

„Made in China“ (von Thomas Ohm)

An einem Wochenende Anfang März hatte ich mir auf der Homepage von Graupner den Neuheitenkatalog 2009 angeschaut. Nach 40 Seiten Neuheiten aus dem Bereich Hub-schrauber und Flugmodellbau kamen dann endlich die Modellschiffe. Seite 41. Dort abgebildet ein Schlepper im Maßstab 1:50 mit dem Namen ARES 3 und das zu meinem Erstaunen dann auch noch als Fertigmodell. Ich hatte bereits auf dem 1:100 Treffen vor zwei Jahren eine CAP SAN ANTONIO gesehen, eine umgetaufte CAP SAN DIEGO, die auch aus der *PREMIUM-Line* von Graupner stammte. Diese Modelle werden in China gefertigt und hier als ARTR (Almost Ready To Run) Modelle vertrieben. Schon damals war ich sowohl von der Detaillierung als auch von der Lackierung dieses Modells beeindruckt. Der Austausch und die Ergänzung von Ausrüstungsteilen hatten diesem Modell einen stimmigen Gesamteindruck verliehen.

Die unverbindliche Preisempfehlung von Graupner für das Modell liegt bei 529,- Euro, Händler bieten die ARES 3 jedoch in ihren Online-Shops schon für knapp 500,- Euro (inklusive Lieferung) an. Da der Beruf mir leider wenig Zeit für den Modellbau lässt, sah ich hierin eine gute Alternative für mich, wieder an ein fahrbereites und zugleich ansprechendes Modell eines Schleppers zu gelangen. Im Internet waren kaum Bilder oder Erfahrungsberichte über das Modell ARES 3 zu finden, so dass ich anfangs noch etwas unsicher war, worauf ich mich beim Kauf einlassen würde.

Am Montag in der Mittagspause habe ich dann das Modell bestellt, und nachdem ich die Auftragsbestätigung erhalten hatte, habe ich das Geld gleich online überwiesen. Bereits am Mittwoch Nachmittag klingelte ein Spediteur in der Firma und fragte, wo er denn die Palette abstellen sollte. Der Karton mit meinem Schiff war sicher mit Packbändern auf eine kleine Einwegpalette geschnallt und auf Reisen geschickt worden. Nachdem ich den Lieferschein unterzeichnet hatte, durchtrennte ich sogleich die Transportbänder und lud den Karton ins Auto.



Zu Hause angekommen wurde der Karton dann sofort geöffnet. Im Karton selber war das Modell in einem schützenden Holzrahmen gesichert und mit Schaumstoff zu diesem hin abgepolstert.

Transportschäden gab es eigentlich nicht zu beklagen, wenn man bedenkt, welche Reise das Modell bereits hinter sich hatte. Lediglich ein Rettungsring und das Rad für die Bremse der Ankerwinde waren abgefallen und lagen lose auf dem Deck.

Als Abkürzung für die Fertigmodelle wird oft die Abkürzung ARTR (Almost Ready To Run) benutzt. Das Wort **almost** [engl.] bedeutet *annähernd, nahezu, beinahe*, und was „beinahe“ bedeutet, lernte ich dann noch kennen.

Laut Anleitung müssen „nur noch“ Fahrtregler, Empfänger, Ruderservo und der Akku eingebaut werden. All diese Komponenten hatte ich bereits durch mein letztes Schiff, so dass hier keine weiteren Investitionen für Technik erforderlich waren. Eine kurze Betriebs- und Bauanleitung lag dem Modell bei.

Die Fertigstellung des Modells sollte in der Werkstatt meines Vaters geschehen. Um das Modell aber überhaupt sicher dorthin transportieren zu können, stand zunächst der Bau einer Transportkiste an. Die Holzplatten und Leisten kaufte ich im Bauhaus am Nedderfeld, wo erstere akkurat auf die vorgegebenen Maße zugesägt wurden, so dass der Bau der Kiste schnell und ohne Probleme voran ging. Anschließend wurde das Holz grundiert und mit dunkelblauer Farbe lackiert. Letzte Woche habe ich von Rainer, unserem Kassierer, dann auch noch den großen „SMC“-Aufkleber bekommen, ohne den die Kiste eigentlich nicht richtig fertig war. Sicher verstaubt konnte ich dann das Modell zur Endausrüstung in die Werkstatt meines Vaters transportieren.

Der Rumpf besteht aus GFK, in den eine tiefgezogene ABS Schale eingesetzt wurde, welche die Halterungen für die Elektromotoren und die Ruderanlenkungen bildet. Die Lackierung kann man wirklich als nahezu perfekt bezeichnen. Der Rumpf und die Aufbauten sind matt lackiert, die Farbtöne entsprechen den original Standardfarben im Schiffsbedarf. Nur bei den Geländern haftet die Farbe nicht und blättert ab, so dass man das ganze Deck regelmäßig von kleinen weißen Farbpartikeln befreien muss.

