



1960 Pontiac Bonneville Sports-Coupe von Trumpeter

„Wie kann man aus einem faden Menü dennoch einen Gaumenschmaus zaubern“

Seit einiger Zeit kann man ein langersehntes, asiatisch-amerikanisches Feinschmeckergericht im Handel bekommen. Viel Spektakel wurde um die Zutaten des 1960 Pontiac Bonneville Coupe (wie auch das Convertible) von Seiten des Herstellers und der Modellpresse gemacht.

Doch die Vorfreude auf einen normalerweise sehr pikanten Leckerbissen der Bonneville-Menüreihe hatte bereits beim Probekosten des Modells einen bitteren Beigeschmack.

Schon das Beschnuppen der Karosserie und der direkte Vergleich mit einem originalen 1960 Bonneville Coupe Promo Model aus der ehemaligen und feingewürzten AMT-Promo Küche, rief bei uns verzogene Mundwinkel garniert mit Stirnrunzeln hervor das schnell zu einem Naserümpfen überging.

„Das riecht gar nicht so gut!“ lautete das einstimmige erste Urteil der Plastikköche und es wurden vorerst

mal nur zwei von fünf Sterne an Trumpeter vergeben.

Zwar sind 219 verschiedene Zutaten im Bausatz-Menü enthalten, einige äußerst wichtige davon jedoch ziemlich schlecht abgeschmeckt. Dazu gehört vor allem die Karosserie, denn sie weicht in vielen Punkten erheblich vom Originalrezept ab.

Aber halt, lasst die Töpfe in den Schränken und bindet die Schürze wieder ab, wir werden den Bonneville nicht auf dem Herd brutzeln. Ich schwelge gerne in

guten Erinnerungen, denn mir zerging das Wort „Bonneville“ bei der Ankündigung von Trumpeter damals auf der Zunge, die Baureihe „Bonneville“ erinnert mich immer an ein Feinschmeckermenü von dem man nicht genug bekommen kann.

Leider aber stellen sich manche vermeintliche Gaumenfreuden in der Realität dann als fade Fast Food Menüs heraus, so wie der Bonneville.

Um diese geschmacklose Suppe dennoch zu einem Leckerbissen zu bekommen, muss man mit etwas Geschick und einigem Aufwand die Zutaten korrigieren, nachwürzen und verfeinern. Denn diese amerikanische Rezeptur aus der Großküche Pontiac ist an sich ein sehr feines Menü, das auf jeden Fall lohnt in seiner Sammlung zu haben.



Fangen wir mit dem Dach an, was recht unstimmig ist. Es ist zu kurz, dafür aber das Zwischenblech (Heckscheibe zu Kofferraumdeckel) um ca. 3mm zu breit.

Die Oberkante der Türen und Seitenfenster machen von der Draufsicht gesehen ab der „B-Säule“ einen eiförmigen Bogen nach hinten zum Kofferraum. Im Original hat diese Linie schnurgerade zu verlaufen, erst kurz vor der C-Säule fängt die Linie an sich leicht nach Innen zu biegen.

Die „B-Säule“ ist jedoch keine B-Säule, es handelt sich hierbei am Modell um viel zu dick geratene Fensterleisten, die am Original bei heruntergelassenen Seitenscheiben mit in

den Türverkleidungen verschwinden.

Auch in der Seitenansicht wird schnell klar, wie verkorkst die Dachpartie ist. Die C-Säule hat einen viel zu schwungvollen Säbel-Bogen nach unten weg, das Dach macht an sich einen viel zu heftigen Bogen nach unten in Richtung Kofferraum.

Weiterhin sind die Schriftzüge an der Karosserie derart filigran gestaltet, so dass sie auch bei einer dünnen Lackierung Gefahr laufen zugeschwemmt zu werden.

Hier sieht man wunderbar, wie falsch z.B. die Dachoberkante ist (zu stark gewölbt).



Bildquelle: Internet

Korrigiertes Dach an meinem Modell. Dachoberkante muss gerade verlaufen.



Die Zierleisten (Teile E25 und E27) sind für das Coupe falsch (Coupe hat nur drei anstatt vier Segmente), jedoch für die Convertible Version wiederum richtig. Da hat sich Trumpeter Formkosten gespart...!

