

Bau des Revell-Modells QUEEN MARY 2 (Horst Schulz)

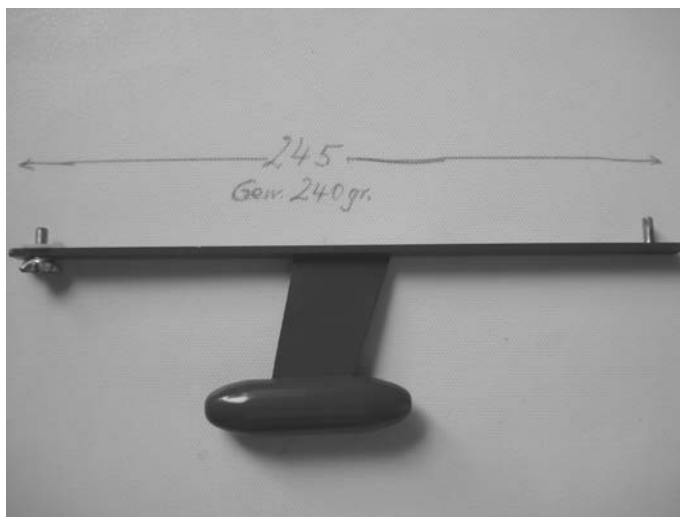
Zu Weihnachten 2002 bekam ich den Revell-Baukasten QUEEN MARY 2 (Maßstab 1 : 400) geschenkt. Da ich im Moment kein anderes Modell im Bau hatte und die Wintermonate doch lang sind, versuchte ich mich einfach mal an diesem Standmodell.

Schon beim Auspacken des Baukastens und grober Durchsicht der über tausend Einzelteile stellte ich fest, dass diese sehr genau und detailgetreu gemacht sind dank heutiger Laser- und Frästechnik. Der Rumpf bestand aus zwei Halbschalen. Diese wurden einfach mit Revell-Kleber (Azeton) zusammengesetzt. Man konnte nun schon die Passgenauigkeit und die schöne Form des Rumpfes des doch einigermaßen klassischen Luxusliners erkennen. Um mehr Stabilität hinein zu bekommen (ich spielte auch mit dem Gedanken, ein Fahrmodell daraus zu machen), versah ich nun den Rumpf mit Matte und Polyester. Das Risiko, dass das Modell durch die Verstärkung des Rumpfes, durch Zuladen von Akku, Motor, Empfänger, Fahrtregler und Servos überhaupt noch schwimmfähig ist, wollte ich eingehen. Ich konnte mir schon denken, dass das Schiff durch die hohen Aufbauten von immerhin 12 bis 13 Decks sehr kopflastig werden würde. Von dem Schiff sind gerade ein Fünftel unter, vier Fünftel über Wasser. Das Original hat die schweren Dieselmotoren, die Ballast- und Treibstofftanks sowie die Proviantlager alle unter der Wasserlinie und ist dementsprechend fahrstabil. Das ist ja auch auf der Jungfernfahrt im Januar 2004 erprobt worden.

Die Verhältnisse in solch einem Plastikmodell im Maßstab 1 : 400 sind ja aber doch anders, denn Wind, Wasser und Strömung bleiben ja doch 1 : 1. Dazu kommt, dass die Aufbauteile, die beiden Seitenteile der sechs Decks, im Vergleich zum Rumpf sehr schwer waren, um sie überhaupt formstabil gestalten zu können. Mir war von vornherein klar, dass ich mit dem Gewicht sparen musste.

Zunächst belastete ich den nun fertigen Rumpf mit Fahrakku 9,6 V, Motor, Empfänger, Fahrtregler und Servos. Dann setzte ich die schon vorgefertigten Aufbauteile auf das provisorisch eingelegte Hauptdeck und machte dann den Wassertest in der Badewanne. Das Modell schwamm und war auch dicht. Der Wasserstand war jetzt ca. 6 bis 7 mm unter dem Wasserpass. Vorsichtig legte ich das Schiff etwas auf die Seite. Es richtete sich nicht wieder auf und blieb auf der Seite liegen. Da hatte ich schon große Bedenken. Trotzdem legte ich dann ca. 240 g Blei vorn und hinten in den Rumpf.

