

# Monogram/Cutting Edge F-100 C Super Sabre

Obwohl inzwischen Trumpeter seine C-Version der Super Sabre im Maßstab 1:48 herausgebracht hat, möchte ich hier einen Baubericht über einen Umbau einer F-100 D von Monogram in eine C-Version schildern, da die Chinesen weitgehend die mit erheblichen Fehlern behaftete F-100 D in 1:32 auf 1:48 herunterskaliert haben. Zum anderen hatte ich einen Umbausatz des inzwischen nicht mehr existenten amerikanischen Herstellers Meteor Productions (Cutting Edge) seit einigen Jahren in meinem Fundus, den es zu verarbeiten galt.

Basis-Kit war die nur in limitierter Auflage produzierte High Tech-Version der F-100 D in 1:48, die sich von der Standardversion nur dadurch unterschied, dass dem Bausatz einige recht einfache Fotoätzteile für Cockpit, Triebwerk und Grenzschichtzäune beilagen, die allerdings eine nahezu Verdoppelung des damaligen Anschaffungspreises nie und nimmer rechtfertigten. Auch das schöne neue Deckelbild dürfte meinen Kaufentschluss seinerzeit beflügelt haben.

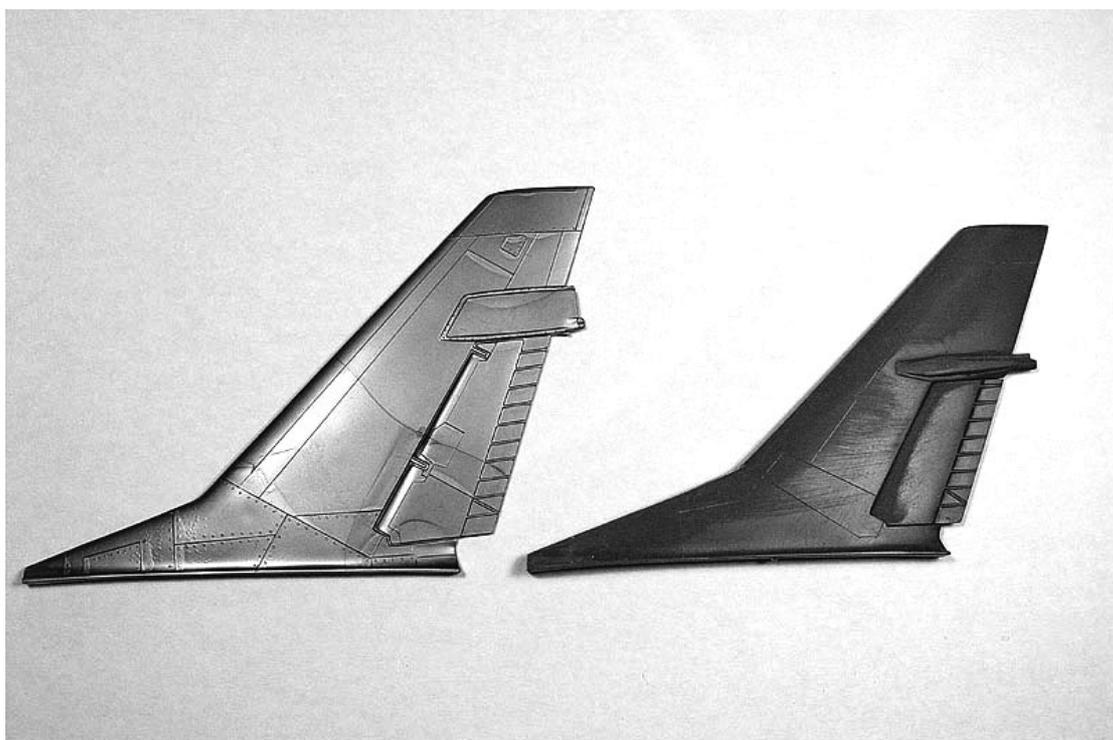
Hier zunächst das Deckelbild des Monogram-Bausatzes.



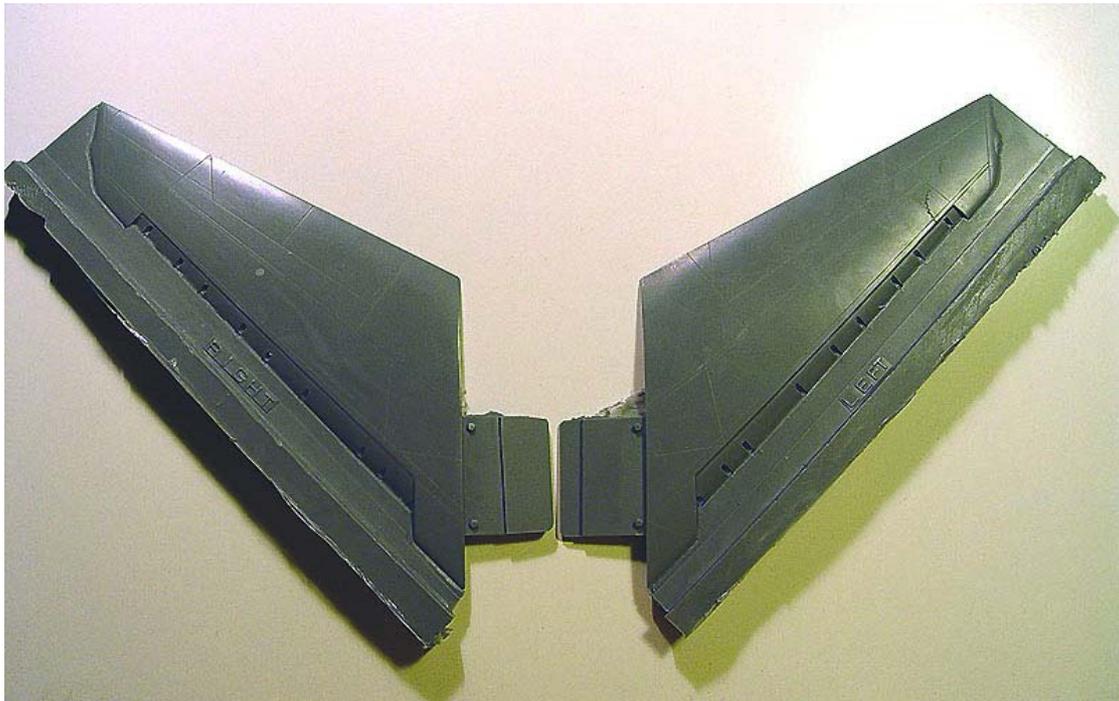
..... und hier der Cutting-Edge-Conversion-Kit, der alle Teile in Resin beinhaltet, die die C- von der D-Version unterscheiden.



