

# Gelungenes Comeback

Test: Feuerlöschboot »FLB-1«  
von Krick Modelltechnik



Mit der Insolvenz von Robbe verschwand vor einigen Jahren auch das beliebte kleine Feuerlöschboot *FLB-1* vom Markt. Dank Krick Modelltechnik ist es nun wieder da, in einer überarbeiteten Form und unter dem Label *romarin*. Nach dem Unboxing in der Ausgabe 02/2023 berichten Martin Eber und Martin Haussmann nun detailliert vom Bau des kleinen Funktionsmodells.

## Arbeiten am Rumpf

Begonnen wird damit, den Rumpf so zu beschneiden, dass noch 5 mm Rand stehen bleibt. Das ist eine der unangenehmen Tätigkeiten, da man einerseits das Bastelmesser mit etwas Druck ins Material drücken muss, andererseits aber gerne abrutscht – der Rumpf liegt ja nicht fest und ist in sich labil. Hierbei besteht Verletzungsgefahr! Man muss sich aber nicht durch das ganze Material mit dem Messer arbeiten, deshalb der Tipp: Ritzen und Brechen. Martin hat es mit einer Diamanttrennscheibe, einem Stellring und der elektrischen Handbohrmaschine gemacht und gleich einen Gedankenfehler mit eingebaut. Er hat den Stellring so auf der Achse montiert, dass er 5 mm abgeschnitten und nicht 5 mm Bordwand stehen gelassen hat. Naja, dafür können wir noch nachschneiden mit einem kleinen Bastelhobel, denn der Material-Überstand beträgt mehr als 10 mm. Hier merkt man wie wichtig es ist, die Anleitung wirklich komplett und immer wieder genau zu lesen. Wir sind beim Bau immer wieder auf Fragen gestoßen, die an der richtigen Stelle auch beantwortet werden.

## Der Antrieb

Der nächste Schritt ist dann schon das Entstören des Motors. Zum Entstören werden drei Kondensatoren benötigt: Einer zwischen den Anschlusspolen und jeweils einer von einem Pol zum Gehäuse hin. Das Anlöten der Beinchen am Gehäuse stellte schon immer eine Herausforderung dar. Man benötigt einen ordentlich leistungsfähigen LötKolben und eine dicke Spitze und dennoch kommen oft genug kalte Lötstellen zustande. Nicht so beim MAX Speed 400 Motor aus dem Hause *romarin*. Dieser bringt schon zwei Dräht-



Hätte man mal die Anleitung genau gelesen:  
Nicht 5 mm abtrennen, sondern stehen lassen



Ausschneiden der Back



Mit einer Lehre geht es einfacher



Rumpf-Innenausbau mit Motorhalter

chen mit, die mit dem Gehäuse elektrisch verbunden sind und somit das Anlöten der Kondensatoren erheblich vereinfachen.

Beim Einbau des Motors haben wir allerdings noch etwas Erfahrung einfließen lassen. Bei uns liegt noch eine *Maris*, ein Lotsenboot aus dem ehemaligen Robbe-Programm, in der Werft (gleicher Rumpf und Antrieb wie beim *FLB-1*). Dort hat die Wärmeentwicklung des Motors dafür gesorgt, dass das ABS des Motorhalters weich wurde und sich verformte. Der Motorhalter verdeckt auch die Lüftungsschlitze in der Motorfront. Wir haben deshalb zwischen Motor und Halter noch eine Platte aus Platinenmaterial dazwischengesetzt, die einerseits als Wärmepuffer dient und sich andererseits bei Erwärmung nicht verformt. 1,5 mm Stärke stellt dabei kein Problem dar, die mitgelieferten Schrauben sind lang genug. Hier erlauben wir uns aber zu bemerken, dass wenn man den Motor mit den maximal empfohlenen 7,4 V betreibt, sich die Wärmeentwicklung in Grenzen hält. Aber wir wollten uns die Optionen hier offenhalten. Verwirrung stiften allerdings die Zubehörliste und die Webseite. Es wird überall der MAX Speed 400 als geeigneter Motor genannt, nur ist die Artikelnummer sowohl auf der Webseite als auch in der Zubehörliste falsch. Das erschwert die Beschaffung des Motors unnötig.

