

## Schwerer Wehrmachtsschlepper (Gerät 71) 1/35 Italeri

A német hadsereg 1942-ben rendelte meg a Büssing-Nag gépgyártótól új típusu, 5-10 tonnás tüzérségi vontatóját. A gyártó a már addig bevált kerekes-lánctalpas konstrukciót használta fel a jármű alapszerkezetében. A 13 és fél tonnás, Maybach HL 42 motorral ellátott járműveket 1943-ban rendszeresítették a német hadseregben és 1945-ig használták ezeket. Összesen 825 járműről tesznek említést. Az alvázra több típust is építettek: egyszerű szállító járművet, páncélozott légvédelmi üteget, rakétavetőt és egyéb ad-hoc konstrukciókat.

Ebben a leírásban az Italeri 1/35-ös léptékű, 356-os makettjének építését mutatom be az érdeklődőknek. Kíváncsian várom az építő szándéku kritikát, a makettezésben gyakorlott szemek meglátásait, ötleteit, tanácsait. Munkámra ösztönzőleg hatott a Fabulisz Magazin oldalán közölt cikkek sokasága, a kiváló minőségű képek és nem utolsósorban Tom (Vecsei Tamás) biztató levelei amelyekben kérdésözöneimre válaszolt.

Először röviden összefoglalnám az írás tárgyát képező munkálatokat. Célom egy olyan dioráma megalkotása volt amely egy erdei, katonai raktár udvarán, rakodás közben „éri tetten” a járművet. Kiválasztottam a legkevésbé harcias SWS típust, megépítettem és közben a diorámán is dolgoztam. A járművet feljavítottam, átépítettem, a dioráma saját anyagokból készült. Következzen most a részletesebb leírás.

Az Italeri alkatrészeket a levágdosás után ragasztás nélkül illesztettem, próbálgattam egymáshoz. Legtöbb része szépen illeszkedett de egyes elemek kifejezetten nem találtak az összeszerelési rajzban jelzett helyükre. Azonkívül a makett részletessége is kívánnivalókat hagyott maga után. Ez erősen befolyásolt az építés során, igyekeztem több részletet kidolgozni illetve utánépíteni. Ehhez felhasználtam az Eduard internetről letölthető, az SWS-hez kiadott kiegészítőjének felszerelési útmutatóját (magához a rézhez sajnos nem juthattam hozzá).

Első lépésben a motorháztető oldalsó szellőzőnyílásait alakítottam ki vastag alumíniumfóliából. Az eredetileg tömör műanyag alkatrészből kivágtam a megfelelő méretű nyílást, peremesre véstem, majd erre a peremre fektettem, ragasztottam a rácsot. Száradás után kigitteltem az egyenetlenségeket majd a gitt szilárdulása után csiszolással elsimítottam. Ez után a motorháztetőn a két kisméretű fedőlemezt is kialakítottam.

Következett az első védőrács. Itt szintén alumíniumfóliából dolgoztam, szikével bemetszettem a nyílásokat majd egy kis álványt alakítottam ki alucsíkból, erre jött a rács mögötti műanyagháló-hűtőrács imitáció. Az eredetileg tömör műanyag alkatrészt itt is kivágtam, peremesre véstem.

A bal sárvédőt levágtam és alucsíkból kialakított mását az eredeti anyagból kihagyott vázra ragasztottam. A lökhárítót alucsíkkal burkoltam. Száradás után éles tárgyal ütöttem amíg kellően behorpadt. Az eredmény a mellékelt képen látható.



Az alváz elemei jól illeszkedtek. Itt a sűrített levegős tartályokat kötöttem össze vékony műanyag csövecskékkel (drótszárlól lehúzott szigetelő), a benzintartály kettős vezetékét szintén ebből alakítottam ki. Az alváz belső oldalán futó csöveknek tartópántokat készítettem alucsíkból. A csörlőszerkezet sodronydobjára sodort rézszáלבól készült sodronyutáncot tekertem, ennek végét az alváz hátlemezére szerelt görgők között kiveztem majd egy drótból kialakított vontatóhorgot forrasztottam rá. A kerekek tengelyvégeinél a beszívódásokat gitteltem majd száradás után csiszoltam. Mivel a kész maketten a raktér teljes egészében eltakarja a felsorolt elemeket, teljes összerakás előtt készítettem pár képet róluk.



Az eredeti rakfelület fautáncatú műanyag alkatrészei nem voltak elég tetszetősek ezért elhatároztam, hogy teljesen újraépítem a rakfelületet fából, működőképes vasazásokkal, reteszekkel, biztosítóláncokkal. Először a falécekből ragasztott rakfelület-padlólemez készült el, majd ez után az oldallemezek, végül a vezetőkabint a rakfelülettől elválasztó első fal. A megszáradt fa alkatrészeket átcsiszoltam majd a lécek mentén a szike fokával sáncokat karcoltam



ezzel is fokozva a felület élethűségét. A fa alkatrészek méretre vágása után a szegélypántokkal elkezdtem a vasazást. Ide is vastagabb, szikével nagyon jól vágható, alumínium csíkokat használtam. Ragasztás közben hajlítottam formára, U keresztmetszetű profilokká. Ugyanekkor alakítottam ki az oldallemezek sarokpántjait nyomdai offszetlemezéből. A szegélypántokba bemetszéseket eszközöltem, ezeken átvezettem a sarokpántok szárait majd az egészet ragasztóval rögzítettem a fa padlólemezhez. Hasonlóan jártam el az oldallemezek és a hátlemez vasazásakor is.



