Zurück auf Patrouille

Polizeiboot »W3« von Krick Modelltechnik

Als Robbe 2015 Insolvenz anmeldete, drohten zahlreiche Modellbau-Klassiker für immer in der Versenkung zu verschwinden. Krick rettete viele davon – und bringt sie schrittweise unter dem Label „romarin by Krick“ zurück auf den Markt. Die jüngste Neuauflage in dieser Reihe ist das Polizeiboot *W3*, einst im Dienst der niedersächsischen Wasserschutzpolizei. Reiner Janick hat das überarbeitete Modell aufs Wasser gebracht.



Ich hatte das Polizeiboot vor etwa 30 Jahren schon einmal gebaut und mich seinerzeit noch als Schiffsmodellneuling daran versucht. Damals befand sich jedoch meine Bauwerft noch auf unserem heimischen Esstisch und dort wurde nicht nur gebaut, sondern auch mit Pinseln und Farben lackiert, was natürlich bei der Frau häufig für reichlich Unbehagen sorgte. Inzwischen hat sich das jedoch geändert und es sind in den letzten Jahren etliche Schiffsmodelle in einer richtigen Kellerwerft entstanden. Ich erinnere mich noch daran, dass diese *W3* nach viel Mühe sogar fertig wurde und auch recht gut gefahren ist. Die beiden verbauten Getriebemotoren hatten zwar die Geräuschkulisse einer Kettensäge und in Kurven wurde sie sehr instabil, jedoch war ich damals mächtig stolz auf mein Werk.
Nachdem ich erfahren hatte, dass dieses schicke Modell nun wieder als überarbeiteter Baukasten auf den Markt kommt, entstand sogleich die Idee, mich noch einmal diesem Projekt zu widmen und dieses Polizeiboot mit aktueller und moderner Technik noch einmal zu bauen.

Baukasteninhalt

Bei der Sichtung des Baukastens konnte ich feststellen, dass Krick hier sehr gut gearbeitet hat und nicht nur gelaserte Kunststoff- und Holzteile beigelegt hat, sondern auch viele Beschlagteile im 3D-Druck neu gefertigt wurden. Neben einer gut geschriebenen Bauanleitung mit 27 Seiten gibt es einen Generalplan in Originalgröße des Modells sowie auch zusätzlich mehrere DIN-A3-Blätter mit Zeichnungen der einzelnen Bauabschnitte. Sehr lobenswert, weil so etwas heutzutage meist nicht mehr so ausführlich gemacht wird.
In der Bauanleitung werden auch die benötigten Klebstoffe angegeben. Zu beachten ist hier jedoch, dass „Stabilit Express" inzwischen nicht mehr hergestellt wird und es zu befürchten ist, dass auch die britische Alternative „Fusion Acrylit" demnächst ebenfalls vom Markt genommen werden könnte. Zum Glück besitze ich von dem hervorragenden Stabilit-Kleber noch einen kleinen Vorrat. Trotz der ausführlichen und gut nachvollziehbaren Bauanleitung ist dieses Modell nicht für Einsteiger gedacht. Der Bau setzt bereits einige Erfahrung im Umgang mit den verschiedenen Materialien und deren Bearbeitung voraus.

Rumpf & Antrieb

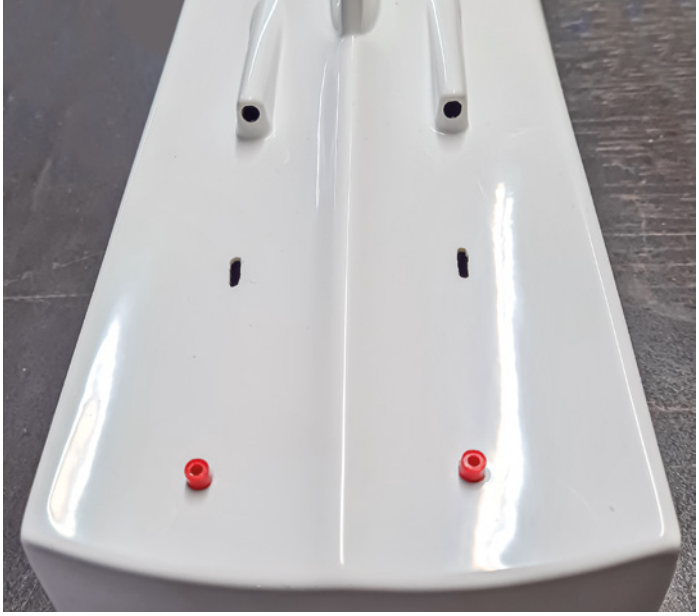
Um eine stabile Montageplattform zu erhalten, begann der Bau mit der Anfertigung des Bootständers. Ich habe mir angewöhnt, die einzelnen Teile vor dem Heraustrennen aus dem Rahmen schon im gewünschten Farbton zu beizen und anschließend auch gleich den Porenfüller aufzutragen. Damit wird vermieden, dass beim späteren Verleimen eventuell Klebeflecken entstehen, auf denen dann keine Beize mehr hält.
Entgegen der Bauanleitung habe ich den ABS-Rumpf nicht gleich auf Maß geschnitten, sondern zuerst die benötigten Löcher für die Antriebswellen, Wellenblöcke und Ruderkoker gebohrt und gefeilt. Da die Oberseite des sehr stabilen Rumpfes vor dem Beschneiden noch schön gerade ist, gestaltet sich das Anzeichnen, Bohren und Fräsen so wesentlich einfacher. Etwas knifflig war der Einbau der Ankertasche, wobei sehr genau gemessen und verklebt werden muss. Hierbei war ich sehr froh, noch den Stabilit-Kleber zu haben. Nach der Montage der Ankertasche folgten mehrere Spachtel- und Schleifdurchgänge, um einen harmonischen und glatten Übergang zu erhalten. Als Anmerkung sei auch hier gleich gesagt, dass der Einsatz von Spachtelmasse und Schleifpapier uns den gesamten Bau über begleiten wird. Das Beschneiden des Rumpfes erfolgte anschließend mittels Proxxon und Diamantscheibe, mit der die geschwungenen Konturen sehr leicht bearbeitet werden konnten.
Krick bietet für den Antrieb zwei Möglichkeiten der Motorisierung an und hat den gelaserten Motorträger auch gleich mit den passenden unterschiedlichen Haltelöchern versehen. Somit können sowohl Bürstenmotoren (Max Gear 2,5:1) als auch Brushless-Motoren (Max Marine P365) verwendet und eingebaut werden. Nach der Montage