## Die Ruderanlage

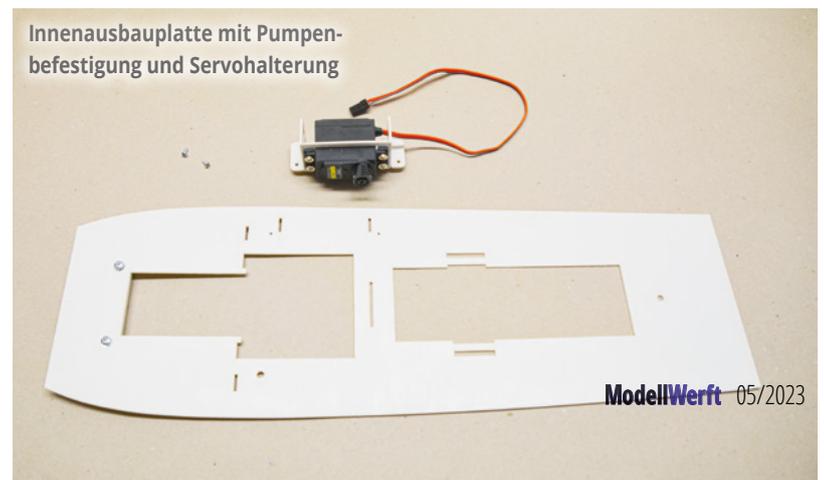
Die demontierbare Servohalterung hat uns echt begeistert. Einfach gelöst und funktional perfekt. Dabei sollte allerdings Folgendes beachtet werden: Ist die Halterung montiert, verbleiben nur 26 mm von der Auflagefläche bis zur Bordwand als freier Platz. Einige Standard servos sind höher, sodass die Gummipuffer unbedingt Verwendung finden müssen. Die Löcher für den

Ruderkoker und das Stevenrohr haben wir mit einem Zentrierbohrer gebohrt. Diese Bohrer haben eine dünne Führungsspitze, die man leicht positionieren kann. Dadurch wandert der Bohrer nicht aus, wie das bei HSS-Stahlbohrern oft der Fall ist. Die Position des Ruderkokers ist sehr eindeutig an dem Rumpf ablesbar, die Position für das Stevenrohr muss „ertastet“ werden. Da ist es auch gut, wenn man zu zweit ist. Einer hält den Rumpf kopfüber fest und schaut in Kiellinie, damit man die Wellenhose mittig trifft und der Zweite prüft die Höhe der Bohrung quer zur Fahrtrichtung. Auch hier empfiehlt es sich wieder die Anleitung genau zu lesen, bevor man einen Bauschritt finalisiert.

Zum Ausrichten des Motors mit der Welle soll der Motorhalter mit Motor zwar schon eingehängt sein, darf aber noch nicht verklebt werden. Dazu sind extra Nasen im Technikträger vorhanden. Da hat der Entwickler mitgedacht. Auch das Drehen des Stevenrohrs beim Einkleben zum gleichmäßigen Verteilen des Klebstoffs wird erwähnt. Dass das Stevenrohr 8 mm aus der Wellenhose herausragen soll, steht leider nur im Beschreibungstext etwas verborgen – eine Skizze mit dem 8-mm-Maß wären augenfälliger. Deshalb: Baubeschreibung vorher einmal gründlich durchlesen, dann geht im Hinterstübchen das Licht an: „Da habe ich doch schon mal was gelesen“.

Was uns aber enttäuscht hat, sind die gekröpften Rudergestänge. Die Kröpfung ist nicht rechtwinklig, was zu erhöhter Reibung an der Übergangsstelle zum Ruderarm des Servos und am Ruder selbst führt sowie zu Spannungen im Eisendraht. Wir haben das Gestänge deshalb umgebaut. Rechtwinklig abgewinkelte Drähte mit Schubstangensicherung (Artikelnummer 50152), Kugel- bzw. Gabelköpfe zusammen mit den Lötgehäusen (50163) oder 2x der

Innenausbauplatte mit Pumpenbefestigung und Servohalterung



Gestängeanschluss (50158) wären eine bessere Lösung. Kostenpunkt: ca. 3-6 € zusätzlich. Bei letzterem könnte man sich sogar die Kröpfung im Draht sparen sowie den Stellring zur Längeneinstellung. Wir haben das Material verwendet, das gerade greifbar war. Man nehme eine Lüsterklemme, entferne die Schrauben und dann lässt sich der Kontaktverbinder entfernen. Da es sich bei der von uns verwendeten Klemme um eine mit M3-Schrauben handelte, wurden diese durch Schrauben von entsprechender Länge und ordentlichem Zylinderkopf ersetzt. Danach wurden Löcher mit 3 mm in die Ruderhörner gebohrt und schon hat man eine leichtgängige Ruderanlenkung. Die Längenanpassung via Stellring haben wir übernommen. Wir haben den Ruderausschlag fürs erste auf +/- 45 Grad festgelegt. Anschließend haben wir mit einem Servotester ausprobiert, ob auch alles freigängig ist. Natürlich kann man das auch mit der RC-Anlage überprüfen, das war uns aber zu viel Aufwand.

Den Wasseranschluss für die Pumpe haben wir von Backbord nach Steuerbord verlegt. Montiert man die Pumpe nach Vorgabe, dann ist der Zulauf auf der Steuerbordseite und die Druckseite auf der Backbordseite. Außerdem lässt diese Position neben dem Lenkservo Platz, um gegenüber die Elektrik zu verbauen.

