

**Baubericht über Trumpeters American LaFrance Eagle Bausatz  
im Maßstab 1:25.**

Baubericht zu Trumpeters – American LaFrance Eagle Pumper, gebaut und geschrieben von Klaus Lassen.

## The Eagle is back ....

.... und dieses gleich in zweifacher Hinsicht. Aber der Reihe nach. American LaFrance gehört mit zur ältesten und auch bekanntesten Firma in Amerika, wenn man über Hersteller von Feuerwehrfahrzeugen spricht. Die Wurzeln der Company gehen zurück bis ins Jahr 1832, damals begann man mit dem Bau von handgezogenen Spitzen, die dann später im Zuge der technischen Weiterentwicklung von Pferden gezogen wurden. Es folgten Jahrzehnte der Höhen und Tiefen, finanziellen Schwierigkeiten und einer starken Konkurrenz. Mit dem Zusammenschluß aller konkurrierten Unternehmen, wurde 1903 ganz offiziell die Firma American LaFrance mit Sitz in Elmira, Bundesstaat New York gegründet. Neben den dampfgetriebenen Feuerwehrfahrzeugen, welche im Laufe der Jahre die sogenannten Horse Drawns ablösten, lieferte die Firma 1907 ihr erstes motorgetriebenes Fahrzeug aus. Über die Jahre baute American LaFrance tausende von Fire Trucks, unzählige Pumpenfahrzeuge ( Engines / Pumper ), Leiterfahrzeuge ( Aerial Ladders / Towers / Quints ), die imposanten Snorkel – Masten, Löschfahrzeuge speziell für Flughäfen und nicht zu vergessen, die beeindruckenden Tractor Drawn Aerial Rescue Trucks in der Ausführung als lange Sattelzüge, deren Hinterachse von einem Steuermann ( Tillerman ) hinten am Heck, manuell um die manchmal sehr engen Kurven gelenkt wird. Über viele Jahrzehnte, hatte sich American LaFrance so einen guten Ruf im Bereich der feuerwehrtechnischen Entwicklung erworben. Bekanntestes Symbol dafür ist auch, der Adler mit seinen gespreizten Flügeln auf dem Malteser – Kreuz. Nach den Fahrzeugen der Serie 700 – 1000 und dem gescheiterten Versuch, daß Unternehmen mit Einführung des Century 2000 zu retten, war 1985 endgültig Schluß. Die Werkstore von ALF in Elmira wurden geschlossen.

10 Jahre später, der Firma Freightliner sei Dank, war der Eagle wieder zu sehen, er „kreiste“ über North Carolina, dort wo sich das LKW – Stammwerk von Freightliner, einer Tochtergesellschaft von DaimlerChrysler befindet. Nordamerikas größter Truck – Hersteller hat die Legende American LaFrance wieder zum Leben erweckt. Gebaut wird die neue Generation von Fire Trucks aber 300 Kilometer südlicher im Bundesstaat South Carolina. Neben dem Hauptquartier in Ladson nahe North Charleston, wo die Fahrgestelle gefertigt werden, unterhält ALF noch 6 weitere Niederlassungen in Wyoming, Pennsylvania, New York und Florida. Obwohl die Feuerwehren in den USA, die Fire Trucks des mittlerweile fünfgrößten Herstellers hervorragend angenommen haben, läuteten in der zweiten Jahreshälfte 2005 die Alarmglocken bei American LaFrance. Freightliner hat sich aus dem Bereich Feuerwehr –und Rettungsfahrzeuge verabschiedet und das Unternehmen an eine New Yorker Investorengruppe namens

Alle in diesem Baubericht gezeigten Fotos und Illustrationen befinden sich durchnummeriert auf einer CD.



01. American LaFrance Logo und Markenzeichen bis 1985 – **The Eagle**



02. American LaFrance Logo und Markenzeichen ab 1995 – **The new Eagle**



03. Kann sich noch jemand an diese Verpackung erinnern ? Anfang der 70er Jahre.



04. Vor mehr als 25 Jahren gebaut und umgebaut, ALF – Modelle von AMT / Matchbox.

Baubericht zu Trumpeters – American LaFrance Eagle Pumper, gebaut und geschrieben von Klaus Lassen.

Patriarch Partners LLC verkauft. Teile des Werkes in South Carolina können noch bis 2007 genutzt werden, dann wird Daimler-Chrysler aufgrund steigender Nachfrage, dort den Sprinter produzieren.

Nach 173 Jahren traditionsreicher Geschichte, können wir Modellbauer uns darüber freuen, daß es mit American LaFrance weiter geht, denn der Adler ist auch für uns ein zweites mal zurück gekehrt ...

... das erste Mal zeigte sich uns der Eagle, Anfang der 70er Jahre in Form eines, für damalige Verhältnisse recht gut gemachten Bausatzes im Maßstab 1:25. Ganz in weiß und mit dem Schriftzug City of Troy, brachte AMT den American LaFrance Pumper der 1000er Serie auf den Markt. In Cooperation mit Lesney Products, tauchte dieses Modell dann in den Folgejahren unter dem Label AMT / Matchbox in den Regalen der Modellbau – Fachgeschäfte auf. Mit der Drehleiter Ladder Chief und dem Snorkel – Gelenkmasten, ist die Reihe von American LaFrance – Fire Trucks um zwei weitere Modelle erweitert worden. In den frühen 80er Jahren wurde AMT verkauft und die 3 Feuerwehr – Bausätze dann unter dem Namen AMT / Ertl vermarktet. Sieht man einmal von dem Peterbilt Fire Truck, den Revell 1990 entwickelte ab, kamen nach den ALF – Modellen, seit der Zeit keine 1 : 25er Bausätze mehr von amerikanischen Feuerwehrfahrzeugen in den Handel...

