



STIERISCH GUT!

Lamborghini Murciélago R-GT ALMS 2004 – ein Transkit von Scale Production in 1:24

von Michael Schneider, Waghäusel

Schon mit dem Erscheinen des unlackierten Prototyps der Rennversion des Lamborghini Murciélago auf der IAA in Frankfurt 2003 war ich von dem bulligen Auftritt dieses Autos beeindruckt. Es fuhr dann im Jahr 2004 sowohl in der FIA GT-Serie wie auch in der ALMS-Serie. Mit dem Erscheinen des Transkits war der Bau des Modells beschlossene Sache.

Zum Bau der Rennversion ist neben dem Transkit von Scale Production auch der Erwerb eines Fujimi Lamborghini Murciélago notwendig. Anhand der gelieferten Decals und zweier Heckspoiler hat man beim Bau die Auswahl aus zwei FIA-GT-Versionen (schwarz oder schwarz-orange) und der silber-schwarzen ALMS-Version. Ich habe mich zum Bau letzterer entschieden. Nachdem der Transkit im Jahr 2005 mit der Auszeichnung „Modell des Jahres“ bedacht wurde, sollte sich nun beim Bau herausstellen, ob der Zusammenbau und das Ergebnis diese Auszeichnung rechtfertigen würden. Zu den Resineteilen des Transkits ist anzumerken, dass diese qualitativ sehr hochwertig und absolut vergleichbar mit Produkten einiger japanischer Kleinserienhersteller sind. Sie benötigen nur sehr wenig Nacharbeit mittels Schleifpapier und Spachtelmasse, was aber, wie auch bei anderen guten ResinKits/Transkits, im Bereich des üblichen liegt.

Zunächst wurde mit den Karosseriearbeiten begonnen. Dabei war die Frontschürze des Fujimi-Kits durch die Frontschürze des Transkits zu ersetzen. Dies funktionierte problemlos. Als nächstes wurden statt der Serienschweller die des Transkits an die Fujimi-Karosserie angebaut. Auch hier gab es kaum Passungsprobleme, da die Schweller so gegossen sind, dass sie an die für die Kit-Schweller vorgesehenen Klebelaschen passen. Beim Verkleben ist auf die akkurate Ausrichtung der Schweller zu achten. Nach gutem Durchtrocknen der Klebestellen waren die Verbreiterungen der vorderen Kotflügel der nächste Schritt. Diese wurden an die entsprechenden Stellen gehalten und ihre Position markiert. Dann konnte das überflüssige Plastikmaterial der vorderen Kotflügel entlang der Tür



zugewandten Seite des Radlaufs entfernt werden. Die Resin-Kotflügelverbreiterungen wurden anschließend verklebt.

Zum sauberen Übergang sind die Oberseiten und die vorderen Enden der Kotflügelverbreiterungen zur Frontschürze verspachtelt und verschliffen. Dabei ist zu beachten, dass die Trennlinie an der Oberkante der Schürze erhalten bleibt. Die in der Heckschürze eingelassenen Kühler, die später durch geätzte Lochgitter sichtbar bleiben, wurden herausgefräst und durch Sheet ersetzt. Beim Fujimi-Modell ist vor den Kühlern jeweils ein Ventilator angegossen, der bei der Rennversion nicht vorhanden ist. Nach dem Einsägen von Schlitz für die Heckflügelhalterungen sowie in der Heckschürze für den Abschlepphaken konnte die Karosserie grundiert werden.

Bei der Heckklappe hat man die Wahl, diese zu verkleben oder abnehmbar zu gestalten, um Einblicke in den Motorraum zu ermöglichen. Ein richtiger Motor ist im Fujimi Kit nicht enthalten, es handelt sich um eine gut gemachte Reliefplatte, die jedoch der Rennsport-Version angepasst werden muss.

