwerk anstelle der normalen Hinterachse implantiert hat. An die Form der deutschen Fahrzeuge erinnert eigentlich nur der erst 1939 in Produktion gegangene "low silhouette" UNIO TU 1, von dem nur etwa 250 Exemplare an die französischen Armee geliefert worden sein dürften, der jedoch für die Deutschen noch eine Zeitlang weitergebaut werden mußte. Die Zahl der erbeuteten und nach der Kapitulation auf Befehl der deutschen Besatzungsmacht weiterproduzierten Fahrzeuge war so erheblich, daß nicht nur in Frankreich stationierte deutsche Einheiten, sondern

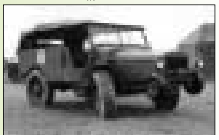
sogar viele in den „Rußland-Feldzug" ziehende Divisionen fast vollständig mit französischem Fahrzeugmaterial ausgestattet waren! Daß diese Modelle auf deutschen Kriegsberichterfotos nicht in den Vordergrund gestellt wurden, dürfte sich aus Propaganda-Hintergründen erklären lassen, aber achten sie einmal auf den hinteren Raum der Fotos oder auf Aufnahmen von Wehrmachtskolonnen. Wie oft erkennt man dort die typischen Renault und Peugeot Kurzschnauzer-Lkw oder die markanten Citroen Winkel an der Kühlerhaube. Lassen sie mich noch etwas näher auf die rein militärische,

Klassiker

technisch sehr interessante Baureihe LAFFLY/HOTCHKISS/LICORNE eingehen :
Insgesamt umfaßte die Baureihe von 4-sitzigen Gelände-Pkw nach Art des Dodge Command über Funk-, Befehls- Tank- und Bergefahrzeuge bis zu den meist gebauten Geschütz-Zugfahrzeugen verschiedener Gewichtsklasse etwa 20 verschiedene Modelle. Diese alle zu beschreiben, würde den Rahmen eines Artikels sprengen. Beschränken wir uns auf die meist gebauten Modelle V 15 T (4-Rad) und W15 T (6-Rad). Die Nachbuchstaben der Typbezeichnung ermöglichen eine Entschlüsselung des Einsatzzweckes: T=Tracteur=Zugfahrzeug, R=Reconnaissance=Erkundungsfahrzeug, L= long= langer Radstand. Die V15 und W15 waren von recht flacher Silhouette und hatten zum Erreichen guter Geländegängigkeit nicht nur Einzelradaufhängungen, sonder zur Verbesserung der Bodenfreiheit auch Einzelradantrieb. Vom Motor wurde über Kupplung und Schaltgetriebe mittels einer kurzen Zwischenwelle eine Verteilergetriebeeinheit angetrieben, die über V-förmiq nach vorn verlaufende Wellen die Vorderräder und über je einen rechts und links im Rahmen verlaufenden Wellenstrang die Hinterräder antrieb. Gleichzeitig enthielt diese Einheit die zuschaltbare Gelände-Untersetzung und das ebenfalls manuell betätigte Sperrdifferential. Bauweisebedingt mußte der Antrieb zu den Vorderrädern einzeln pro Seite eingelegt werden, was je nach Bauserie über Fußpedale oder Handschalthebel erfolgte. Handbremse, und die bei größeren Modellen vorhandene Winde mitgerechnet, hatte der Fahrer bis zu 8 Hebel neben sich! Um ein Aufsetzen des Fahrgestells in schwerem Gelände zu vermeiden, waren sowohl vor dem Motor als auch zwischen Vorder- und Hinterachse Stützachsen mit kleinen, luftbereiften Rädern angebracht. Zur Erhöhung der Zugkraft hatten V15 T und W15 T Radnabenuntersetzunqen und liefen dadurch nur ca. 6 km/h Höchstgeschwindigkeit.
Die LAFFLY/HOTCHKISS waren ähnlich wie die italienischen Militär-Lkw überwiegend mit Rechtslenkung ausgestattet. Bei den V u. W 15 T Modellen waren wegen der flachen Silhouette des Aufbaus die Sitze direkt auf dem Fahrzeugboden befestigt, sodaß der Fahrer wie beim englischen Bedford MWD mit fast flach auf dem Boden ausgestreckten Beinen die Pedale betätigen mußte. Die Federung dieser Modelle erfolgte vorn über Schrauben-,hinten über Blattfedern. Von den in diesem Bericht gezeigten Aufbauten abweichend war die Kommandeurs- und Spähwagen Ausführung

oben: Auch für die Wehrmacht gebaut: 1,5to Citroen Lkw der Serie 23.
unten : Einer der wenigen, noch fahrbereiten Laffly V15T.

links: Die simple Instrumentierung und flache Sitzposition der V und W 15 Modelle. Rechtslenkung. unten:Gut zu erkennen die Abstützräder vorn und in der Mitte.



Klassiker

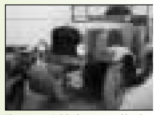
links: Ein W15T Hotchkiss-Laffly, hier im Museé Militaire in Cleres bei Rouen.

unten: Der bei den Serie 15 Modellen verwendete HOTCHKISS 486 Motor mit Steigstromvergaser.

kleines Bild links unten: Hotchkiss S 20 TL „ Voiture de Dragons Porte´s“. Zugfahrzeug für leichte Artillerie und Besatzung. Fahrzeug ist auch mit Türen zu sehen gewesen.