... als ich dann Anfang 2004 erfuhr, daß der chinesische Hersteller von hochwertigen Plastikmodellbausätzen namens Trumpeter, ein Modell der neuen Generation von American LaFrance Fire Trucks in 1:25 herausbringen wird, war für mich die Sensation perfekt. Endlich, mehr als 30 Jahre nach dem ersten Eagle – Kit folgte eine Fortsetzung. Der Adler war also zurück ! Und mit Blick auf die hohe Qualität der Produkte, die weder mit Trucks, noch etwas mit Feuerwehren zu tun haben, sondern "schwimmen, fliegen oder auf Ketten rollen", war meine Erwartungshaltung sehr hoch. Klar, daß ich als langjähriger Fan der Marke American LaFrance dem Tag der Auslieferung an den Handel entgegen fieberte.

... Anfang Februar 2006 war es dann soweit, beim Fachhändler meines Vertrauens in Osnabrück, konnte ich mir den Bausatz abholen.

### Zum Bausatz und Modell :

First of all ! Die Idee, den Eagle als Bausatz heraus zu bringen, bewerte ich als sehr gut. Wobei ich solch ein Modell eher bei einem amerikanischen Hersteller, vielleicht auch noch bei Revell of Germany, aber ganz und gar nicht bei Trumpeter vermutet hätte.

Die hier gezeigten Fotos und Illustrationen befinden sich auf einer CD.



05. So wurde Engine 121 im Jahre 2003 an das College Park Volunteer Fire Department im US. Bundesstaat Maryland ausgeliefert. Foto: Frederick Brower CPVFD



06. Vor der Fahrzeughalle, Engine 121 nach einigen Monaten und viele Einsätze später. Foto: M. Schaefer CPVFD



07. Typisch für amerikanische Feuerwehrfahrzeuge, die zusammengefalteten oder auch gerollten Schläuche in verschiedenen Größen. Foto: M.Schaefer CPVFD

Angenehm überrascht hat mich die Verpackung, ein fester Karton mit Deckel und Boden, so stabil, daß man darin hervorragend Teile aufbewahren und stapeln kann. Klasse ! Insgesamt ist die Verpackung sehr einfach gehalten, bekommt zwar keinen Designer – Preis, dafür ist die Box sehr praktisch. Mein nächster Blick galt den Spritzlingen, vor allem aber, welche Farbe würden sie haben. Weiß, reines sauberes Weiß, keine Einfärbungen oder sonstige Experimente. Ein leichtes Grau wäre auch in Ordnung gewesen, aber bloß keine schwarz eingefärbten Fahrgestell – und Motorteile, oder gar rote Fahrerinnen. Gerade bei diesem Modell wird sich später noch zeigen, warum die neutrale Farbgebung hier so wichtig ist. Auch der Kunststoff, Polystyrol von guter Qualität, nicht zu hart, nicht zu weich, frei von Trennmitteln und gut zu lackieren.

Insgesamt befinden sich 11 Spritzlinge und eine „fertige“ Mannschaftskabine im Karton. Spritzling D ist voll verchromt und sauber in einem Polybeutel verpackt. K1 und K2, die beiden Rahmen mit den vielen Glasteilen hat man zusammen in einen Beutel gepackt, schade hier ist die Gefahr des gegenseitigen Verkratzens doch sehr groß. Desweiteren haben die Chinesen dem Bausatz einige Bauteile in fotogeätzter Ausführung beigelegt. Ob dieses Sinn macht, dazu später mehr.

Zur Bauanleitung, diese hat mich was die Qualität der Teiledarstellung angeht absolut begeistert. Jedes Bauteil ist perfekt gezeichnet und sofort erkennbar, trotzdem sind manche Baustufen zu überladen. Farblich und auf einem extra Bogen dargestellt, zeigen die Modellentwickler, wie das Modell lackiert, bemalt und mit den entsprechenden Abziehbildern ( decals ) versehen werden soll. Letztere hätten in der Druckqualität noch ein paar Prozent mehr Farbe vertragen können.

## Der Zusammenbau: Fahrgestell

Das es sich bei diesem Modell mit der Artikelnummer 02506 um das erste Truck – oder LKW – Fahrgestell im Maßstab 1:25 aus dem Hause Trumpeter handelt, dieses merkt der Modellbauprofi sofort. Ganz gleich ob Custom – Chassis oder aus den Regalen der normalen Serienfahrgestelle, auch ein amerikanisches Feuerwehrfahrzeug ist und bleibt vom Grundaufbau her ein Truck.

