

Die Legende lebt!

Dodge Viper GTS-R in 1:25 von AMT / Scale Production



Die Legende lebt!

Die Vorgabe der Chrysler-Chef-etape war einfach, aber deutlich: „Entwickelt den ultimativen Nachfolger der legendären Shelby Cobra!“ – Hört sich einfach an. Doch dies war es ganz bestimmt nicht. Mit dieser Aufgabe waren Designchef Tom Gale und das Team um Chefingenieur Roy Sjöberg mehr als ausgefüllt. Das Beste war gerade gut genug, die Aufgabe wurde mit Bravour gelöst.

Zum ersten Mal wurde die Viper RT/10 am 4. Januar 1989 auf der North American International Auto Show in Detroit, Michigan, vorgestellt und erlebte dort eine umwerfende Resonanz. Nach weiteren Erfolgen auf den Automobilmessen in Chicago und New York gründete Chrysler am 28. März 1989 das Team Viper. Dieses hatte die Aufgabe eine Serienfertigung zu prüfen und bei guten Aussichten eine solche vorzubereiten. Am 18. Mai 1990 gab der Vorstand grünes Licht. Die Viper RT/10 konnte so gebaut werden wie sie als Concept Car vorgestellt wurde. Dies bedeutete, daß auch die Motorisierung übernommen wurde und hier handelt es sich um einen echten Dampfhammer: 8 Liter Hubraum, 400 PS und ein Drehmoment von 630 Nm bei 3600 U/min machen aus dem Aluminium V10 eine wahre Monstermaschine. Man glaubt es kaum, aber der Motor stammt tatsächlich aus dem Truck-Programm des Konzerns. Am 26. Mai 1991 führte die Viper zusammen mit dem Dodge Stealth das Feld bei den 75. Indianapolis 500 um den Kurs. Eine der größten Ehren, die einem Auto in den USA zuteil werden kann.

Um die (dachlose) Viper zu einem Ganzjahreswagen zu machen stellte Chrysler 1993 auf der Los Angeles Auto Show die Viper GTS vor. Mit Bubble Top, Heckspoiler, NACA Kühlluftöffnungen und stärkerem Motor (411 PS) wird sie bis heute so hergestellt. Der Preis

der RT/10 betrug 1993 53000 Dollar.

1996 entschied Chrysler sich eine Rennversion als reines Kundenfahrzeug (kein Werksteam) aufzubauen. Zielvorgabe war ein wettbewerbsfähiges Rennauto auf Basis des neuen IMSA und ACO Reglements. Diese Viper GTS-R setzt auch das französische Team Oreca in der GT-Meisterschaft in der Klasse GT 2 ein. Mit 1248 kg Kampfgewicht ist sie dort das Maß aller Dinge.

Zum Modell:

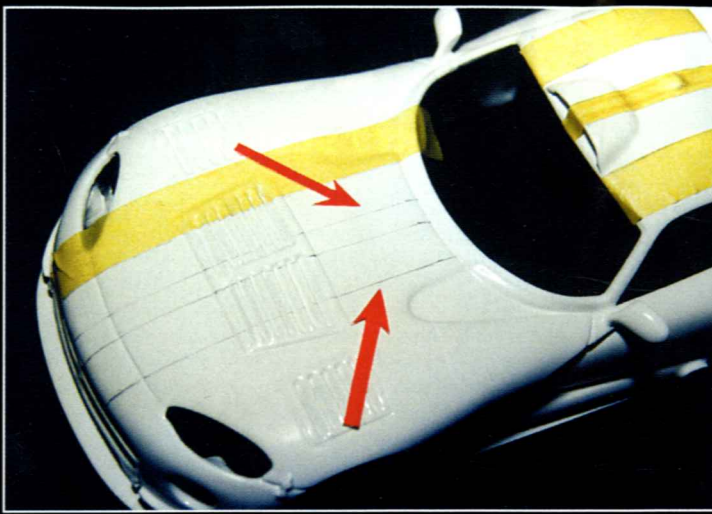
Die Viper GTS-R basiert auf einem Transkit im Maßstab 1:25 der Firma Scale Production aus dem Saarland. Für den Umbau wird der AMT Bausatz Nr. 8055 benötigt. Wie bei allen Produkten aus seinem reichhaltigen Sortiment hat Firmeneigner Michael Cräber auch hier sein Hauptaugenmerk auf einwandfreie Qualität gelegt. Der Transkit besteht aus 25 Teilen. Karosserie und diverse Kleinteile für den Innenraum bestehen aus Resine. Heckspoiler, Sitz, Lenkrad, Felgen und weitere Kleinteile bestehen aus Weißzinn. Die Reifen liegen als Gummislicks bei.