V15 R. Diese hatte im hinteren Bereich eine etwas schmalere Karosse mit aussenliegenden Kotflügeln u. seitlich rechts befestigtem Reserverad, ähnlich dem Dodge WC 56. Sie hatte auch keine Radnabenuntersetzungen und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 80 km/h. Ein weiterer abweichender Aufbau sowohl auf V wie auch auf LATIL M7T1 Chassis war der "Break d'Aviation", eine für die Luftwaffe Frankreichs gebaute 4-türige Kombi-Limousine in Holzbauweise.

Einige technische Daten zu den Serie15 Modellen:
Motor: Hotchkiss 486, 4-cyl.Reihe,wassergekühlt, 2.3 ltr Hubraum, 52 PS, Solex-Steigstrom-Geländevergaser, Kupplung: Einscheiben, trocken
Getriebe: 4 V 1 R x 2, Radbramsanlage: mechanisch, Handbremse auf Trommel hinter Getriebe, Reifen: 230 x 40,
Gewichte, einsatzfertig: V15 T ca. 3100 kg, W15T ca. 4500 kg.
Maße: L/B/H V15T 4.21 x 1.80 x 1.37 m
W15 T 4.64 x 1.9= x 1.96 m.



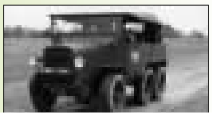
Vielleicht fühlen sich die Modellbau-Experten unter den Modellwelt-Lesern durch diesen Bericht animiert, einmal in"Richtung Frankreich" tätig zu werden. Auf die Ergebnisse darf man gespannt sein!

Literatur:
Los Taus Terrain Laffly, C.H.Tavard,
Beute-Kfz. und Panzer der deutschen Wehrmacht, Spielberger, Army Vehicles Directory, Bart H. Vanderveen Prospekte LAFFLY und D 663/7 des OKH vom 31.1.1942.

rechts: UNIC P107, bei der Wehrmacht ZgKw. U304 (f). Eine der meist verwendeten Halbketten-Zugmaschinen bei der franz. Armee. Das gezeigte Modell aus dem Panzermuseum Saumur hat den sog. Pionieraufbau. P107 wurden für die Wehrmacht auch als Selbstfahrlafetten überpanzert. Solch ein rarer Vogel ist eben im VMM zu finden.

unten links: Einige hundert Exemplare S15R wurden 1937-39 und 1945-46 ge

unten rechts: LAFFLY S15R Mannschafts porter-Zugfahrzeug. Dieses Modell hat eine re Vorderachse.



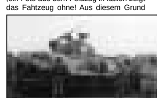
Sherman M4E1 Minenroller

von Steffan Hannen IMM

Klassiker

Manchmal geschehen halt doch noch Wunder!. Seit langer Zeit ist mein großer Wunsch gwesen den „Minenroller“ T1E3 der US-Streitkräfte zu bauen. Viele Info´s die mir Vereinsfreunde zur Verfügung gestellt hatten, lagen bei mir bereit, nur ich bekam es nicht hin! Das größte aller Probleme waren die ovalen Löcher der Stahlscheiben, wie sollte ich diese Bohren?
Aber manchmal wird das flehen des Modellbauers erhört und ein Kleinserienhersteller nimmt sich seiner an! So war es für mich wie Weihnachten, als es SF-Modellbau mir einen Minenroller zuschickte vor allem wo er ja auch erst im Dezember offiziell lieferbar sein sollte!