Alle Zierleisten liegen dem Modell als separate Chromteile mit bei, die man nur mit sehr viel Vorsicht vom Gußast wegbekommt und versäubern muss, damit sie nicht kaputt gehen. Leider sind die unteren Segmente der Windschutz- und Heckscheibenzierleisten nicht graviert dargestellt, so dass es hier beim Verchromen mit Bare Metal Folie erhebliche Schwierigkeiten gibt eine gleichmäßige Linie hinzubekommen.

Am Kühlergrill hat man die mittlere, senkrechte Strebe vergessen, die den Grill in zwei Hälften „aufteilt“.

Als erstes wird das Dach korrigiert, indem man als Teilesponder für ein neues Dach z.B. den 1959'er oder 1960'er Chevrolet Impala Coupe von Revell verwendet.

Mancher mag sich nun fragen, warum ist jetzt gerade das Dach des 1959 oder 1960 Impala das richtige, bzw. warum kann man das überhaupt verwenden....! Das ist ganz einfach erklärt. Die 1959 und 1960 Chevrolet Impala Coupes hatten das gleiche Dach wie der 1960 Pontiac Bonneville (alles GM Produkte), da man sich damals mit dieser Vorgehensweise erhebliche Produktionskosten ersparte.

Revell hat bei beiden Impalas die Dächer korrekt nachgebildet. Einzig an der hinteren Dachkante hat der 1959 Impala einen Ausgang für die Klimaanlage/Dachentlüftung, die aber beim Bonneville nicht verwendet wurde, also muss diese zugespachtelt werden.

Beide Dächer (am Bonneville und Impala) werden nun entlang der Türoberkante ausgesägt. Das Impala Dach muss etwas unterhalb entlang der Türoberkante ausgesägt werden, so dass die Leisten der Türoberkanten, Heck- und Windschutzscheibenrahmen erhalten bleiben. Auch das vordere Blech mit den Lüftungsschlitzen für die Frischluftzufuhr muss am Impala mitgenommen werden.

Man muss peinlichst darauf achten, dass die Sägeschnitte so gut wie möglich an beiden Modellen parallel verlaufen, somit spart man sich später viel Anpassungs-, Spachtel- und Schleifarbeit.

Nach dem Aussägen werden die Sägegrate verschliffen am Impala Dach. Das Bonneville

Dach kann getrost in die Tonne wandern. Jetzt wird das Impala Dach solange in der Wanne der Bonneville Karosserie eingepasst, bis es absolut gerade und stimmig drin sitzt.

Ich hatte einige Anpassungskorrekturen zu machen indem es einige Schleifarbeiten gab. Als Hilfe zur Anpassung kann man am Bonneville die Türsicken nehmen, am Impala Dach sind diese Sicken als Rest in den erhaltenen Türoberkanten noch zu sehen.

Nun wurde das Dach mit Hilfe von ein paar Sheetstreifen in der Bonneville Karosserie eingeklebt. Diese Sheetstreifen klebte ich von innen her an die Ränder, damit das Dach nicht versehentlich in die Karosserie hineinrutscht.

Danach wurde alles erst einmal auf die Seite gestellt, damit die langen Klebestellen Zeit hatten gut durchzutrocknen. In der Zeit kam der Motor dran, den ich aber in einem späteren Kapitel genauer beschreibe.



Um die massiven Dachfehler zu korrigieren, wurde das Dach komplett entfernt.

Zurück zur Karosserie. Die gut durchgetrockneten Klebestellen und Sägeschnitte zwischen Dach und Karosserie mussten jetzt natürlich fließend verspachtelt werden. Dazu nahm ich eine im Autobereich angewandte Nitrospachtel, nachdem diese durchgetrocknet war wurde alles vorsichtig verschliffen. Bei den Spachtelarbeiten wurde gleichzeitig noch die vordere, vierte Öffnung an den seitlichen Zierleisten geschlossen. Denn wie bereits erwähnt hat das Coupe nur drei dieser „Ornamente“, nur das Cabriolet wartet mit vier Ornamenten auf. Die hinteren Radlaufkanten sind zudem noch zu verstärken, denn am Modell sind sie sehr schmal ausgefallen.