Az oldallemezek reteszeit rézdrótból kovácsoltam, kifűrtam és esztergált gombostű tengelyekkel ellátva szereltem az oldallemezek már kész vasazására. A reteszek biztosítóláncait szigetelőjéttől megfosztott, sablonra tekert wrap száלבól készült láncszemekből modelleztem. A láncszemeket csipesszel, szemenként illesztettem össze.



Ezután a sarokpántokat illesztettem, 0,5mm-es, puha cínodrótallal helyettesítettem a saroktengelyeket. Összeszerelés után a kész rakfelület egy tömör, masszív és működőképes alkatrészé állt össze.

A vezetőkabin a meglévő Italeri elemekből készült. Itt csupán a műszerfalat cseréltem le az eredetileg fröccsentett műszertorzóról saját készítésűre. Az alufóliából kialakított műszerfal

lemezt az előre, átlátszó fóliára kinyomtatott, megszerkesztett műszerképek fölé ragasztottam. Hátlapnak egy fehér papírdarabot használtam. Így elértem, hogy a műszerfal képe valóságos legyen, a műszerek üveglapján megcsillanjon a fény. Ezt a szendvicset a lecsiszolt, eredeti műszerfal helyére ragasztottam. A vezetőkabiban még egy tűzoltó palack is helyett kapott, rögzítő szerkezettel együtt, valamint egy üres üvegtartó állvány. A lenyitható szélvédő tartókeret sarkainak rögzítő, füles csavarjait is pótoltam. A sárvédőre jobb oldalon átépített lapát, drótvágó



olló és egy rézfóliából, forrasztással és bádogolással készített veder került. A bal oldalt egy feszítővas valamint egy pót olajtartály üres rögzítőszerkezete teszi élethűbbé.

Mit tesz az ember ha az eredeti lánctalp, részben egybeöntött, részben külön láncszemekből összeálló gyűrűjének kerülete kisebb mint a kerekek által meghatározott kerület? Nagyon megkínlódik. Gumigyűrűkkel és csipeszekkel harcol a makacs láncsal de ennek inkább fogai törnek le semmint összeforrna. Miután összeragad nincs esése, feszes mint egy gitárhúr, pengetni lehet. Ha benyomom a kerekre a gonosz rögtön szétszakad ott ahol a legkevesebb volt a ragasztó. A kerekek ehhez képest kezes báránycsok. A szabadonfutókat párba rendeztem és lefestettem. A kormányzott, első kerekek mintázata igen elnagyolt, hiányoztak a futófelületen levő párhuzamos sáncok.



Ezeket a már összeragasztott kerekbe, szintsablon mellett, szikével belevéstem. A gumiabroncs felületét festettem.

A nagyobb alkatrészek összerakása után készítettem el a számtáblákat, fémládikót, és a raktérben elhelyezett üzemanyagkanna szekrényt valamint rövidebb, hosszabb láncokat. A részletek kidolgozása után és közben homoksárga alapszínnel festettem le minden alkatrészt majd erre kerültek az újabb rétegek: fém, rozsdá, koszolás.

Végére maradt a szakaszonként elkészítő majd bíztató aztán ismét borzasztó festés és részletes kimunkálás. Itt összefoglalva említeném a következőket: az alváz sárga, rozsdás és koptatott, a kerekek erősen korodáltak, szinte már barnásak, a rakfelületet piros vízfestéssel pácoltam festés előtt, ettől nyers faszíne lett az egésznek, utána sárgára mázoltam majd a lábnyomokat kikoptattam feketesszürkével. A fa részeket sötétszürkével szárazecseteltem, a vasazásokat acélszínnel majd ezüsttel végül rozsdával dolgoztam meg. A lánctalpat acélszínnel alapoztam majd erre jött az ezüst szárazecsetelés és a rozsdá. A gumifelületeket szürkeárnyalattal

festettem majd enyhén, porhomokkal koszoltam. Egyéb apró alkatrészeket mint a lapátot, műszerfal lemezét, tűzoltó palackot, vedret, láncokat, zsanérokat szárazecseteléssel festettem a



megfelelő színűre. A birodalmi keresztet sablon segítségével, szárazecseteléssel vittem fel a rakfelület oldallapjaira.

A vezetőkabin teteje a festés után készült enyvvel merevített papírzsepkendőből. A ragasztóval átitatott papírfelület teljes száradás után pergamenhez hasonló, de finomszerkezetében vászonszerű anyagot képez. A vezetőkabin oldalsó nyílásait borító ponyvadarabokat feltekerve és bőrszíjakkal rögzítve készítettem. A ponyvatetőt egy



előzetesen elkészített fa keretre ragasztottam majd felhelyeztem a vezetőkabin fölé. Ez után ragasztottam fel a ponyvát tartó bőrszíjakat és azok csattjait.

Utolsó lépésként a fényszórókat készítettem el. Kiegészítésként a korabeli elsötétítő reflektorokat utánóztam le, egyik fényszórón felcsatolt a másikon lefitytyedt állapotban levő sötétítőlemezzel. A fényszórótetek belsejét alufóliával béleletem, a reflektorüveg csíkosra karcolt, vékony plexilemezből készült. A számtáblák is a helyükre kerültek, valamint az első vontatóhorog tengelye is biztosítólánccával együtt.



Ezzel az Italeri Schwerer Wehrmachtschlepper építése nagyrészt befejeződött. A következőkben áttérek a diorama építés leírására.