Das Original: Die Minenräumgeräte T1E3 (M1) „Aunt Jemima“ wurden 1943 entwickelt und in der Normandie, Italien und während der Artennenschlacht eingesetzt. Insgesamt wurden 75 Stück gefertigt. Somit lief dieser „Miniroller“ bei den US-Streitkräften als „begrenzt standardisierte Gerät, also Zusatz „T“. Die Vorgehensweise beim Minenräumen war so, dass der Panzer (ShermanM4) das Gerät vor sich her schob und die Minen unter den 3,05 m großen und jede für sich ca. 2to wiegenden Scheiben zur Explosion brachte. Bei schwerem Gelände und oder bei Bergausfahrt mußte ein zweiter Panzer zum anschieben herangebracht werden. die Geschwindigkeit betrug, beim Räumvorgang, 3mph!! *(Böse Zungen behaupteten das der Krieg durch dieses Gerät um 3 Monate verlängert wurde, weil es so langsam war).*
Das Modell:
Der Zurüstsatz basierte wahrscheinlich auf dem 1/35 er „Minenroller“ von Verlinden, wurde halt nur auf den Maßstab 1:72 verkleinert. Leider sind hier auch die einen oder anderen Fehler mit übernommen worden. Der Bausatz besteht aus 21 Bauteilen die ursprünglich für den M4 von Revell gedacht sind. Ich verwendete den M4 von ESCI. Der M4 wird nach Bauplan zusammengebaut. Lediglich die hinteren Schürzen werden abgetrennt und 4 Zusatzpanzerungen aus Sheet nachgebaut und angebracht. Das Minenräumgerät ist aus Resinbauteilen die sauber und ohne jeglich Luftblasen gegossen wurden. Lediglich eine kleine Haut muß in den Löchern der Rollen entfert werden. Der Bausatz ist leicht und ohne nennenswerte Probleme zusammenzubauen (Als Hilfe sei auf „Verlinden 4Vol. 4 Juli 93 verwiesen). Um das abstimmen der Rollen aufeinander zu ermöglichen habe ich ein Loch in die Mitte gebohrt und das ganze mit einem Nagel fixiert. Um die ovalen Löcher alle übereinander zu bekommen ist von SF eine kleine Hilfestellung eingebracht worden: über dem Loch in der Mitte, befindet sich eine kleine Pocke, diese muß immer zu einer Seite zeigen und mit den anderen übereinander zu bekommen ist von SF eine kleine Hilfestellung eingebracht worden: über dem Loch in der Mitte, befindet sich eine kleine Pocke, diese muß immer zu einer Seite zeigen und mit den andren übereinander gebracht werden, dann sind auch alle Aussparungen der Scheibe stimmig.
Die Abschleppösen an der Bugplatte des M4 müssen entfernt werden, damit die Halterung des Rollers angebracht und verklebt werden kann. Hierbei sollte man darauf achten, dass die Halterung recht weit oben montiert wird da sonst der Kettenantrieb einiges zu kurz ist um das Antriebsrad mit dem Räumgeräte zu verbinden! Hier werden nun die Gelenke der Halterahmen montiert, die die jeweils 5Rollen tragen. Dort wo die jeweils 5 Rollen in ihrer Halterung liegen, wird nun der Flansch, aussen auf den Rahmen montiert, mit den beiden gleichen Schenkeln nach oben und dem ungleichen Schenkel nach unten zum Halterahmen hin und dort verklebt (Wenn sie das Teil vor sich liegen haben, wissen sie was ich meine!).
Zum verkleben benutze ich Sekundenkleber, der wie schon der Name sagt nur Sekunden klebt, damit anschließend das Ganze wieder auseinanderfallen kann. Am Heck des Fahrzeuges befindet sich eine Platte (Bumperplat) die es ermöglichen sollte den Panzer mit einem zweiten anzuschieben. Diese fehl leider da es „SF“ nicht möglich war zu gießen (zu dünn) bzw. zu ätzen, deshalb mußte ich sie aus Sheet selbst nachbauen. Diese Platte muß nicht unbedingt montiert sein ,ein Foto aus dem Feldzug in Italien zeigt das Fahtzeug ohne! Aus diesem Grund



fehlt wahrscheinlich auch die „Reinigungsvorrichtung“ zwischen den einzelnen Rollen.
Lackierung: Da es sich um ein US-Fahrzeug handelt und die Farbvarianten nicht besonders üppig sind entschied ich mich mal wieder für „Humbrol grün 102 über alles“. Gealtert wurde das gesamte Fahrzeug mit stark verdünntem schwarz und die Rollen an der Lauffläche mit Metall „abgerieben“ damit diese auch schön „benutzt“ aussehen.Die Panzerbesatzung stammt übrigens von MGM und präsentiert sich in einer für meinen Maßstab einzigartigen lockeren Haltung, die sich nicht hinter den großen verstecken muß. Das Gepäck am Turm ist von SHQ bzw, selbst zusammengestellt. Fazit: Mit 25.- DM (zuzüglich Basis-Kit) ist das Modell nicht ganz billig, aber die Qualität ist wirklich gut (ich will nur hoffen das die doch recht dünnen Scheibenräder auch schön gerade bleiben und sich nicht noch verbiegen!) und es macht wirklich Spaß einmal dieses ungewöhnliche Fahrzeug in seiner Sammlung zu präsentieren. Außerdem schreit dieses Vehicle geradezu nach einem Diorame, entweder beim durchfahren eines Minengürtels oder auch bei der Montage der Rollen, es gibt bestimmt einige gute Ideen zu verwirklichen.

Klassiker

Wahrscheinlich inspiriert von Deperdussin's 200 km/h schnellem Rennflugzeug aus dem Jahre 1912, präsentierte Morane-Saulnier zum Fliegertreffen in Wien-Aspern im Juni 1914 eine - auf den ersten Blick - der Deperdussin sehr ähnliche Maschine. Roland Garros, einer der berühmtesten französischen Piloten der damaligen Zeit, erflog hier mit der als Typ "N" bezeichneten Maschine den ersten Preis in der Kategorie "Steigleistung" (in 2 Min. 29 Sec. auf 1.000 Meter). Im Gegensatz zur Deperdussin, die einen Sperrholzschalenrumpf besaß, war die Morane-Saulnier "N" jedoch auf herkömmliche Weise konstruiert: stoffbespannter Holzgitterrumpf mit rundem Querschnitt. Auffälligstes Merkmal der neuen, wendigen und - für den 80 PS starken Gnome Umlaufmotor - recht schnellen Maschine, war der extrem große Propellerspinner, welcher der "N" ein äußerst aerodynamisches Aussehen verlieh.