## Die Ankertasche

Der Zusammenbau der Ankertasche stellt keine allzu große Herausforderung dar. Lediglich der Grat, der durch das Laserschneiden entsteht, sollte entfernt werden. Das geht entweder mit einer feinen Flachfeile oder man zieht die Kanten mit dem Bastelmesser ab. Dazu das Messer senkrecht auf die Kante setzen und quer zur Schneidrichtung des Messers über die zu entgratende Kante ziehen.



Der Max Speed 480 (Artikelnummer 42235)

Den Einbau der Ankertasche haben wir etwas anders als vorgeschlagen gelöst. Anzeichnen und Ausschneiden kann man zwar machen, doch verschneidet man sich hierbei, muss man hinterher einiges wieder mit Spachtel auffüllen. Wir haben die Ankertasche von innen in den Rumpf an die entsprechende Stelle laut Anleitung geklebt. Nach dem Durchtrocknen kann man, wenn man von innen die Ankertasche anleuchtet, den Schatten auf der Außenseite gut erkennen. Nun bohren wir in die Ecken mit einem 4 mm großen Bohrer (Holzbohrer) vor. Jetzt kann man drumherum den Ausschnitt grob vorschneiden oder fräsen. Anschließend kümmert man sich, mit Stemmeisen und Feile bewaffnet, um die Feinanpassung. Dabei haben wir überraschend festgestellt, dass die Ankertasche unten zum Rumpf hin einen Spalt hat und nicht bündig verklebt werden kann. Dadurch dringt hier Wasser ein. Schaut man sich die Fahrbilder an, entspricht das einem großen Leck für viel Wasser!

Bei der Konstruktion der Ankertaschenteile 2.18, 2.19 und 2.20 haben sich leider zwei Fehler eingeschlichen. Man erkennt, dass beim Erstellen der Skizze die spätere Materialstärke übersehen wurde. Das Teil 2.18, die Rückwand, ist 25 mm breit und 27 mm hoch, der Deckel 2.20 mit dem Ankerfallrohr ist ebenfalls 25 mm breit und 10 mm hoch und die beiden Seitenteile 2.19 sind über den rechten Winkel gemessen 27×10 mm. In der zweidimensionalen Ansicht passt das zusammen, nicht aber, wenn man die



2× 90 Grad wären angesagt gewesen

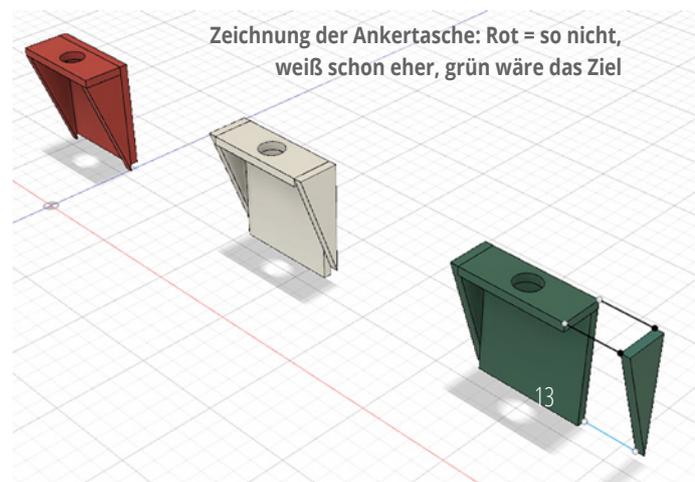
2 mm Materialstärke berücksichtigt. Wir haben dies in der abgebildeten Grafik visualisiert. Links die Skizze gemäß Anleitung (rot). Hier sieht man die beiden Seitenteile mit den Spitzen unten überstehend. Die Rückwand bildet zum Rumpf hin einen Spalt. Somit bleibt nur noch nur noch eine lichte Weite von 21 mm übrig und der Anker hat zusammengebaut eine Breite von 24 mm über die Flunkenspitzen gemessen, passt also nicht mehr rein. Die Dreiecke müssten außen angeklebt werden und nicht in die Rückwand-Deckel-Teile, wie in der Anleitung gezeichnet. Das stellt man aber erst einige Bauschritte später fest.

Betrachtet man die mittlere Bauweise (so sollte es eigentlich sein), fällt auf, dass entweder die Seitenteile zu kurz oder aber die Rückwand zu lang ist. Wir gehen davon aus, auch im Hinblick auf die Ausschnittsmaße in der Baubeschreibung und der Flunkenhöhe, dass die Seitenteile zu kurz geraten sind und eigentlich 29×10 mm groß sein sollten (+ 2 mm Materialstärke des gebohrten Deckels). Dann würden die Spitzen mit der Rückwand unten abschließen und man muss nur einen kleinen Teil der Rückwand abschrägen, damit die Tasche an den Rumpf passt. Dann würden die Teile so aussehen, wie in der rechten, grünen Ansicht.

