

Trumpeter: 1978 Chevrolet Monte Carlo Landau Coupe



Bevor wir an das Modell gehen, kurz etwas zuvor zum Original. Der 1978 Monte Carlo war das erste in den Ausmaßen „geschrumpfte“ Monte Carlo Modell, welches mit den Vorgängermodellen wie z.B. dem grandiosen Baujahr 1977 nichts mehr gemein hatte. Um einige Zentimeter geschrumpft, biederer, ja fast langweiliges Äußeres, und auch im Antrieb nicht mehr vergleichbar mit dem eben erwähnten 1977'er Modell. Der neue, um ca. 250 kg leichtere Monte Carlo, war mit dem 1978 Modell in die

dritte Generation gegangen. Aber auch der Radstand wurde in dieser dritten Generation gekürzt, so dass der 1977'er der letzte richtig große Monte Carlo gewesen ist (der '77 Monte Carlo war als Mittelklassewagen übrigens größer als das Full Size Modell Chevrolet Caprice).



Warum daher Trumpeter den 1978'er Monte Carlo als Modell herausbrachte ist etwas schleierhaft. Zumal gibt es von MPC so gut wie jedes Baujahr (1978 – 1980) aus dieser Generation. Zwar sind die alten MPC Bausätze nicht so detailliert wie der Trumpeter, doch sind sie um Welten stimmiger und besser gelöst als der von Trumpeter. Gerüchten zufolge hat Trumpeter den 1978'er genommen, da ein Vorstandsmitglied bei Trumpeter diesen Wagen im Original fährt.

Aber gerade deswegen müsste die Trumpeter Ausführung schon besser sein als ein altes MPC Modell. Ist es aber nicht. Der Trumpeter Monte Carlo wirkt an sehr vielen Teilen lieb- und leblos, es scheint, als habe Trumpeter keine große Lust verspürt damit ein wirklich gutes Modell produzieren zu wollen.

Die Karosserie:

An der Karosserie sind sich proportional beide gleich, Trumpeter wie MPC. Man kann sogar diverse Übereinstimmungen an der Karosserie zwischen beiden Modellen finden. Daher gehe ich mal stark davon aus, dass Trumpeter sich bei der Abmessung und dem Formbau

Viele Sinkstellen in der Motorhaube und dem Kofferraumdeckel



der Karosserie am MPC Modell bediente. Das ist jedoch gar nicht verkehrt, denn die MPC Karosserie war schon immer stimmig und kommt daher dem Trumpeter Modell zugute.

Jedoch besteht die Karosserie auch aus einer separaten Motorhaube und einem Kofferraumdeckel, welche schlechter ausgeführt kaum sein können.

Die beiden Teile sind sehr dünn gegossen, die Rückseite scheint durch und vor allem sind über die ganzen Oberflächen einige Dellen durch die schlechte Gussqualität

verteilt, die nur mühsam geschlossen und geschliffen werden können um eine glatte und ebene Oberfläche zu erreichen.

„Analysieren“ wir noch an der Karosserie weiter. Die Schriftzüge sind zu filigran, man sollte sie durch Ätzteile ersetzen, will man sie nach dem Lackieren noch lesen können. Zu bemängeln ist noch das Landaulet, das halbe Vinyl Dach welches am Modell über keinerlei Vinylstruktur aufweist.



Ein Landau Coupe hat nun mal ein halbes Vinyl Dach, aber hier am Modell ist es eine glatte Oberfläche wie der Rest des Daches auch.

Hier muss sich ebenfalls und zusätzlich der Modellbauer aus dem Aftermarkt bedienen oder selber bauen um ein Vinyl Dach zu imitieren. Natürlich kann man den Monte Carlo auch ohne Landaulet bauen, aber dafür müssen dann die Zierleisten auf und um das Dach abgeschliffen werden, und

dann dürfte das Modell nicht Landau Coupe heißen.

Weiterhin fehlt die obere Zierleiste an der Heckscheibe und die seitlichen Heckscheibenzierleisten sind kaum geprägt. Da muss man auch wieder Plastiksheetsreifen einsetzen, was ich auch tat.