Morane-Saulnier Typ „N“

Ein Modell von Eduard im Maßstab 1:48

Die Morane-Saulnier,,N" im Krieg: Nachdem Roland Garros mit einer Morane-Saulnier "L" erfolgreich Geschoßabweiser an den Propellerblättern im Fronteinsatz getestet hatte (siehe auch Modellwelt 4/96) und somit das Feuern durch den Luftschraubenkreis gewährleistet war, wurde dieses System im - Frühjahr 1915 - zuerst von Eugene Gilbert von der Staffel "MS 23" in einer Morane-Saulnier "N" eingesetzt. Hierbei handelte es sich wahrscheinlich um Roland Garros' Maschine von Wien-Aspern, die lediglich einen etwas verkleinerten Propellerspinner erhielt. Eugene Gilbert gelangen in kurzer Zeit mehrere Abschüsse und aufgrund dieser positiven Edahrungen wurde im Juni 1915 ein Bauauftrag für die Morane-Saulnier "N" erteilt. Die Serienmaschinen unterschieden sich von der "Ur-N" durch einen nochmals verkleinerten Spinner, einen flacheren Rumpfrücken, ein etwas anderes Fahrgestell und durch ein abgeändertes Leitwerk. Der Antrieb erfolgte durch einen 9-Zylinder Le Rhone Umlaufmotor mit ebenfalls 80 PS Leistung. Die "N" war zwar sehr wendig und schnell, litt aber unter mangelnder Flugstabilität und einer sehr hohen Landegeschwindigkeit. Ungeübten Piloten konnten diese Eigenschaffen leicht zum Verhängnis werden. Letztendlich wurden wohl nur rd. 49 Maschinen dieses Typs gebaut und keine einzige französische Staffel war jemals komplett mit der Morane-Saulnier "N" ausgestattet. Neben Rußland setzte auch das britische Royal Flying Corps (RFC) die, wegen ihrer Formgebung Bullet (=Kugel) getaufte, "N" ein. Groß Britannien sucht händeringend nach einem leistungsfähigen Jagdflugzeug, um der Plage durch die deutschen Fokker-Eindecker begegnen zu können. Die britische Führung stand aber - seit einem schweren Unfall vor dem ersten Weltkrieg mit einem Eindecker - dieser Flugzeugbauart grundsätzlich jedoch eher skeptisch gegenüber. Man betrachtete Doppeldecker als die sichereren Flugzeuge. Darüber hinaus wurden an die Bullets viel zu hohe Anforderungen gestellt. Reichweite und Motorleistung wurden als zu gering erachtet und mit dem Einbau eines stärkeren 110 PS Umlaufmotors wurden aufgrund des Mehrgewichts die Flugeigenschaften der,,N" noch ,,krimineller". Da auch die neuen Nieuport-Doppeldecker der Typen 11, 16 und 17 sich den Morane-Saulniers als überlegen zeigten, beschränkte sich ihr Dienst auch beim RFC auf nur vier Squadrons, die insgesamt rd. 24 Maschinen incl. der Nachfolgemuster,,1" (als Modell von Flashback erhältlich), ,,V" und ,,AC" einsetzten. Bei der 60. Squadron dauerte die Karriere der ,,N" aber doch immerhin noch bis zum Herbst 1916. Damit endete aber die aktive Einsatzzeit der Bullets über der Westfront.
Dank Eduard läßt sich auch die Morane-Saulnier "N" als Modell im Maßstab 1/48 nachbilden. Wenngleich es sich hier um einen etwas "älteren" Bausatz handelt, der natürlich von der Qualität her nicht ganz mit den neuesten Kreationen aus dem Hause Eduard mithalten kann, entsteht doch eine hervorragende Replik

Klassiker

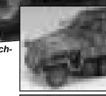
dieses kleinen Jagdflugzeuges. Der Bausatz besteht aus 13 Kunststoffteilen, die aufgrund der dicken Angüsse und verschiedener Gußrückstände sorgfältig versäubert werden müssen. Die zwei Fotoätzplatinen enthalten rd. 60 Teile u.a. für Fahrgestell, Cockpit sowie das Hotchkiss-MG. Ergänzt wird der Bausatz durch einen Weißmetallmotor, die Folie für Armaturenbrett und Windschutzscheibe und natürlich einen Abziehbilderbogen von Propagteam, der die Markierung von zwei französischen Maschinen erlaubt. Der Zusammenbau gestaltet sich zwar relativ einfach, setzt aber - wie bei den Eduardbausätzen üblich - doch eine gewisse Erfahrung im Modellbau voraus, ganz besonders im Umgang mit Fotoätzteilen. Nachdem zunächst sämtliche Bohrungen an Rumpf und Tragflächen angebracht sind, kann schon das Cockpit - komplett aus Fotoätzteilen - zusammengefügt werden. Der Einbau der Cockpitsektion in die Rumpfschalen gestaltet sich erfreulicher Weise (im Gegensatz zu manch anderen Eduardbausätzen) Dank der guten Paßgenauigkeit recht problemlos. Wer die Rumpfschalen auch noch sorgfältig aneinander anpaßt, kann die Spachtelmasse links liegen lassen und sich gleich dem wohl ,,kriminellsten" Bauabschnitt des Modells zuwenden: Dem Hotchkiss-MG. Das MG besteht aus mehreren Fotoätzteilen sowie einem Metallröhrchen als Lauf. Die teilweise sehr kleinen Ätzteile sind mitunter mehrfach zu biegen.
Nach Möglichkeit natürlich, ohne sie dabei zu zerdrücken! Zu allem Überfluß muß das Metallröhrchen noch auf die richtige Länge des MG-Laufs gekürzt werden. Hierzu sollte man entweder die Trennscheibe der Minibohrmaschine einsetzen oder eine feine Metallsäge. Wer hier eine Zange verwendet zerdrückt nur das Röhrchen und der MG-Lauf ist (zumindest auf einer Seite) ruiniert. Das Ankleben der Tragflächen und des Leitwerks bereitet dagegen wieder keine Probleme.
Lediglich auf die korrekte Ausrichtung der Teile ist hier zu Achten. Super finde ich das Fahrgestell aus Fotoätzteilen. Die filigrane Ausführung wirkt am Modell sehr realistisch und aufgrund des etwas stärkeren Metalls für diese Ätzteile ist es außerdem auch noch außerordentlich stabil und bruchsicher. Der Zusammenbau ist zwar etwas diffizil, aber kein Vergleich zu dem MG.
Strapaziert wird das Nervenkostüm noch mal bei den Geschoßabweisern. Die beiden Geschoßabweiser bestehen aus jeweils einem extrem winzigen Fotoätzteil mit entsprechend kleiner Klebefläche. Die Deflektoren sind nun so an den Propellerblättern anzubringen, daß sie sich später bei der montierten Luftschraube genau auf der Höhe des MG-Laufs befinden. Auch bei diesem Modell habe ich noch ein paar Kleinigkeiten ergänzt, die nicht im Bausatz vorhanden waren: Dem Spannmast vor dem Cockpit spendierte ich zunächst eine kleine Rolle, an der die Seile der Tragflächenverwindung (eine frühe Art der Querruder) entlanglaufen. Ein weiters auffälliges Detail der Morane-Saulnier,,N" ist die Naht der Stoffbespannung an der linken Rumpfseite. Hierfür schnitt ich mir - mit Skalpell und Stahllineal - entsprechende Streifen aus Bare-Metal-Foil, die dann mit dem Rücken der Skalpellklinge das kreuzförmige Muster des Nähfadens eingeprägt bekamen.