Leider haben die Modellentwickler bei der Fahrzeugauswahl kein glückliches Händchen bewiesen. Heute ist es so, daß 8 von 10 Engines, so die Bezeichnung der Pumpenfahrzeuge, die Werkshallen von American LaFrance mit Rollos an den seitlichen Staukästen verlassen, unser Modell besitzt aber Türen mit runden und verchromten Griffen. Was für uns Modellbauer sicherlich nur eine Geschmacksfrage ist, hat bei den US. Firefightern rein praktische Gründe. Im Prinzip eine Nebensächlichkei, über die wir hinweg schauen können, denn der spätere Gesamteindruck ist entscheidend. Doch bis dahin ist es noch ein weiter Weg !

Problematisch wird es erst, wenn wir aus diesem Basisbausatz den ersten Umbau verwirklichen wollen. Trumpeter hat zwar das eckige Whelen Modell 9310 nachgebaut, aber genau diese



08. Bei American LaFrance wurde das bestellte Eagle – Fahrgestell von Firefightern des College Park VFD abgenommen.  
Foto: M. Schaefer CPVFD



09. Wichtig für Modellbauer, so sieht das Fahrgestell vom Fire Truck wirklich aus. Die Modellreifen sehen genauso aus wie auf diesem Bild.  
Foto: M. Schaefer CPVFD



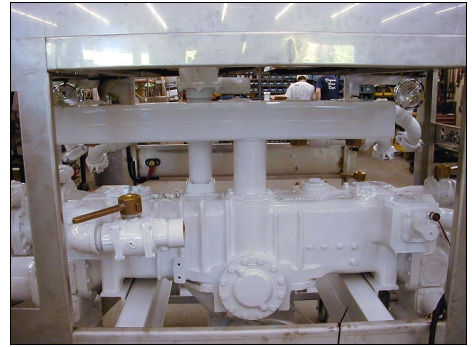
10. Lackier – und Bemalungshinweise direkt vom Original. An den Felgen fehlen noch die verchromten Radnabenabdeckungen.  
Foto: M. Schaefer CPVFD



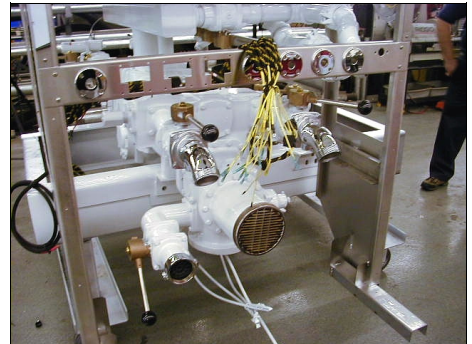
11. Details für das Modell, Vogel Zentralschmierung. Die Rückwand der Mannschaftskabine bekam keinen Lack, da sie durch eine Riffelblechplatte ersetzt wurde.  
Foto: M. Schaefer CPVFD

Lightbar ist auf den Eagle – Cabs eher die Ausnahme. Bis auf sehr wenige Modelle, werden alle Fahrzeuge mit der sogenannten Wrap – around oder American LaFrance Lightbar ausgerüstet. Diese selbst nachzubauen, erfordert einiges an Geschick und zeitlichem Aufwand. Diesbezüglich bei Trumpeter nachgefragt erhielt ich als Antwort, daß sich die Hersteller von Zubehör um solche Details kümmern sollten. Na, wer könnte das wohl sein ? Zum Fahrgestell oder besser gesagt zum Fahrzeugrahmen mit all seinen Details. Bei diesem Bauteil wird noch deutlicher, daß es sich um Trumpeters erstes Truck – Modell handelt und die Experten auf diesem Gebiet in der chinesischen Entwicklungsabteilung wohl Mangelware sind. Kein einziges Bauteil oder eine Baugruppe am Modell hat so viele Mängel und Ungereimtheiten aufzuweisen wie der Rahmen bis hin zum fertigen Fahrgestell. Warum man sich bei der Entwicklung des Leiterrahmen am New Concept von Italeri orientiert und gleichsam möglichst viele Bauteile miteinander verbunden hat, dieses werden wir wohl nie erfahren. Werkzeugtechnisch nicht anders machbar, fehlt natürlich der Obergurt an den beiden Längsträgern, die von 7 Querrägern und einer viel zu großen Ölwanne verbunden werden. Da mich persönlich dieser Anblick störte, habe ich die Obergurte an den Längs –und Querträgern mit 1 mm starken Polystyrolstreifen eingeklebt. Wer dieses ebenfalls nachmachen möchte, sollte darauf achten, daß die Montage – Locations für die Mannschaftskabine, Stoßstange und Pumpenaufbau frei bleiben. Das die im Rahmen integrierten Luftkessel nach oben und seitlich offen sind, darüber sollten wir hinweg schauen. Wer will, kann sie unter Verwendung eines zweiten Bausatzes schließen oder sich mit Hilfe einer kleinen Drehbank die Deckel selber drehen. In der Baustufe 1 zeigt die Bauanleitung den Zusammenbau der Fahrzeugbatterien, den Kraftstofftank und der Hale – Pumpe. Achtung, die Farbangaben Silber für die Pumpe und Schwarz für den Dieseltank sind falsch ! Engine 121 vom College Park V.F.D hat, wie die Originalfotos zeigen, eine in weiß lackierte Pumpe erhalten. Einer der Feuerwehrleute schrieb mir, so seinen eventuelle Leckagen besser zu erkennen. Und wie man ebenfalls sehen kann, werden Rahmen und Tank in Rot lackiert.