Zuerst imitierte ich das Landaulet, indem ich mit Ethylacetat und einem alten Borstenpinsel dies ins Plastik eindrückte. Man bestreicht das Dach mit Ethylacetat, und dabei wird die Oberfläche weich und löst sich an. Mit dem Borstenpinsel wird dann die Vinylstruktur in die angelöste Oberfläche eingedrückt. Aber vorsichtig sein, man sollte diese Methode erst einmal an alten Teilen testen und probieren.



Nachdem das gelungen war, wurden die fehlenden bzw. kaum sichtbaren Zierleisten um die Heckscheibe aus Sheetstreifen neu aufgebaut.



Die Karosserie wurde mit weiß grundiert, danach geschliffen und mit einem Uniweiß glänzend lackiert. Das Landaulet wurde per Airbrush mit einem hellen Lederbraun lackiert.

Nachdem sie nach ein paar Wochen Trocknungszeit poliert war, wurde aller Chrom mit Bare Metal Foil verchromt und die im Bausatz befindlichen Chromleisten angebaut.

Auf dem Kofferraumdeckel habe ich den Träger aus der AMT Wiederauflage des

Monte Carlo verwendet, darauf zwei Wasserkier gepackt, die mit einem selbstgebaute Expander aus Textilkabel und Silberdraht festgemacht sind.

Am Schluß kamen die Schriftzügeätzteile, Rückspiegel, Scheibenwischer, hintere Seiten blinker, die Rückleuchten inkl. Rahmen und Scheinwerfer/Blinker ans Modell.

Aber die vorderen Blinker haben einen Fehler. Diese sind am Modell durch eine Strebe unterteilt, also vorderes und seitliches Glas mit Trennstrebe. Am Original sind sie aber ein durchgängiges Stück.

Da ich die Scheinwerfergehäuse (und Rücklichtrahmen) so oder so entchromte, mit Alclad neu lackieren musste, korrigierte ich die Scheinwerfergehäuse noch.

Die Bodengruppe und das Interior:

Nun setzen wir unsere „Analyse“ an der Bodengruppe fort. Kurios dabei ist das Fahrwerk, hinten wie vorne. Baut man das Fahrwerk wie im Bauplan angegeben ohne vorher mal eine komplette Trockenpassung zu machen, dann erlebt man sein blaues Wunder – wie ich.

Bausatz und Fahrwerkshöhe wie wenn man das Fahrwerk aus dem Bausatz einbaut



Denn ich hatte mich dummerweise darauf verlassen, dass das Fahrwerk stimmt. Es passte zwar wie angegossen, aber als ich die Räder drauf packte um zu kontrollieren, stand der Wagen plötzlich wie ein „Off-Roader 4x4“ in die Höhe. Der Abstand zwischen Räder und Kotflügel war derart groß, im Original hätte man seinen Kopf dazwischen legen können ohne irgendwo

anzustoßen.

Der Blick von unten auf die Vorderachse verriet sofort was da faul war. Trumpeter hatte den Originalwagen offensichtlich auf der Hebebühne vermessen. Da die A-Arme am Modell im eingebauten Zustand nach unten zeigten, die Federbeine recht lang wirkten und ein Kontrollblick auf die hinteren Stoßdämpfer und die Hinterachse das gleiche Ergebnis zeigten war klar, dass das Fahrwerk zum Zeitpunkt der Vermessung entlastet war – der Wagen wurde also auf der Hebebühne vermessen...! Also den ganzen Kram wieder ausbauen, A-Arme umbauen und Federbeine wie Stoßdämpfer kürzen. Eine völlig unnötige Arbeit folgte, hätte Trumpeter besser aufgepasst.

Da ich vorhatte, dem Wagen einen Trailer anzuhängen, baute ich noch aus Sheet und Profilen eine Anhängerkupplung an die Bodenplatte.

Die Reifen sind auch nicht das Gelbe vom Ei. Auf den Wagen packte man damals zwar recht kleine Pneus im Vergleich zu anderen Wagen, aber dennoch sind die im Modell enthaltenen Gummis zu klein. Da hilft nur Ersatz aus der Restekiste. Ich verwendete Good Year Polyglas

Richtige Reifen und korrigierte Fahrwerkshöhe



Richtige Reifen, aber noch nicht korrigiertes Fahrwerk



Reifen, auf die die Felgen von Trumpeter problemlos passten.