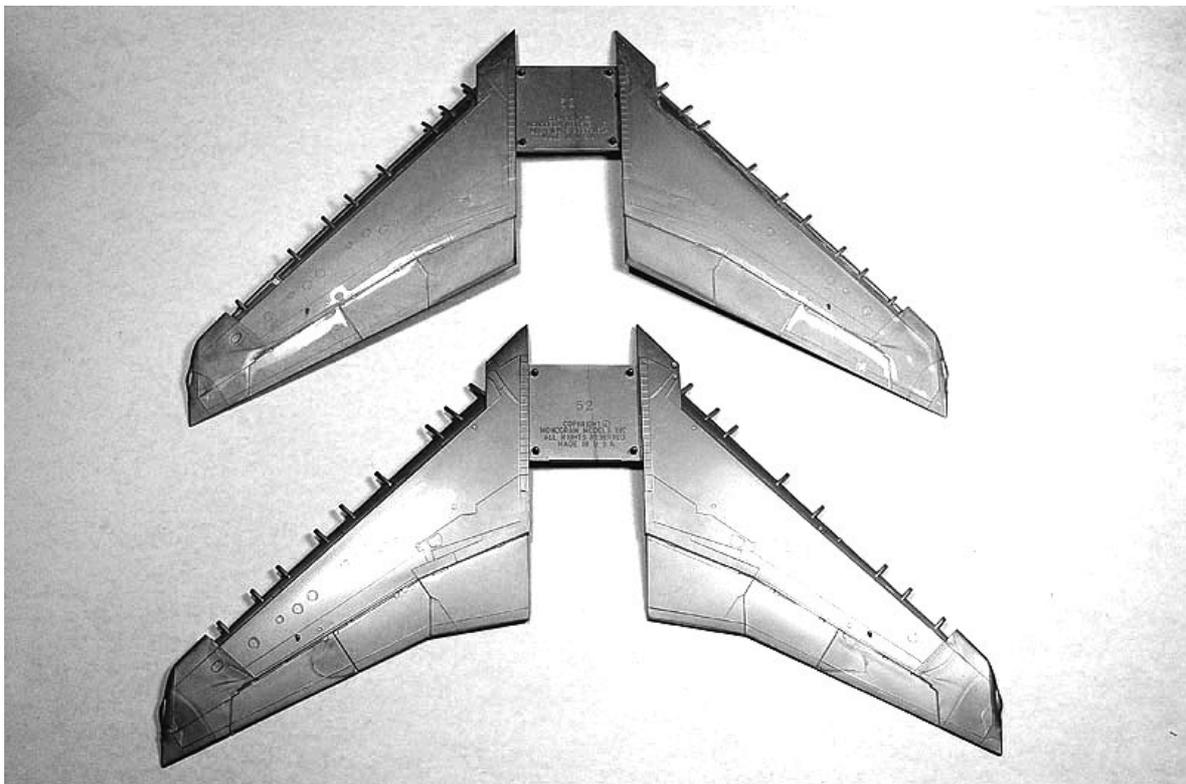
Hauptunterscheidungsmerkmal ist u. a. das Seitenleitwerk, das wesentlich kleiner und schmaler ist als das der späteren D-Version. Hier ein Bild zum Vergleich; rechts das C- und links das D-Seitenleitwerk. Erhebliche Schleifarbeiten beim C-Leitwerk sind notwendig, um das zu dicke Profil zu korrigieren.



Weiteres Unterscheidungsmerkmal der "C" ist das geringere Flächenvolumen des Tragwerks. Hier die völlig neuen Resin Tragflächen von CE, die doch etwas grob ausgefallen sind und erheblicher Nacharbeit bedurft hätten, mal ganz davon abgesehen, sie aus den Gießrahmen zu befreien.



Um den ganzen Nacharbeiten mit den Resinflächen zu entgehen, hab ich mich entschlossen die Monogramflügel, deren Oberseite aus einem Stück bestehen, auf die Maße des C-Flügels zu reduzieren. Wie sich herausstellte, war der Aufwand nicht weniger groß. Das nächste Bild zeigt oben den bearbeiteten C-Flügel und unten den original Monogramflügel der D-Version.

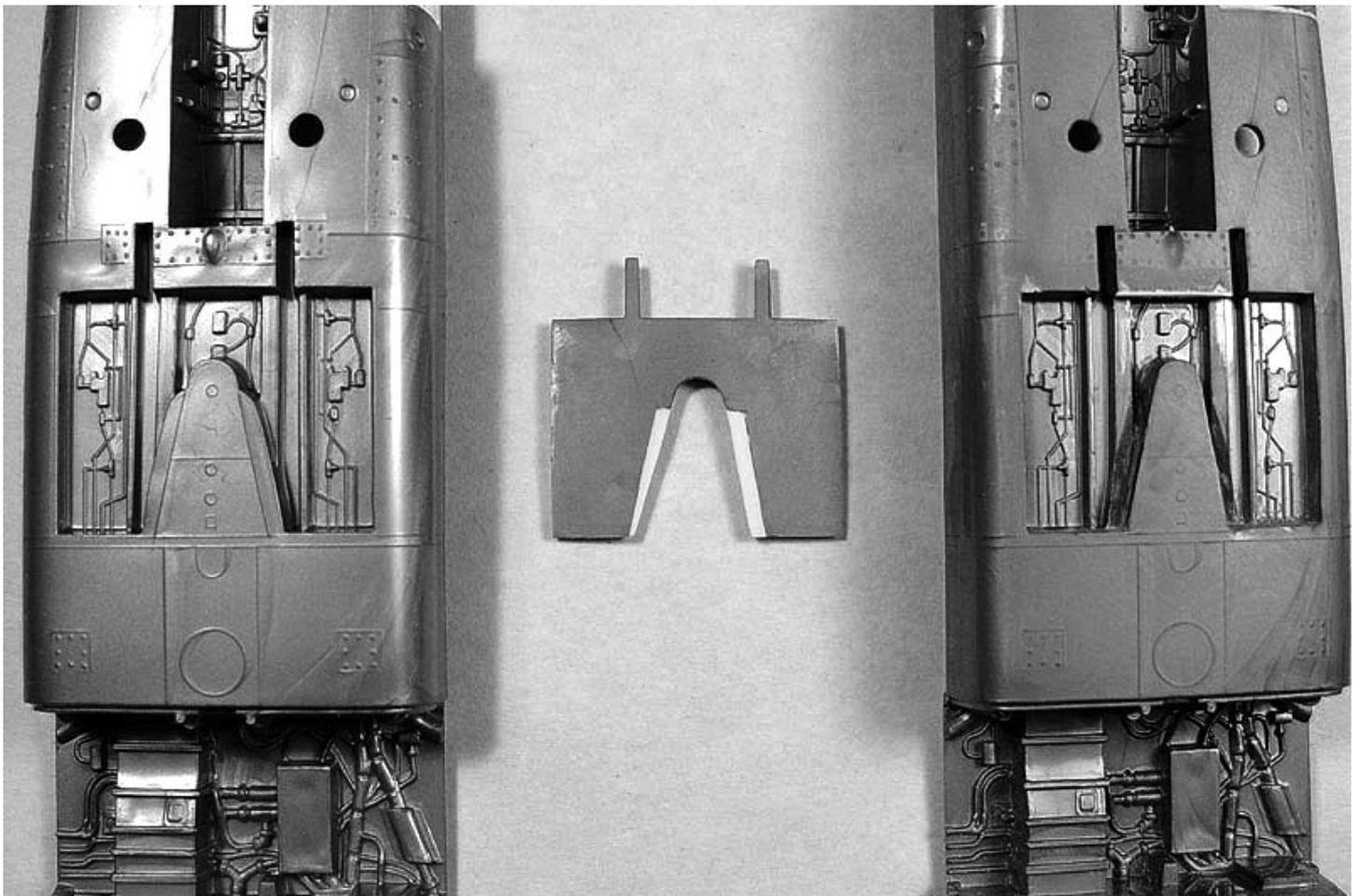


Da das Monogrammodell erhabene Nieten und Blechstöße hat, wird das gesamte Modell einschließlich Flächen komplett abgeschliffen und später neu graviert, so dass auch die Landeklappen die Form der C-Version erhalten. Doch das wird uns später noch beschäftigen, denn die Neugravur erfolgt auf dem endgültigen Finish, einer Aluminium-Folie.