Zusammenbau:

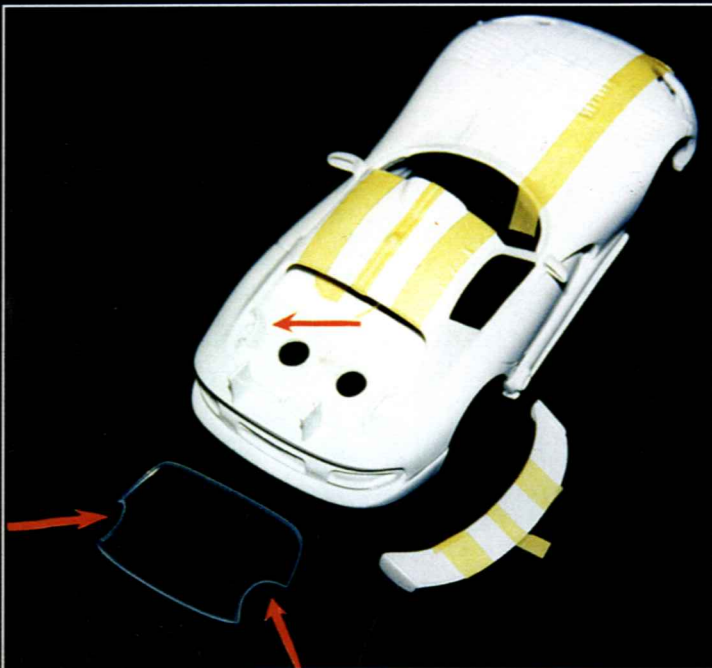
Sowohl die Resinekarosserie als auch die aus Zinn gefertigten Teile sind so sauber gegossen, daß sie nicht mehr als die übliche Nacharbeit erfordern. Nach dem Entgraten und Anschleifen der Karosse sollte man auf jeden Fall die „Glassteile“ wie Front- und Heckscheibe plus Scheinwerfergläser anpassen und gegebenenfalls die Ausschnitte oder Scheiben nacharbeiten. Aus Sicherheitsgründen (Reglement) wurde bei der Viper GTS-R der Tankeinfüllstutzen in den oberen Heckbereich gelegt, was zur Folge hat daß, man die Heckscheibe links und rechts für die Tankstutzen aussparen muß. Nachdem ich alle Teile angepaßt hatte, ging ich zum Lackaufbau über. Für die Grundierung (mit Füller) und den Decklack nahm ich Autolack aus der Spraydose. Dieser Lack hat den Vorteil, daß er bereits nach ein paar Tagen so hart ist, daß ich ohne Risiko mit dem Abkleben der Streifen be-

ginnen kann. Die weißlackierte Karosserie habe ich komplett mit 800er Schleifpapier naß angeschliffen. In der Anleitung, die Scale Production mitliefert, ist ein Stück Doppelstreifen mit dem richtigen (5 mm) Abstand abgedruckt. Ich habe dieses Stück einfach aus der Anleitung herausgeschnitten und schon habe ich meine Vorlage für die Streifen. Diese Vorlage habe ich nun vorne und danach hinten mittig auf die Motorhaube gelegt und mit einem weichen Bleistift die Ränder markiert, dito auf dem Dach, dem Spoiler und im Heckbereich. Danach habe ich die Markierungen verbunden und so die Streifen im richtigen Abstand und Breite auf meinem Modell





Die Linien sollten mit Hilfe einer Schablone und nur ganz leicht aufgetragen werden.