Das Polizeiboot *W3* versah bis ins Jahr 2000 seinen Dienst bei der niedersächsischen Wasserschutzpolizei – sein Heimathafen war Emden



Die einzelnen Bauteile des Baukastens



Im ersten Schritt werden Bohrungen am Unterwasserschiff eingebracht

der beiden von mir verwendeten Brushless-Motoren an den Träger wurden die Antriebswellen und Wellenblöcke mit den beiden Rudern genau fluchtend ausgerichtet, fixiert und der Motorträger erst dann mit dem Rumpf verklebt. Da die Verbindung zwischen Motoren und Wellen mittels Direktkupplungen erfolgt, sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass alles schön leichtgängig ist. Später wird man dafür mit einem sehr leisen Wellenlauf belohnt. Die beiden beiliegenden Wellenanlagen habe ich zwar zunächst gemäß der Bauanleitung angefertigt, jedoch gefiel mir der Rundlauf nicht besonders und sie wurden gegen kugelgelagerte Exemplare ausgetauscht, mit denen ich bereits sehr gute Erfahrungen gemacht habe.



Ausschneiden der Rumpfkanten mit einer Diamantscheibe



Veränderte Ruderanlenkung mit Steuerstange und Gabelkopf anstelle zweier Drähte und eines Klemmrings

Genau nach der Bauanleitung wurden jetzt auch die Teile der Ruderanlenkung vorbereitet. Hierbei musste ich leider feststellen, dass die beiden Querstangen um je ca. 5 mm zu kurz waren und sich mit dem vorgesehenen Stellring nicht mehr sicher befestigen ließen. Die gesamte Konstruktion der Anlenkung war für mein Empfinden insgesamt auch nicht stabil genug. Ich habe sie schließlich mittels 2-mm-Steuerstangen und verstellbaren Gabelköpfen neu gefertigt.

Decksmontage

Nach dem genauen Ausrichten und dem Einbau von drei Unterzügen in die Decksplatte markierte ich mir die Positionen aller Relingstützen, die Öffnung für die Ruderabdeckung sowie den Übergang zum Rumpf. Das Beschneiden der Decksplatte erfolgte dann wieder mit der Diamantscheibe. Gerade bei dem geschwungenen Bugbereich musste das zwar sehr vorsichtig erfolgen, aber ersparte dafür einiges an späterer Schleifarbeit. In der Anleitung steht zwar, dass es zwei unterschiedlich große Ruderabdeckungen gibt (Teile 4.5 und 4.5a). Beide sind jedoch sehr klein, und selbst durch die größere lässt sich die Steuerung nur eingeschränkt erreichen.

Etwas irritiert hat mich auch, dass der Lukendeckel 4.5 nicht wie angegeben auf der Laserplatte 3 vorhanden ist und es die Nummer 4.5a in der Teileliste überhaupt nicht gibt. Nach einigem Herumrätseln fand ich auf der Laserplatte 4 unter den Teilenummern 4.3b und 4.3a schließlich doch die beiden Abdeckungen. Und wer z.B. die hintere Decksluke (5.9) auf der Laserplatte 3 sucht, wird diese dort nicht finden. Hierfür sollte dann die 8.14 auf der Platte 4 verwendet werden. Auch die Bullaugen für den Rumpf (1.3) existieren nicht auf der Laserplatte 3, sondern unter 8.21 ebenfalls auf der Platte 4. Diese Fehler sind bei Krick aber bereits bekannt und in der aktuellen Anleitung korrigiert.