Als nächstes wandte ich mich dem Innenraum zu. Von den Kitteilen blieb dabei nicht viel übrig. Die Mittelkonsole wurde durch ein Tiefziehteil ersetzt (liegt zweifach dem Transkit bei, falls man sich mal verschneiden sollte). Somit hat die Mittel-

konsole ohne Spachteln und Schleifen eine glatte Oberfläche. Auch das Serienarmaturenbrett musste einem Resin-Teil weichen. Es hat dann zwar noch die Grundform des Serienteils, ist aber auf „Rennbetrieb“ ausgelegt (keine Armaturen, Sicherungen und Schalter in der Mittelkonsole). Auch die Türinnenverkleidungen liegen dem Transkit als Resin-Teil bei und werden anstelle der Fujimi-Teile verbaut. Hinter dem Sitz wird eine zugeschnittene Sheetplatte des Transkits eingeklebt, sie trennt Fahrerkabine und Motorraum. Der so entstandene Innenraum wurde dann schwarz lackiert. Hier kann man sich mit Kohlefaser-Decals richtiggehend austoben, da ich jedoch das Modell geschlossen bauen wollte und der Einblick in den Innenraum später nur begrenzt möglich ist, habe ich davon abgesehen.

Während der Innenraum trocknete, wurde der Sitz mattschwarz lackiert und mit den Ätzteilen für die Sitzhalterung an Fahrzeugboden versehen. Ferner wurden die Stoffgurte in die entsprechenden Ätzteile eingefädelt und am Sitz angebracht. Der Innenraum wurde mit den weiteren Teilen aus dem Transkit vervollständigt. Diese umfassen u.a. ein Alu-Drehteil als Feuerlöscher, Resin-Schalthebel, geätzte Rennpedale, eine große Elektronikbox im Fußraum auf der Beifahrerseite sowie einige kleine Elektronikboxen, die auch entsprechend verkabelt wurden. Am

Armaturenbrett wurden noch Lenkrad und das als Ätzteil beiliegende Display auf der Lenksäule verklebt.

Nach Komplettierung der Innenraumwanne konnte der Überrollkäfig eingeklebt werden. Diese Bauteile betrachte ich jetzt noch mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Einerseits ist auch bei der komplexen Form des Käfigs nochmals der saubere Guss der Teile hervorzuheben und auch die Passung der Teile zueinander überzeugte und beim Dry-Fitting der Komponenten passte alles hervorragend. Bei der Schlussmontage drückte dann jedoch der Käfig gegen das Dach und erst mit entsprechender Nacharbeit sah alles zufrieden stellend aus. Vermutlich lag die Passungenauigkeit an der Materialstärke des Glaseinsatzes, was sich nur durch eine dünnere, tiefgezogene Scheibe wohl hätte verhindern lassen.

In der Zwischenzeit wurde die Karosserie nach der Grundierung silber lackiert, abgeklebt und dann die schwarzen Flächen lackiert (jeweils Autolack). Nach Anbringung der Decals erfolgte die Versiegelung der Karosserie mit 2-K-Klarlack, diese wurde nach ausreichender Trockenzeit leicht angeschliffen und poliert. Ich greife dabei zu den von Automobilminiaturen angebotenen Produkten „Abranet“ Schleifscheiben (bei Staubeinschlüssen) der Körnung 1000, 2000 und 4000, die eine Schaumstoffrückseite haben und gut



zu handeln sind, und Polierwachs zurück. Als nächstes standen die Räder und der Heckspoiler auf dem Bauplan. Die vier Bremsen bestehen dabei allein aus 36 (!) Teilen. Zunächst sind die beiden eigentlichen Brems Scheibenteile mit einer gezackten Distanzscheibe zu verkleben, was dann den Eindruck einer innenbelüfteten Brems Scheibe vermittelt. Danach wird das strukturierte Teil, das man später durch die Felgen erkennen kann, auf diese drei Teile geklebt. Somit ergibt sich auch eine realistische Dicke der Scheibe. Dann folgen zwei Ätzteile, die um die separate zentrale Radaufnahme herum aufgebaut werden. Die Vielzahl der Teile erleichtert das Lackieren der verschiedenen Einheiten ungemein. Zum Abschluss wird dann noch die Bremszange angeklebt, eine Gewindestange durch die Brems Scheibe geschoben und von außen wie beim Original die Radmutter aufgeschraubt. Auch die Räder können überzeugen. Die Aluringe wurde vor der Montage noch mit Poliermittel zum Glänzen gebracht, ebenso die beiden schmalen Ringe für mehr Einpresstiefe der Hinterräder. Der Felgeneinsatz besteht aus Kunststoff-Spritzguss und bedarf nach sauberem Abtrennen vom Gußast nur noch etwas Farbe, die Reifen wurde an der Lauffläche angeschliffen und montiert. Der Resin-Heckspoiler wurde nach Anpassung der geätzten Seitenteile schwarz lackiert. Bemerkenswert sind hier die