Springen wir rüber zur Baustufe 2 und befassen uns mit den vier Blattfedern. Vorweg, sie werden auch in Rot lackiert und nicht wie angegeben in Schwarz. Nehmen wir als erstes die Blattfedern für die Hinterachse, es sind die Bauteile B29 und B31 mit ihren nach oben gebogenen Zusatzfedern. Diese sind recht sauber ausgeführt, auch die dazu passenden Halterungen B36 und B37 für die Federspeicherbremszylinder, welche vorher aus den Teilen B38 und B39 in vierfacher Ausführung und damit um zwei zuviel, zusammen geklebt werden. Leider sitzen die Zylinder zu dicht an den Federn und die leicht angedeuteten Bremswellen sind etwa 3 – 4 mm zu kurz. Das Anbringen der Federn erfolgt erst nach der Montage der Hinterachse, zu der ich noch komme. Die Blattfedern für die Vorderachse sind zusammen mit den entsprechenden Halterungen B30 und B47 soweit in Ordnung, sind aber leider im entlasteten Zustand dargestellt worden. Belastet und so wäre es richtig gewesen, würde auch der Achskörper dem Original entsprechend aussehen.



12. Nicht in Silberlack, sondern in reinem Weiß wurde die Hale – Pumpe mit einer Leistung von 7500 Ltr. pro Minute in den College Park Eagle eingebaut.  
Foto: M.Schaefer CPVFD



13. Noch auf dem Montagewagen wird die Pumpe komplettiert und später als Ganzes auf den Fahrzeugrahmen auf gesetzt.  
Foto: M. Schaefer CPVFD



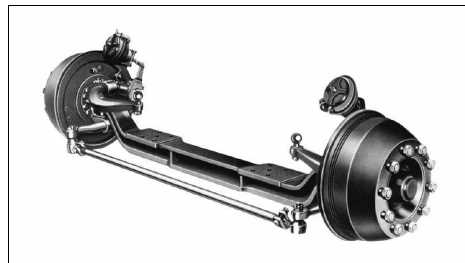
14. Keine farblichen Spielereien, wie etwa eine in silber lackierte Kardanwelle zeigt dieses Foto. Alles wurde in dem typischen Feuerwehrrot gespritzt.  
Foto: M.Schaefer CPVFD

Vollkommen fehl am Platz sind dagegen die Halterungen B36 und B37, nebst den beiden noch übrig gebliebenen Bremszylindern. Die Trumpeter – Leute haben es sich recht einfach gemacht und die Federspeicher – Bremszylinder plus Halterung von der Hinterachse kopiert, um sie dann ganz falsch an die vorderen Blattfedern montieren zu lassen. Erstens besitzt dieses Fahrzeug vorne keine Federspeicher, dieses Technik ist in Amerika kaum verbreitet und zweitens würden sie wie in der Bauanleitung angegeben, der Spurstange, die es übrigens überhaupt nicht gibt, im Wege stehen. Also, unbedingt weglassen, sie machen keinen Sinn. Federspeicher verwendet man viel mehr hierzulande, etwa bei schweren Bergfahrzeugen, da können bei einem Vierachser schon mal alle 8 Räder mit diesen Bremsaggregaten ausgerüstet sein.

Da wir schon mal bei den vorderen Blattfedern sind, möchte ich an dieser Stelle der Baustufe 6 vorgreifen und darauf hinweisen, daß der Achskörper B27, dieser soll die Vorderachse darstellen, dem Original in keinsten Weise nahe kommt. Der als Doppel – T – Träger ausgeführte Achskörper ist viel zu dick, exakt 6 mm. Überträgt man dieses Maß auf die Original – Achse, also mal 25, so hätte die Achse von oben gesehen eine Breite von 150 mm. Keine 9 to. Achse würde so aussehen ! Bei dieser Achse vom Typ Meritor FL 943, ehemals Rockwell, haben die Federauflagen, es sind die breitesten Stellen oben auf dem Achskörper ein Maß von nur 127 mm, bedeutet im M 1:25 gut 5 mm.

Wie die Vorderachse wirklich aussehen muß, zeigt nicht nur die Originalaufnahme mit Spurstange, Lenkmechanik und den Membran – Bremszylindern, auch die Fotos von Engine 121 mit gekippter Mannschaftskabine lassen viele wichtige und richtige Details erkennen. Das die später aufgesetzten Räder nicht lenkbar sein werden, dieser Umstand läßt sich verschmerzen. Und weil diese Beweglichkeit nicht möglich sein wird, frage ich mich, warum der Hydraulikzylinder für die Lenkung, Bauteil B40 vorne am Rahmen mit seiner Halterung B13 montiert wird und die andere Seite unten über der Vorderachse in die Blattfeder geklebt wird und das auch noch auf beiden Seiten ? Welche Logik steckt dahinter ? Da es keine Lenkungsmechanik, noch weniger einen Lenkstockhebel gibt, der das hintere Ende des Hydraulikzylinder aufnehmen könnte, ist auch dieses Bauteil überflüssig. Es sein denn, man schaut in seine Ersatzteilkiste und findet eine passende und vielleicht auch noch bewegliche Vorderachse von US. Trucks mit einer Aufnahme für den Lenkungszyylinder.