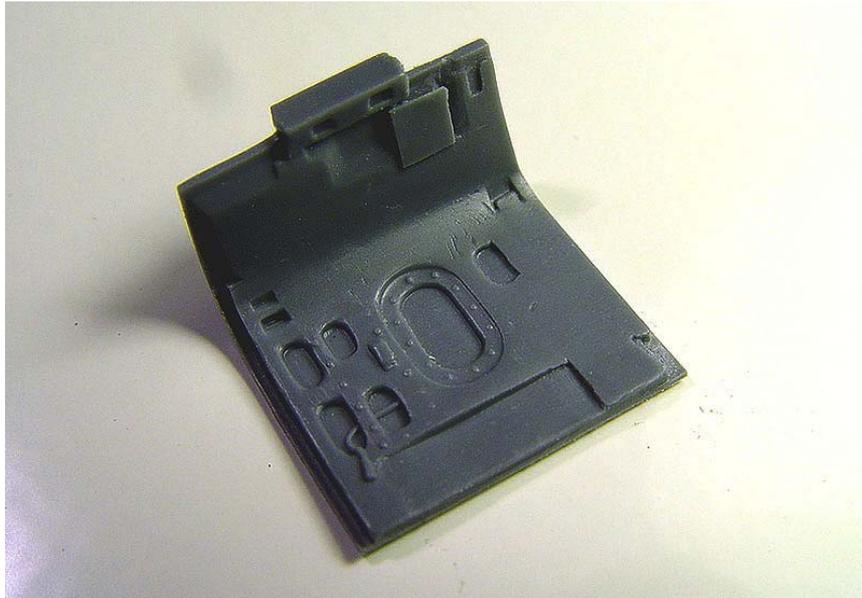
Da ich auf Ausstellungen immer wieder auf diese Folientechnik angesprochen werde, möchte ich diesen Baubericht zum Anlaß nehmen hierauf noch einmal etwas näher einzugehen.

Die C-Version hatte eine Luftbremse mit einem gegenüber der D-Version geringeren Ausschnitt, der die Aufnahme von Außenlasten an der Centerline- Station ermöglichen sollte. Das bedeutet, dass die Luftbremse selbst und der entsprechende Schacht anzupassen sind. CE hat sich die Sache leicht gemacht und einfach ein Teil beigefügt, das die Luftbremse in geschlossenem Zustand zeigt, so dass der Modellbauer aufgefordert wird den kompletten Schacht auszusägen und durch den geschlossenen Schacht zu ersetzen. Für mich ein Unding, denn die ausgefahrenen Luftbremsen sind bei der F-100 etwas ganz besonders Charakteristisches, auf das ich auf keinen Fall verzichten will, also hab ich die notwendigen Korrekturen durchgeführt.

Auf dem nächsten Bild sind auf der rechten Seite der korrigierte Rumpfschacht und in der Mitte die veränderte Luftbremse zu sehen; zum Vergleich links der Originalrumpf der D-Version.



Weiteres nicht unbedeutendes Unterscheidungsmerkmal zwischen der C und D, waren die einteiligen Hauptfahrwerksklappen. Hier das angepasste Resinteil von CE.



Der Bau der F-100 erfolgt problemlos weitgehend nach der Bauanleitung von Monogram und bedarf hier keiner weiteren Erläuterungen. Lediglich auf die für die C-Version maßgeblichen Änderungen und die unerläßlichen Korrekturen des Basisbausatzes will ich an dieser Stelle gezielt eingehen. Jetzt aber zur Sache:

Wie schon ausgeführt ist das CE- Seitenleitwerk (CE= Cutting Edge) im Profil wesentlich zu dick und bedarf erheblicher Schleifarbeit, wobei darauf zu achten ist, dass die Verdickungen, die u.a. beim Original die Tankentlüftungsrohre beinhalten, verschont bleiben. Ein Unterfangen, das nicht ganz leicht ist, will man einen späteren arbeitsaufwendigen Wiederaufbau dieses Details vermeiden, denn dieses Detail ist ein ganz markantes Unterscheidungsmerkmal zur D-Version.

Der Einbau des CE- Leitwerks in den oberen Teil des Monogramrumpfes der D-Version bereitet keine Schwierigkeiten. Der bei richtiger Positionierung des Leitwerks im vorderen Bereich verbleibende Spalt von 0,9 mm ist durch Plastikmaterial ( im nachfolgenden Bild weiß) auszufüllen und zu verschleifen.



Monogram hat aus mir unerfindlichen Gründen bei seiner F-100 die beiden Rumpfhälften horizontal gesplittet und beim Zusammenfügen ergeben sich ganz erhebliche Toleranzen, die durch Schleifen und Verspachteln erhebliche Mehrarbeit verursachen.

In diesem Zusammenhang sollte man aber bedenken, daß der Kit heute nahezu 30 Jahre auf dem Buckel hat und nach wie vor immer noch der beste F-100-Bausatz, noch vor Trumpeter ist.

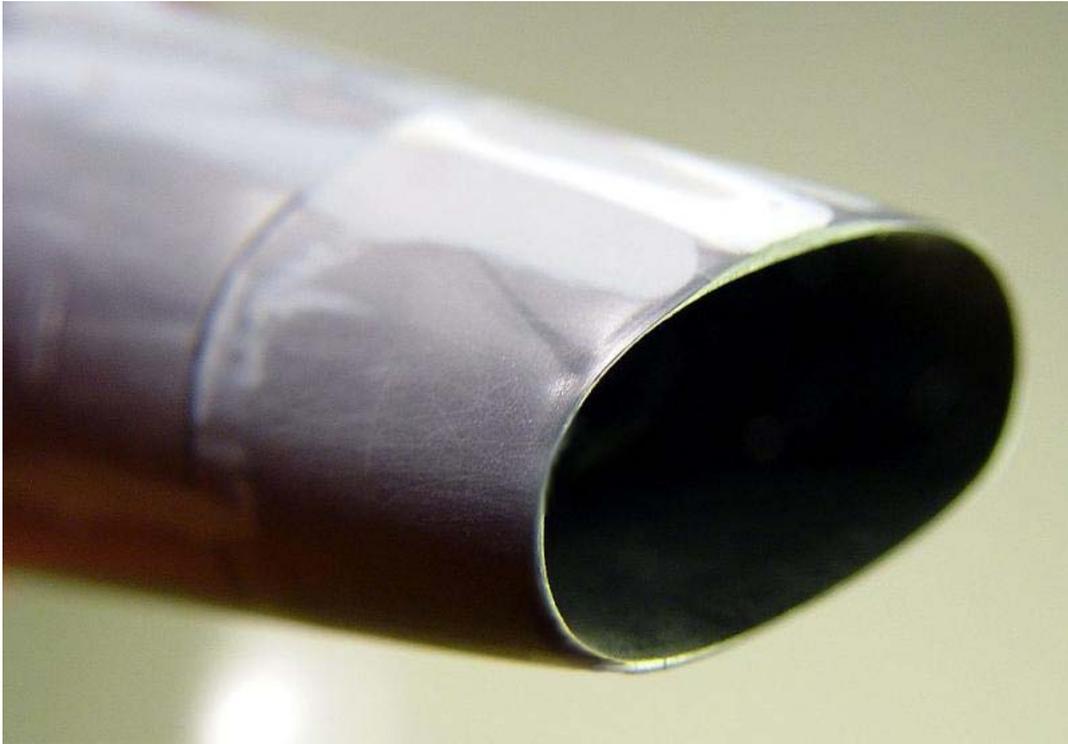


Der Rumpfbug ist die größte Schwachstelle dieses Bausatzes; der Verlauf der Oberseite des Bugs sollte ab Windshield-Vorderkante gerade sein und nicht wie bei Monogram leicht gekrümmt. Der Intake-Konus hatte bei meinem Bausatz zusätzliche Sinkstellen auf Ober- und Unterseite, so dass hier erhebliche Korrekturen mittels Plastikstreifen und Spachtel notwendig waren. Dadurch ergab sich aber auch die Möglichkeit die in der Lufteinlaufklappe integrierte Radarantenne gut sichtbar zu modellieren, die von Monogram nur ganz schwach angedeutet war.