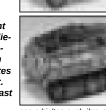
Zur Bemalung der Morane-Saulnier,,N" in der Realität... :
Außer den, mit einem glänzendschwarzen Schutzlack versehenen Metallteilen, wurden die Maschinen vom Werk aus nicht mit Farbe versehen. Von Fall zu Fall waren die Leitwerkskanten schwarz umrandet und eventuell auch die vier Längsrippen des Rumpfes (die wahrscheinlich das Rückgrat des Rumpfgerippes bildeten) in Schwarz hervorgehoben, ganz ähnlich den Rumpfkanten der Morane-Saulnier,,L". So wie die Maschinen ausgeliefert wurden, fanden die Flugzeuge auch an der Front Verwendung. Mit Befehl vom 17. Juli 1916- bereits gegen Ende der Einsatzzeit der,,N" - bestimmte die britische Führung allerdings, daß bei den,,Bullets" in britischem Einsatz die schwarzen Metallteile rot zu lackieren seien, um auf diese Weise eine Unterscheidung zu den deutschen Fokker- und Pfalz-Eindeckern zu gewährleisten. Eduard's Bemalungsanleitung, die rote Metallteile für französische Moranes zeigt, ist daher nicht korrekt! Auf Originalaufnahmen der Morane-Saulnier sind meistens recht großflächige Farbabplatzer, besonders im Bereich des Umlaufmotors, zu erkennen. Die Hafffähigkeit des Schutzlacks war wohl zu gering, um der Motorhitze und den Umwelteinflüssen dauerhaft zu widerstehen. Ein weiteres Detail, welches das Modell noch realistischer erscheinen läßt.
...und nun im Modell:
Zunächst spritzte ich die stoffbespannten Teile des Modells in einer Mischung aus Beige (Humbrol 103) und Braungelb (Humbrol 94). Die Metallteile grundierte ich mit einer Mischung aus aus (Revell 99) und - um die Leuchtkraft des blanken Metalls ein wenig abzumildern etwas Eisengrau (Humbrol 92). Auf die Stellen der Farbabplatzer wurde dann Abdecklack aufgetragen und anschließend die Metallteile mit Seidenmattschwarz geairbrusht. Wird der Abdecklack abgezogen, franst die Farbe an den Rändern unregelmäßig aus, genau wie beabsichtigt. Dies funktioniert allerdings nur, wenn die zuvor gespritzte Farbschicht richtig durchgetrocknet ist. Entfernt man den Abdecklack auf der noch feuchten Farbe, erhält man dagegen an den Rändern schade Abgrenzungen. Kleine Feinheiten können abschließend noch mit dem Pinsel nachgearbeitet werden. Die Leitwerkskanten habe ich freihändig mit dem Pinsel umrandet.
Nach einem Überzug mit klarem Glanzlack waren dann die Abziehbilder an der Reihe. Die vier schwarzen Streifen entlang des Rumpfes habe ich, anstatt sie aufzumalen, aus meinem Decalfundus entnommen. Den letzten Bauabschnitt bildete wie immer die Drahtverspannung aus gezogenen Gußästen.
Eduard hat mit dem Modell der kleinen Morane-Saulnier,,N" eine weitere Lücke in dem immer noch stiefmütterlich behandelten Bereich der fliegenden Kisten des ersten Weltkrieges geschlossen. Das es sich hierbei - wie von Eduard gewohnt - um einen hervorragenden Bausatz handelt, braucht eigentlich nicht mehr extra erwähnt zu werden.
Andreas Martin

Klassiker

Sd. Kfz 250/1 & Sd.Kfz 250/8 zwei Modelle von Dragon

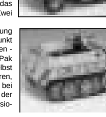
im Maßstab 1:35





Geschichte: Bei der Wehrmacht von 1940-1945 im Einsatz. Neben dem mittleren gepanzerten Halbkettenfahrzeug (Sd.Kfz. 251) benötigte die Wehrmacht auch ein leichtes Fahrzeug dieser Klasse. Als Ausgangsmodell wurde der Eintonner von der Demag - ein ungepanzertes Halbkettenfahrzeug - benutzt. Damit dieses Fahrzeug die Last des Panzeraufbaues tragen konnte, wurde das Fahrgestell verkürzt. Damit fiel auch die letzte Achse des Kettensystems fort. Der gepanzerte Aufbau wurde von Büssing-NAG entwickelt. Das Fahrzeug wurde 1939 erprobt und als Sd.Kfz. 250 in Dienst gestellt.