Bevor es aber mit den sechs Rädern aus Baustufe 3 weiter geht, kurz zurück zur Hinterachse. Ich weiß nicht, irgendwie trauen die Trumpeter – Leute wohl ihrer eigenen Entwicklung nicht !? Wie sonst könnte man die Halterungen erklären, die sich am Ende des Rahmens befinden ? Zwischen diesen riesigen Platten mit ovalem Ausschnitt wird das Gehäuse der Hinterachse eingeklebt und anschließend die Achskörper B42 rechts und links aufgesteckt und festgeklebt. Erst jetzt werden die Blattfedern aufgeschoben und in ihren speziellen Halterungen befestigt. Ab diesem Moment wird die „gefederte“ Hinterachse zur absoluten Starrachse, schade.



12. So sieht die Original – Vorderachse der Eagle – Fahrgestelle von American LaFrance aus, eine Meritor FL 943, ausgelegt als 9 to. Achse. Foto: ArvinMeritor



13. Die gekippte Mannschaftskabine gibt den Blick auf viele Details frei, die leider am Modell, wie Reifengröße, Lenkung, Motor und Getriebe, nicht zu finden sind. Foto: M.Schaefer CPVFD



14. Angetrieben wird Engine 121 von einem 500 PS starken Detroit Diesel aus der 60er Serie. Dahinter das Allison Automatikgetriebe HD 4060 P.



15. Weitere Details, wie die Wasserleitung die nach vorne zum Saugschlauchanschluß führt, könnte man nachträglich auch am Modell anbringen.

Obwohl die Chinesen bei der Entwicklung einige Bauteile, insbesondere bei Vorder –und Hinterachse vollkommen daneben entwickelt haben, geht es bei der weiteren Aufrüstung des Fahrgestellrahmen mit den in der Bauanleitung angegebenen Bauteilen wie Zentralschmierung, Trockner, Filter sowie der Kabinenaufhängung ohne Probleme weiter. Nicht gerade störend aber zuviel des Guten sind die Unmengen an Schraubennachbildungen auf beiden Seiten der Längsträger. 87 Stück an jeder Außenseite und die Hälfte davon ohne jegliche Funktion, am Modell wie auch auf den Originalfotos gut zu sehen.

O.K. vielleicht fragen sich einige von Ihnen, ob ich an diesem Bausatz überhaupt noch etwas Positives finden werde. Sie können beruhigt sein, ich werde. Vorab gibt es noch ein, ja aber ! Und zwar zu den Reifen und Felgen. Die Idee, die Reifen der Hinterachse mit einem anderen Profil zu versehen, als die beiden Reifen für die Vorderachse ist wirklich lobenswert, leider ist die Reifengröße falsch. American LaFrance liefert den Eagle an der Vorderachse nur mit Reifen der Größe 385 / 65 auf 22.5 Zoll Felgen aus. Und genau hier gibt es ein weiteres Problem, die Felgengröße. Der Experte sieht es schon auf den ersten Blick, daß die Felgen des Modells vom Durchmesser her zu klein sind und zwar alle. Bis zum Felgenhorn, daß ist der äußere Rand der Felge, müßten es genau 22,8 mm sein, die Modellfelge hat aber nur einen Durchmesser von 21,8 mm. Hier wäre es sinnvoller gewesen, für kommende Modelle eine perfekte Felge mit Breitreifen zu entwickeln.

Befürchte aber, daß es mit einem prüfenden Blick auf diesen Bausatz, keine weiteren Varianten geben wird. Zwar lassen die einzelnen Spritzlinge erkennen, daß die Werkzeuge mit Einsätzen bestückt sind, die bei Bedarf, etwa bei anderen Versionen ausgetauscht werden könnten, dieses Modell wohl aber eine einmalige Angelegenheit bleiben wird. Wobei sich gerade der Eagle als Variantenreiches Modell anbietet.

Was die Trumpeter – Leute bei ihren ausgezeichneten Militärmotoren in 1:35, Flugzeugen jeder Größe oder anderen gelungenen Entwicklungen wohl nie gemacht hätten, dieses hätten sie bei diesem Modell auch unterlassen sollen, den Rahmen im New Concept – Design zu realisieren. Dieses Konzept ist ein schlechtes und wirkt billig, obwohl es Werkzeugtechnisch aufwendiger und teurer ist. Es macht keinen großen Spaß, solch ein Modell zusammen zu bauen, da man als Modellbauer, der meistens auch noch das Original gut kennt, sich mit einer Menge an Improvisationen „herum schlagen“ muß. Davon ausgehend, daß die Chinesen wohl vor einem Eagle – Chassis gestanden haben müssen, ist es mir rätselhaft, wie man so viele Fehler einbauen kann !? Die viel zu große, den fehlenden Motor darstellende Ölwanne, will ich nur am Rande erwähnen. Die Nachbildung des Allison – Automatikgetriebes, welches im Original die gesamte Rahmenbreite einnimmt, ist schlichtweg ein Witz. Wie ein Fingerhut großer Stummel hängt dieses kleine Etwas an der Ölwanne und genau dort gehört dieses Bauteil nicht hin. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, alle Fehler aufzuzählen und zu korrigieren, Sie und ich müßten einen komplett neuen Rahmen bauen.

