

Borgward IV Ausführung B (Sonderkraftfahrzeug 301) - Revell 1/35 -



2003 decemberében egy internetes makettüzlet kínálatát nézegettem, amikor megakadt a szemem egy dobozon. A szükségzavú leírásból egyetlen részlet ragadta meg a figyelmemet. Majd 500 darabból álló maketról szólt. Szinte gondolkodás nélkül megrendeltem. Utána elkezdtem nézelődni a világhálón és három dolgot tudtam meg: valóban rengeteg darabból áll de ennek 80 százalékát a szemenként összeszerelendő lánctalp teszi ki. A jármű darabjai igen jó minőségűek és szépen illeszkednek, viszont a jármű belseje teljesen üres, a legkisebb részlet sincs kidolgozva. Ettől máris rossz kedvem lett de ugyanakkor valami makacs elszántság is erőt vett rajtam. Elhatároztam, hogy a rendelkezésre álló üres teret teljesen beépítem majd.



1941 októberében a Borgward Gépkocsi és Motorgyár megrendelést kap a III. Birodalom Hadügyminisztériumától speciális, páncélozott járművek előállítására. A megrendelést megelőző kísérletek során olyan járművet igyekeztek kifejleszteni, amely segítségével, emberélet kockáztatása nélkül, akár távvezérléssel is, aknamezőket nyithatnak meg illetve robbanóanyag elhelyezésével, majd ennek berobbantásával bunkereket, épületeket semmisíthetnek meg. Így születik meg a B IV Sdkfz. 301 és kistestvére a Goliath Sdkfz. 302. A B IV alig több mint 3,5 méter hosszú, 1,8 méter széles és 1,19 méter magas. Szűk utcákon, sík terepen való mozgásra tervezték. Az egyréteges páncélzatba bújtatott, 3,6 tonnás járművet egy 6 hengeres, vízhűtéses motor hajtja. Belsejében egyetlen katona foglalhat helyet. A vezető ülése mögött a kor legkényesebb és legértékesebb szerkezete rejződik. Egy rádióvezérlésű távirányító szerkezet. A vezérlőpult egy, a célterülettől távolabb állomásozó nagypáncélos belsejében van. A B IV célbajuttatását speciálisan kiképzett személy végzi, rádióhullámok segítségével. A B IV orrészén jókora, robbanótöltetű láda található, ezt a kiválasztott helyen a leoldószerkezet aktiválásával lecsúsztatták a slég orrészről majd a jármű visszavonult. Ezt követően a robbanótöltet felrobban, lerombolva a kiszemelt akadályt.

2004 tavaszán belekezdtem az építésbe. Munkámat a világhálóról beszerzett eredeti fényképek, leírások segítették. Különösen a jármű belsejét feltáró fotókat kerestem. Hetekbe telt amíg használható anyagot szereztem. Például ezeket a fényképeket.



Feljavítókhöz nem férhettem hozzá ezért mindent kézimunkával készítettem el. Első lépésként a robbanótöltetet tartalmazó fémládat építettem meg. A láda megerősített sarkait, a gyújtószerkezet aknaablakát, apró, horogakasztó füleket képeztem ki vékony rézlemezről. A



nitszegeket vékony forrasztó-ónból formáztam. A karoszeria összeragasztása után (valóban szépen illeszkedett) a köpenylemezekbe bevágásokat eszközöltem, ezeket peremesre véstem és

a kialakult vállra ismét vékony rézlemez rögzítettem. Száradás után a felületeket gittteltem és egybecsiszoltam. Ezeket a részeket később kedvem szerint meggyűrhettem. A festés alatt már nem látszik az anyagok közötti különbség.



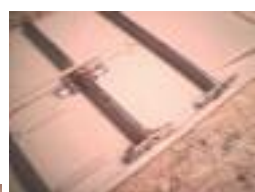
Következő munkafázisban a hiányzó (csak nyomvonalában jelzett) oldalajtót építettem meg, működő zárszerkezettel, ugyanakkor a jármű vezetőjét védő páncéllemezeket is elkészítettem valamint a motorház két fedelét. Minden szerkezeti elem mozgatható, zárható. A sarkakat rézlemezről alakítottam ki, a forgórészeket műszerészfogóval sajtoltam egy 0,5mm-es drótszál köré. A csavarok, szegecsek nyomát egy tompára köszörült gombostűvel ütöttem az anyagba. A motorház fedelének apró zárszerkezetét az eredeti műanyag alakatrész felhasználásával alakítottam ki. A motorház hátsó szelőzónyílását szintén rézlemezről kiszabott lappantyúkkal zártam le. Az apró sarkakon elforduló zárólemezek később, egy tű segítségével, a kívánt szögbe állíthatók.



A kipufogó műanyag dobja egy elpusztult hernyóra hasonlított. Próbáltam feléleszteni, de kevés sikerrel. Így aztán egyetlen, apró darabját, a csőszáját felhasználva új kipufogódobot építettem. A rézlemez előre kifűrtam majd egy megfelelő átmérőjű fűró köré csavartam. A varratot forrasztópákával hevítettem és ónnal futtattam be. A kipufogódob tartópántjait is kiszabtam és formára hajlítottam. A terv szerint a jobb oldali pánt csavarja és a pánt felső fele elveszett ezért ezt dróttal pótoltam. A egyik köpenylemezre ponyvarögzítők, szerszámosládika és egy acél vontatósodrony került. Ezeket szintén rézlemezről alakítottam ki, néhány drótszálból hajlított karikával és fogyantúval kiegészítve.



A járművet eleve úgy terveztem, hogy a hadi fényszóró, a hátsó jelzőlámpa valamint a műszerfal világítása működőképes legyen. Az összeszerelt, nagyrészt fém alaktárszól álló lámpákat hajszáldróttal huzaloztam és a jármű belsejében egy közös osztópontra csatoltam.