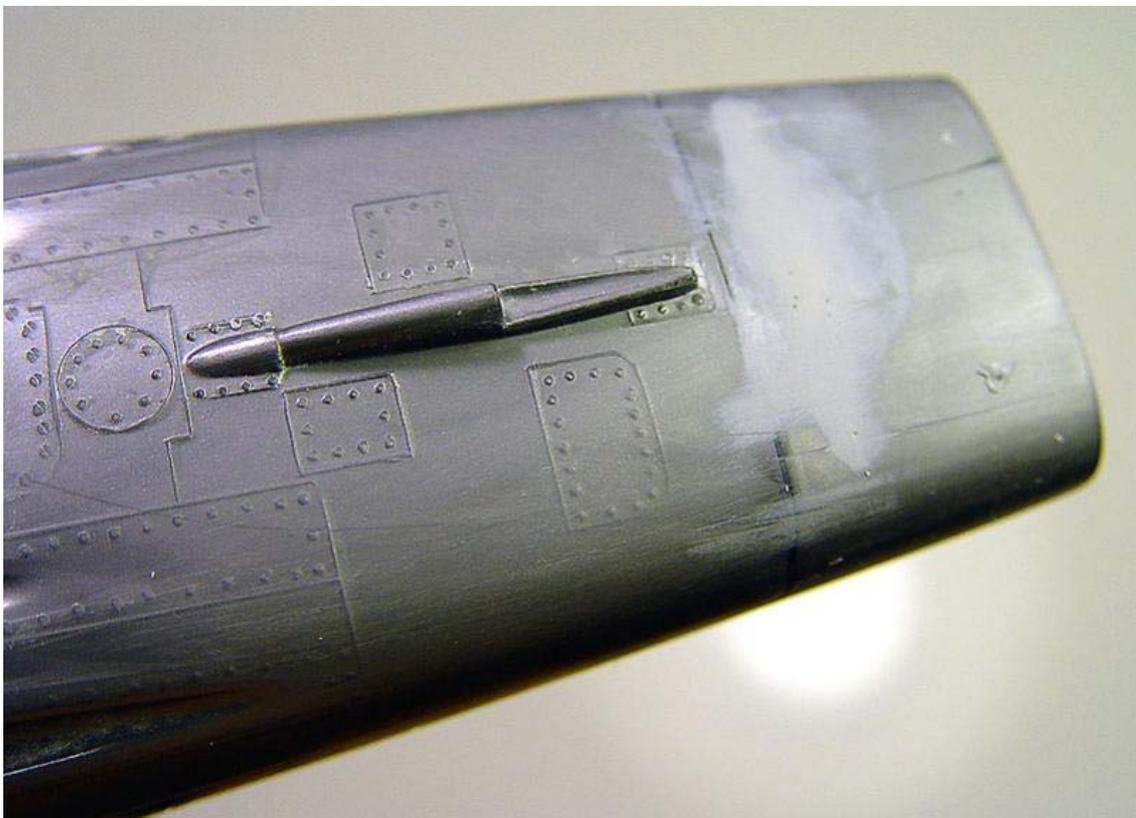
Auf dem nachfolgenden Bild ist diese Korrektur gut zu erkennen, ebenso die Verspachtelung der Rumpfhälften an den Seiten mit "White Putty".



Auch Monogram hat , ebenso wie Trumpeter, den Lufteinlauf der "Hun" , insbesondere im unteren Teil der Einlaufklappe nicht originalgetreu wieder gegeben. Da aber die Lippe ohnehin zu dick dargestellt ist, besteht die Möglichkeit hier einiges zu korrigieren und letztendlich diesem Bereich eine etwa ovale Form zu geben wie auf dem nächsten Bild zu erkennen ist.



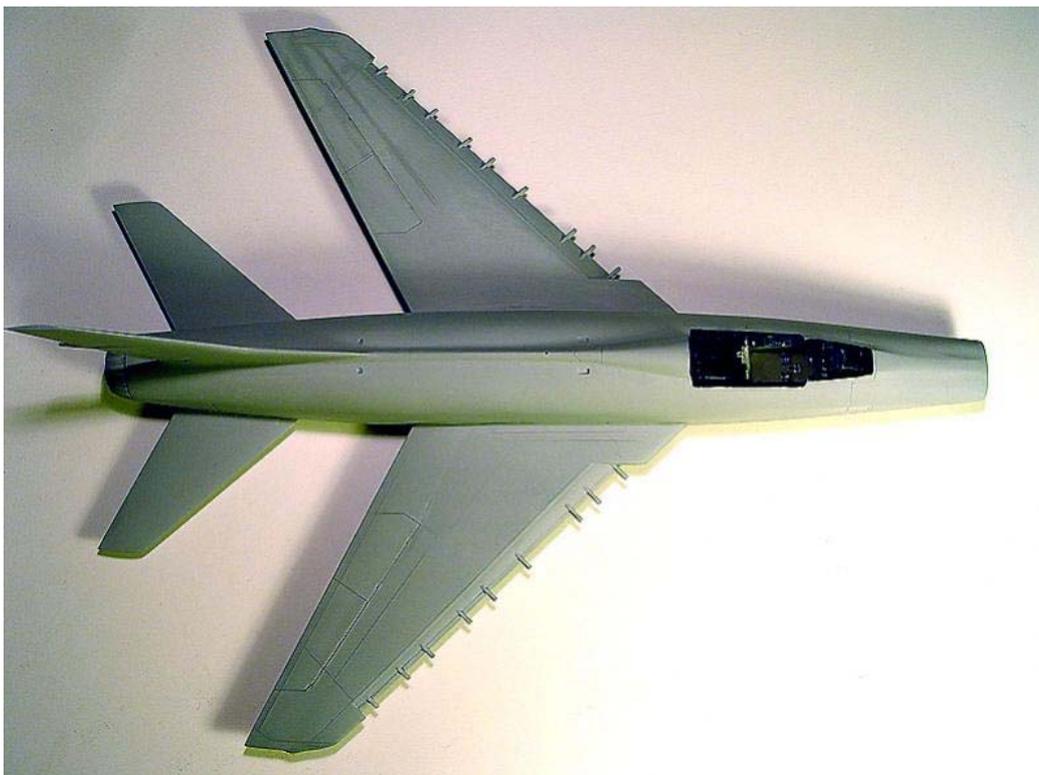
..... hier die Unterseite des Intake- Bereichs nach Verspachtelung des Sinklochs, aber noch vor Verschleifung des Gesamtmodells zur Beseitigung der erhabenen Gravuren, wie sie nun mal bei älteren Bausätzen üblich waren.



Die wenigen Möglichkeiten, die Monogram bei seiner "Hun" bietet offene Panels zu zeigen, hab ich außer Acht gelassen und diese wenigen verschlossen und verspachtelt, da ich i.d.R. meine Modelle nicht während der Wartung im Hangar, sondern auf der Flightline im Einsatzbetrieb sehen möchte. So soll's auch bleiben, selbst auf die Gefahr hin, dass ich mir jetzt Feinde unter den Detaillierungsspezialisten gemacht habe. Der Rohbau steht, wie auf dem nächsten Bild zu sehen; alle Details sind abgeschliffen, die Airbrush läuft warm für einen ersten Grundanstrich mit "Mr. Surfacer".