Also bleibt uns nichts anderes übrig, als den Rahmen zusammen zu bauen, möglichst viel zu verbessern und dann zu hoffen, daß das fertige Modell noch einigermaßen den eigenen Erwartungen entspricht.

Auf den Rahmen werden dann noch die Pumpe und die Batterien geklebt.

### Zusammenbau: Mannschaftskabine

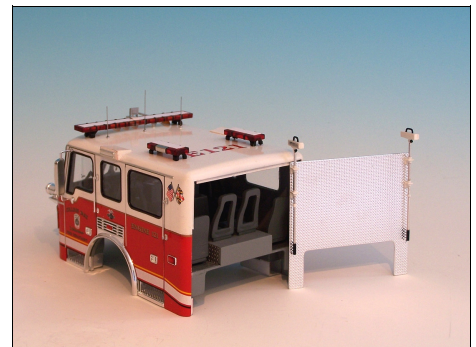
Jetzt wo das Fahrgestell fertig lackiert auf seinen Rädern steht, wäre der nächste Schritt, das Aufbauen der Fahrer –und Mannschaftskabine, sowie der vorderen Stoßstange ( Frontbumper ), mit Sirene, Glocke und Saugschlauchanschluß .

Auf den ersten Blick scheint die aus einem Stück gegossene Kabine zu überzeugen, bei genauerem Hinsehen fällt aber auf, daß die Riffelblechstruktur an der Rückseite, sehr ungleichmäßig ausgeprägt ist. Entweder war das Werkzeug verschmutzt oder die Gravur selbst ist sehr unsauber ausgeführt worden. Da dieses Riffelblech wie beim Original auch noch hochglänzend verchromt sein soll, habe ich die Struktur komplett herausgeschnitten und durch eine neue Platte ersetzt. Übrigens, am gesamten Eagle – Modell gibt es jede Menge Bauteile, die ich ebenfalls heraustrennen mußte, Bauteile, die eigentlich verchromt sein müßten, laut Bauanleitung aber mit dem Farbton silber lackiert werden sollen. Dieses geht nun ganz und gar nicht ! Mit keinem silbernen Lack läßt sich auch nur annähernd ein Chromeffekt darstellen, aber genau dieser ist es, der unser Modell so aussehen lassen soll, als wäre es das Original.

Nach der Rückwand, habe ich dann die Einfassungen der Radläufe nebst Luftenlässe über der Vorderachse sauber aus der Kabine rechts und links ausgeschnitten, ebenso die Trittbügel der Einstiege, die an den verchromten Radläufen hängen. Die Tatsache, daß die Kabine aus einem aufwendigen Schieberwerkzeug stammt, welches sich nach 6 Seiten öffnet, bedeutet auch, daß es keine Gravuren an der Innenseite der Riesenhütte gibt. Keine Locations die andeuten, daß es eventuell Innenverkleidungen geben könnte, Fehlanzeige. Vollkommen glatte Wände ohne irgendwelche Stop –oder Montagepunkte für die ebenfalls aus einem Stück bestehende Bodenplatte mit Motortunnel und Sitzkisten. Hier ist Eigeninitiative gefragt und die sah so aus, daß ich an vier Stellen im Inneren der Kabine Stopppunkte eingeklebt habe, die mir die Bodenplatte immer wieder in eine passgenaue Position bringen, da während der Bau –und Lackierphase, Kabine und Bodenplatte immer wieder angepaßt und getrennt werden mußten. Durch die fehlende Verkleidung der Innenwände wirkt die Kabine ein wenig spartanisch und auch die vielen Löcher und Öffnungen für die Spiegelhalterungen, Haltegriffe und Aussparungen für die äußeren Warnlampen und den Lightbars auf dem Dach, wirken störend. Die Kabine selbst ist sauber entformt, nicht verzogen und gut poliert. Einige Gravuren, insbesondere die Türspalten, hätten etwas tiefer sein können, da beim auftragen mehrerer Farbschichten, diese schnell



16. So müßte die Q2B Sirene von vorne aussehen.



17. Wurde ausgetauscht, die geriffelte und neu verchromte Rückwand der Kabine.



18. Für die Feinarbeit am Modell, Innenansicht der E121 Kabine mit Blick auf den Fahrerplatz.  
Foto: M.Schaefer CPVFD



19. Blick nach rechts auf den Platz des verantwortlichen Officers, der die gesamte Mannschaft führt.  
Foto: M.Schaefer CPVFD



zulaufen und die Spalten dann nicht mehr zu erkennen sind. Schade nur, daß die Trumpeter – Leute diese Kabine nicht als Baukasten entwickelt haben, wir bekämen zwei verschiedene Längen und zwei unterschiedliche Dachkonstruktionen. Mit diesem Konzept hätten wir Modellbauer unzählige Umbaumöglichkeiten, so müssen wir diese Kabine mit sehr viel Aufwand selbst umbauen.