Heckspoilerhalterungen, die aus zwei Teilen pro Seite bestehen und dadurch wie beim Original eine Verstellbarkeit des Heckspoilers ermöglichen. Der Heckdiffusor wurde aus sieben Ätzteile mit Sekundenkleber zusammengebaut und lackiert. Vor dem Zusammenfügen der einzelnen fertig gestellten Komponenten wurde das Chassis aus dem Fujimi-Kit zusammengebaut. Dieses ist gemäß Scale Production Bauplan im vorderen Bereich der Schweller etwas zu kürzen. Wer sich mit dem Fujimi-Kit schon einmal beschäftigt hat, dem ist bekannt, dass am Fujimi Chassis der Radstand zu kurz geraten ist. Deshalb ist auch in diesem Bereich etwas nachzuarbeiten, bis der Radstand passt. Anschließend wurde die Innenraumwanne auf dem vorbereiteten Chassis fixiert. An die Karosserie wurden Front- und Seitenscheiben angebracht. Dazu bedarf es etwas Aufwand und Geduld, bis sie sich an der Karosserie angelegt haben. Der große Lufteinlass in der Frontschürze sowie die Auslässe vor den Kühlern im Heck wurden mit den Ätzteilen des Transkits nach Lackierung verschlossen. Das Ätzteil zwischen den Rückleuchten verlangt genaues Anpassen wegen der Rundung der Karosserie. Die Abdeckung der Rückleuchten wurde aus tiefgezogenem Transparentmaterial geschnitten, was dem Transkit zweifach beiliegt, und eingeklebt. Nach Verbindung von Body und Chassis wurden die Räder

eingebaut, das linke Vorderrad beweglich gestaltet und deshalb die Aufhängung mit einem Dämpfer versehen.

Die Abschlussarbeiten standen nun an. Der Diffusor wurde unter dem Heck angebracht, der Heckflügel montiert, die Verglasung der Frontscheinwerfer eingesetzt, Auspuffendrohre, Scheibenwischer, Spiegel und Abschlepphaken eingepasst und zu guter Letzt eine Antenne auf dem Dach verklebt. Diese ist ein gezogener Gußast, ansonsten stammen alle verwendeten Teile aus dem Fujimi- bzw. dem Transkit.

Als Resümee bleibt festzuhalten: Die gebotene Qualität, die hohe Anzahl der Teile (140!) unterschiedlicher Materialien und die Möglichkeit, mit den gelieferten Decals drei Varianten des Lamborghini zu bauen, sind bestechend. Dass der Kit ein gewisses Maß an Erfahrung voraussetzt, um ein zufrieden stellendes Ergebnis zu erzielen, ist - wie bei allen Resin-/Transkits - nichts ungewöhnliches. Die Bereiche, denen man Aufmerksamkeit schenken muss, halten sich im überschaubaren Rahmen und sind, wenn man sie kennt, einfach zu beheben. Die Auszeichnung „Modell des Jahres“ ist somit nicht nur für den Transkit selbst, sondern auch für das zu erzielende Ergebnis vollkommen gerechtfertigt. Eine Neuauflage des Transkits mit Details und Decals der Rennserie 2006/2007 ist nach dem Rennen in LeMans zugesagt. ■