Auswiegen

Bevor das Hauptdeck mit dem Rumpf verklebt wurde, habe ich einen Schwimmtest durchgeführt, um die richtige Tiefenlage zu ermitteln. Da die *W3*, bedingt durch den schlanken



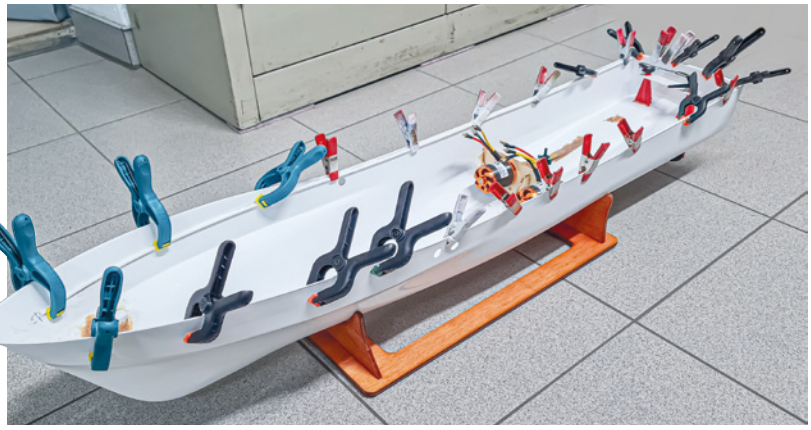
Der bearbeitete Rumpf mit der fertigen Ankertasche



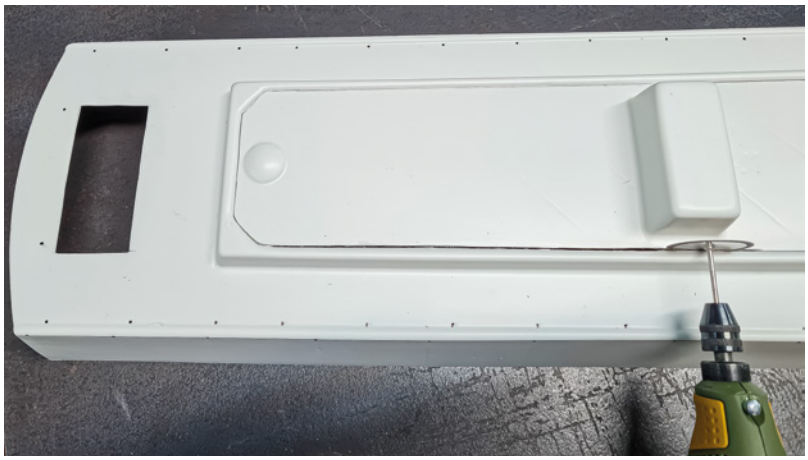
Die ausgerichteten Wellen mit den Ruderblättern



Antriebseinheit und Ruderanlage sind verklebt



Die Leisten der Decksauflage sind verklebt und fixiert



Ausschneiden der Rumpföffnung im Oberdeck entlang des Süllrandes



Das Oberdeck ist verklebt, die Übergänge gespachtelt und verschliffen

Rumpf, zum Kippeln neigt und der Betrieb mit leichten LiPo-Akkus vorgesehen war, musste zusätzliches Gewicht möglichst tief platziert werden. So konnte ermittelt werden, dass rund 550 Gramm Eisenschrot, verteilt im Kiel und im Bugbereich, für eine stabile und ebene Lage des Schiffes notwendig waren. Damit sollte jetzt ausreichend Gewicht an Bord sein, um dem Schiff später ein stabiles Fahrbild zu bescheren. Inklusive Harz hatte der Rumpf nun schon fast 1,6 kg. Da das fahrfertige Modell mit ca. 3,5 kg angegeben ist, habe ich für den gesamten Aufbau und die geplanten elektronischen Komponenten ein Gesamtgewicht von etwa 1,5 kg veranschlagt.

Im nächsten Schritt habe ich das Deck mit dem Rumpf verklebt. Dabei kam UHU Endfest zum Einsatz, der eine ausreichend lange Topfzeit besitzt, um das Deck sauber ausrichten zu können. Mit Hilfe von Gummibändern und Klebeband konnte diese Verklebung in aller Ruhe aushärten. Die Überstände an den Seiten und dem Heckspiegel wurden abschließend verschliffen sowie noch vorhandene Unebenheiten und Spalte mit Spachtelmasse und Schleifpapier mehrfach bearbeitet, um einen sauberen Übergang zu erhalten. Die Anleitung lässt es einem offen, ob man den großen Decksausschnitt sofort oder erst nach dem Aufkleben des Decks anfertigt. Es empfiehlt sich, den Ausschnitt vorher fertigzustellen, um besser kontrollieren zu können, ob die Verklebung lückenlos erfolgt, damit später am Übergang zum Rumpf nirgendwo Wasser eindringen kann.