Weiter geht es mit dem Interior (Innenraum). Der Interiorboden ist ebenso aalglatt, keine Struktur eines Teppichs zu sehen. Es macht nicht jeder Flocking oder beklebt den Boden mit z.B. Dezefix-Velour, viele Modellbauer bemalen den Boden nur. Dieses Manko wurde mit Viskoseflocken von RaiRo korrigiert.

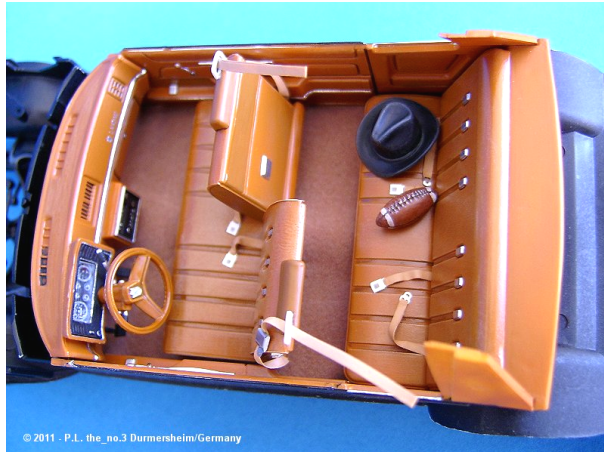
Das Lenkrad nahm ich aus dem Ex-MPC (Wiederauflage AMT) Monte Carlo, denn das Trumpeter Teil ist ebenfalls nichts

ganzes und nichts halbes.

Weiterhin ist der Armaturencluster unpassend im Sinne von "passt nicht in die Aussparung am Armaturenbrett".

Die Rückseite des Clusters ist ca. 2mm zu lang rausgezogen, man muss also die Rückseite absägen. Es empfiehlt sich dringend, überall Trockenpassproben zu machen.

Ein "nettes" Gimmick sind die vorderen Benchseatlehnen, die man einzeln einbauen kann und mit etwas Aufwand auch beweglich hinbekommt. Aber ich klebte sie fest (rechts nach vorn geklappt). Um den Innenraum noch zu detaillieren baute ich Gurte aus Tamiya-Klebeband mit Ätzteilen von Detail Master ein, die Chromleisten und Türgriffe wurden mit Bare Metal Foil beklebt.

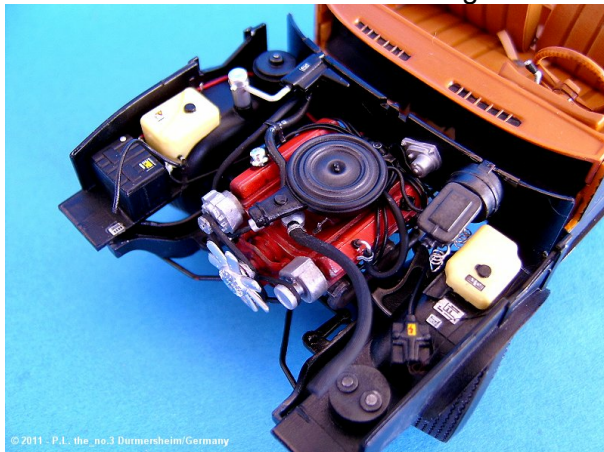


Weiterhin klebte ich noch einen Football und einen Cowboyhut rein, um dem Innenraum ein wenig „Leben“ einzuhauchen.

Der Motor:

Die nächsten unbedingt zu korrigierenden Teile waren am Motor. Teile wie Blöcke, Ansaugbrücke und Krümmer sind spiegelglatt, keinerlei "Gußstruktur" vorhanden. Vergleicht man dies mit uralten AMT oder MPC Teilen, sind die wesentlich liebevoller und detailreicher gestaltet.

Schraubchen, eben die erwähnte "Gußstruktur", Sicken, was weiß ich noch alles, das fehlt einfach alles daran, vollkommen leb- und lieblos gestaltete Teile. Zudem fehlt auch das komplette Wasserpumpen- Steuerkettengehäuse zwischen Motorblock und Riemenscheiben. Es schauen lediglich zwei überlange Zapfen vorne aus dem Motorblock



heraus, auf die man die Riemenscheiben inkl. Keilriemen kleben soll.

Wer sich nicht die Arbeit machen will um den Trumpeter Motor zu korrigieren, der sollte sich eine Wiederauflage von AMT des alten MPC Monte Carlos besorgen, denn von dem kann man den ganzen Motor verwenden.

Ich jedoch nahm den Trumpeter Motor und verbesserte bzw. korrigierte ihn. Zuerst brachte ich mittels Dremel und rundem Fräskopf eine Gussstruktur an Block, Krümmer und Ansaugbrücke an.

Dann wurde aus der AMT Wiederauflage

das gesamte Wasserpumpen- Steuerkettengehäuse an den Trumpeter Block angepasst und eingebaut. Zudem entfernte ich das „Brikett“ auf der Ansaugbrücke ab, welches den Vergaser darstellen soll und ersetzte es durch einen Vergaser aus der Restekiste.

Weiterhin baute ich aus Profil einen elektronischen Zündverteiler weil der im Bausatz fehlt, aus der Restekiste kam die ebenfalls fehlende Breathercap auf den rechten Ventildeckel, der Ventilator wurde gegen ein anderes Teil getauscht, da das Trumpeterteil zu groß ist und nicht in die Öffnung vor dem Kühler passt. Zusätzlich kamen noch Kabel, Schläuche und Drähte zur Detaillierung hinein.

Dem Luftfilter würde der Schnorchel abgeschnitten und die Öffnung vorne aufgebohrt.

Das Boot und der Trailer:

Das Boot samt Trailer stammt aus dem AMT 1970 Bonneville, die Wiederauflage von Model King.



Dem Boot merkt man das Alter etwas an, wobei es dennoch sehr sauber gemacht ist.

Allerdings gefielen mir die Sitze des Boots überhaupt nicht, die tauschte ich gegen einen Benchseat der in der Restekiste lag. Einen Motor des Bootes baute ich nicht ein, da mir das auch nicht zusagte.

Stattdessen kam eine große Motorhaube inkl. Hutze drauf (Haube aus Sheet, Hutze aus der Restekiste).

Da der Bootsrumpf etwas flach ist und dabei das

Lenkrad genau auf dem Benchseat aufliegt, erhöhte ich den Rumpf um 3 Millimeter mit Sheet. Lackiert wurde das Boot ebenfalls in weiß wie der Monte Carlo mit Applikationen an den Rumpfseiten und dem Heck.

Das "Holz" wurde folgendermaßen erreicht: Zuerst per Airbrush ein Grundlack (dunkles braun) auftragen, bevor es dann mit dem Pinsel mit Drybrushing und Detailbemalung der Maserung mit verschiedenen Brauntönen und ein paar Stunden dauerte bis es fertig war.



An der "Motorhaube" brachte ich noch einen Ätzteileschriftzug an "SS 454"...

Anschließend baute ich noch den Trailer. Ergänzt wurden am Trailer kleine Rückleuchten, diverse Kabel und die "Gummis" auf den Schienen, denn der Bootsrumpf soll ja nicht verkratzt werden beim Be- und Entladen!

Die Felgen sind Monte Carlo Felgen aus dem MPC Monte Carlo, soll ja ein wenig passend zur "Zugmaschine" sein..!

Ans Boot kamen noch eine Scheibe aus klarem Plastik und die Scheibenrahmen aus Profilen, weiterhin Ösen und Haken aus

Silberdraht und Spanngurte aus Klebeband.

Fazit:

Die Arbeit am Monte Carlo war in gewissen Bereichen enorm und wären vermeidbar gewesen, hätte Trumpeter ein wenig mehr Mühe bei den Recherchen eingesetzt. Dennoch kann man dabei ein ansprechendes Modell erhalten.

Peter Lepold – 2007 Durmersheim

Galeriebilder unter: [1978 Chevrolet Monte Carlo](#)