

Die umgekehrte Autopyramide – „Die Traube“



Als ich vor einigen Jahren mein Modellbauhobby auf den Bereich Kran- und Schwerlast spezialisierte, begegnete mir mehrfach Fotos von einem spektakulären Einsatz des bekannten Schwertransportspezialisten Riga Mainz, die 1992 mit dem größten Teleskopkran Gottwald AMK 1000-103 in einer riesigen Stahlkonstruktion 32 Opel Senator zu Werbezwecken in die Lüfte hoben.

Da es den Kran von Kibri als Bausatz gab, lag ein entsprechendes Diorama auf der Hand, und ich fragte mich, warum da noch niemand vorher drauf gekommen ist. „Weil das nicht geht!“, war die Antwort von wesentlich erfahreneren Modellbaukollegen und meine anfängliche Euphorie erfuhr einen ersten Dämpfer. Doch die Idee ließ mich nicht mehr los und so konnte ich im April auf der „Modelshow Europe 2001“ im niederländischen Ochten das Diorama „Die Traube“ präsentieren!

Bis es soweit war, galt es jedoch viele Probleme zu lösen, und ohne die Skeptiker von einst, die mir beim Bau mit Rat und Tat behilflich waren, wäre daraus auch nie etwas geworden.

Die Pyramide kurz vor Fertigstellung.

Ein etwas anderer Umbau von unserem Leser Frank Hadel.

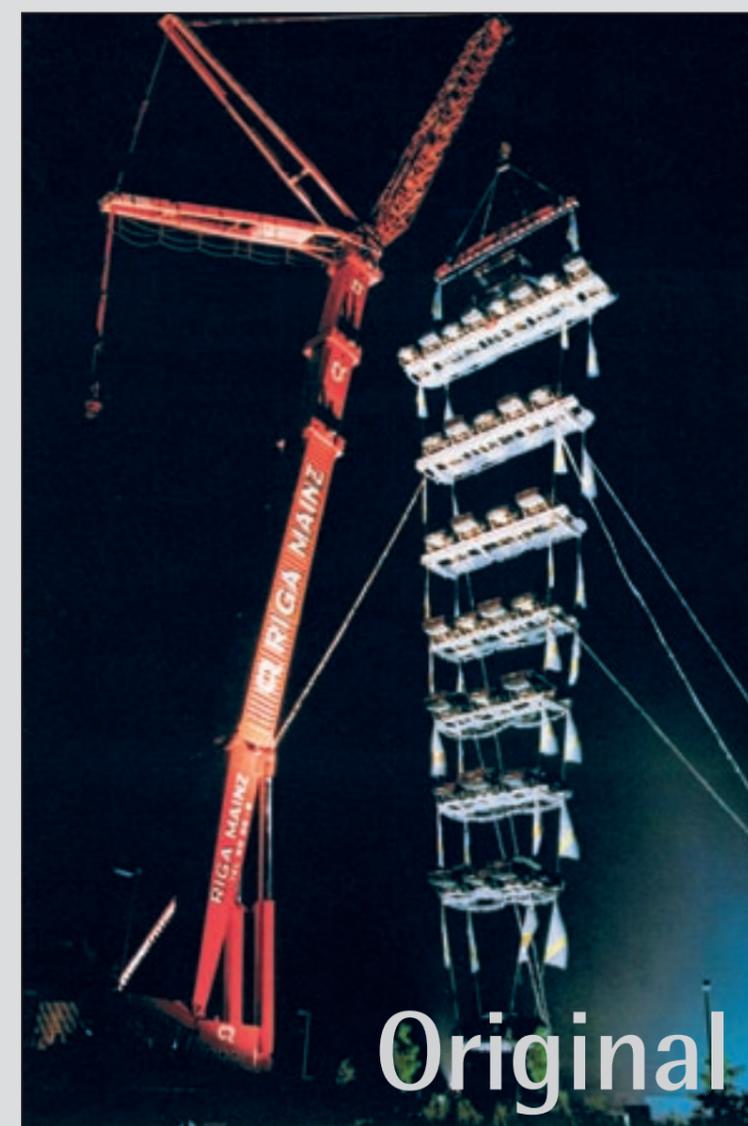


Modell

„Die Traube“

Das erste Problem war die Bestückung der Traube: Da der Opel Omega von Herpa sehr schlicht gehalten ist, gefiel mir dieses Modell nicht so gut. Nach einigen Gesprächen mit Herpa, die mir sofort ihre Unterstützung für dieses Diorama zugesagt haben, kamen wir auf den BMW Alpina B12 in PC-Version, da dieses Modell mit der rundum sehr filigranen Detaillierung sehr auffällig und „edel“ ist. Wenige Tage später standen 32 dieser Modelle in einem großen Paket in meinem Bastelzimmer und somit konnte es richtig losgehen!

Die einzelnen Etagen der Traube bestehen aus Bastelprofilen von Evergreen, die anhand von Fotos vorbildgetreu nachgebaut wurden. Probleme gab es bei den Aufnahmen der Ketten, da diese Teile aus Kunststoff nicht stabil genug gewesen wären. Nach längerem Suchen fand ich eine niederländische Gießerei, welche die Kettenaufnahmen nach meinen Vorgaben, exakt passend für die gewählten Ketten hergestellt hat. Diese Gussteile wurden in die Querträger der einzelnen Etagen eingeklebt.