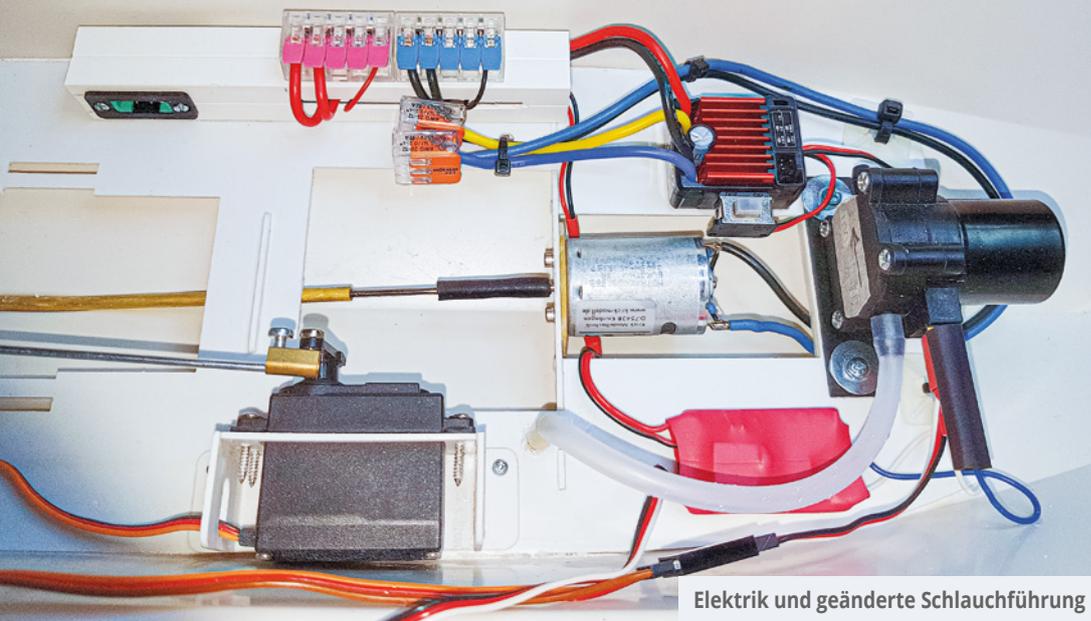
In der Baubeschreibung wäre es auch hilfreich, wenn man nicht nur von einem Ausschnittsmaß von 25×27 mm redet, sondern von „25 mm breit und 27 mm hoch“, bzw. diese Maße ebenfalls in der Skizze vermerkt.



Motor und Servo sind eingebaut. Gut zu erkennen ist hier auch die Verstärkung aus Platinenmaterial auf der Motorseite



Zeichnung der Ankertasche: Rot = so nicht, weiß schon eher, grün wäre das Ziel



Elektrik und geänderte Schlauchführung



Aussparungen für die Bergeplattform



Zusammenbau der Bergeplattform in Layertechnik

Unglücklich ist der Fehler deshalb, weil er erst dann auffällt, wenn das Deck verklebt ist, der Rumpf schon lackiert und man an die Tasche nicht mehr herankommt, um sie zu korrigieren.

Wir haben den Anker etwas angepasst, damit er in die Tasche passt. Beim Bau der Tasche bitte darauf achten. Es ist genug Material vorhanden, um zwei neue Dreiecke zuschneiden zu können. Das gilt für die Baukästen, die jetzt schon produziert und im Umlauf sind. Der Hersteller hat die Maße in neueren Baukästen korrigiert.

## Heckplattform

Im nächsten Abschnitt wird der Bau der Heckplattform beschrieben. Eine geniale Lösung, wie wir finden. Zwischen mehrere Rahmenteile wird ein Gittermaterial geklebt, nach dem Aushärten schleift man die Überstände einfach ab. Die Ausbruchteile der Rahmen haben wir aufgehoben. Die können wir beim Lackieren, was vor der Montage an den Heckspiegel gemacht werden sollte, als Abdeckung verwenden. Nach dem Lackieren des Rumpfes und des Heckspiegels werden beide Teile mittels fünf Messingstiften verbunden. Dabei ergibt sich folgende Problematik: Man muss einen Kleber verwenden, der durch die Lackschicht den Kunststoff anlöst. Und im Übrigen ist dieser Heckspiegel, wie er nun angebracht werden soll, gegen keinen Transportrempler gewappnet. Wir haben zur Verstärkung an den Bohrungen den Heckspiegel mit 5 mm starken Kunststoffwürfeln (20×20 mm)

verstärkt. Wir haben ja schon manches kritisiert, aber die Bemaßungen der Bohrungen sind vorbildlich. Sehr aufschlussreich ist auch die Montage der beiden Trittstufen im Heckspiegel. In der Anleitung genauestens bemaßt, ergeben sich keine Probleme beim Anzeichnen der Ausfräsungen, die allerdings sehr sauber ausgeführt werden müssen. Eine einfach, wie genial konstruierte Klappleiter führt dann bis ins Wasser.