Es kam gerade recht zum Frankreichfeldzug 1940 und wurde seither-wie das Sd.Kfz. 251 - an allen Fronten des Zwei ten Weltkrieges eingesetzt.
Das Grundmodell, mit der Bezeichnung Sd.Kfz. 250/1, diente als Ausgangspunkt für 13 Varianten. Alle möglichen Waffen - vom leichten MG bis zur schweren Pak wurden montiert. Das Fahrzeug selbst wurde für Aufgaben bei den Pionieren, Fernmelde- und Entgiftungstrupps, bei den Nachschubeinheiten und bei der Luftwaffe eingerichtet. Bestimmte Versionen erhielten auch ihre eigene Bezeichnung, wie zum Beispiel das Sd.Kfz. 252, das als gepanzerter Munitionstransporter das 7,5-cm-Sturmgeschütz III zu begleiten hatte. Dieses Fahrzeug hatte oft noch einen zweirädrigen Anhänger. Zu dieser Gruppe gehörte auch das Sd.Kfz. 253, ein gepanzerter Artilleriebeobachtungspanzer, der ebenfalls als Begleitfahrzeug für das StuG III gedacht war. Beide Fahrzeuge waren oben geschlossen - mit Zugängen durch Luken und durch die hintere Tür - während die meisten Sd.Kfz. 250 oben offen waren. Doch nun zu den Modellen. Von Dragon/Faller sind zwei Fahrzeuge dieser Klasse erschienen das Sd.Kfz. 250/1 und 259/8. Beide Modelle entstammen dem gleichen Basisbausatz. Die Modelle sind in der üblich guten Dragon-Qualität hergetellt. Selbstverständlich liegen Einzelglider-Ketten bei. Der Zusammnbau geht ohne Probleme von der Hand. Die Paßgenauigkeit ist sehr gut. Abziehbilder liegen in ausreichender Menge bei. Beim Sd.Kfz.250/8 ist eine 7,5cm KwK37 (LI24) „Stummel bei. Auch hier dürften beim Bau keinerlei Schwierugkeiten auftreten.
Zwei Modelle die in keiner Sammlung fehlen sollten.



Klassiker

Eurocopter 2 „Tiger“

1:72 von REVELL

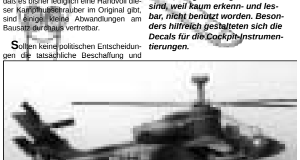
Bekanntermaßen bewegte sich das erste als „Tiger“ bezeichnete deutsche Militärfahrzeug nicht nur auf Ketten sondern ausschließlich auf Land. In der modernen Neuauflage des Gerätenamens wird sich dieser Tiger in völlig neugestalteter Form in der Luft bewegen und damit zur Luftmechanisierung des deutschen Heeres beitragen.

Luftmechanisierung als besondere Form der Gefechtsführung gehört zu den neuen und zukunftsweisenden konzeptionellen Ansätzen in der Landkriegsführung *). Die Bundeswehr hat die vollständige Umsetzung des Prinzips der Luftmechanisierung an die Einführung neuer Waffensysteme, wie den Tiger als Kampfhubschrauber und einen neuen Transporthubschrauber mit Missionsausrüstungspaketen / -rüstsätzen gebunden. Zur Ausstattung mit diesen hochbeweglichen Waffensystemen ist die Luftmechanisierte Brigade 1 in Fritzlar vorgesehen. Die in den beiden Weltkriegen dieses Jahrhunderts erwiesene schlachtentscheidende Mechanisierung läßt sich, wie es auch in jüngster Zeit im Golfkrieg 1991 sichtbar wurde, nur durch erhöhte Mobilität und Feuerkraft verbessern, um entscheidend wirken zu können. Ziele luftmechanisierter Kräfte sind Hochwertziele in der Tiefe des gegnerischen Raumes zur Unterstützung der eigentlichen Bodenoperationen. In lokaler Überlegenheit und mit kurzer Reaktionszeit auf feindliche Absichten sind hochmobile Verbände in der Lage, einen Gegner auszumanövrieren und an empfindlichen Stellen, wie z.B. Nachschublinien oder Führungsgefechtsständen, nachhaltig zu treffen, ohne sich dabei einer Abnutzungsschlacht mit seinen Hauptkräften stellen zu müssen.
In einer Rüstungskooperation haben Deutschland und Frankreich mit dem Eurocopter Tiger einen Panzerabwehr- und Erdkampfunterstützungshubschrauber in der Entwicklung / Erprobung der einen wesentlichen Anteil an dieser vorgenannten Forderungen zu erfüllen vermag.

REVELL hat, wie so häufig, sich dieses Projekts bereits vor längerer Zeit angenommen und den Tiger u.a. im Maßstab 1/72 als Bausatz herausgebracht. Qualität und Paßgenauigkeit entsprechen dem üblichen und bekannten Standard dieses Anbieters und stellen nach Versäuberung und Anpassung der Bauteile keine wesentliche Schwierigkeit dar. Berücksichtigt man noch die Tatsache, daß es bisher lediglich eine Handvoll dieser Kampfhubschrauber im Original gibt, sind einige kleine Abwandlungen am Bausatz durchaus vertretbar.