Die Heckscheibe muß im Bereich des Tanknefüllstutzen halbrund herausgearbeitet werden.

erhalten. Nach dem sorgfältigen Abkleben der Streifen habe ich mit Airbrush ein selbstgemischtes Dunkelblau-metallic aufgebelt. Man sollte die Streifen wirklich nur aufnebeln, da bei einem zu nassen Farbauftrag die Gefahr, daß Farbe unter die Kleberänder läuft, besonders in den Kanten und Vertiefungen doch recht groß ist. Anschließend wurde der komplette Innenraum seidenmattschwarz gebrüht. Nach entfernen des Klebebandes und nochmaligem leichten Anschleifen beginnt

nun das Anbringen der Decals. Es liegen Decals für zwei Versionen bei. Zum einen für Le Mans 1997 und zum anderen für FIA GT 2 1997. Bei der Le-Mans-Version muß man an der Front im Bereich der Streifen noch Aussparungen für Zusatzscheinwerfer herausarbeiten, da die Teams wegen der Nachtfahrt in Le Mans mit diesen unterwegs sind.

Die Skizzen zur Plazierung der Decals sind soweit ausreichend, jedoch ist es auch hier von Vorteil wenn man einige Bilder von der Viper GTS-R auf-treiben kann.

Auch die Qualität der Decals geht so weit in Ordnung, nur bei den schwarzen Decals ist Vorsicht



Die Viper im Rennreiß.

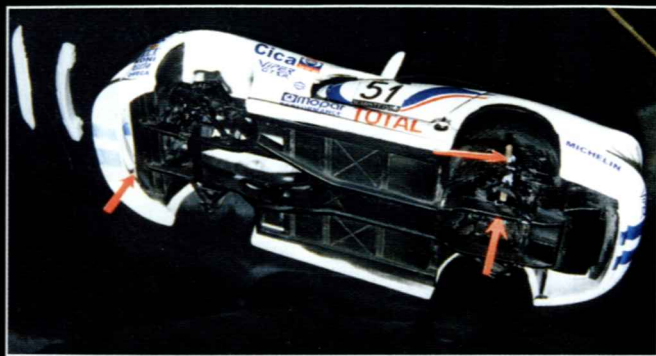


Sauber gegessene Felgen aus Zinn und Gummireifen sprechen für sich. Die Beschriftungen der Reifenflanken stammen von Tamiya.



geboten. Man sollte diese Decals nicht wie empfohlen randlos ausschneiden, da die Kanten dann leicht „abbröseln“. Auch sollte man übermäßiges Biegen z. B. am Warsteiner Schriftzug an der Frontscheibe unterlassen. Ich habe deshalb ca. 1-2 mm Rand gelassen, womit das Problem gelöst war. Nachdem alle Decals angebracht waren, habe ich die Karosserie mit Klarlack versiegelt. Während die Karosserie nun in aller Ruhe durch-trocknen kann, beginnt der eigentliche Zusammenbau. Den Motor braucht man gar nicht unter die Resinehaut paßt, also be-gann ich mit dem Chassis. In der Anleitung von Scale Production sind zwei Hinweise, wie das Chassis für die Resinekarosse passend zu kürzen ist. Leider hat sich bei diesem Hinweis ein Fehler eingeschlichen. Auf der linken Seite ist die Bauteil mit der Nummer 21 zu bearbeiten und nicht – wie angegeben – Teil 31! Aber auf den Skizzen ist ja gut zu erkennen um welche Teile es