## Deck

Das Deck kann leicht aus den gelaserten ABS-Platten rausgetrennt werden und bedarf noch etwas Säuberung, was aber üblich ist bei Laserbausätzen. Etwas mühsam fanden wir die Montage des Süllrandes aus Streifenmaterial. Einfacher wäre es hier, Winkelmaterial in L-Form zu wählen. Aber wenn alles getrocknet ist, gewinnt das Deck schon seine Festigkeit.

## Backdeck

Um das Backdeck aufzubringen, muss noch das Schanzkleid angesetzt werden. Wenn man sich hier genau an die Anleitung hält, geht alles gut von der Hand. Auch das Backdeck lässt sich so gut verarbeiten. Allerdings sollte man hier vor dem Verkleben das Loch für die Schlauchdurchführung des vorderen Monitors ins Deck bohren. Davon ist nämlich in der Anleitung nicht die Rede und angezeichnet bzw. ausgelasert ist es auch nicht.

## Aufbau

Der Aufbau besteht aus einem ABS-Tiefziehteil. Die anzubringenden Fensterausschnitte für den Aufbau werden über im Baukasten befindliche Rahmenteile – die, entsprechend ausgeschnitten, sich perfekt zum Anzeichnen der Ausschnitte eignen – festgelegt. Diese Ausschnitte haben wir herausgearbeitet und die Ränder befeilt. Die Bohrungen für die Bullaugen im Heckbereich des Aufbaus lassen sich sehr leicht über die Markierungen für die Bohrungen finden. Leider zeigte sich, dass die Bohrungen nicht exakt auf einer Linie sitzen und so den optischen Eindruck stören. Gut, dass romarin die Bullaugenrahmen später



Da fehlt was: Das Loch für den Schlauch



aufkleben lässt, so kann man die Unregelmäßigkeiten der Positionierung der Bullaugen in Nachhinein noch sauber ausgleichen. Leider ließen sich die Markierungen für die anderen Bohrungen laut Anleitung nicht entdecken. In der Skizze der Anleitung könnte man, ähnlich wie bei den Bohrungen am Heckspiegel, Bemaßungen noch ergänzen. Empfehlenswert wäre auch, den Aufbau innen mit zwei Rahmenteilen, einmal für das Führerhaus und einmal für den hinteren Aufbau, zusätzlich auszusteuern. Beim Abnehmen des Aufbaus drückt man sonst die Seitenwände ein und läuft Gefahr, dass sich dort angeklebte Teile wieder lösen oder gar gespachtelte Stellen aufplatzen. Hier haben wir im Zuge des technischen Innenaufbaus Abhilfe geschaffen. Es wurde ein Zwischenbrett auf zwei Winkelleisten in den Aufbau montiert. Dieses

hat zusätzlich die Aufgabe, die elektronischen Komponenten aufzunehmen. Damit haben wir eine bessere Stabilität des Aufbaus erreicht.

### Abluftkamine & Mast

Die Abluftkamine stellen in Ihrer Bauweise schon einen Vorgeschmack auf den Bau weiterer Spezialteile dar. Es handelt sich hier um die größten Bauteile, die komplett aus gelaserten ABS-Teilen zusammengebaut werden müssen. Hilfreich ist hier die dreidimensionale Ansicht in der Bauanleitung, die zeigt, wie die einzelnen Teile zusammengefügt werden müssen. Zunächst werden die Außenteile verarbeitet. Die Teile werden mit Nasen und Aussparungen vorgesteckt, verklebt und nach gründlichem Durchtrocknen mit der Feile bearbeitet. Dann erst kann man

die noch offenen sichtbaren Verbindungen verspachteln und nach der Trocknungsphase des Spachtels jene sauber verschleifen.

Die Lüftungslamellen werden nach Anleitung schräg mit der Feile bearbeitet und Durchlaufen dieselbe Prozedur. Das Resultat ist ohne Frage sehr schön. Da erlebt der Modellbauer noch echten Stolz, wenn er mit viel Geduld zu so einem schönen Ergebnis kommt. Der vordere Mast im Rohbau – also ohne Elektrik – und der Geräteträger zwischen den Kaminen werden nach demselben Muster erstellt.