..... und das Ergebnis nach einem Grundanstrich mit Mr.Surfacer 500, einer Verschleifung mit feinstem Naßschleifpapier und einem anschließenden nochmaligen Anstrich mit Mr.Surfacer 1000, sieht dann so aus:



Jetzt ist es glaube ich an der Zeit einmal zu zeigen wie meine "Hun" letztendlich aussehen soll. Meine Leidenschaft für Jets des "Kalten Krieges", insbesondere der US Air Force, ist ja hinlänglich bekannt, ebenso meine Liebe zu "Bare Metal Jets" und Aluminium beplankten Modellen. Den Ausschlag für meine Entscheidung ein Modell in 1:48 zu wählen (obwohlich ja 1:32-Fan bin), waren Decals ebenfalls von Cutting Edge, die eine F-100 C in einer der farbenfrohesten Finishes, die man je an einer F-100 gesehen hat, darstellten.

Es war die persönliche Maschine von Colonel George Laven Jr., 1954 Kommandeur der 479 Tactical Fighter Wing, stationiert auf der George AFB, Kalifornien. Hochdekoriertes Fliegerass mit nahezu 1000 Kampfeinsätzen im 2. Weltkrieg, nahm Laven seine fabrikneue F-100 C, Ser.-Nr. 54-2076 beim Hersteller North American Aviation in Empfang und überführte selbst die Maschine nach George AFB.

Die letzten 4 Ziffern 2076 seiner F-100 waren die gleichen, die seine P-38 1942 und 1943 trug. Es war seine persönliche Maschine, die nur er flog. 1958 verbuchte er im Bordbuch seine 2000ste Flugstunde.

Uns so sah sein "Vogel" aus und so soll mein Modell schließlich auch aussehen:





Und jetzt geht es an das Alu-Finish, das wesentlich mehr Arbeit erfordert als der ganze Bau bzw. Umbau des Modells. Doch das ist ein neues Kapitel, für das ich noch einige Vorarbeiten leisten muss. Bevor ich konkrete Baufortschritte in Bezug auf das Finish meiner "Hun" hier präsentiere, möchte ich zunächst ganz allgemein einige Worte zur Alu-Technik sagen.

Ein perfektes Alu-Finish kann ich nur dann erzielen, wenn die zu beplankende Oberfläche absolut glatt, sauber und frei von Staub ist, denn jedes unter der Folie eingeschlossene Staubkorn wird gnadenlos und in der Größe noch verstärkt abgebildet; die Folge ist das aufgebrauchte Stück wieder zu entfernen und zu ersetzen. Es hilft da auch kein Bearbeiten mit dem Modellierholz oder Ähnlichem, der Fremdkörper ist in dem Metall quasi gefangen.

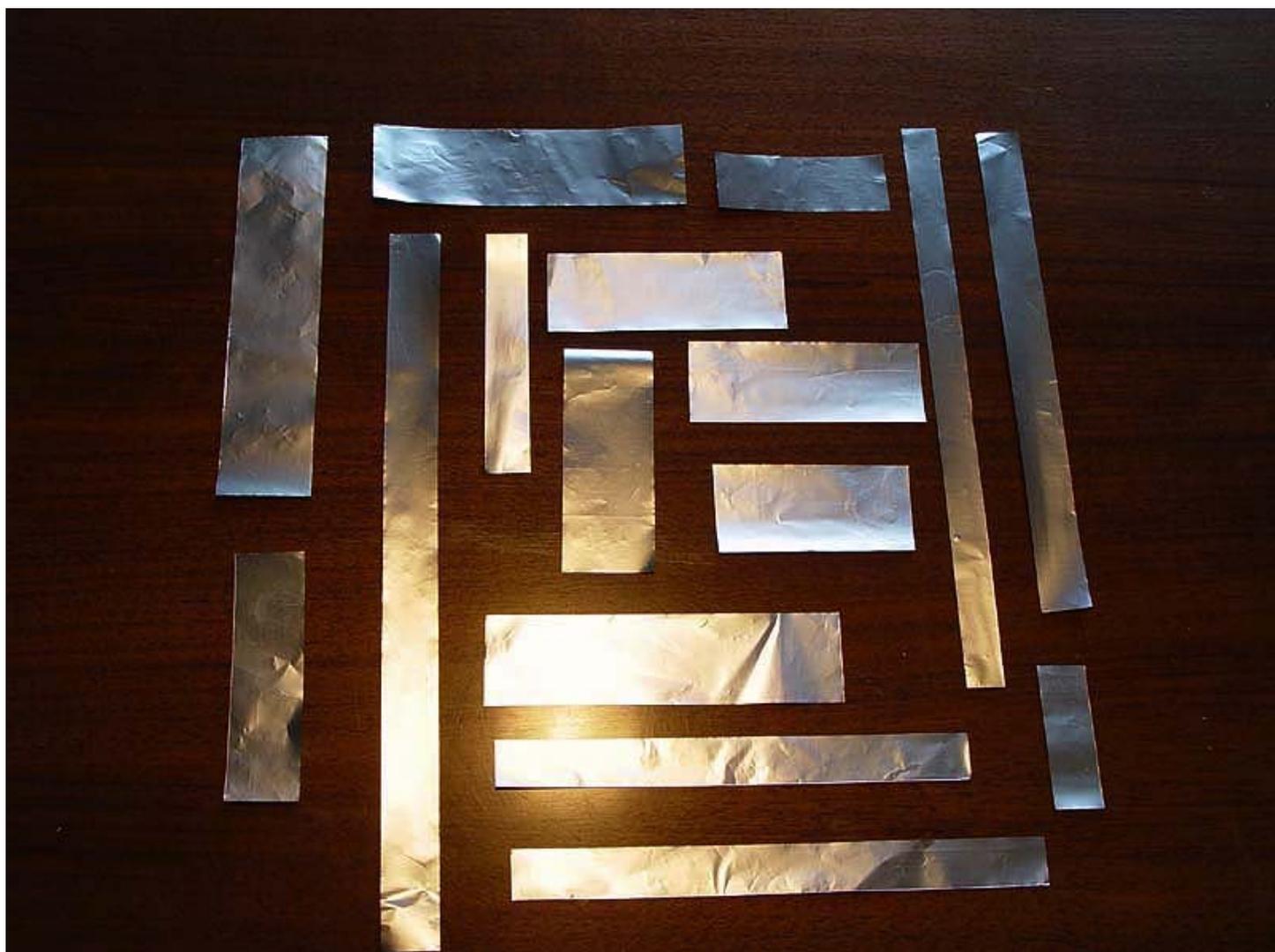
Mein Tipp also dazu, penibel sauber arbeiten und keine Zugeständnisse bei Verschmutzungen, denn die Folie verzeiht nichts.

Weiter ist die Auswahl der Folie wichtig; der Handel offeriert Alufolie verschiedener Stärken, je nach Beanspruchung. Verarbeiten kann man jede, doch sollte man Modelle im Maßstab 1:72 mit der dünnsten erhältlichen Folie beplanken. Das herausfinden kann man nur durch Tests. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass die Melitta-Folie die dünnste ist und daher auch leicht reißt.

Stärkere Folien sind bei Modellen im großen Maßstab, z.B. 1:32 unproblematisch zu verarbeiten.

Der erste Schritt bei Folienbeplankung ist der Zuschnitt des Metalls in kleinen Stücken, wobei der Zuschnitt so erfolgen sollte, dass Stücke in unterschiedlicher Walzrichtung entstehen, denn nur dann entsteht am Modell später der Eindruck, dass die Maschine aus unterschiedlichen Metall-Legierungen besteht.