Dann wieder der Test in der Badewanne. Obwohl das Modell jetzt 3 bis 4 mm oberhalb des Wasserpasses im Wasser lag, richtete es sich jetzt nach dem Krängen wieder völlig auf. Es blieb aber trotzdem sehr wackelig, und der Gedanke, dass bei Fahrt das Modell doch etwas stabiler werden müsste, gab mir den Mut zu weiteren Überlegungen.



Die Logik, den Schwerpunkt möglichst tiefer als den Wasserpass zu legen, veranlasste mich dazu, ein Gewicht anzufertigen, das beim Fahren dann unterhalb des Kiels mit einem Handgriff angebracht wird. Nach nochmaligem Badewannentest war ich nun einigermaßen zufrieden.

Das folgende Bearbeiten und Zusammen setzen der Aufbauteile ging verhältnismäßig gut voran. Um die Teile auch lackieren zu können, wurden die Aufbauteile zunächst nur passend gemacht, provisorisch gesteckt und

erst nach der Lackierung verklebt. Nur das Oberdeck mit den sechs Balkondecks ist für den Notfall nach oben herausnehmbar. Die Ladebuchsen und den Hauptschalter habe ich unter dem separat herausnehmbaren Schornsteindeck angebracht.

Am 2. August 2009, bei schönem, sommerlichem Wetter, fand die Jungfernfahrt am Gewässer Krogmannstraße statt. Neugierig auf den ersten Lauf im tiefen Gewässer warteten schon die Clubkameraden Hans-Jürgen, Armin und Peter.



Bei fast glattem Wasser nahm nun die QUEEN MARY 2 ohne Probleme Fahrt auf und zog ihre Runden mit einer Geschwindigkeit von etwa 3 bis 4 Knoten. Da die QUEEN MARY 2 vom Hersteller nicht als Fahrmodell konstruiert wurde, war ich doch einigermaßen mit dem Ergebnis zufrieden. Sie bleibt aber nach wie vor ein Schönwetter-Modell und ist nicht zum Parcoursfahren oder gar für Wettbewerbe geeignet.

Hinzufügen möchte ich noch, dass ich den Antrieb geändert habe. Zu kompliziert fand ich den Aufwand, das Modell mit den Originalantrieben von vier POD-Antriebsgondeln zu versehen. Ob die kleinen Motörchen, die in den Gondeln wasserdicht angebracht werden müssen, die Kraft haben, das Modell zu bewegen, halte ich für sehr fragwürdig. Somit habe ich das Modell mit einer 4 mm-Welle, einem Motor und einem Dreiblatt-Propeller von 20 mm Durchmesser als Antrieb versehen.

Alles in allem hat es Spaß gemacht, dieses Modell zu bauen, Es ist trotz der kleinen Änderungen, um es fahrfähig zu machen, schön anzusehen.

Hier noch einige technische Daten:

Original:		Modell:	
Länge	345 m	Länge	850 mm
Breite	41 m	Breite	100 mm
Höhe	72 m	Höhe	
Tiefgang	10,3 m	Maßstab	1 : 400
BRZ	148 873	Gewicht	
Antrieb	116 MW (157 000 PS)	Antrieb	
Passagiere	2620	Passagiere	0
Besatzung	1254	Besatzung	0
Geschwindigkeit	29,6 kn (55 km/h)	Geschwindigkeit	
Jungfernfahrt	Jan 2004	Jungfernfahrt	August 2009
Kosten	870 Mio €	Kosten	
Indienststellung	Dezember 2003	Indienststellung:	August 2009
Bauwerft	Chantiers de l'Atlantique	Bauwerft	Horst's Keller
Reederei	Cunard Line	Reederei	Horst Schulz