### Diverse Beschlagteile

Nachdem man jetzt etwas Übung im Zusammenbau von gelaserten ABS-Teilen bekommen hat, geht es ans Eingemachte. Auf dieselbe Art und Weise

### Supern der Kabine mit Verstärkungsleisten



Das Boot nimmt Form an



### Anzeichnen der Wasserlinie mit Lasertechnik

werden Anker, Beleglippen, Lautsprecherhalter, die hintere bewegliche Trittleiter, Schwanenhalslüfter usw. zusammengebaut, sauber verschliffen und lackiert. Eine zeitaufwendige, aber beruhigende Fleißarbeit. Hinzu kommt noch der Bau von Fendern.

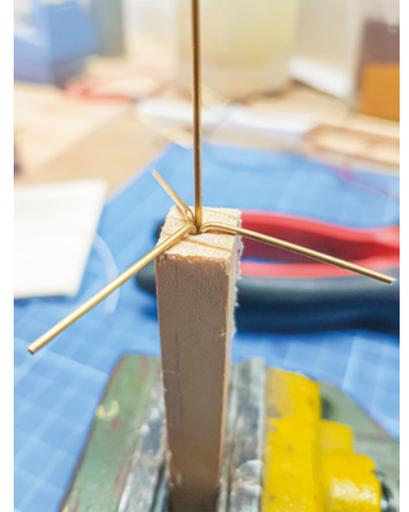
### Decksbeläge

Im Sondersatz mit der Artikelnummer „ro1093“ sind sehr schöne profilierte vorgefräste Platten als Decksbelag enthalten. Diese haben wir auch eingesetzt. Sinnvoll ist eine Lackierung, bevor man den Belag auf das Deck des Modells klebt. Dabei muss man unbedingt berücksichtigen, dass es sich nicht um ABS, sondern um sehr dünnes Polystyrol handelt. Beim flächigen Verkleben mit wenig Klebstoff muss man hier unbedingt für gleichmäßigen Andruck sorgen. Leichte Wellen und Anhebungen verzeiht die gute Optik, da ja Riffblech im Original auch leichte Unregelmäßigkeiten hat. Auch muss man hier auf die genaue Passung achten. Die Montage erfolgt so, dass Fehlstellen vom aufgesetzten Aufbau später abgedeckt werden. Optisch ist dieser

Sonderbeslagsatz trotz aller Herausforderungen ein echter Hingucker!

### Arbeiten an der Reling

Wir hatten bereits beim Auspacken Sorge, ob die 3D-gedruckten Relingstützen das leisten, was sie zu versprechen scheinen. Beim Einbau waren wir sehr erstaunt, wie stabil diese Stützen sind. Einwandfreie Bohrungen in 1 mm lassen es zu, dass man den Reling-Draht ganz einfach durchschieben kann. Der Bau der Reling am Aufbau scheint also gut zu funktionieren, gäbe es da nicht ein neues Problem: Wir haben weder in der Anleitung noch auf dem tiefgezogenen Aufbau Markierungen für die korrekten Bohrungen der Aufnahmen für die Relingstützen gefunden. Ok, das ist erstmal kein Thema, das kann man ja aus den beiliegenden Fotos grob ableiten. Diese Eigenbaulösung rächt sich aber spätestens dann, wenn man die in einem Beiblatt aufgezeichneten, zu biegender Relingzüge 7.14 bis 7.XX anfertigt. Das kann nicht mehr passen. Jetzt ist beim Biegen Präzision gefragt, da die doch etwas elastischen Stützen jeder Verspannung im Relingzug nachgeben.



Das Löten solcher Antennen ist immer eine Herausforderung

Die Folge ist dann beispielweise eine schiefe Eckausbildung, was nicht schön aussieht. Wir haben mit etwas Mühe die Reling noch passabel ausrichten können. Aber dennoch stellen wir hier fest, dass ohne exakte Bemaßung der Bohrungen kein Land zu gewinnen ist. Besser wäre hier noch, eine zusätzliche Bohrschablone beizulegen. Im Übrigen haben wir beim Vergleich mit der alten Bauanleitung des ursprünglichen Robbe-Modells eine Zeichnung mit Bohrpunkten gefunden, jedoch auch ohne Bemaßung. Vermutlich sollten in dem Tiefziehteil des Aufbaus die Markierungen noch zu finden sein. Wir jedoch haben trotz guter Lupe und Abtasten nichts dergleichen vorgefunden. Die Bugreling und auch die Heckreling hingegen ließen sich einwandfrei durch einfaches Aufstecken der Reling erstellen. Die gedruckten Stützen geben bei der Bugreling den erforderlichen Stützwinkel vor. Nach dem Lackieren hat man ein sauberes Ergebnis.