Nie zu große Stücke verarbeiten, da dann die Gefahr von Verwerfungen besteht und eine "eingearbeitete" Falte kann nur eins bedeuten: entfernen und ersetzen.



Die Alu-Folie ist ein sehr leicht zu veränderndes Material, sei es mechanisch oder chemisch. Inzwischen dürfte es sich herumgesprochen haben, dass das Kochen von Alufolie in heißem Wasser, in die Schalen abgekochter Hühnereier eingelegt wurden dazu führt, dass das Eiweiß das Aluminium korrodieren lässt und nach und nach die Farbe starker, großer Hitze ausgesetzten Metalls annimmt. Der Grad der Verfärbungen wird durch die Dauer des Heißwasserbades beeinflusst.

Derart verfärbte Folie eignet sich ideal für Heckbereiche von Jets oder Motorgondeln von Props, wo Triebwerkshitze unmittelbar auf Metall einwirkt.

Bei der Herstellung solch verfärbter Folie gibt es jedoch einen Haken, der nicht unbeträchtlich ist: die Verfärbungen erfolgen leider nicht gleichmäßig sondern fleckenartig, so dass man schon froh sein kann größere Flecken zu erhalten, aus denen man dann einigermaßen farblich gleichmäßig verlaufende Stücke schneiden kann, denn beim Original ist das nun mal so.

Auf dem nachfolgenden Bild hab ich mal einiges aus meinem Kochtopf zusammengestellt, woraus zu ersehen ist, dass von hellbraun bis nahezu schwarz alle Farbnuancen erzielbar sind. Die Dauer des Bades macht's !!!



Inzwischen hab ich ein wenig "weitergewurschtelt" und der Tragfläche meiner "Hun" gemäß mir vorliegender Bilder im Mittelbereich eine Teilfläche mit Alclad Duraluminium verpaßt um damit anzudeuten, daß beim Original hier mit Metall-Legierungen gearbeitet wurde. Später hebt sich dieser Bereich gegenüber der Folie dunkel ab, was so auch gewollt ist. Doch hierzu das folgende Bild :

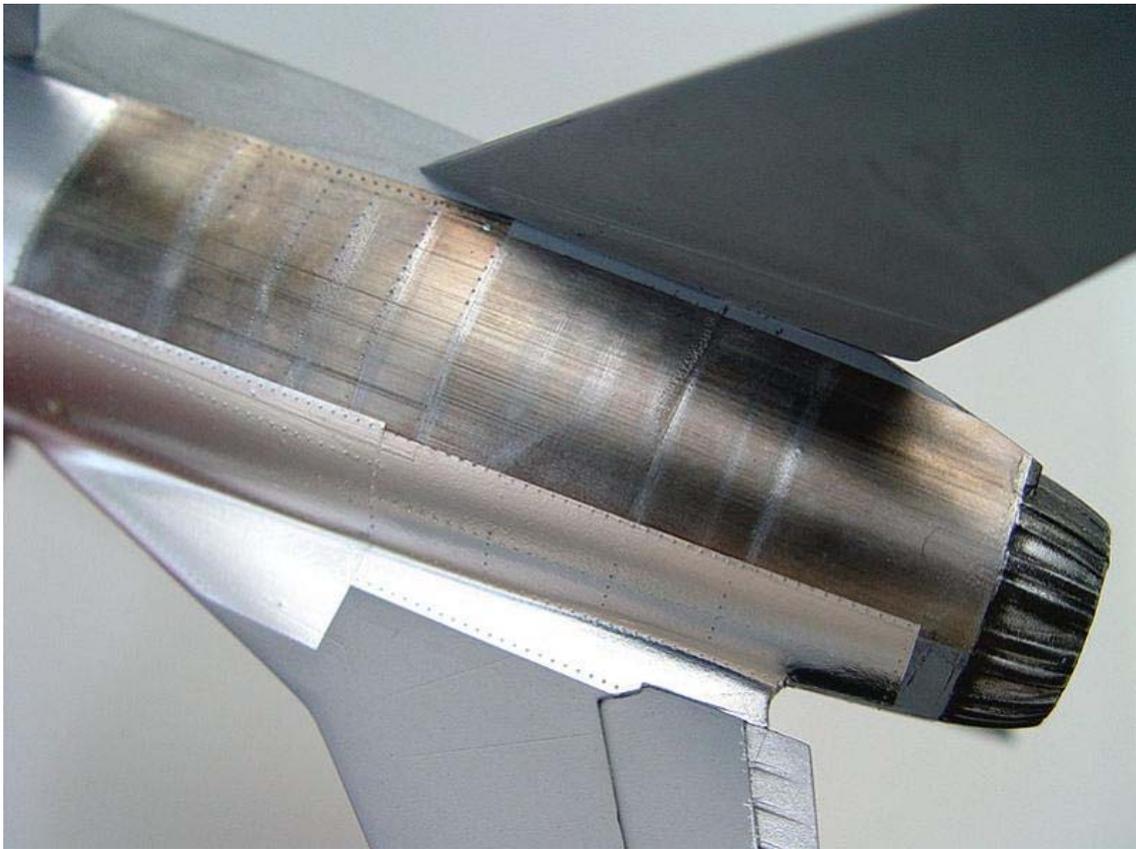


Auf dem folgenden Bild ist die bereits begonnene Alu-Bepunktung zu erkennen , wozu noch anzumerken wäre, dass nur die stumpfe Folienrückseite sichtbar sein soll, während die Hochglanzseite dem Modell zugewandt ist. Es gab zwar Maschinen die hochglanzpoliert waren, aber i.d.R. setzten die Flugzeuge in kurzer Zeit Patina an und wurden stumpf, es sei denn sie wurden regelmäßig gewienert, was aber oftmals nur Kommandeursmaschinen vorbehalten war. Und ein wenig "Weathering" wollen wir unseren Fliegern doch zukommen lassen.