Die Reling

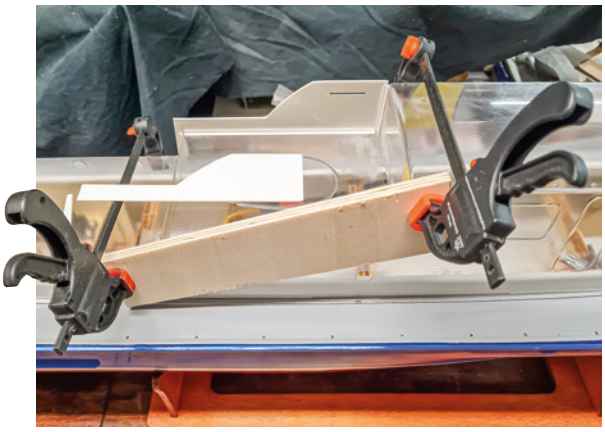
Gegenüber dem alten Bausatz sind die Stützen für die Reling nicht mehr aus Messing, sondern finden sich als gelaserte Ausführung auf der Platte 3. Nachdem insgesamt 51 Stützen ausgeschnitten und jede einzelne versäubert wurde, habe ich diese in den 1,8-mm-Bohrungen ausgerichtet, jedoch noch nicht verklebt. Nachdem die Durchzüge aus Messingdraht durchgezogen und mit Sekundenkleber befestigt waren, konnten die kompletten Stränge abgenommen und separat lackiert werden. Entgegen meiner Sorge um die Stabilität der einzelnen Relingsteile klappte das ganz hervorragend.

Bevor es an die Lackierung von Rumpf und Hauptdeck geht, empfehle ich jedoch dringend, den vorderen Flag-

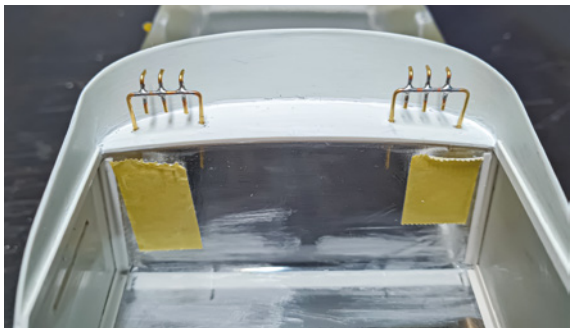
genstockhalter (13.18) schon jetzt am Schanzkleid auszurichten und anzubringen und nicht erst, laut der Anleitung, bei den Endarbeiten in Baustufe 13. Nach der Reinigung des Rumpfes und einer mehrlagigen Grundierung folgte die Lackierung mit Belton RAL-Farben, die sehr schnell trocknen und auch recht unempfindlich gegen Beschädigungen sind. Für das Unterschiff verwendete ich RAL 3003, den Wasserpass RAL 9016, oberhalb RAL 5005 und für das Deck RAL 7001.

Bau der Kajüte

Das Beschneiden der Kajüte und das Anpassen an das Deck waren ein Kinderspiel. Alles passte auf Anhieb ganz hervorragend. Auch die eingearbeiteten Markierungen für das Bohren der Bullaugen waren genau auf Maß gefertigt. Hier hat Krick wirklich gute Vorarbeit geleistet. Bedingt durch die Herstellung im Tiefziehverfahren ist es jedoch nicht zu vermeiden, dass sich am Übergang vom Schornstein zur hinteren Wand der Kajüte eine Verdickung an den Seitenkanten befindet, die entfernt und abgeschliffen werden muss. Genau hier müssen dann die beiden Seitenverkleidungen spaltfrei und auch stumpf mit der Kajüte verklebt sowie anschließend übergangsfrei gespachtelt und geschliffen werden. Als Montagehilfe verwendete ich hierfür ein Holzstück, das mit zwei Schraubzwingen fixiert wurde. Hieran wurden die Seitenwände ausgerichtet und mit dünnflüssigem Sekundenkleber fixiert. Als Verstärkung verwendete ich jedoch nicht die empfohlenen Vierkantleisten, sondern dünne Winkelprofile, was sich übrigens später dann auch beim Einbau des Rahmens für die Gräting als vorteilhaft erwiesen hat.



Montage der Seitenwände mittels einer Hilfskonstruktion



Das Windschild wurde eingepasst. Für einen sauberen Übergang sind mehrere Spachtel- und Schleifdurchgänge notwendig. Die beiden Signalleinenhalter sind verlötet und montiert