### Beschlagteile

Sämtliche Beschlagteile konnten nun bemalt und montiert werden. Zudem wurden Poller, Belegklampen, Schwanenhalslüfter und Rettungsringe an



Rohbau des Flutlichtmasts



Grundierung in der Spritzkabine

den vorgesehenen Plätzen festgeklebt und die Beleuchtungskörper über die vorher verlöteten Birnchen gesetzt. Eine Herausforderung stellt die Montage der beiden Löschmonitore dar. Mit der rein textlichen Beschreibung mit den vielen Teilenummern kommt man leider schnell durcheinander. Auch hier hilft wieder: lesen, lesen, lesen. Hilfreich war für uns die Anleitung, die wir aus nachgekauften Monitoren Typ Berlin für unser Bauprojekt der *Hydra* noch übrig hatten. Denn darin sind Baustufenskizzen abgebildet und auch die Köpfe sind ziemlich identisch. Für den Zusammenbau können wir nur anraten, Sekundenkleberflaschen zu verwenden, die den Kleber erst auf gefühlvollen Druck aus der Spitze austreten lassen. Anschließend wurde der Fahnenmast beflaggt und zu guter Letzt ging noch die Besatzung an Bord.

## Lackierung

Bei der Lackierung muss man sich tatsächlich vorher Gedanken machen. Wir haben zunächst am Rumpf die Wasserlinie mittels Laser aufgezeichnet und auf dem weißen ABS-Rumpf mit einem 1 mm schmalen Tape den Wasserpass abgeklebt. Dann wurde das Überwasserschiff in rot lackiert. Nach erneutem Abkleben folgte das Unterwasserschiff in Rostbraun. Nach dem Entfernen des



Weißer Wasserpass ganz einfach gemacht

Tapes hat man einen schönen weißen Wasserpass zwischen Über- und Unterwasserschiff.

Den Heckträger haben wir gesondert lackiert. Hier kann man gut die entfernten ABS-Teile als Abdeckschablonen verwenden. So wurde der Gitterrost silbern und der Rahmen wie vorgegeben in rot lackiert.

Das Deck wurde erst nach dem Aufbringen der separat erhältlichen Strukturbleche lackiert, die anderen Strukturteile ebenfalls in silber vor der Montage gespritzt.

Der Aufbau erhielt eine Basislackierung in weiß, die Streifen auf den beiden Seiten wurden aufwendig abgeklebt und dann in rot nachgespritzt, der Geräteträger und der Lichtmast in weiß. Im Übrigen haben wir ausschließlich Molotow-Belton-Farben

verwendet, da diese eine hohe Deckkraft haben und auf jedem Untergrund halten. Ein vorheriges Reinigen und Anrauen mittels Schleifvlies versteht sich von selbst.

Aufpassen muss man besonders bei den Strukturplatten aus dem Sonderbeschlagsatz. Entsprechend muss man die Lackverträglichkeit prüfen. Wir haben die leidvolle Erfahrung gemacht, dass der dort eingesetzte Lack aus dem Baumarkt nicht haftet und sich beim Entfernen des Tamiya-Abklebebandes abziehen lässt. Die Strukturplatte kann man nicht anschleifen, dann wäre ja die Struktur im Eimer. Also vorsichtig mit Schleifvlies anrauen und dann mit Kunststoffprimer vorbehandeln.

Die beigefügten Wasserschiebebildchen finden wir zwar sehr schön, sind aber für einen Ungeübten nicht einfach

Testfahrt noch ohne Ballast. Das Modell kippt von einer Seite zur anderen



anzubringen. Besser wäre es, hier zumindest alle Schriftzüge geplottet zur Verfügung zu stellen. Die Funkkennung auf dem Dach ist ebenfalls per Wasser-schiebeverfahren anzubringen, dabei jedoch sehr zerbrechlich. In Nullkommanix ist das schöne Schiebebild kaputt. Hingegen bei der Heckkennung finden wir sauber geplottete Buchstaben in weiß vor. Leider sind diese nicht tief genug geplottet, so dass sie nicht entgittert werden können. Auch gibt es keine Transferfolien, um den Schriftzug richtig aufzukleben. Schade eigentlich, denn genau diese Dinge runden doch das äußere Erscheinungsbild des Modells ab. Wir haben deshalb die Kennung neu geplottet und entsprechend angebracht.

## Gewicht & Fahreigenschaften

Das Gewicht des komplett fahrbereiten Modells lag nun in etwa bei 1.800 g. Ein kurzer Blick in die Bauanleitung verwunderte uns, liegt hier doch die Gewichtsempfehlung des fahrbereiten Modells bei 2.600 g. Im letzten Kapitel der Bauanleitung wird jedoch lediglich auf das korrekte Austrimmen des Modells hingewiesen. Webseite und Anleitung sind sich hier einig. Das ursprüngliche Robbe-Modell war allerdings mit

einer Verdrängung von 2.000 g angegeben. Damals hatte man deutlich schwerere Komponenten zu verbauen. Zum Beispiel wurde ein NiMh-Akku eingesetzt, der deutlich schwerer ist. So darf man also die Gewichtverteilung und das Gesamtgewicht nicht außer Acht lassen. Wir haben es trotzdem ausprobiert – mit der ernüchternden Erkenntnis, dass wenn das Boot zu leicht wird, der Lateralschwerpunkt sich verschiebt und das Modell buglastig wird. Das führt zu einem Kurvenfahrverhalten, bei dem uns der Atem stockte: Das Modell kippte von einer Seite bedrohlich zur anderen. Von „Alle Hebel auf den Tisch“ war hier gar nicht mehr die Rede. Wir reduzierten auf 25% Gasanteil und konnten so zumindest alle Funktionen testen.