Das Dach wurde durch ein ebenso abgesägtes Dach des Revell 1959 Impala ersetzt.

Um die doch recht dünne Radlaufkante am Modell auf das richtige Maß zu bekommen wird ein 1mm Sheetstreifen am Radlauf entlang eingeklebt, der danach fließend verspachtelt und verschliffen wird.

Die beiden "Miniflossen" auf den vorderen Kotflügeln musste ich aus Sheetstreifen neu aufbauen, denn erstens waren sie am Modell nicht sonderlich gut ausgeprägt und zweitens ging mir ein Teil durch das Spachteln und Schleifen rund um die A-Säule verloren.

Als alles verschliffen war, sprühte ich die erste Grundierungsschicht auf. Unter dunklen Farbtönen wie dem Dunkelgrün was ich vorhatte grundierte ich immer mit mattem Schwarz (auch unter Glanzschwarz), daher nicht wundern wenn man plötzlich „schwarz“ sieht.

Das Ergebnis der Arbeit war zufriedenstellend, daher legte ich die grundierte Karosserie zur Trocknung auf die Seite und widmete mich dem Chassis, Motor und weiteren Anbauteilen.



Hier sieht man u.a. auch den falschen Verlauf der C-Säule und den viel zu großen Abstand zwischen Heckfensterunterkante und Kofferraum.

Bildquelle: Internet



Korrektter Schwung und Verlauf der C-Säule und verringerter Abstand zwischen Heckscheibenfenster und Kofferraum an meinem Modell. Erreicht durch das aufwändige Tauschen mit dem Revell Impala Dach.

Eine Nietenzählerei, im wahrsten Sinne des Wortes, folgte an den Stoßstangen. Trumpeter hat die sechs Nieten an der hinteren Stoßstange vergessen bzw. nur sehr undeutlich angedeutet. Die Bausatz-Stoßstangen (wie ein paar weitere Teile) wurden entchromt, da der Chrom sowieso überwiegend ziemlich schlecht war. Diese Teile werden neu durch eine Galvanisierungs-Firma verchromt. An die hinteren Stoßstangen wurden aus Plastik-Rundmaterial die fehlenden Nieten nach dem Entchromen neu angebaut.

Am Motor gab es kaum was zu bemängeln; außer das bei der anstehenden Verkabelung festgestellt wurde, dass er einen „7 Zylinder“ darstellt anstatt einen V-8. Denn es ist für das Zündkabel am rechten vorderen Zylinder keine Möglichkeit vorhanden ein Loch dafür zu bohren.

Da das Anschlussstück für die Lichtmaschine komplett im Weg ist musste ich mir damit behelfen, dass ich ein Loch für dieses Zündkabel durch das Anschlussstück bohrte. Andernfalls hätte ich eine komplett neue Halterung für die Lichtmaschine bauen müssen. Aber ich muss zugeben, dafür war ich wirklich zu faul...!

In Baustufe 11 sagt der Bauplan aus, dass Teil "A37" (oberer Kühlerschlauch) in ein vorgebohrtes Loch in der Ansaugbrücke geklebt wird. Folgt man der Anweisung im Bauplan, wird der Kühlerschlauch genau NEBEN dem eigentlichen Schlauchanschluss eingeklebt.

"Holla-die-Waldfee".... Trumpeter führt damit den Kühlerschlauch ins Blinde, und den Modellbauer mit so etwas bald in den Irrsinn...!

Was jedoch als positiv betrachtet werden muss ist die Tatsache, dass nach dem Zusammenbau des Motors keine Klebenäht zu sehen ist. Trumpeter hat die Teile so entworfen, dass jegliche Klebenäht durch irgendein Anbauteil verdeckt wird.

Der X-Rahmen unter dem Chassis kann ohne Bedenken zusammengebaut und lackiert werden, man sollte lediglich bei der Hinterachsenaufhängung mehrmals Anpassungsproben beim Zusammenbau vornehmen. An der Auspuffanlage habe ich die Endrohre durch Aluröhrchen erneuert um denen ein realistisches Aussehen zu geben.