Sollten keine politischen Entscheidungen die tatsächliche Beschaffung und Einführung dieses Waffensystems verhindern, dürfte eine spätere der Serie angepaßte und überarbeitete Bausatzversion auch in größerem Maßstab zu erwarten sein. (LLM)

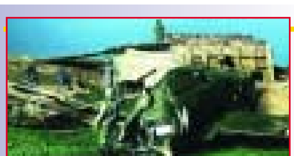
Man kann mit dem REVELL-Bausatz des „TIGER“ im Maßstab 1:72 hinsichtlich seiner Paßgenauigkeit durchaus zufrieden sein. Auch lassen sich die vorhandenen Feuchtdecals recht gut verarbeiten, lediglich einige kleine sind, weil kaum erkenn- und lesbar, nicht benutzt worden. Besonders hilfreich gestalteten sich die Decals für die Cockpit-Instrumentierungen.

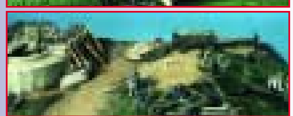


Klassiker

In der Zeit zwischen 1941 und 1944 war die deutsche Heeresleitung bestrebt, die Atlantikküste in eine uneinnehmbare Festung zu verwandeln. Die Bunkeranlagen der Küstenbefestigungen, aber auch die der U-Boot Flotte und der V-Waffen sind heute noch in Frankreich zu finden. Die Alliierten versuchten, diese Befestigungsanlagen schon während des Baus zu zerstören, so wurden z.B. die V2-Lagerbunker und Abschussrampen im Bombenhagel zerschlagen. Daraus ergab sich dann auch zwangsläufig der Erfolg der mobilen V2 Transport- und Abschusseinheiten.

Das vorliegende Diorama stellt eine Bunkeranlage dar, welche vor der Fertigstellung steht. Im Bereich dieser Anlage ist eine P-47 Razorback während eines Einsatzes bei der Bombardierung von Zielen in Frankreich bruchgelandet. Ein deutscher Offizier ist gerade dabei, die Umstände der Bruchlandung schriftlich niederzulegen, während französische Arbeiter beginnen, die Trümmer und die entstandene Unordnung zu beseitigen.





Renault UE und Anhänger
Der Resin-Bausatz des Renault UE in 1/72 stammt von Alby und wurde ohne Veränderung gebaut. Da bei Alby üblicherweise eine Bauanleitung fehlt, sollte man Photos oder Risszeichnungen des Schleppfahrzeuges zur Hand haben. Diese sind z.B. in Steel Masters (Verlag VDM) Nr. 8, Seiten 28-32 zu finden. Das Fahrzeug wurde Dunkelgelb lackiert, mit Mattschwarz überwaschen, und danach mit Hellbeige trockengebürstet, um die Details zu akzentuieren. Der Anhänger stammt von Preiser und ist eigentlich für Modellbahnanlagen in 1/87 gedacht. Die Räder wurden dünner geschliffen, und die Deichsel durch eine Anhängerkupplung ersetzt.

P-47 Razorback Thunderbolt
Die Maschine wurde mittels des Resin- und Aetzteilesatzes von Verlinden im Flügelbereich (Maschinengewehre und Patronenkästen) sowie im Triebwerksbereich detailliert. Das Cockpit wurde mit dem Resin-Bausatz von True Details verfeinert. Weiters wurde die fehlende Frontpanzerglasscheibe und die Glasscheibe des Reflexvisiers mit transparentem Plastik von Evergreen nachgebildet. Auch der Handgriff an der Cockpithaube wurde beigefügt, während auf die Darstellung des Rückspiegels (aufgrund der Wucht der Notlandung) verzichtet wurde. Am Motor der Razorback fehlen die Magnete und der Propellerregler, diese wurden selbst angefertigt. Es gibt aber auch einen sehr schönen Bausatz des Pratt und Whitney R-2800 Triebwerkes von Aires, welcher für eine genaue Detallierung des Modells sehr hilfreich ist. Die Landeklappen und Querruder wurden abgerissen dargestellt, und dazu die Scharniere zum Teil beschädigt angebracht. Die Propellerblätter wurden etwas in der Länge gekürzt, dünn geschliffen, und danach mit Hilfe einer Kerze vorsichtig verformt. Das Flugzeug wurde zuerst Silberfarben lackiert und dann mit Dunkelolivgrün und Mittelgrau tarnlackiert. Der Tarnlack wurde dann mit Polierpapier vorsichtig von der Silberfarbe abgeschliffen, um abgeblätterte Farbe darzustellen. Das Cockpit und der Maschinengewehrbereich, sowie der Triebwerksbereich wurden Chromatgrün lackiert. Sehr hilfreich für den Bau der Thunderbolt sind die Zeitschriften von Bert Kinzey (P-47 Thunderbolt in Detail and Scale, squadron/signal publications), sowie Aero (Heft 154, S. 4304-4312), welches auch eine Aufriss-Zeichnung beinhaltet.