Ansonsten bereitet dieses Bauteil keine besonderen Schwierigkeiten. Nach dem Auftragen der Grundierung, den beiden Farbschichten rot und weiß, sowie dem Anbringen der Decals, folgt mit mehreren Schichten Klarlack, die Versiegelung der Riesenhütte. Das Einkleben des imposanten, ganz in Chrom gehaltenen Kühlergrill, sowie der Türgriffe, Seitenleuchten, Außenspiegel und Haltegriffe, gestaltet sich problemlos. Die Füße der auf dem Dach montierten Lightbars hätten ein wenig filigraner sein können, mit Blick auf die Originale wirken sie etwas zu klobig. Die Tatsache, daß die Gehäuse der Leuchten innen hohl sind und die Füße somit komplett hinein ragen, sieht nicht wirklich gut aus. Hier hätte ich mir persönlich, etwas mehr Feinarbeit gewünscht.

Mittlerweile wird schon die zweite Generation oder die Modellgepflegte Variante ( MP2 ) der Kabine, erkennbar an der durchgehenden Frontscheibe mit Mittelsteg, den griffgünstigen und ganz in schwarz gehaltenen Türgriffen, so wie der abfallenden Fensterlinie an Fahrer –und Beifahrerseite gebaut.

Tief unten vor der Kabine liegt die Stoßstange oder engl. auch Frontbumper genannt, auf den Zusatzhalterungen am Fahrzeugrahmen. Dieses vollverchromte Bauteil trägt die Glocke, leider ohne Adler, den Saugschlauchanschluß, den Schnellangriffsschlauch in Fahrtrichtung links und die Sirene vom Typ Q2B von Federal Signal. Warum dieses, seit Jahrzehnten für amerikanische Feuerwehrfahrzeuge typische Warnsignal an der Vorderseite nur einen verchromten Deckel bekommen hat, das müßte mir mal einer der Verantwortlichen bei Trumpeter erklären. Die Q2B so auszuliefern, ist einfach ein Unding ! Selbst der Peterbilt Fire Truck von Revell ( Baujahr 1990 ), besitzt diese Sirene und zwar perfekt nachgebildet. Entweder gab es Lizenzrechtliche Probleme, fehlende Unterlagen oder den Chinesen ist die Zeit davon gelaufen und man hat deshalb auf eine feine Nachbildung der Front verzichtet. Für meine zukünftigen Umbauten werde ich versuchen, mir die Frontseite der Sirene als Fotoätzteil anfertigen zu lassen. Sieht man einmal von dem Mangel an der Q2B ab, so läßt sich der gesamte Frontbumper ohne Probleme aber vorsichtig, da viel Chrom, zusammen bauen und zum Schluß montieren.

### Zusammenbau: Pumpenstand und Aufbau

Nach Fahrgestell, Mannschaftskabine und Frontbumper geht's nun an Bau des Pumpenstandes oder engl. Pumppaneel und der Fertigstellung des gesamten feuerwehrtechnischen Aufbaus / Body.



20. Die Beifahrer oder Officer Side gibt weitere Hinweise und Anregungen bezüglich Detaillierung und Bemalung.  
Foto: M.Schaefer CPVFD



21. Blick nach oben, die Überkopf – Konsole hat Trumpeter als einziges Interieur – Bauteil am Modell ebenfalls realisiert.  
Foto: M.Schaefer CPVFD



22. Zwei von insgesamt 6 Sitzen der Mannschaft hinter dem Motortunnel.  
Foto: M.Schaefer CPVFD

Zuerst habe ich sämtliche Bauteile, die mit der Riffelblechstruktur versehen sind, aus den Spritzlingen herausgetrennt und auch aus bestimmten Bauteilen vollständig heraus geschnitten. Sicherlich haben es die Entwickler im Hause Trumpeter gut gemeint, einige Bauteile als Fotoätzteile und dazu noch hochglänzend zu produzieren. Diesen Aufwand hätten sie sich aber sparen können, da sie bei diesem Modell keine großartige Verbesserung bringen, im Gegenteil. Erstens weicht die Riffelstruktur von den Gravierungen in den Kunststoffteilen ab und zweitens läßt sich Metall in Verbindung mit Plastik immer sehr schwierig verarbeiten. Einzig die Trennbleche für die Schlauchfächer sind eine gute Idee !

Leider haben die Leute von Wa San Development in Macau sich und uns keinen Gefallen getan, den College Park Pumper unverchromt auszuliefern. Sieht man einmal von den wenigen Bauteilen wie Frontbumper, Spiegel, Felgen und anderen Kleinteilen ab, so sind die relevanten und markanten Teile am Modell ohne Oberflächen – Metallisierung geblieben und das geht gerade bei einem amerikanischen Fire Apparatus überhaupt nicht ! Über 30 Teile habe ich neu verchromen lassen, insbesondere die Teile, die aus den Spritzlingen A,C,E, G und F stammen. Silber ist kein Chrom und wenn man diesen Farbton noch so fein aus der Spritzpistole schießt, der hochglänzende Chromeffekt bleibt aus und das Ergebnis ist und bleibt ein mattes, unbefriedigendes Modell.