Aber dann kam beim Innenraum die nächste unliebsame Überraschung; die Sitzbänke. Die Rückenlehnen sind um ca. 3 mm zu hoch, schauen so über die Türoberkanten hinweg. Die Oberkante der Sitzlehnen schließt im Original so ziemlich plan mit der Türoberkante ab. Um diesen Fehler zu korrigieren geht man so

Links die korrigierte Sitzbank, rechts die viel zu hohe Sitzbank im Bausatz.



vor: Einfach zwischen Sitzfläche- und Lehne die Sitzbänke per Säge trennen und dann am unteren Teil der Lehne ca. 3 mm Material entfernen. Danach die Lehne wieder an die Sitzfläche kleben und ggf. den Sägeschnitt verspachteln.

Ansonsten kann man beim Innenraum nichts bemängeln, die Teile lassen sich gut zusammenbauen. Die aus- oder eingeklappt darstellbare Mittelarmlehne in der Rückbank ist ein seltenes und schönes Gimmick von Trumpeter.

Zwischen all den "Negativschlagzeilen" freut man sich über jedes positive Teil, wie u.a. die Reifen- und Felgenkombination. Trumpeter Lösung für die Weißwandreifen ist zwar nicht neu, jedoch auch nicht sehr häufig anzutreffen. Oftmals liegen den Bausätzen Decals für die Weißwandreifen bei (oder man muss es Handbemalen), was meiner Ansicht nach nicht sonderlich gut aussieht.

Die Methode, die Reifen/Felgen in mehreren Schichten zu erstellen ist sehr gut. Lediglich der Weißwandring sollte dennoch mit matter oder seidenmatter Weiß bemalt werden, sonst sieht es zu sehr nach Kunststoff aus. Die Pneus sind im übrigen Epochengerecht und stehen dem Wagen ausgezeichnet.

"Nörgeln" wir etwas weiter...! Ein anderes Manko an dem Kit ließ jedoch nicht lange auf sich warten. Der Bonneville ist eines der wenigen Modelle, dessen Kofferraum zu öffnen ist. Doch leider hat Trumpeter nur halbherzig den Koffer(Innen)raum gestaltet.

Es ist zwar die Ersatzradabdeckung vorhanden, jedoch keine Seiten- und Frontverkleidung. Das heißt also, noch mal Eigeninitiative mit Plastic-Sheet. Danach wurde alles mit Veloursteppich bezogen (selbstklebende Veloursfolie von DeCeFix). Ein bisschen "Kram" im Kofferraum (wie hier die Flaschenkiste und die Einkaufstüte) werden es noch etwas auf.

Der Kit ist mit funktioneller Lenkung ausgerüstet was ich aber nicht haben wollte. Also fliegt die "Lenkstange" raus und wird durch ein reelles Lenkgetriebe aus der Ersatzteilkiste ersetzt. Der Bremskraftverstärker ist jedoch wirklich nichts was taugt, der wird auch durch gute Teile aus der Ersatzteilkiste ersetzt.

Was noch zusätzlich ziemlich ärgert ist, dass die Chromteile wie Stoßstangen, Kühlergrill, Scheibenwischer, Spiegel und Türgriffe nachverchromt werden müssen. Einmal ist der Chrom derart schlecht gewesen, dass man daraus höchstens einen "Junker" machen hätte können, zum anderen waren z.B. die Scheibenwischer und Spiegel und weitere Teile überhaupt nicht verchromt.



Diese Teile verchromte ich aber nicht mit ALCLAD oder Bare Metal Folie, sondern die werden von einer Galvanisierungs-Firma fachmännisch und überaus hochwertig neu verchromt; was mich aber wieder zusätzlich Wartezeit und Geld kostete. Apropos Scheibenwischer (nein, nicht der von Dieter Hildebrand). Diese Teile baute ich aus verschiedenen Plastic-Sheet Streifen und Profilen neu, denn die Scheibenwischer im Kit waren mir zu klobig. Man muss es aber nicht machen.