Montage der Relingsteile



Anpassen des Kajütenaufbaus an den fertig lackierten Rumpf

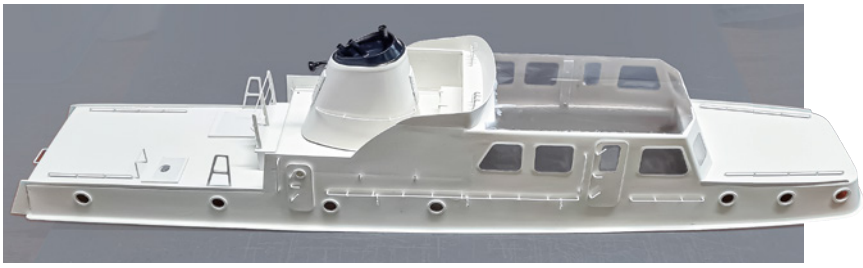
Ein schwierigeres Unterfangen stellte die Bearbeitung des Windschildes als oberen Abschluss dar. Hier geriet das Beschneiden und Anpassen des geschwungenen ABS-Teils zur echten Herausforderung, weil das Ganze auch noch nahtlos mit den Seitenwänden fluchten sollte. Nach mehrfacher Spachtel- und Schleifarbeit war ich dann doch irgendwann zufrieden und konnte diesen Bauschritt abhaken. Für diese Arbeiten sollten die hinteren Seitenscheiben unbedingt abgeklebt werden, damit man diese nicht beschädigt.

Die Montage der Kleinteile wie Luken und Bullaugen sowie das Löten der Signalleinenhalter war dann schon eine richtig entspannende Arbeit. Die Sicherung und Verbindung der Kajüte mit dem Rumpf durch ein Gummiband mit Haken entspricht nun aber doch wirklich nicht mehr dem aktuellen Stand. Ich habe hierfür einige Neodym-Magnete am Süllrand und an der Kajüte eingeklebt, die den Aufbau sehr fest und sicher am Rumpf halten.

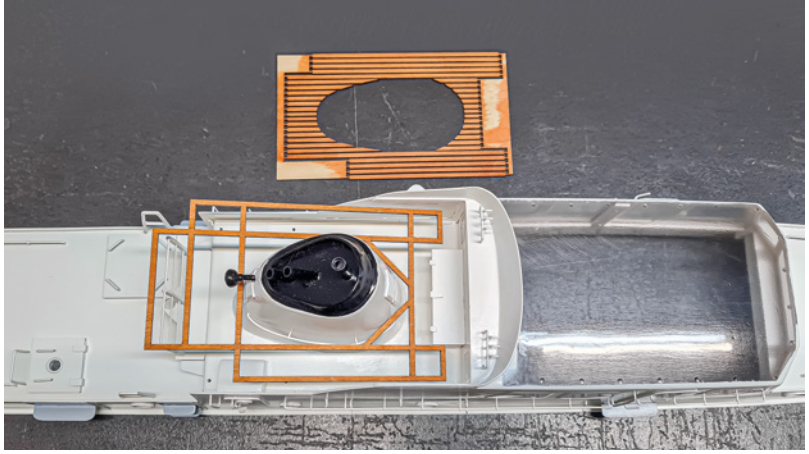
Nachdem die gesamten Handläufe sowie auch der Schornstein fertiggestellt waren, wurden die Scheiben der Kajüte mit den beiliegenden Maskierflächen abgeklebt und es konnte an die Lackierung der Kajüte gehen. Entgegen der Farbangabe – Altweiß RAL 9010 erschien mir doch etwas flau – verwendete ich lieber helleres Verkehrsweiß (RAL 9016), was einen sehr schönen Kontrast zu dem grauen Deck und dem blauen Rumpf ergibt. Das Anbringen der Holz-Gräting um den Schornstein geriet dann zu einer weiteren Denksportaufgabe. Nach einiger Fummelei



Der mit allen Zusatzteilen ausgestattete Schornstein nach dem Lackieren



Der fertig lackierte Kajütenaufbau



Das Einpassen des Rahmens ist etwas herausfordernd, wenn der Schornstein bereits angebaut ist



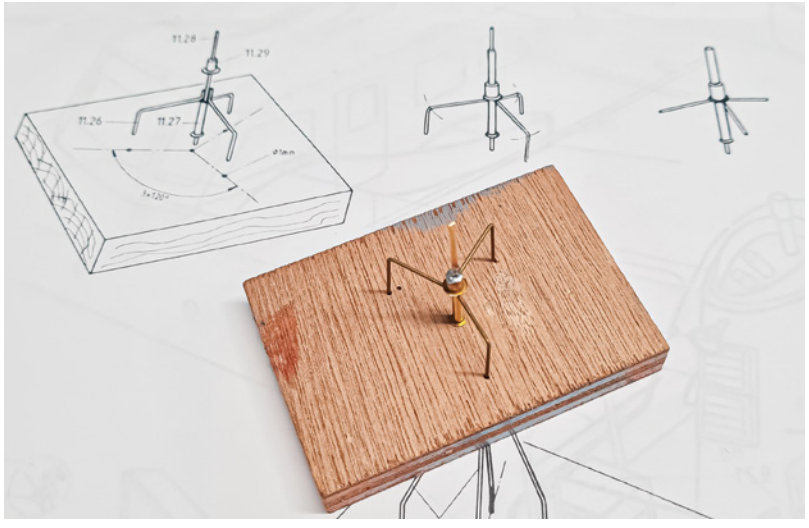
Nach einiger Mühe passt die Gräting um den Schornstein, auch die Dachplatte wurde montiert

konnte sie sauber eingepasst werden. Hierbei ging es jedoch um jeden Millimeter und dabei half dann auch die Verwendung der bereits erwähnten Winkelprofile anstelle der Vierkantleisten an den Seitenwänden.