sich handelt. Nachdem ich beide Teile entsprechend gekürzt hatte, ging es weiter mit Baustufe 3. Diese Hinterradaufhängung kann man nach Bauplan bauen. Ich habe allerdings die Bremsscheiben weggelassen, da sie ja in besserer Form als Zurüstteil beiliegen. Auch blieben die Achsen in der Schachtel, aber dazu später mehr. Abschnitt 4 des Plans wird komplett übernommen. Bei dieser Gelegenheit kann man gleich die Scheinwerferreflektoren (91L. + 92R.) befestigen. Die Vorderradaufhängung wird nach Bauplan gearbeitet, nur werden eben Motor, Antriebswellen und Bremsscheiben weggelassen. Zum Schluß werden noch die hinteren Radkästen (75 + 76) befestigt, bevor das Ganze Seidenmatt Schwarz lackiert wird. Für die Inneneinrichtung wird nur das Armaturenbrett und die Lenksäule aus dem Bausatz benötigt, alles andere kann gestrost in der Schachtel bleiben. Nachdem ich auch das Armaturenbrett SM-Schwarz gebrüht



Der Frontbereich sowie die Achsaufhängung müssen gekürzt und aufgebohrt werden.



Das Triebwerk im Original...



... und im Modell, flankiert von Rennversion links und Straßenversion rechts.



Die Schlangen-Familie auf einen Blick: Viper RT/10 und Viper GTS, beide von AMT/Ertl und Viper GTS-R von Scale Production, alle Maßstab 1:25.

und die Anzeigen farbiger hinterlegt hatte, wurde das Armaturenbrett am hinteren Rand (sieht man) direkt mit der Karosserie verklebt. Dieser Schritt ist notwendig, da bei der Renn-Viper sowohl die beiden Türblätter als auch die originale Mittelkonsole fehlen. Als Ersatz für die Konsole habe ich aus Plastiksheet eine Abdeckung angefertigt, auf die dann später der Schaltknüppel und einige E-Boxen installiert werden. Ich entschied mich aus diesem Mal wieder für SM-Schwarz, so daß der gesamte Innenraum insgesamt neutral erscheint. Zum Schluß wurde noch der Rennsitz, der mit Gurten aus dem Zubehörhandel versehen wurde, der Schaltknüppel sowie die E-Boxen montiert.

Nachdem das Chassis mit der Karosserie verbunden ist, beginnt die eigentliche „Bastelei“ am Modell. Als Achsen nahm ich 2-mm-Messing Rundmaterial. Steckt man nun dieses Rundmaterial durch die Felgen in die

Radaufhängung, wird man feststellen, daß gar nichts paßt. Ich habe nun das Messing auf Achslänge gekürzt und mit der Felge und der Bremsscheibe verklebt. Da ich nun die Felge mit Bremsscheibe und Achse als ein Stück habe kann ich durch aufbohren der Achsaufhängung (vorn 33L + 34R, hinten 46L + 47R) die Räder paßgenau ausrichten. Man sollte damit am besten im Heck anfangen. Wenn das Rad nun sauber im Radkasten sitzt, fixiert man Achsen (immer paarweise) mit Sekundenkleber. Ist der Sekundenkleber getrocknet, füttert man mit 2-Komponenten-Spachtelmasse die aufgefräste Aufhängung auf. So ist ein späteres Abtauchen oder Verrutschen der Achse unmöglich. Dieses Aufbohren und Fixieren hat auch den Vorteil, daß man sein Fahrzeug richtig schön tief legen kann. Die vier Radbolzen, die beliegen, habe ich mit einem Skalpell geköpft und in die Radmitte geklebt um den Zentralverschluß darzustellen. Es liegen dem

Bausatz zwei Scheibenwischer bei, wobei aber nur einer gebraucht wird. Auf allen Bildern oder Rennen die ich gesehen habe, ist die Viper mit einem Wischer, der auf der Fahrerseite links angeschlagen ist, unterwegs. Zum Schluß werden noch die Kleinteile wie Antenne, Abschlepphaken usw. montiert und bemalt.