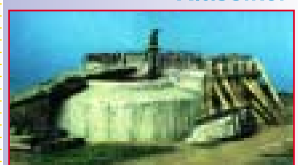
Bunkeranlage
Der Bunker von JMP in 1/72 ist ein Bausatz aus Gips. Er wurde unvollständig dargestellt, d.h. die Bunkerdecke wurde nicht verwendet. Satt dessen wurden Stahlgitter, welche zur Stabilisierung des Betons eingegossen wurden, mit einem Plastikgeflecht von M&D Modelleisenbahnzubehör (1/87)nachgebildet; es ist aber auch möglich Fliegengitter zu verwenden. Die Holzverschalungen für den Bunkerbau wurden aus Balsaholz gefertigt, und Teile der Verschalungen wurden um die Bunkeranlage herum angeordnet. Der Bunker wurde erst Sandgrau lackiert, dann mit verdünntem Schwarzgrau überwaschen und mit aufgehelltem Sandgrau überbürstet. Analog wurde der Torstahl dunkelbraun lackiert, und Rostbraun und Orange überbürstet. Das Balsaholz wurde mit verdünnten Schwarz- und Brauntönen eingefärbt, und die Betonspritzer mit Sandgrau, welchem etwas echter Sand beigemengt wurde, dargestellt.

Diorama
Für Grundplatte für das Diorama wurde ein Photobilderrahmen verwendet, von dem die Glasplatte entfernt wurde. Darauf wurde mit ca. 1 cm dicken Styroporplatten das Gelände geformt, wobei das Material mit einem scharfen Bastelmesser bearbeitet und mit Spezialklebstoff verbunden wurde. Herkömmliche Klebstoffe enthalten Lösungsmittel, welche das Styropor auflösen, statt es zu kleben. Der Bunker wurde an der Grundplatte befestigt, und eine ca. 3 mm dicke Schicht von Hydrozell (Faller) aufgebracht. Das gipsähnliche Material wurde 2 Tage trocknen gelassen,

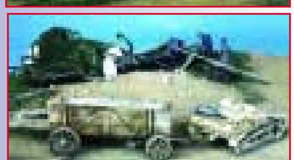
Bruch einer P-47 „Razorback Thunderbolt“ Diorama

1:72-1:72-1:72-1:72-1:72-1:72-1:72-

Klassiker



danach mit Weissleim bestrichen, und echter Sand und Graspulver von Faller aufgestreut. Der Sand wurde in Brauntönen lackiert und Beige trockengebürstet. Das Gras wurde Grün lackiert, wobei es sich empfiehlt, dafür keine Tarnfarben zu verwenden, da sie farblich zu stumpf sind. Danach wurde mit Gelbgrün trockengebürstet. Die Holzteile, Figuren und Fahrzeuge wurden eingepasst und an den Bunkerverschalungen und um den Bunker herum Reste von Beton mit sandgrauer Farbe nachgebildet.



Figuren
Die Figuren der deutschen Soldaten stammen von Preiser und zwar von dem alten Luftwaffe-Personal Bausatz, welcher schon viele Jahre auf dem Markt ist. Seit kurzem gibt es aber auch neue Bausätze von Luftwaffen-Personal, sowie von deutschen Panzersoldaten und von Zivilisten. Von letzterem Bausatz wurden die französischen Arbeiter hergestellt. Die Soldaten wurden Uniformgrau lackiert, während die Arbeiter in Dunkelblau gehalten sind, um die Arbeitskleidung darzustellen.
Fazit
Die verwendeten Lifecolor Farben von Astromodel (Italien) sind absolut geruchsneutral und daher sehr zu empfehlen. Ausserdem sind sie mit Wasser verdünn- und auswaschbar. Der Hasegawa Bausatz der P-47 ist grundsätzlich in Ordnung, allerdings sind Cockpit und Triebwerk mangelhaft detailliert. Die Alby Bausätze sind von sehr guter Qualität, aber leider schwer erhältlich. Ausserdem fehlen Decals und die Bauanleitungen sind teils mangelhaft oder nicht vorhanden. Die Preiser Figuren sind mit Ausnahme der alten Esci Figuren das einzige Figurenmaterial aus Hartplastik im Massstab 1/72, und somit unerlässlich für den Bau von Dioramen. Die neuen Preiser Figurenbausätze zeichnen sich durch hohe Qualität aus und sind zu sehr empfehlen. Ein Wort noch zu dem neuen Figurenbausatz von Hasegawa in 1/72, welcher Flugzeugpiloten des zweiten Weltkrieges beinhaltet. Er hat mich an ein Erlebnis während meiner Chemieausbildung erinnert, als ich eine chemische Substanz, die ich hergestellt hatte, meiner Vorgesetzten zur Begutachtung gegeben habe. Sie hat gemeint: “Schön ist es nicht, aber dafür ist es wenig”. Genau das trifft auch auf diesen Hasegawa-Bausatz zu. Er kann leider nicht empfohlen werden. Dagegen sind die Resin-Figuren von Milicast in 1/76 von ausgezeichneter Qualität und für den Dioramenbau sehr geeignet, da sie vor allem englische, deutsche und amerikanische Soldaten in Ruhestellung zeigen. Erst kürzlich sind übrigens wieder einige neue Figurensets auf dem Markt erschienen.

Diorama von Gerhard J. Mohr, IPMS-CH, Sektion Zürich
(homepage: http://www.chemsens.ethz.ch/~gerhard/dioramas.html
email: gerhard@chemsens.pharma.ethz.ch)

***

Klassiker

OWL Decals, Petr Hobza,
Manesova 6,
CZ74601 OPAVA, CZ
web: www. owl.cz