## Ballastierung

Nach erneutem Studium der Bauanleitung (wieder mal vorher lesen) legten wir Ballast tief unten im Rumpf bei und testeten das Fahrverhalten nochmals. Jetzt liegt das Boot zwar mit dem Heck ca. 7 mm tiefer und auch der Antritt des Bootes ist merklich schwerfälliger, dennoch ist das gesamte Fahrverhalten beherrschbarer geworden. Jetzt waren Vollgasfahrten in allen Kurvenlagen möglich und das Boot richtete sich

wieder auf. Also kurzum, das zusätzliche Ballastieren ist hier unerlässlich! Wir haben das Boot nun auf 2.290 g Gesamtgewicht ballastiert. Davon im Bugbereich 70 g, im Bereich des Motorträgers rund 120 g, in der Akkuwanne ca. 150 g und im Heck nochmal 150 g. Eine weitere Tuningmaßnahme wäre noch das Ankleben einer Sprayrail, also im Bugbereich die wasserableitende Kante zu verschärfen, oder ein ABS-Profil anzukleben. Damit würde das Boot nicht so eine enorme Bugwelle aufwerfen und hätte ein noch schöneres Fahrbild.

Das Modell ist vor allem wendig und hat, mit 7,4 V befeuert, eine vorbildgerechte Geschwindigkeit. Der Fahrbetrieb erfordert eine geübte Hand. Dann kann man jedoch das Modell sehr realistisch zum Einsatz bringen. Schön wirkt die *FLB-1* auch mit der eingeschalteten Beleuchtung. Vielen Dank an dieser Stelle an Monika und Stefan Gollwitz für die Fahrbilder.

## Fazit

Der Bausatz hat großes Potential für den fortgeschrittenen Modellbauer, der ein kleines Modell sucht. Geduld, modellbauerische Fähigkeiten und technisches Verständnis sollten hier jedoch Voraussetzungen sein. Es handelt sich

Aufballastiert liegt das *FLB-1* deutlich besser im Wasser





Ein kleines, vorbildgetreues Modell, das eine Menge Bau- und Fahrspaß bietet

um kein Modell für „mal Zwischendurch“, hat es doch so seine eigenen Herausforderungen.

Viele Bauteile könnten noch im 3D-Druckverfahren hergestellt werden, dann würde der Bau dem nicht so versierten Modellbauer sicher nicht so viel Geduld abverlangen. Einige Bauteile werden zudem in Schichtbauweise erstellt und müssen nachträglich befeilt, gespachtelt und geschliffen werden. Wir glauben, hier wird der ein oder andere auf Kleinserienhersteller zurückgreifen.

Einige Punkte halten wir aus Anwendersicht für optimierungsfähig. Die fehlenden Angaben bei der Anfertigung der Ankertasche sowie bei der Bemaßung von Bohrungen haben uns schon ein paar Schweißperlen gekostet. Diese Probleme lassen sich sicher durch den Hersteller lösen, indem die Bauanleitung korrigiert bzw. ergänzt wird. In den guten alten Zeiten konnte man alle Unklarheiten über die mitgelieferten Pläne klären. Aber das ist Vergangenheit.

Unser Ansinnen war, den Baukasten kritisch zu prüfen. Krick hat uns bereits das Feedback gegeben, dass der Baukasten nachgebessert wird. Unsere Unterstützung sei hier zugesichert.

Trotz des Nachbesserungsbedarfs an manchen Stellen finden wir beide, dass es sich um ein sehr ansprechendes

Modell handelt, welches für seine Größe einiges an Bau- und Fahrspaß bietet. Die umfangreiche technische Ausstattung des Originals und der anderen Typschiffe können wir im Modell sicher nicht realisieren, aber dennoch einiges davon umsetzen. Im nächsten Teil in der kommenden ModellWerft-Ausgabe 06/2023 beschäftigen wir uns mit dem

technischen Vollausbau. Es können etliche Sonderfunktionen realisiert werden. Wir sind, was das Endergebnis anbelangt, optimistisch.

#### Info & Bezug

Krick Modelltechnik

Tel.: 07043 9351 0

Internet: [www.krick-modell.de](http://www.krick-modell.de)

Auf zum nächsten Einsatz!