Fazit:

Auch wenn man Resine-Kits bisher skeptisch gegenüber stand (ich übrigens auch), überzeugt dieser vor allem durch seine hervorragende Qualität, einem günstigen Preis und der Tatsache, einen der wenigen Rennwagen amerikanischer Herkunft zu besitzen, der in Europa alles in Grund und Boden fährt. Zum Beispiel 1998 bei den 24 Stunden von Le Mans. Raten Sie mal wer Platz 1 und 2 in der Klasse GT 2 belegt hat ???

Roland Deuss, Magstadt
Roman Tischer, Rutesheim
S.I.M. Stuttgart

Modelshop

Merlin-Products

Permanente Erweiterung des Programms!
Moderate Preise in allen Sparten!
Versand: 24 Std Bestellannahme und -abwicklung!
Viele Kleinserien: Jaguar, Warriors, Aires,...



Das Modellbau-Zentrum in Ostwestfalen-Lippe!

Academy		
AC 1375	M-18 HELLCAT	49,95
AC 1388	IDF M-113 FITTER	54,45
AC 1389	M-113 VIETNAM	54,45
AC 1390	M60 A1 W.DOZER BLADE	58,45
AC 1659	F-14A Tomcat	48,45
AC 2116	MIG-29A Fulcrum-A	36,45
AC 2117	F-15E Strike Eagle	56,45
AC 2119	MIG-29UB Fulcrum-B	36,45
AC 2131	Sukhoi Su-27 Flanker B	68,45
AC 2162	F-86F-30 Sabre	42,45
AC 2166	MIG-21PF	38,45
AC 2171	MIG-21MF	38,45
AC 2173	B-29 Books Car	64,45
AC 2174	P-47D "Bubbletop"	13,60
AC 2175	P-47D "Razorback"	13,60
AC 2176	Mits. A6M5c Zero	13,60
AC 2177	P-39 Aircobra	13,60

Precision Models		
P35.033.C	21cm Kanone 38	208,45
P35.016.C	21cm Mrs 18 Brummbar	152,45
P35.011.C	17cm K18 in Mrs Lafayette	152,45
P35.004.B	schw. 10cm Kanone 18	121,45
P35.001.B	15cm s. Feldhaubitze 18	121,45
P35.034.B	Protze 21cm K.38	76,45
P35.019.B	Germ. Crew Matterhorn(B)	108,45

Jaguar		
J 63077	"Breakfast in Bed" Germ Tankers(2)	44,45
J 63084	Sd. Kfz. 250 Riders, 1944(2)	40,45
J 63074	Street Fighters III, E.Prussia	56,45

Warriors		
W 35228	W. SS Winter Tiger/Cr. (2 Full & 2 Half Figs.)	62,00
W 35229	US Inf. 1st Man 1943-44	24,50
W 35230	US Gen. Europe 1944-45	24,50

ABER Fotoätzteile		
R 35043	Sturmtiger	23,45
R 35045	T-34/85	22,45
R 35060	Cromwell Mk.IV	22,45
R 35062	SdKfz.123"Luchs"	23,45
R 35A45	Fender für T-34	14,45
R 35A46	Tanks+Cans T-34	14,45
R 35A50	Anfi Pz.-faust sh. T-34	14,45
R 35A62	Fender für "Luchs"	16,45

Vallejo Model Color		
MC Set01	Folkstone Basics	52,00
MC Set02	Folkstone Specials	52,00
MC Set07	Deutsche Unif. WW II	52,00
MC Set08	Dt. Panzerfarben	19,50
MC Set09	Alliierte WW II	52,00
MC Set14	Dt. Spezialleinr. WW II	52,00

Tel.: 05731 / 10 57 60
Fax: 05731 / 10 57 61

Öffnungszeiten:
Mo.-Fr.: 9.30-13.00 Uhr u. 15.30-18.00 Uhr
Mittwochmittag geschlossen
Sa: 9.30-14.00 Uhr
langer Samstag: 9.30-17.00 Uhr

Wir wünschen all unseren Kunden einen guten Start ins Jahr 1999!