Auf dem Achterdeck befinden sich die beiden Wartungsluken für die beim Vorbild verwendeten Schottelpropeller, wobei im Modell jedoch nur eine normale Wellenanlage mit zwei Propellern realisiert wurde. Die beiden Luken ermöglichen einen guten Zugang zu den Ruderanlenkungen und sind zugleich ein optischer Blickfang.

Vermutlich war wohl die Farbe noch nicht ganz trocken, als diese bei der Herstellung in die Öffnungen gelegt wurden, so dass beim ersten Öffnen leider etwas Farbe abplatzte. Die Deckel saßen zudem sehr stramm in den Öffnungen und waren nur schlecht abzuheben. Daher habe ich die Öffnung im Deck mit Schleifpapier ein wenig nachgearbeitet. Das wasserdichte Verschießen dieser Öffnungen wird einer meiner nächsten Schritte sein.

Die dritte große Öffnung auf dem Achterdeck ist der Deckel unterhalb des Schlepphakens. Unter diesem Deckel befindet sich eine fertige Halterung, in der das Ruderservo befestigt werden sollte. Da ich den Schlepphaken aber später funktionsfähig machen möchte, wollte ich diesen Platz freihalten, d.h. das Servo musste an einer anderen Stelle untergebracht werden. Ich entschied mich, dieses weiter vorne im Bug zu montieren, weshalb ich eine neue Halterung an der geplanten Stelle benötigte. Aus ABS wurden zwei Spanten ausgeschnitten, entsprechend der Schiffsform angepasst und anschließend über eine Servohalterung miteinander verbunden. Diese Teile konnte dann als Einheit im Rumpf befestigt werden. Da der Zugang durch die Öffnung unter dem Deckshaus eingeschränkt ist, wurde das Anpassen der Spanten bis zu ihrer endgültigen Form zu einer sehr mühsamen und zeitaufwendigen Arbeit, da irgendwie immer die eigenen Finger im Weg waren und den

Blick auf die Halterung versperrten. Für den späteren Betrieb des Modells hat sich die Öffnung aber als völlig ausreichend erwiesen.



	<p>Technische Daten der ARES 3: Maßstab: 1:50 Länge :630 mm Breite: 230 mm Gesamthöhe: 470 mm Gewicht: 4 kg</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Die mitgelieferten Propeller sind dreiflüglige Kunststoffpropeller mit sehr schmalen Flügeln, die ich gerne gegen die für Kortdüsen typischen Propeller austauschen möchte.

Die Anschlusskabel der beiden Motoren sind bei Lieferung miteinander verlötet und sollen laut Anleitung getrennt werden, um diese dann an einen Graupner Y-Stecker anzuschließen. Ein gemeinsamer Fahrtregler für beide Motoren ist hier vorgesehen. Auch ich habe die Anschlusskabel getrennt, jedoch für jeden Motor einen eigenen Fahrtregler verbaut, um die Vorteile einer Zwei-Wellenanlage auch nutzen zu können. Die Fahrtregler sitzen jeweils an der Außenhaut, etwas oberhalb der Motoren. Der Empfänger wurde mit Klettband unterhalb der Back vorne im Bug befestigt. Der Bleiakku, 6 Volt, 5 Ah, liegt mittschiffs im Bereich zwischen der Schleppwinde und den Motoren.

Die erste Probefahrt fand am 1. Mai 2009 um 20:30 Uhr auf dem Becken im Stadtpark statt, gerade noch rechtzeitig, um am nächsten Tag am Anschippern teilnehmen zu können. Nachdem noch einmal alle Funktionen an Land getestet worden waren, setzte ich das Schiff vorsichtig in das Wasser. Trimm und Krängung waren schon fast ok und konn-

ten durch verschieben des Akkus korrigiert werden. Das Schiff war gut zu steuern und auch alle ausprobierten Manöver ließen sich einwandfrei fahren.

Die rote Farbe des Unterwasserschiffes tauchte noch ca. 20 mm aus dem Wasser, so dass ich mich entschloss, noch ein zusätzliches Bleigewicht zwischen den Elektromotoren zu platzieren. Damit erreichte ich schließlich auch den gewünschten Tiefgang.



Zwischenzeitlich war die Sonne untergegangen und da die Probefahrt erfolgreich verlaufen war, beendete ich diese und verpackte das Modell für das Anschippern am kommenden Tag wieder sicher in der neuen Transportkiste.

Auch das Anschippern und unser Schaufahren verliefen ohne technische Probleme. Ein improvisiertes und nicht abgesprochenes Schlepperballett zur sonntäglichen Wasserorgel war dank der getrennt gesteuerten Motoren möglich. Selbst ohne die für diesen Schiffstyp vorgesehenen Schottelantriebe lässt sich die ARES 3 hervorragend manövrieren. Das Bugstrahlruder wird weiterhin nur angedeutet bleiben, ein Einbau ist von mir nicht geplant.

Abschließend kann ich sagen, dass sich meine Entscheidung, diesen Modellschlepper zu kaufen, als richtig erwiesen hat. Natürlich liegt noch viel Arbeit vor mir, um alle meine Ideen zu möglichen Verbesserungen in die Tat umzusetzen.

Aber erstmal wird einfach nur geschippert...(und später auch geschleppt)