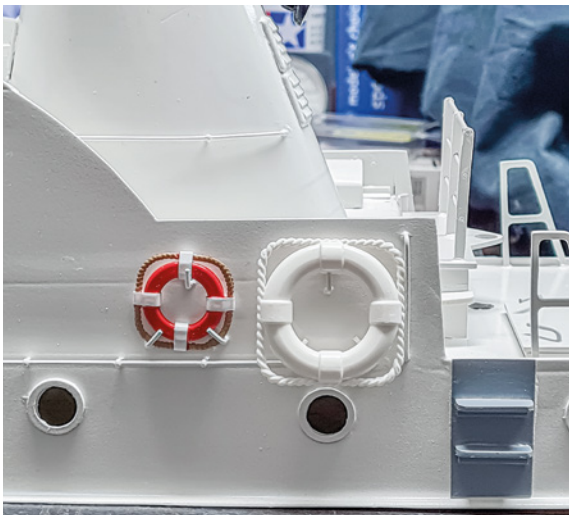
Jetzt folgte das Anbringen des lackierten Kajütendaches sowie der weiteren



Rettungsringe und Peilstab auf der Steuerbordseite. Die Lampenborde der Positionslampen und die Antennenträger sind ebenfalls montiert



Die Mastantennen werden nach Bauplan angefertigt und verlötet

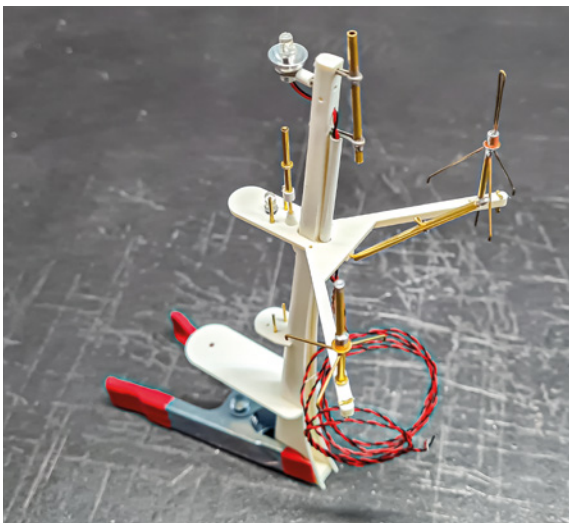


Die beiliegenden Rettungsringe sind eigentlich zu groß und wurden durch kleinere ersetzt

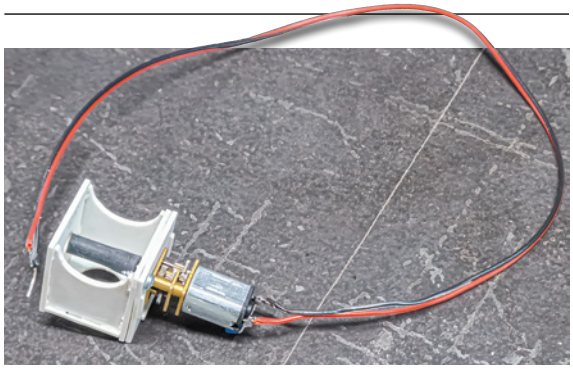
Beschlagteile wie Lüfter, Bootshaken und Rettungsringe. Letztere erschienen mir jedoch für den Maßstab 1:25 etwas sehr groß und ich habe etwas kleinere Rettungsringe aus meinem Fundus verwendet, die meiner Ansicht nach besser passen. Mit einer Hilfslinie aus Abklebeband wurden dann die einzelnen Buchstaben der geplotteten Schriftzüge auf den Rumpf und die Seitenwände aufgeklebt und somit konnten auch die Arbeiten an der Kajüte abgeschlossen werden.

Mast & Detaillierung

Der Mast selbst ist sehr hochwertig gefertigt und besitzt auch bereits die Bohrungen für die Takelung und die verschiedenen Antennen. Übrigens sind der Mast, das Schlauchboot und der Kran genau die gleichen Teile, die auch für den alten Robbe-Bausatz der *Orkney Express* verwendet wurden. Die perfekt gelaserte hintere Mastabdeckung für die Verkabelung passte auf Anhieb und brauchte daher nicht weiter bearbeitet zu werden. Das Biegen und Verlöten der einzelnen Antennen geschieht mittels Hilfs-



Antennen, Beleuchtung und Verdrahtung sind am Mast angebaut. Alle dafür benötigten Bohrungen sind schon vorgefertigt