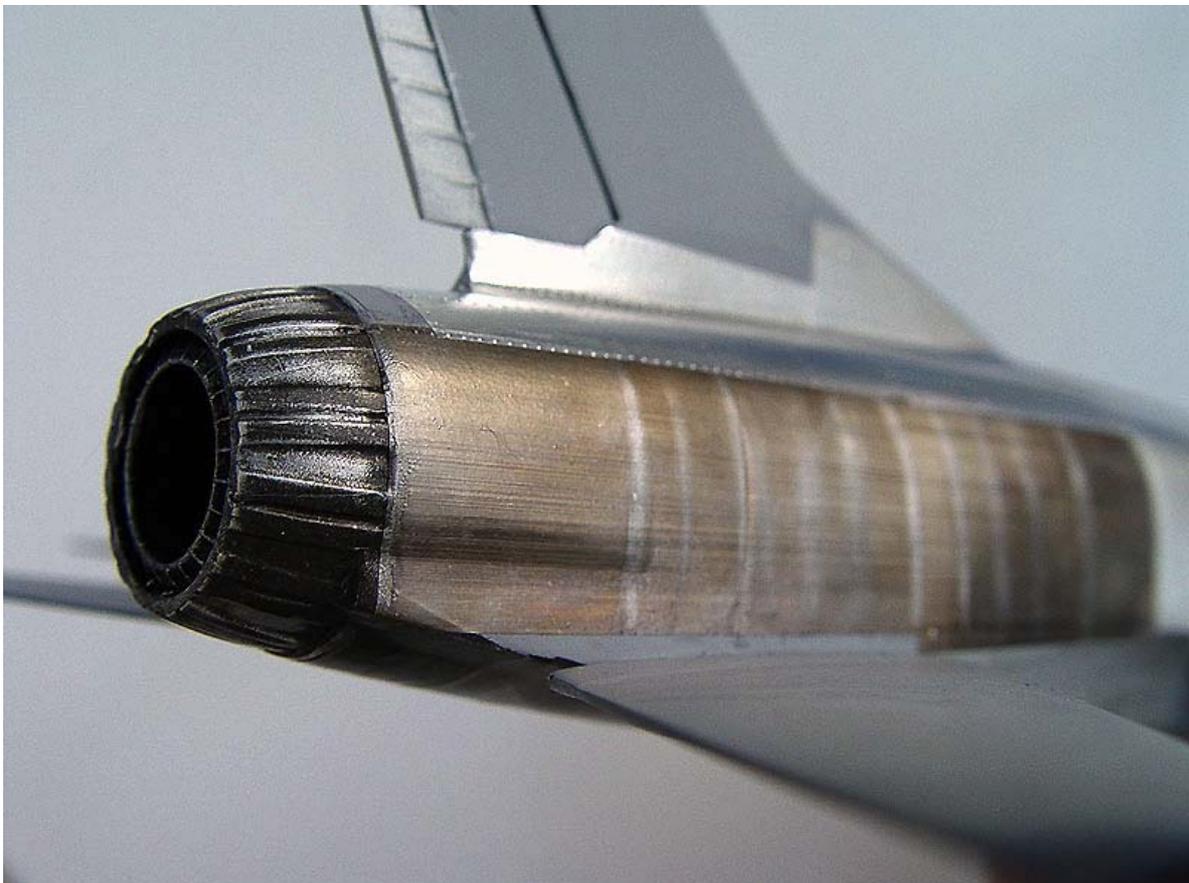
Noch ein paar Worte zum Klebematerial; sucht euch einen Klarlack aus, der nicht zu schnell abtrocknet und bepinselt damit einige Alustücke auf der Glanzseite. Diese werden mit einem weichen Tuch Stück für Stück auf das Modell gerieben, sobald der Lack beginnt abzubinden und Klebewirkung zu entfalten (Fingerprobe !!!!!).Keinesfalls darf er sich schmierig anfühlen.



Im Triebwerksbereich kommt die verfärbte Folie zum Einsatz und wird gleich mit einem körnigen Schreibmaschinen-Radierstift bearbeitet um die Walzrichtung der Metallplatten zu unterstreichen.



..... hier eine andere Ansicht; die Exhaust-Nozzle ist mit nahezu schwarz gewordener Folie beklebt und auch mit Radierstift nachbehandelt, um gewisse Strukturen sichtbar zu machen.



Inzwischen bin ich mit meiner "Hun" etwas weiter gekommen. Die Beplankung des Heckbereichs ist abgeschlossen und die Staffelstreifen und das Wingpatch aufgebracht. Erste Gravuren sind in Bearbeitung, die ich gerne zurückstelle bis die Decals aufgebracht sind, da Nieten die Haftung der Abziehbilder beeinträchtigen, denn diese werden direkt auf die Folie aufgebracht, ohne einen Klarlack als Haftgrund. Auch später gibt es keinen Schutzlack, denn ich habe die Erfahrung gemacht, dass das Aluminium im Laufe der Jahre selbst eine sehr realistische Patina entwickelt, die ein Schutzlack verhindern würde.



Ich werde des öfteren gefragt, was ich von der im Handel erhältlichen "Bare Metal Foil" halte. Ehrlich gesagt, nichts, denn das auf der Rückseite aufgetragene Klebemittel drückt sich gnadenlos durch, so wie z.B. ein Staubkorn. Ich hab mal auf einer Ausstellung ein Bild eines mit Bare Metal Foil beklebten Modells aufgenommen, wo man dieses Ergebnis gut erkennen kann.

Trägt man den Klarlack nach meiner Methode sauber und fusselfrei auf, bleiben solche Ergebnisse zum Glück aus.



Auch im vorderen Rumpfbereich bin ich ein wenig vorangekommen und habe auch hier die markanten Staffelstreifen angebracht. Gravuren und weitere Details sind die kommenden Arbeitsschritte.



Diese grausamen Nahaufnahmen bringen auch jeden Schwachpunkt zu Tage; hier die leichten Risse in dem vordersten roten Ring, die es noch zu beseitigen gilt. Sie rühren von der Anpassung des Decals mittels Weichmacher "Micro Sol" an den konischen Verlauf des Intakes her. Nimmt man etwas zu viel davon oder lässt es zu lange einwirken, werden sie zu weich und ziehen sich wie Gummi und reißen dann sehr leicht.

In der Zwischenzeit hab ich die Gravur mit Rändelrad und Stichel begonnen. Hier ein erstes Bild auf den Heckbereich, der sein Sahnehäubchen in Form feiner, mit der Airbrush aufgetragener Streifen von Alclad HOTMETAL BLUE, HOTMETAL VIOLET und JETEXHAUST erhält. Mit Jetexhaust wird die Nozzle dezent verrußt. Doch davon aber später im Detail !



Weiteres Bild des Hecks mit Nieten und Gravuren, die wegen des groben Rändelrades übertrieben wirken und erst nach Behandlung mit mit einem Modelierholz erträglich erscheinen.



Wie schon an anderer Stelle ausgeführt, können Decals direkt auf die Folie aufgebracht werden. Nachteilig ist nur, daß der klare Trägerfilm z.B. zwischen Zahlen oder Buchstaben eine Art Silvering entwickelt und fleckig wirkt. Ein sehr unschöner Effekt und ich versuche dem entgegen zu wirken, dass ich weitgehend die Trägerfolie abschneide oder Zahlen oder Buchstaben verwende, die keine Trägerfolie haben. Ich verwende Zahlen und Buchstaben der ehemaligen dänischen Firma Stoppel, die es leider schon lange nicht mehr gibt. Das nächste Bild zeigt solche Decals, die wie aufgespritzt wirken und somit für meine Zwecke ideal sind. Leider gehen meine Bestände auch langsam zur Neige und als Alternative bleiben nur Trocken-Decals der koreanischen Firma Hobby-Decal, die leider nicht gut auf der Folie haften. Hier könnte nur ein Überzug mit Klarlack weiterhelfen, was ich allerdings noch nicht ausprobiert habe.



..... zu Stoppel-Decals hier ein weiteres Bild aus einer anderen Perspektive.



Um Euch einen Eindruck von der farbenfrohesten Super Sabre aller Zeiten zu vermitteln, hier ein offizielles Bild der US Air Force von Col. George Laven's F-100 C. Die Bildqualität ist leider nicht die beste, zeigt aber, dass es diesen Vogel in diesen Farben gegeben hat.



Das letzte Bild für heute zeigt eine Draufsicht meiner "C" und damit den gegenwärtigen Bautenstand.



Der Fortschritt erfolgte in so geringen Schritten, dass man erstens kaum etwas abzulichten hatte und zweitens es sich kaum lohnte darüber etwas zu Papier zu bringen. Jetzt aber lohnt es sich wieder und das erste Bild zeigt den aktuellen Bautenstand aus etwas überhöhter Perspektive.



..... und hier ein Blick auf die Unterseite. Die Fahrwerkschächte sind bis auf die Basislackierung noch unbehandelt



Aus dieser Seitenansicht ist auch die zusätzliche Alclad-Behandlung des Heckbereichs zu erkennen, die aber m.E. bei der "Eierschalenmethode" garnicht mehr nötig ist.



..... und hier die linke Seite.