Original

Bei den Ketten half mir die Erfahrung von Michael Lamshöft, der eine wesentlich feinere Kette beschaffte. Lediglich in der Etagenaufnahme musste jeweils ein großes Kettenglied verbleiben, um darin mit jeweils einer M1-Schraube die Etage an jeder Ecke zu befestigen. Die gewählte Kette war jedoch so fein, dass das große Kettenglied nicht mehr hindurchpasste, und so entschied ich mich für einen Trick. Von einer dritten Kette, einer Zwischengröße zwischen der feinen und der großen Kette, nahm ich jeweils ein einzelnes Glied als Adapter und verband damit die feine Kette mit dem großen Kettenglied. So entstanden innerhalb von drei Tagen 4 Ketten (für jede Ecke eine), denn ich musste sorgfältig darauf achten, dass jedes Teilstück gleichlang war, und dass alle geöffneten Kettenglieder sorgfältig geschlossen wurden, um später einen Unfall zu vermeiden. Gleichzeitig baute mein Modellbaukollege Ralf Mühlmann aus Bastelprofilen das tragende Teil der Konstruktion, die Traverse, sehr genau nach Originalunterlagen nach.



Das Gesamtdiorama mit der Pyramide.

Die erste Probe: Die Etagen wurden in die Ketten gehängt und zum ersten Mal hing die Traube an einem Laborstativ und konnte mit den Pkw bestückt werden. Ein beeindruckendes Bild!

Danach wurden alle Teile mit der Airbrush-Pistole mit mehreren Schichten Farbe lackiert: Die Traverse, wie im Original, in rot, die Etagen in orange-gelb. Als alles komplett durchgetrocknet war, konnten die Teile endgültig mit den Ketten mit 1mm-Schrauben und entsprechen-

den Muttern zusammengeschraubt werden.

Bislang hatten wir ein Problem beinahe ignoriert: Das Gewicht von ca. 500 Gramm! Da der Kran natürlich vorbildgerecht mit Gittermastspitze ausgerüstet werden sollte, verlagert sich der Schwerpunkt sehr weit nach außen und die maximale Tragkraft nimmt drastisch ab. Zu drastisch – der Kran kippte. Ideen wurden gesammelt, und ich fräste das Kontergewicht von innen so weit wie möglich aus, und

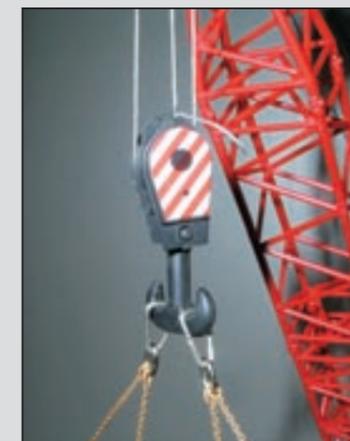
Michael Lamshöft goss ein Gewicht aus Blei, welches das Kontergewicht exakt ausfüllte. Leider brachte diese Arbeit auch nicht den gewünschten Erfolg – der Kran stand nicht.

Letztendlich fanden wir nur eine Lösung: Die Schraube, die den Oberwagen mit dem Unterwagen verbindet, wurde durch eine wesentlich längere Schraube ersetzt, die zusätzlich durch die Grundplatte des Dioramas getrieben wurde und dadurch den Kran fest mit dem Diorama verbindet!

PYRAMIDE



Nicht leicht zu lösen war die Befestigung der Kette am Querträger. Hier die Zwischenlösung mit der Büroklammer.



Die Hakenflasche trägt das Gesamtgewicht.

Nun ging es ans eigentliche Diorama, der Kfz-Händler (ein Bau-satz von Faller) wurde gebaut, jedoch an einigen Stellen modifiziert, besonders die Beschriftungen mussten vom ursprünglichen „Mercedes-Benz-Design“ auf einen fiktiven BMW-Händler umgeändert werden, und auch die „Auslegeware“ wurde am PC mit BMW-Motiven komplett neugestaltet. Die Werkstatt wurde mit einigen Details wie z. B. neuen und alten Reifen und einem V8-Motorblock

ausgestattet, und alle Teile wurden farblich gesupert.

Letztendlich sorgte mein Bruder Jens für die Lichteffekte auf dem Diorama, denn überall wurden Leuchten und Blinkschaltungen eingebaut. So blinkt es auf dem VW T3 von Riga Mainz und auch im BMW 850i, der gerade das Gelände verlässt, kann man sowohl vorn als auch im Heck einen Blinker entdecken! In den Gebäuden befinden sich insgesamt 8 Lampen verschiedener Größe. In die

Grundplatte des Dioramas wurden Kabelschächte gefräst, und die dort verlegten Kabel eingespachtelt und verschliffen. Erst danach wurden die Landschaftsfolien auf die geglättete Oberfläche geklebt.

Die vielen staunenden Augen in Ochten bestätigten mir, dass ich mit meinem etwas anderen Diorama die richtige Wahl getroffen haben.

Frank Hadel



Das unterste Modell.

Weitere Informationen
unter
www.hadel.net
und unter
www.schwerlastmodell.de