Der fertige Radarantrieb vor dem Einbau

lehren, die auf den beiliegenden Zeichnungen gut dargestellt sind und keine Probleme bereiten.
Etwas knifflig war jedoch der Bau der beiden Träger für die Positionslampen, die aus je vier einzelnen gelaserten Kunststoffteilen zusammengebaut und anschließend zweifarbig lackiert werden müssen. Ein echtes Highlight sind die beiliegenden 3D-gedruckten Lampenhauben. Diese sind wirklich Oberklasse und sogar in zwei Ausführungen gefertigt. Bei der Verarbeitung sollte darauf geachtet werden, dass eine der fünf Hauben keinen Sockel und auch keine Seitenabdeckung besitzt. Diese ist für das Typhon-Licht, welches am Seitenarm des Mastes angebracht wird. Genau dieses Horn war aber im Baukasten nicht enthalten und musste aus meinem Fundus nachgerüstet werden.
Die vorgefertigten Bohrungen im Deckenteil der Kajüte sorgen dafür, dass der Mast sowie das Führungsrohr für den Radarantrieb genau fluchten und keinerlei Nacharbeit nötig ist. Die beiden vorderen und seitlichen langen Antennen aus Stahldraht habe ich durch dünne Carbonstäbe ersetzt. Ebenfalls fand ich den vorgesehenen Suchscheinwerfer in Chromoptik nicht passend und habe ihn daher gegen eine gedruckte Ausführung mit etwas aktuellerer Bauform und lichtstarker LED getauscht. Unter Verwendung des empfohlenen Quadro Switch 4K-Schaltmoduls von Krick (Artikelnummer 67204) können insgesamt vier Sonderfunktionen geschaltet werden. Diese bestehen bei mir aus Positions- und Decksbeleuchtung, Radarantrieb, Blaulicht sowie Suchscheinwerfer. Da dieses Modul sehr kompakt gehalten ist, konnte es gut innerhalb des Schornsteins untergebracht werden.

Endarbeiten

Eine kleine Änderung erfolgte auf der Ruderabdeckung, wo sich auch der Halter für die Rettungsinsel und der Flaggenstock finden. Hier soll die Heckleuchte an einem Winkelgestell angebracht und die Kabel dann durch die Abdeckung in den Rumpf verlegt werden. Da man aber diese Abdeckung auch mal öffnen muss, würden diese Lampenkabel hinderlich sein. Leider habe ich das vor der Verklebung des Hauptdecks nicht bemerkt und hätte ansonsten dort eine kleine Kontaktplatte eingebaut. So wurde die Heckleuchte kurzerhand auf einen selbstgebauten Sockel versetzt, der nun auf dem hinteren Aufbau neben dem Schlauchboot sitzt.
Besonders hervorheben muss ich die Qualität der beiliegenden Druckteile. Neben dem kompletten Außenborder des Schlauchbootes sind der Anker und besonders die Ankerwinde eine echte Augenweide. Die Detaillierung ist hervorragend und selbst die Bolzen des Sockels sind perfekt umgesetzt worden. Eigentlich sollte Krick diese Winde auch als separates Beschlagteil in das Sortiment aufnehmen. Die Modellbaugemeinde würde sich bestimmt über solch eine Ergänzung sehr freuen.
Eine letzte arbeitsintensive Herausforderung auf der Zielgeraden war dann noch das Anbringen der vielen Kettenstücke an den Relingsöffnungen. Hier mussten jeweils drei Kettenstücke, also insgesamt zwölf, an den Stützen sowie noch zwei weitere am Heck verknotet und lackiert werden. Mit der Befestigung der selbst angefertigten Akkuwanne bei einem weiteren Badewannentest konnte ich den Bau dieses schönen Polizeibootes nunmehr endgültig abschließen.

Fahrtest

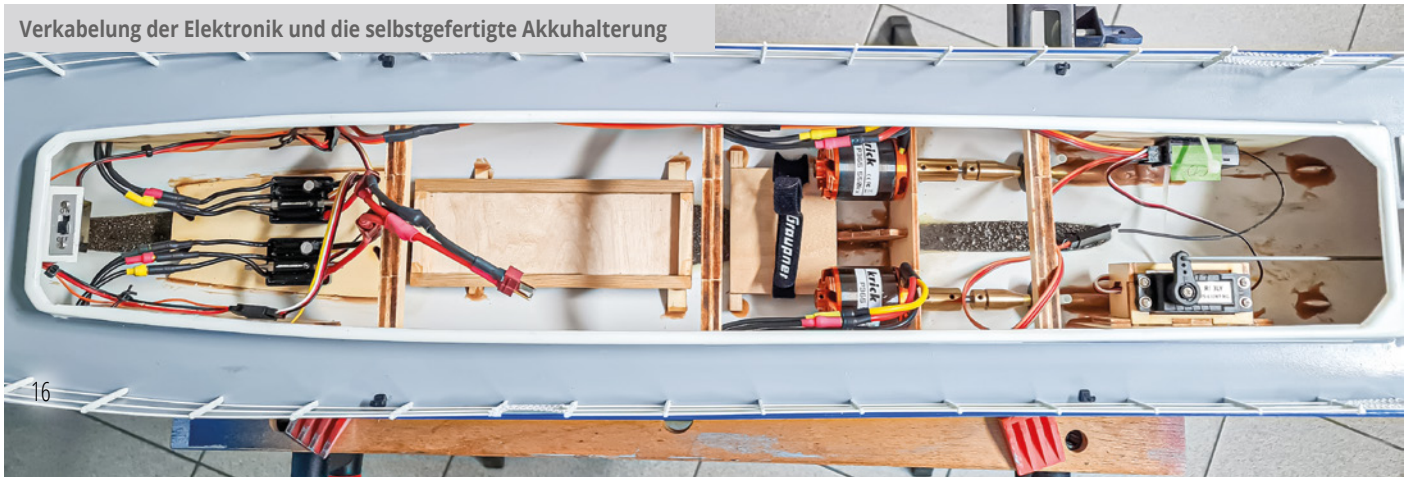
Nachdem der Fahrakku platziert und das Schiff seinem Element übergeben wurde, folgte mit großer Vorsicht der erste Gasschub. Hierbei musste ich feststellen, dass die *W3* trotz des beschwerten Kielbereichs immer noch zum Krängen neigte. Gut, dass ich