Der Aufbau oder Pumper Body ließ sich dank der hervorragenden Abbildungen auf den Seiten 8 bis 10 der Bauanleitung, ohne Probleme zusammen setzen. Von den beiden Haupt – Seitenteilen F1 und F2 habe ich die Riffelblechflächen abgetrennt und verchromen lassen, dem des Original sehr nahe kommenden Effekt kann man am fertigen Modell gut erkennen. Am höheren Seitenteil F1 hat Trumpeter die Möglichkeit geschaffen, eine Klappe im geöffneten Zustand darzustellen und somit den Blick ins Innere auf die Feuerlöscher frei zu geben. An meinem Modell habe ich diese Klappe aber geschlossen gehalten. Oben auf der Ladefläche werden dann die dünnen Bleche für die Schlauchboxen eingesetzt. Sie passen exakt in die feinen Vertiefungen von Bauteil E5 und sehen später mit selbst hergestellten Schläuchen ziemlich echt aus. Wie man die Schläuche für dieses Modell selbst herstellen kann, erfahren Sie in einem späteren Artikel. Sozusagen letzte Arbeiten wurden an der rechten Seite durchgeführt, hier bekam die Abdeckplane einen seidenmatten, ganz in rot gehaltenen Anstrich. Darüber wurden die 3 Anlegeleitern festgemacht, die ich zusätzlich noch mit Haken und Zugseilen versehen habe. Warum die Leitern des Modells 14 anstatt wie beim Original nur 12 Sprossen besitzen, liegt wahrscheinlich an der chinesischen Zählweise. Eins, zwei, drei...

Diejenigen unter Ihnen, die dieses Modell vielleicht schon sehr früh gebaut haben, werden den einen oder anderen Mangel bestätigt finden. Aber, mit Blick auf das fertige Modell, welches Sie hier sehen können, möchte ich anmerken, daß es mit einer gehörigen Portion zusätzlichem Aufwand möglich ist, aus einer



23. Am neuen Fahrzeug sind die vielen verchromten Bauteile und Verkleidungen gut zu erkennen. Auffallend die Radläufe, Einstiege und Riffelbleche am Aufbau.  
Foto: Frederick Brower CPVFD



24. Zählen Sie mal nach, die Anlegeleitern haben nur 12 Sprossen und nicht 14 wie am Modell.  
Foto: Frederick Brower CPVFD

„grauen Maus“, eine strahlende Schönheit und damit ein fast perfektes Modell zu zaubern. Ich kann nicht sagen, wie die Trumpeter – Peoples ihre Recherchen speziell zu Engine 121 und im Allgemeinen zu dem Eagle – Chassis durchgeführt haben, mit Sicherheit waren keine Truck – Experten und Kenner der Marke American LaFrance dabei. Bin mir aber sicher, wenn solche Leute ihre Arbeit gemacht hätten, der American LaFrance Bausatz wäre ein – first class – Modell geworden.

### Fazit:

Müßte ich Trumpeters erstes Truck –und Feuerwehrmodell mit Schulnoten bewerten, so sähe das Zeugnis aus.

**Note sehr gut**, für die Idee dieses Modell zu machen, ebenso für die Verpackungsauswahl, sowie der neutralen Farbgebung ( weiß ) der Spritzlinge.

**Note gut**, für die Bauanleitung mit der brillanten Darstellung aller Bauteile, wobei weniger oftmals mehr gewesen wäre. Eine 2 auch für die Reifen, hätten aber als Vollprofil mit zweiteiligen Felgen kommen sollen. Hier bietet manches Kinderspielzeug mehr. Ideal wären Breitreifen an der Vorderachse.

**Note befriedigend**, für die Mannschaftskabine, der Pumpendarstellung sowie für die Abziehbilder, die wiederum eine bessere Druckqualität hätten haben können.

**Note ausreichend**, für die Inneneinrichtung mit Armaturenbrett, Sitzen und Details. Chromteile könnten sauberer sein.

**Note mangelhaft**, für die vielen nicht verchromten Bauteile, sowie für die beiden Glasspritzlinge, die nicht separat verpackt wurden. Auch die fehlende Gravur in der Q2B Sirene ergibt eine glatte 5.

**Note ungenügend**, erhält das gesamte Fahrgestell einschließlich aller Details wie Vorder –und Hinterachse, sowie den falschen Proportionen einiger Bauteile. Auch die Tatsache, daß sich Trumpeter vom hässlichen New Concept hat verführen lassen, schmälert den erwarteten positiven Gesamteindruck.

Trotz der vorhandenen Mängel, werde ich persönlich diesen einzigen American LaFrance – Bausatz als Basis für weitere Umbauten verwenden.

**Hinweis:** Die Originalfotos stammen von Frederick Brower und Michael Schaefer, Mitarbeiter des College Park Volunteer Fire Department ( CPVFD ), Maryland, USA.



25. Bei allem Negativen, was diesen Bausatz begleitet, kann das Ergebnis einigermaßen überzeugen.  
Foto: Klaus Lassen



26. Am Modell wurden sämtliche, dem Original entsprechende Bauteile nachträglich verchromt.  
Foto: Klaus Lassen



27. Der vordere Signalbalken wurde komplett erneuert und ist nicht mehr hohl. Die Sirene bekam eine feine Gitterstruktur und wird später gegen ein Fotoätzteil ausgetauscht.  
Foto: Klaus Lassen



28. „Einsatzbereit“, daß mit Schläuchen aufgerüstete Modell kommt dem Original um einiges näher.  
Foto: Klaus Lassen