A láncalap elkészítése igen sok időbe telt. Egy láncszem két darabból állt, a fém láncszemtestből és a gumipárna tartólemezéből. A láncszemeket egyenként, egymásba akasztva kellett összeragasztani, közben folyamatosan ügyelve, hogy a szuperfolyékony ragasztóanyag véletlenül se kerüljön a csuklópontok közelébe. Valami négyszáz darabot vettem egyenként kézbe. Ragasztás után az egyes láncszemtestek talprészének bemélyedését átfűrtam, az eredeti láncalappal való még teljesebb hasonlóság érdekében, majd a kész láncalpakat fémszínnel alapoztam.

Ez után nekiláttam a jármű belsejének megépítéséhez. Az írás elején látható fényképekre támaszkodva képzeltem el és építettem meg a teljes motortestet, kapcsolószekrényt, generátort, gyújtáselosztót, akkumulátort, hűtőventilátort és radiátort. Elsőként az önhordó karoszeria belső vázelemeit, a futókerekek torziós tengelyrugóit ragasztottam fel a fenéklemezre. Főleg vastag

forrasztóónt és nyomdai offszetlemezt használtam fel a különböző részelemek kidolgozásához. A forrasztóon kiválóan alakítható, szikével könnyen méretre vágható és könnyen fűrható. A fémhatás garantált, a darabokat utólag lapítani, karcolni is lehet. A hűtőventilátor offszetlemezből és apró elektronikai alkatrészből készült, a radiátor egy pentóda belsejében fellelhető értékes, apró és finom kidolgozású fémlemezből. Ebbe harmonikásra hajlított alufóliát dugtam, hogy a kívánt hatást elérjem. A radiátort csatlakoztató gumitömlőkre csavaros szorítógyűrűket készítettem.



A műszerfal az eredeti fényképe után készült. Először egy offszetlemezből kivágtam a megfigyelt formát majd kifűrtam, kireszeltem a műszerek helyét. A lyukakat elkalapált, hajlított drótszállal peremeztem. A műszerlapokat egy nyomtatón, az elérhető legnagyobb felbontásban kinyomtattam majd egy műanyag fóliával borítottam. Ezt a szendvicset a fémlemez hátára ragasztottam. Bekötöttem a világítást és a szerelőműhelyt (szobámat ☺) elsötétítve ki is próbáltam.

A hathengeres motor, a már előbb említett pentóda további belső részeiből készült. A régi elektroncsövek belseje ha másnak nem is de makettezőknek valóságos aranybánya lehet. Leheletvékony, stancolt lemezek sokasága található bennük, nem ritka a ponthegesztett, nagyobb fémcső, profilelem sem. Éppen egy ilyen szolgál motortest gyanánt. A motor persze fantázia szüleménye, más járművek motrait tanulmányozva próbáltam egy



hasonlót kialakítani. Kipufogócső torkot, karburátort szerkesztettem, aztán gyertyakábelek, kapcsolószelekrényt fabrikáltam. Alátétektől régi floppylemez meghajtó alkatrészekig minden fellelhető lomot beépítettem ☺. Nem hiányoznak apró elektronikai alkatrészek sem. A gyújtáselosztó például egy dióda, a generátor kapcsolódoboza egy felületszerelt tranzisztor. Az akkumulátor szinte minden nagyobb átalakítás nélkül, szintén egy elektroncső belsejéből került ki. A motor az alvázon hosszanti irányban volt elhelyezve. Erre utal az írás elején bemutatott fénykép is amely felülről mutatja a motorteret.

A szabadon futó kerekeknek hiányzott a külső pereme. Nem tudtam volna pontosan megfesteni az őket borító gumiköpenyt, így kénytelen voltam hajszáldrótból hajlított peremekkel pótolni a hiányt.

Mindezek után sárga alapozóval lefűjtam a járgányt és kezdetét vette a festés. A sárga alapra sorra kerültek fel az álcaszínek. A tengerzöld után a barna maszkot tettem fel és átfűjtam az egész felületet. Egyszerű, közönséges papírból kialakított sablont használtam, alacsony nyomáson (1.5bar), a festéket óvatosan adagolva, fűjtam fel a véletlenszerűen kialakított mintákat. Amikor ezzel megvoltam és a festés közben meggyötört részleteket



kijavítottam elkezdtem a jármű teljes felületének koptatását. Több réteg híg, szürkészöld festékréteget hordtam fel, hogy az álcaszínek kontrasztját letompítsam. A megfelelő részeken rozsdafoltokat imitáltam majd szárazecseteltem a karoszéria éleit, a hegesztési varratokat, fényszórót, műszerfalat. Elkészítettem és felragasztottam a műszerfal mögé a fa kormányoszlopot. A járműnek érdekes, biciklikormányra emlékeztető, fanyelű kormányoszlopa voltak. Végül felragasztottam az időközben előkészített külső alkatrészeket is, a pótkereket, vizeskannát, pót lánctalpdarabot, szerszámoszládkát és vontatósodronyt. Mindent előre koptattam és szárazecseteltem.



A járművet a diorámába helyezés előtt bemutattam az otthoni “Atószalonban” ahol mindenki kedvére megnézhetette a harcias csörömpöst. **2005** márciusa: a Borgward IV Ausf. B elkészült és harcba szállt egy köréje épített diorámában. Ennek megépítéséről egy következő részben lesz szó.



A jármű építéséről és építőjéről több részletet is megtudhat a tisztelt olvasó ha

ellátogat a www.csgeza.home-page.org webcímre. Köszönöm megtisztelő figyelmüket. További jó makettezést kívánok.

Csernáth Géza
Marosvásárhely
2005 április