Der lackierte und mit Takelung versehene Mast

noch zusätzliche Reifengewichte eingepackt hatte. Nachdem weitere rund 400 Gramm, überwiegend hinten im Rumpf zwischen den Ruderkokern, verteilt wurden, lief das Polizeiboot ganz hervorragend. Mit einem beeindruckenden Wellenbild pflügte die *W3* durch das Wasser und ließ sich auch sehr gut durch Kurven manövrieren. Interessant zu beobachten war hierbei, dass Stabilität und Lenkbarkeit bei höheren Geschwindigkeiten immer besser und präziser wurden.
Die Motorenempfehlung der beiden Brushless-Antriebe in Verbindung mit den beiden Seaking-30-A-Fahrreglern (Krick-Artikelnummer 67083) und einem 2s-LiPo-Akku sorgt für ein sehr authentisches und stabiles Fahrbild. Vermutlich würden noch größere Motoren und leistungsstärkere Akkus dazu führen, die vorgesehene Rumpfgeschwindigkeit zu überfordern und das Schiff zu einem Rennboot mutieren lassen. Dies würde jedoch ein sehr instabiles Fahrverhalten zur Folge haben. Mit seiner Antriebsempfehlung hat Krick somit alles richtig gemacht.

Verkabelung der Elektronik und die selbstgefertigte Akkuhalterung





Bugansicht des schnittigen Polizeibootes. Ankerwinde und Decksdurchführungen sind auf dem Schiff positioniert



Schlauchboot und Rettungsinsel mit Flaggenstock sind nun auch angebracht. Nicht nur wegen der Ketten and der Reling macht die *W3* auch von hinten einen guten Eindruck

Schon bei den ersten Runden auf dem Wasser macht das Fahren mit der *W3* richtig Freude. Natürlich mussten auch alle möglichen Fahrmanöver getestet werden, wie z.B. das Rückwärtsfahren nach Steuer- sowie Backbord. Dank den großen Ruderflächen, die dicht an den Propellernaben sitzen, klappte das auch sehr gut. Nach etwa 45 Minuten Dauerfahrzeit war der 8-Ah-Akku langsam erschöpft und der Fahrspaß leider beendet. Erfreulich war auch, dass trotz des Schneidens einiger höherer Wellen fast kein Wasser in das Schiff eingedrungen war. Einzig im hinteren Teil kam es, vermutlich durch die Abdeckung der Rudermechanik und das tief eintauchende Heckteil bei höherer Fahrt, zu leichtem Wassereintritt. Der vollflächige Motorträger wirkte hierbei jedoch wie ein Schott und sorgte dafür, dass sich das Wasser nicht im gesamten Rumpf verteilen konnte.

Fazit

Mit der Neuauflage dieses klassischen Polizeibootes hat Krick ein glückliches Händchen bewiesen: An vielen Stellen überarbeitet, kehrt das Modell nun zurück auf den Markt – und damit auch auf unsere Modellgewässer. Der Bausatz bietet viel Potenzial für weitere Detaillierung und Sonderfunktionen. Es handelt sich nicht um ein Modell, das „mal eben schnell" zusammengebaut ist – der Bau erfordert durchaus Erfahrung im Umgang mit den verschiedenen Materialien. Belohnt wird der Aufwand jedoch mit einem ansprechenden und gut zu fahrenden Modell, das nicht nur auf dem Wasser eine gute Figur macht, sondern auch im heimischen Regal eindrucksvoll zur Geltung kommt. Mir jedenfalls hat der Bau trotz aller Mühe sehr viel Spaß bereitet. Ich bin froh, dieses Modell nach vielen Jahren noch einmal gebaut zu haben – und freue mich schon jetzt auf weitere Schätzchen, die Krick aus den Robbe-Archiven hervorzaubern wird.

Info & Bezug
Krick Modelltechnik
Internet: www.krickshop.de