Am Schluss folgte die letzte, etwas aufwendigere Korrektur. Das Motorhaubenornament ist komplett daneben, erstens zu kurz, zweitens zu breit. Die Motorhaube an sich ist auch zu lange (da das Dach vor der Korrektur ja zu kurz war), sie wird hinten um ca. 3 mm gekürzt. Von einem alten original AMT Promo Kit des Bonneville wird ein Abguss des richtigen Hauben-Ornament gemacht (Danke an Andreas S. für die freundliche "Leihgabe" zum Abgießen)

Nun wurde an der Haube das falsche Ornament herausgefräst und das korrekte abgegossene Ornament danach in die Haube eingebaut, die Übergänge beider Komponenten verspachtelt und verschliffen.

Lackiert wurde der Body in VW Kolibrigrün aus der Sprühdose, was dem Originalfarbton „Fairway Green“ ziemlich nahe kommt, sowie die Hauptkomponenten des Innenraums, der zusätzlich mit weiß und Grasgrün von Testors abgesetzt wurde.

Natürlich mussten am Ende in die Karosserie auch die Scheiben des 1959 Impala eingesetzt werden, da die vom Trumpeter Bausatz nach der Korrektur nicht mehr passen.

Bonneville Schriftzug aus dem Ätzteilesatz von MCG.
Alle Schriftzüge stammen aus dem MCG Satz, da die
am Modell nichts taugen.



Eine zusätzliche finanzielle Investition in den Bonneville Kit war der Ätzteilesatz von MCG, Model Car Garage. Da die Schriftzüge am Modell komplett nichts taugen, Trumpeter zudem die auf der Schachtel erwähnten „Metal Transfer Emblems“ nicht drin hat (wo sind die eigentlich?), hat "Model Car Garage" gleich nach Erscheinen des Bonneville reagiert und einen Ätzteilesatz für den Bausatz entwickelt. Der Satz ist seit kurzem erhältlich (z.B. bei [Automobil Miniaturen](#))...!

Die Ätzteileplatine enthält nicht nur Teile für den Bonneville, mit etwas Umbauarbeit an der Karosserie und im Innenraum kann man auch einen Catalina, Ventura oder Star Chief aus dem Trumpeter Kit machen.

Die Ätzteile sollten mit äußerster Vorsicht von der Platine getrennt werden, denn z.B. die feinen Buchstaben gehen bei zu grober Handhabung schnell kaputt. Aufgeklebt hatte ich die einzelnen Buchstaben und Schriftzüge mit Clear Fix, denn das trocknet glasklar aus und man kann die Buchstaben noch eine Zeit lang in ihrer Position korrigieren falls sie nicht korrekt angebracht sind.

Fazit:

Das Bonneville-Menü hat um schmackhaft zu werden einiges an Extrazutaten und Gewürzen gebraucht, was aber nicht heißen soll, dass es keinen Spaß machte dieses Menü zu kreieren.

Für einen langjährig erfahrenen Hobbykoch und Fan der US-Küche stellt der Bonneville eine echte Herausforderung dar (alleine schon die Korrektur der faden Karosserie ist eine Herausforderung).

Aber es wäre mit Sicherheit besser gewesen, die Trumpeter Rezeptur hätte hundert Zutaten weniger, also etwa durchschnittlichen AMT oder Revell Standard, und die ersparten Entwicklungskosten der Zutaten hätte man in eine bessere Vorbildvermessung wie Teileplanung investiert. Der Inhalt des Menüs rechtfertigt den hohen Preis von 30-40 Euro (je nach Anbieter) nicht; auch nicht die überall als positiv angesehenen 219 Zutaten oder die geätzten Haubenscharniere.

Ich frage mich immer noch warum man dem Kit am Anfang so viel Sterne gab...?! Ist der Bonneville mal fertig gebaut, sieht man die hohe Teilevielfalt z.T. überhaupt nicht mehr. In einem direkten Vergleich z.B. mit den letzten, eigenentwickelten Bausätzen von AMT hat am Ende der Trumpeter Bausatz auch nicht mehr zu bieten; außer dass z.B. die Schalter und Lüfter am Armaturenbrett oder andere Teile des Trumpeter Bausatzes einzeln sind, bei AMT sind sie „aus einem Guss“; nach dem Einbau ist sowieso nicht mehr ersichtlich ob es ein separates Teil war oder nicht. Hier wäre der Spruch „weniger ist oft mehr“ am besten gewesen.