Die genaue Bezeichnung der Alclad-Farben, mit denen man den Effekt des "Burned Metal" sehr realistisch nachahmen kann, habe ich eingangs dieses Berichts bereits genannt. Es ist eine klares blau und violet, die übereinander in Streifen auf die der Hitze ausgesetzten Metallbereiche aufgebracht werden. Wie das dann aussieht, verdeutlicht das nächste Bild.



..... und hier die andere Seite des Heckbereichs.



Schließlich nochmals ein paar Worte zu Stoppel-Abziehbildern, die ohne einen Trägerfilm auskommen, wodurch ein unangenehmes Silvering ausgeschlossen ist. Die Buchstaben schwimmen praktisch vom Trägerpapier auf das Modell und sehen aus wie aufgespritzt. Realistik wie man sie sich wünscht.

Das nachfolgende Bild zeigt wie das schließlich aussieht. Die Buchstaben USAF auf der rechten Tragfläche sind solche "Schiebebilder". Davon zu unterscheiden sind die verstärkt im Handel angebotenen "Dry-Transfers", die aufgerieben werden. Diese haften allerdings nicht auf Alufolie.

Der unschöne Grat im Bereich der Vorflügel hätte man verspachteln und verschleifen können, aber wozu, da er ohnehin später unter den Vorflügeln verschwindet und nicht mehr zu sehen sein wird.



Es gab Probleme bei der "Aluminisierung" der Zusatztanks, wo aber auch alles schief gegangen ist was man sich vorstellen kann.

Das erste Paar musste ich in die Tonne hauen und was ihr hier auf dem folgenden Bild seht ist das zweite Paar, mit dem ich allerdings auch nicht ganz zufrieden bin, da die Nieten doch mehr nach Brückennieten ausschauen. Das Problem ist, dass ich für 1:48-Modelle einfach keine maßstabgetreuen Rändelräder finden kann. Ich hätte mir ein 32er-Modell aussuchen sollen. Jetzt muss ich aber da durch.



Die Bänder um die Spitzen der Zusatztanks anzubringen war eine Tortur.



Hier noch ein letztes Bild, aus dem auch die Anbringung der Innenpylonen zu erkennen ist.  
Der nächste Step ist jetzt das Armaturenbrett mit allen Details und das Windshield und dessen Verspachtelung, um einen nahtlosen Übergang zum Rumpf zu erreichen. Hier kann noch einiges schief gehen. Mir graut vor diesen Arbeiten in Anbetracht des Maßstabs.



Hab mich mit der Beplankung der Vorflügel meiner "C" abgequält und das im wahrsten Sinne des Wortes, wobei ich hier die Chromseite der Folie verwendet habe um das hochglanzpolierte Teil des Originals darzustellen. Auch hier das Problem der überdimensionierten Niete, obwohl ich mit dem Rändelrad nur ganz leicht über die Folie gefahren bin. Aber seht selbst!



..... und so sehen die Vorflügel am Modell montiert aus.



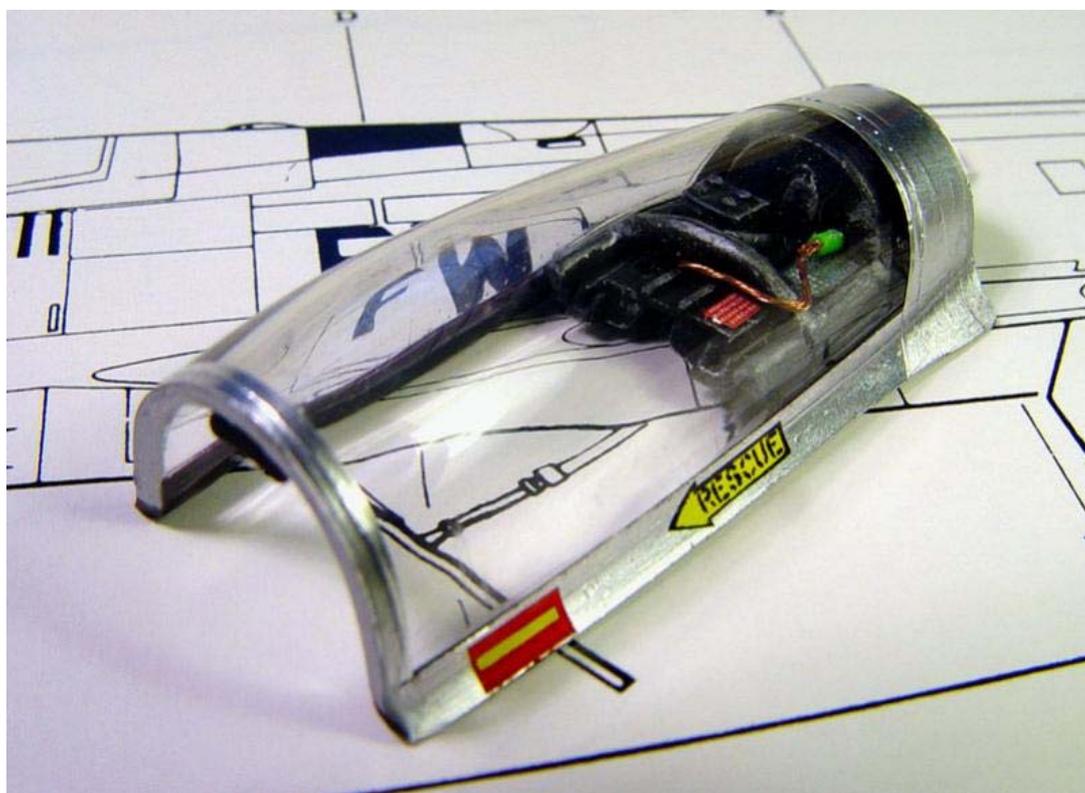
..... und so der linke Vorflügel am Modell. Auch die Zusatztanks sind bereits angebracht.



Und hier noch eine Gesamtansicht, die den aktuellen Bauzustand dokumentiert.



Mit Riesenschritten zum Rollout; hier ein Bild des Kabinendachs mit "Innereien" im hinteren Bereich. Das Bekleben mit Alu-Folie ist gerade hier besonders knifflig, ebenso bei der "Aluminisierung" der Rahmen des Windshields. Aber seht selbst.



Blick auf Canopy und Schleudersitz bei abgenommenem Kabinendach. Der Monogram-Sitz ist nicht besonders detailliert und bietet gute Möglichkeiten bei der Bemalung einiges zu verbessern. Es gibt inzwischen aber schöne Aftermarket-Produkte amerikanischer Herkunft, wenn man es besonders authentisch machen will.



Nach wie vor stören mich die überdimensionierten Nieten bei 48er-Modellen. Hier ein Blick auf die Canopy-Sektion mit Kabinendach in Position.

Hier zum Abschluss meines Bauberichtes, ein Bild des Endprodukts, das ich gerne in "meinem" Maßstab 1:32 gebaut hätte. Evtl. erfüllen ja die Chinesen in der Zukunft meinen Wunsch nach einer "C" in 1:32, die es ja in 1:48 schon gibt. Wichtiger ist mir aber die F-100 F im großen Maßstab, die ja schon seit Jahren im Programm bzw. Katalog steht. Mir scheint, die teilt das Schicksal mit der Intruder, aber bei Letzterer gibt es ja jetzt einen Hoffnungsschimmer.

Bei der Auswahl des Modelltyps bin ich meiner Linie treu geblieben und habe das Modell gebaut, dem u.a. meine ganze Liebe gilt, basierend auf engen Kontakten zum Original und in dem ich eine ganze Menge Flugstunden im Backseat der "F" verbringen und auch selbst steuern durfte.



Echt oder nicht echt das ist hier die Frage:



