



[WAA06]

Aus Neu mach Alt

WAGGONGALTERUNG MÄRKLIN EAS / EAOS

U. Bohländer | Erklärbär 23 | 2023

Einleitung

So, hier nun der letzte Akt meiner Bastelodyssee der Waggonkippvorrichtung. Nachdem nun alles funktioniert und sich die Waggons wunderbar entladen lassen ging kein Weg mehr an einer farblichen Anpassung der Waggons vorbei. Da diese Waggons modellbautechnisch nicht das Highlight darstellen war mir schon von vorne herein klar aber wenn man sich so lange mit dem Umbau und Anpassungen der Waggons beschäftigt und diese immer wieder in den Händen und vor Augen hat kann man über die Unzulänglichkeiten einfach nicht mehr hinwegsehen. Das ist aber meine rein persönliche Meinung und jeder mag das für sich selber entscheiden und Beurteilen. Trotzdem möchte ich hier mal drei Punkte benennen die mich an diesen Modellen stören.

1. Die angespritzten Griffstangen. Diese könnte man auch mit Abstand anspritzen ohne das man Formtechnisch zu viel Aufwand betreiben müsste.
2. Der Zettelkasten. Auch hier ließe sich ohne große Formtechnisch Eingriffe eine angespritzte Variante verwirklichen. Würde wesentlich besser wirken wie der billige Aufdruck.
3. Und zu guter Letzt die Überdimensionierten Spurkränze oder wie ich sie gerne bezeichne „Die Pizzaschneider“.

Wie dem auch sei, mit Ätzteilen und neuen Radsätzen würden sich diese Kritikpunkte alle beseitigen lassen, man könnte aber auch gleich bei der Herstellung ein klein wenig mehr Aufwand betreiben. Aber egal. Mit einer rein farblichen Behandlung lassen sich aus diesen „Billigwaggons“ auch noch ein paar ansehnliche Modelle erstellen. Ach ja, und für die Schachtelbahner unter uns, die nur Ihre piko bello sauberen Fahrzeuge lieben (sei ihnen gegönnt und jedem das Seine), da diese Waggons beim Umbau so misshandelt wurden, kommt man hier um eine farbliche Anpassung absolut nicht herum.

Bevor wir nun Beginnen noch eins vorweg. Es gibt beim Altern nicht den einen Weg der zum Erfolg führt. Hier entwickelt jeder im Laufe der Zeit seine eigene Herangehensweisen, denn mit zunehmender Übung und Erfahrung (ohne die geht hier garnix!!!) entwickelt man zunehmend Vorlieben für bestimmte Produkte oder Arbeitstechniken und deren Kombinationen. Das was ich hier zeige ist mein Vorgehensweise mit meinen favorisierten Produkten. Nun aber genug der Vorrede, jetzt geht es los!

Vorbereitung

Da unsere Waggons durch die vorhergehenden Umbaumaßnahmen sich nicht mehr so weit wie gewohnt zerlegen lassen (Waggonunter- und Oberteil sind ja miteinander verklebt) beschränken wir uns bei der Zerlegung dieses Mal nur auf die Entfernung der Drehgestelle und Kupplungsführungen. Ich weiß.... auf den ersten Bildern sind die Waggons noch nicht zerlegt. Das lag daran das ich noch ein paar Fotos für den Waggonkipperartikel benötigte und die Waggons nochmal schnell zusammengesetzt habe.

Da die Waggons in einen stark gebrauchten Zustand versetzt werden sollen wurde als erster Schritt die Bearbeitung der oberen Waggonumrandung angegangen. Diese Umrandung ist bei den meisten Fahrzeugen dieses Typs mal mehr oder weniger verbeult. Mit einem Lötkolben lassen sich diese Spuren ganz leicht darstellen. Anschließend werden die überstehenden Kunststoffreste mit einem scharfen Bastelmesser etwas geglättet.

Anschließend werden die Waggons mit etwas Brennspritus (eine Alternative wäre hier noch Isopropanol) und einem weichen Pinsel komplett entfettet. Je nach Kunststoff kann dieser dabei auch etwas ausbleichen, was für uns aber keine Rolle spielt.

Bevor nun die eigentliche farbliche Behandlung beginnen kann werden noch alle Beschriftungen mit etwas Maskierfilm (Schmincke Rubbelkrep 50303) und einem feinen Pinsel abgedeckt. So vorbereitet sollte unsere Waggons dann ungefähr so aussehen.



[WAA10]

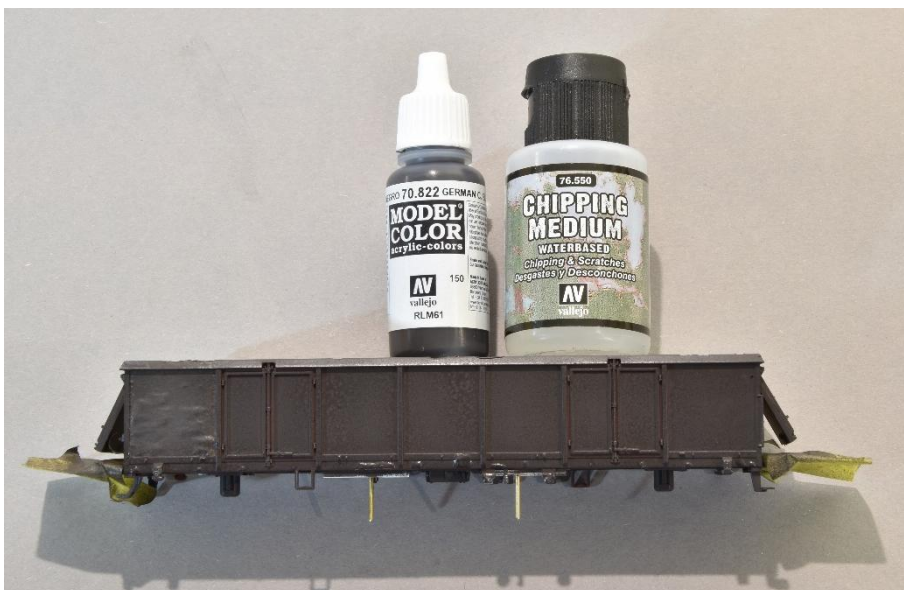
Farbliche Behandlung

Wie man beim vorhergehenden Bild bereits erkennen kann, wurde beim unteren Waggon das Feld mit der Hauptbeschriftung schon farblich behandelt. Hier wurde ein leichtes Washing (Vajello 73.200) aufgetragen. Diese Hauptbeschriftungsbereiche werden beim Original meistens „sauber“ gehalten und so wollen wir das bei unseren Waggonen auch halten. Dazu maskieren wir diesen Bereich nun ein wenig mit Malertape aus dem Baumarkt. Aber Achtung! Das ist kein normales Kreppband. Dieses Malertape schließt an den Kanten sauber ab, so dass vor allem an den Rändern keine Farbe drunter kriechen kann. Bevor es jetzt an die richtige farbliche Anpassung geht bietet unser Waggon nun folgendes Bild.



[WAA12]

Im nun folgenden Schritt bekommen unsere Waggonen per Airbrush eine Grundierung mit „German Blackbrown“ von Vallejo (70.822). Dieser Farbauftrag muss nicht supergenau sein aber die Hauptflächen (Außen wie auch Innen) sollten gut bedeckt sein. Das Ganze lassen wir nun mindestens 24h durchtrocknen, bevor wir auch wieder per Airbrush, gleichmäßig das Chipping Medium von Vallejo (76.550) auftragen. Das Ganze geht alternativ auch mit Haarspray. Und nicht Vergessen Innen und Außen!



[WAA14]

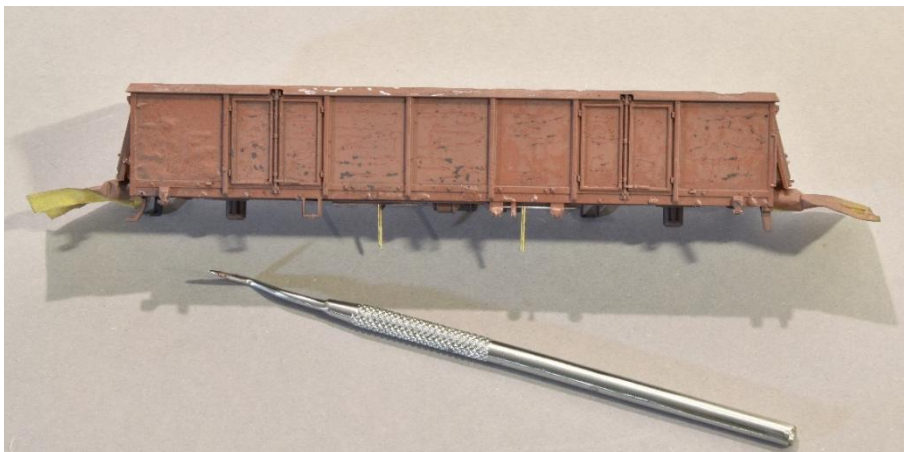
Das Ganze lassen wir dann erst einmal für eine halbe Stunde trocknen.

Bei der nun folgenden Farbschicht mit „Saddle brown“ von Vallejo (70.940) ist darauf zu achten das wir diese gleichmäßig und deckend auftragen und anschließend wieder alles gut durchtrocknen lassen.



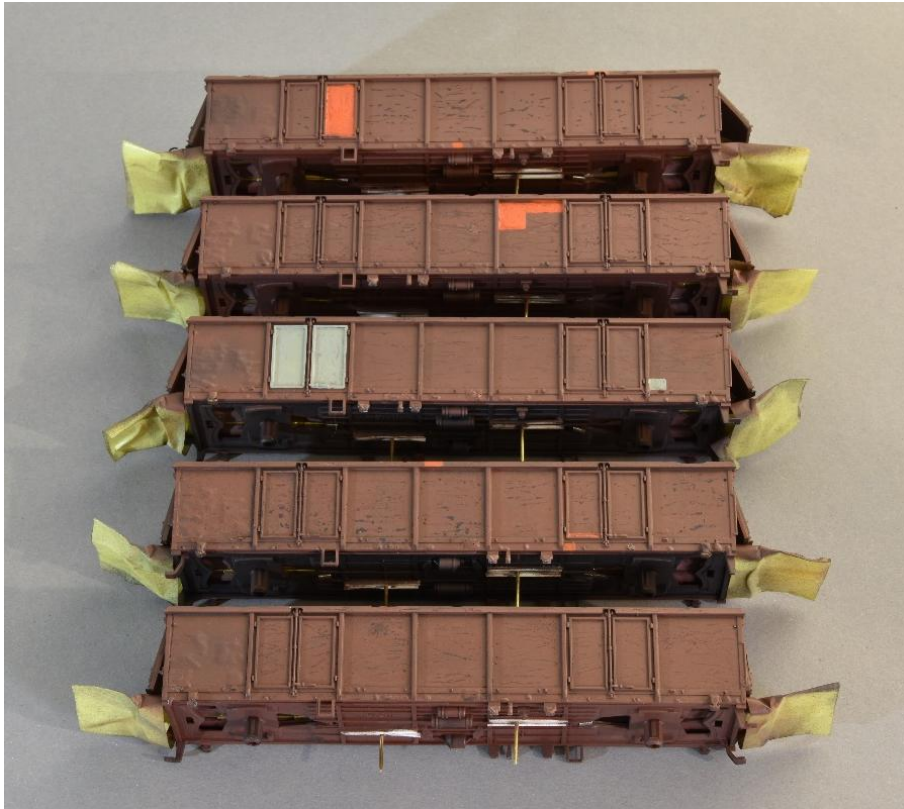
[WAA16]

Der nächste Arbeitsschritt ist etwas knifflig. Wir müssen jetzt unsere letzte Farbschicht mit klarem Wasser befeuchten. Das kann man mit einem Pinsel oder der Airbrush machen. Das ganze darf nur nicht zu nass werden, denn durch dieses Vorgehen aktivieren wir unsere Zwischenschicht mit dem Chippingmedium bzw. Haarspray. Dadurch lösen sich Teile unserer letzten Farbschicht vom Untergrund und lassen sich so abtragen. Wenn wir zu viel angefeuchtet haben kann es passieren das sich zu große Lackflächen lösen und unser angestrebter Effekt geht verloren. Ach ja, der angestrebte Effekt! Durch dieses Vorgehen möchte ich Kratzer und Lackabplatzer darstellen. Hierzu nehmen wir einen spitzen Gegenstand (Reißnadel oder auch Zahnstocher) und kratzen leicht über die Angefeuchtete Lackschicht. Das machen wir so oft bis wir den gewünschten Endzustand erreicht haben. Kleiner Tipp, immer nur Feld für Feld abarbeiten. Dann hat man mehr Kontrolle über das Ganze. Das Ganze machen wir natürlich Außen wie Innen. Auf der Innenseite dürfen auch gerne größere Flächen unseres Decklackes abgetragen werden, da hier im Original die Ladung so einiges an Farbe entfernt. Zu guter Letzt sollte das Ganze dann so oder so ähnlich aussehen.



[WAA18]

Im nächsten Arbeitsgang versehen wir unsere Waggon nun mit mehr oder weniger vielen Ausbesserungsflicken. Hierzu tragen wir mit einem feinen Pinsel entsprechende Ausbesserungsflicken auf. Farblich lässt sich hier so einiges beim Vorbild finden. Ich selbst verwende am liebsten Grau- oder Orangetöne, die oft bei Grundierungen verwendet werden aber auch hellere Brauntöne lassen sich verwenden. Diese stellen dann bereits überlackierte Stellen dar. Je nach Geschmack ergibt sich dann eine recht bunte Ansammlung des immer gleichen Fahrzeugtyps.



[WAA22]

Und wie immer muss jetzt erst einmal alles wieder gut durchtrocknen. Bevor es nun weitergehen kann entfernen zunächst einmal alle Maskierungen. Da manche, durch den Maskierfilm, abgedeckten Beschriftungen nur noch schwer wiederzufinden sind, ist es hilfreich wenn man sich vor den Malerarbeiten mal zwei bis drei Fotos mit dem Mobiltelefon gemacht hat. Das erleichtert das Leben beim Wiederfinden der Beschriftungen ungemein.

Für das nun folgende Washing verwende ich am liebsten einfache Ölfarben (da gab es irgendwann mal ein Set bei Aldi) die ich mit etwas Terpentin (!! Kein Terpentinersatz o.ä.!!) zu einer dünnflüssigen Lasur anmische. Gegenüber einem Washing auf Acrylbasis hat die von mir gewählte Methode den Vorteil das wir zum Schutz unserer vorhergehenden Lackschichten keine Klarlackschicht als Sperrgrund benötigen. Da die mit Terpentin angemischten Farben eine andere Lösemittelbasis haben und so die vorherigen Lackschichten nicht Anlösen. Ein weiterer Riesen Vorteil unseres Ölfarbenwashings besteht darin, dass wir dieses immer wieder Anlösen und bearbeiten können. Selbst nach Tagen. So bietet sich uns die Möglichkeit den nun folgenden Arbeitsschritt in aller Ruhe und ohne Zeitdruck durchzuführen. Nachdem wir mit einem mittelgroßen weichen Pinsel, vor allem in allen Ecken und Vertiefungen, aufgetragen haben verblenden wir diesen Farbauftrag anschließend.



[WAA25]

Hierzu nehmen wir wieder einen weichen Pinsel den wir mit etwas Terpentin benetzen. Anschließend lösen wir damit das zuvor aufgetragene Washing leicht an. So können wir das Washing an den Stellen entfernen bzw. hinschieben wo wir es haben wollen. So arbeiten wir uns Feld für Feld über den gesamten Waggon. Zwischendurch reinigen wir den Pinsel immer wieder mit einem Stück Küchenpapier, bevor wir ihn wieder mit Terpentin benetzen. So lässt sich Stück für Stück überschüssige Farbe entfernen und gleichzeitig beliebige Schattierungen und Farbübergänge in den Flächen erstellen. Das so erreichte Zwischenergebnis stellt sich nach dem Trocknen dann so dar.



[WAA34]

So sieht das schon mal nicht schlecht aus aber da geht noch ein wenig mehr. Um jetzt noch etwas mehr Leben und Abwechslung in die Flächen zu bringen benutzen wir wieder unsere Ölfarben und setzen mit diesen und einem Zahnstocher kleine, unregelmäßig verteilte, Farbtupfer.



[WAA36]

Diese werden nun mit einem weichen Pinsel und etwas Terpentin, immer wieder von oben nach unten ausgezogen. Dabei den Pinsel immer wieder auf einem Küchenpapier ausstreichen und reinigen. Das Ganze wiederholen wir so lange, bis wir den gewünschten Grad an Schlieren und Verschmutzung erreicht haben. Wenn man mag kann man auch so die Innenwände unseres Waggons bearbeiten.



[WAA39]

Apropos Innenwände. Diese wurden nach dem Chipping mit zwei unterschiedlichen Rost-Washings von Valljo behandelt (Oxido Rust 76.506 / Lavado Sepia 73.200). Hierzu wurden diese nass in nass mit einem breiten Pinsel von unten nach oben auf den Innenwänden aufgetragen, so dass hier entsprechende Schlieren und Verlaufsspuren auftreten.



[WAA46]

Ein besonderes Augenmerk möchte ich auf den Bodenbelag legen. Wie schon beim Waggonumbau erwähnt erhielten alle Waggonen zwangsweise einen neuen Boden aus einer profilierten ABS-Platte von Evergreen (Evergreen 12100). Diese kann man natürlich auch bei nichtumgebauten Fahrzeugen verwenden. Der entsprechend zugeschnittene neue Fahrzeugboden wird in einem ersten Arbeitsschritt mit einer kleinen Stahldrahtbürste in Richtung der Bretterstruktur kräftig bearbeitet. Hierdurch erzeugen wir die gewünschte Holzmaserung.



[WAA40]

Nachdem der Boden mit etwas Spiritus gereinigt und entfettet wurde erhält er als erste Farbschicht eine Grundierung aus Vallejo Israeli Sand Primer(70.614). Nach dem Durchtrocknen geht es dann ans bemalen der einzelnen Bretter. Hier sollte man wirklich Wert darauf legen Brett für Brett zu bearbeiten und nicht einfach Großflächig. Der Unterschied ist erheblich und der Mehraufwand gering. Es lohnt sich. Das Ganze findet in mehreren Durchgängen und mit unterschiedlichen Farbtönen statt. Eine Trockenzeit zwischen den einzelnen Durchgängen ist nicht einzuhalten, da hier auch gerne nass in nass gearbeitet werden kann.

Mit einem weichen Borstenpinsel und etwas Farbe tragen wir dabei die einzelnen Farbschichten im Drybrush-Verfahren auf. Begonnen wird mit Vallejo Sand Grey (71.141). Anschließend folgen Durchgänge mit Golden Brown (71.032) und Light Brown (71.027). So entsteht Farbschicht für Farbschicht ein recht lebhafter Holzboden.



[WAA41]

Auch hier lassen sich durch Verwendung unterschiedlicher Farben und Farbreihenfolgen ganz unterschiedliche Ergebnisse und Alterungszustände erzielen. Man muss es einfach nur ausprobieren.

Um nun die Bretter und vor allem deren Holzstruktur noch hervorzuheben erhalten die Böden noch eine leichte Lasur aus, mit Terpentin, stark verdünnten Ölfarben (Ivory Black / Raw Umber). Auch hier kann man wieder farblich stark variieren. Einfach mal Mut haben und ausprobieren. Ist uns unser Washing-Auftrag zu fleckig geraten, kein Problem. Das Washing einfach durchtrocknen lassen und anschließend mit einem weichen Borstenpinsel, in Richtung der Holzmaserung, das Washing trocken verblenden.



[WAA44]

Zum Abschluss der Bodenbearbeitung werden die Ränder der Böden noch leicht mit Pulverfarben behandelt um Schmutzreste darzustellen. Auch hier kann man in der Wahl der Farben wieder variieren. Mir persönlich sind da schwarz oder Brauntöne am liebsten (Dark Steel 73.123 / Light Yellow Ochre 73.102 / Natural Sienna 73.105). Zum Schutz unserer ganzen Bemühungen erhalten die Böden dann noch eine Schicht matten Klarlacks.



[WAA45]

Kommen wir aber zurück zum Rest unseres Waggons. Hier gibt es noch so ein paar Kleinigkeiten die noch erledigt werden wollen. So haben wir uns noch nicht um die Bearbeitung der Drehgestelle gekümmert. Nach der Entfettung mit Brennspritus erhielten die braunen Drehgestelle einen Farbüberzug mit dem Decklack unserer Waggons (Saddle brown) bzw. die schwarzen mit Matt Schwarz (Tamy XF1). In diesem Zuge wurden dann auch gleich die Puffer und Pufferbohlen der Waggons entsprechend lackiert. Nach dem Durchtrocknen erfolgte dann ein Washing mit der schon bekannten Ölfarben/Terpentinmischung der Waggonflächen. Auch hier wurde anschließend mit einem Pinsel und etwas Terpentin das Washing etwas verblendet. Nach dem Durchtrocknen erhielten dann Drehgestelle Pufferbohlen und Puffer noch eine Behandlung mit Pulverfarben. Ich selbst verwende hier gerne Burnt sienna von Vallejo. Der Auftrag der Pulverfarben darf hier ruhig etwas kräftiger ausfallen, da beim nachfolgenden Fixieren unserer Behandlung, mit mattem Klarlack, einiges der Intensität der Pulverfarben verloren geht. Bevor wir nun die Drehgestelle wieder montieren können bekommen auch noch die Radsätze eine kleine Zuwendung. Nach dem entfetten erhielten diese einen Matt schwarzen Überzug mit Schwarz (Tamy XF1). Nach dem Durchtrocknen wurde mit einem weichen Pinsel Natural Sienna in Form von Pulverfarben (Vallejo 73.105) aufgetragen und

anschließend alles mit mattem Klarlack versiegelt. Im Nachgang wurden dann alle Laufflächen der Radsätze mit einem Wattestäbchen und etwas Verdünnung gereinigt.



[WAA70]

Im Großen und Ganzen hätten wir jetzt alles. Jedoch wollen wir vor der Endmontage noch ein klein wenig Feintuning am Waggonoberteil betreiben. Als erstes wenden wir uns den Waggonkanten und Flächen zu. Diese sollen, wenigsten teilweise, noch ein paar Lackabplatzer erhalten.

Hierzu kann man ein kleines Stückchen Schwamm in etwas „German Blackbrown“ stupfen und das Ganze auf einem Stück Karton fast trockentupfen, bevor man, gehalten von einer Pinzette, die gewünschten Stellen betupft und so unregelmäßige Farbabplatzer darstellt. Ich selber bevorzuge aber für dieses Chipping lieber die Pinselmethode. Dazu verwende ich einen feinen Pinsel und das schon erwähnte „German Blackbrown“. Durch gezieltes Tupfen an den Fahrzeugkanten und Flächen erhalte ich dann ebenso meine Farbabplatzer, nur eben genau da wo ich sie haben möchte. Das mag aber jeder so machen wie es ihm beliebt. Auf jeden Fall erhält unser Waggon so nochmals einiges mehr an Leben, wie der Bildvergleich zeigt.



[WAA49]

Bevor wir zu den letzten Feinheiten vor der Montage kommen erhält unser Fahrzeugaufbau jetzt erst einmal eine Versiegelung aus mattem Klarlack, bevor wir uns dann nochmal den Puffern zuwenden. Diese erhalten zwischen Pufferbohle und Pufferhülse noch einen umlaufenden Überzug aus schwarzer Ölfarbe, die den Fettablagerungen des Originals doch recht nahe kommt. Auf den Puffertellern selbst, stupfen wir ebenso ein paar Flecken mit Ölfarbe auf, um auch hier die obligatorischen Fettansammlungen des Originals darzustellen.



[WAA48]

Und nun müssen wir alles nur wieder zusammenbauen.

Fazit

Alle in allem war das Ganze eine recht Zeitintensive Bastelei. Dadurch das aber gleichzeitig sechs Fahrzeuge bearbeitet wurden sah man immer recht große Fortschritte, die einem das Ganze nicht langweilig werden ließen. Und gemacht werden musste das Ganze sowieso, da unseren massiven Umbauten ja ein wenig versteckt werden mussten. Doch selbst bei nicht umgebauten Waggon lohnt sich der Aufwand. OK... aus den hässlichen Entlein vom Anfang sind zwar keine schönen Schwäne geworden aber dennoch ein brauchbarer Güterwagen die man auch vorzeigen kann. Vor allem aber jeder Waggon ein Unikat.



[WAA68]