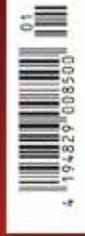


TRUCKS & Details

Die Modellbauzeitschrift für Nutzfahrzeug-Freunde / www.trucks-and-details.de



TRUCKS & DETAILS



Ausgabe 1/2025 • 27. Jahrgang • D: € 8,50 • A: € 9,60 • CH: CHF 13,10 • L: € 9,90



**PistenBully 800 Simply Red
im Maßstab 1:12**

RÄUMKOMMANDO

**ERGEBNISSE:
DEUTSCHE MEISTERSCHAFT
IN RECKLINGHAUSEN**

**FEUERWEHR:
HILFSLÖSCHFAHRZEUG 20
IM MAßSTAB 1:14**

**ÜBERARBEITET:
20-FUB-CONTAINER
ALS COMVEC-BAUSATZ**

Starschnitt: thicons
Trommelsiebanlage

Abschied: Tobias
Braeker im Interview

Galerie: Hobbymesse
Leipzig im Rückblick

Eigenbau: Grubber
im Maßstab 1:8

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in
Ausgabe 1/2025 des Magazins
TRUCKS & Details erschienen.
www.trucks-and-details.de



Geheime Kommandosache

PistenBully 800 Simply Red im Maßstab 1:12

Von Dr. Albert Türtscher

Die Firma Kässbohrer gönnte TRUCKS & Details-Autor Dr. Albert Türtscher keine Ruhe. Er war noch mit der Fertigstellung seines PistenBully 400 ParkPro-Modells beschäftigt, da stand bereits der nigelneue PistenBully 800 vor der Tür. Dieses Modell konnte in einer Topsecret-Aktion in Rekordzeit verwirklicht werden. Über die Präsentation bei der BEST OF in Gaggenau im März 2023 wurde bereits berichtet.

Meine Überraschung war groß, als mir Andreas Rieger (Pistenking) Mitte September 2022 mitteilte, dass er die Daten für den PistenBully 800 bekommt. Zu diesem Zeitpunkt war gerade mal gerücheweise bekannt, dass von Kässbohrer ein neues Modell entwickelt wird – und dass es vermutlich 800 heißen wird. Nun hatten wir die Gewissheit und nachdem ich die recht umfangreichen Daten in mein CAD importiert hatte, konnten wir einen ersten Blick auf die neue Raupe werfen. Das Design ist äußerst gelungen, mit dem starken „Nacken“ und einem bulligen Gesamteindruck unterstreicht es die schiere Schubkraft, die das neue Topmodell bietet.

Geheimprojekt

Aber warum hatten wir die Daten so früh bekommen? Vor einigen Jahren bekamen wir bestenfalls erst dann Zugriff, nachdem das Modell schon gut ein Jahr am Markt war. So war es beim neuen PB 400 für uns eine Sensation, dass uns die Daten praktisch zeitgleich mit der Markteinführung vorlagen. Und dieses Mal hatten wir die Daten bereits ein halbes Jahr vorher! Kässbohrer wollte bei der alle zwei Jahre in Innsbruck stattfindenden Fachmesse InterAlpin eine kleine Modelllandschaft am Stand aufbauen, um das Konzept der „Snow World“ für Wintersportgebiete plastisch darzustellen. Und da sollte auf jeden Fall auch ein Modell des nagelneuen PB 800 vertreten sein. Das gute Vertrauensverhältnis zur Marketingabteilung von Kässbohrer, das Andreas Rieger aufbauen konnte, und die hohe Qualität der Pistenking-Modelle spielten dabei natürlich eine große Rolle. Anfang Februar 2023, also einen Monat vor der Vorstellung, ergab sich für Andreas und mich sogar die Gelegenheit, den neuen PB 800 bei Kässbohrer live zu sehen und einige Detailfotos zu machen.

Bis zur InterAlpin war noch ein gutes halbes Jahr Zeit, was uns durchaus machbar erschien. Aber wir setzten uns ein noch ehrgeizigeres Ziel: Die offizielle Vorstellung des PB 800 mit einem Live-Stream Event war – wie schon beim PB 400 – für Anfang März 2023 in Sölden geplant. Bis dann wollten wir auch das Modell vorstellen können. Basierend auf den Erfahrungen mit dem PB 400 war das sehr knapp bemessen. Aber die Hoffnung stirbt zuletzt und wie sich bald herausstellen sollte, ging das Erstellen der



Der Autor beim Besichtigen des PB800 bei Kässbohrer



Der Prototyp am Stand von PistenBully bei der Interalp in Innsbruck



Anbringen des Logos aus Vinylfolie



Die Scheiben wurden CNC-gesteuert ausgeschnitten



Grundierung der Druckteile mit Silberlack als UV-Schutz



Maskieren der Teile für die schwarze Lackierung

Teile schneller als gedacht, weil ich beim PB 400 einiges an Erfahrung in der Umsetzung im CAD gewonnen hatte. Dass dieses Projekt unter strengster Geheimhaltung erfolgen musste, versteht sich von selbst. Dazu musste natürlich auch ein entsprechender Vertrag unterzeichnet werden. Es war eine „geheime Kommandosache“, von der nur die direkt involvierten Personen wussten.

Erstellen der Karosserie im CAD

Wie schon beim PB 400 übernahm ich für Pistenking die CAD-Arbeiten. Originale CAD-Daten zur Verfügung zu haben, ist zwar ein entscheidender Vorteil, aber ganz so einfach, wie man sich das vorstellt, geht es leider nicht. Das Hauptproblem ist nämlich die Wandstärke: Skaliert man ein Karosserieteil auf den Maßstab 1:12 herunter, so entstehen Wandstärken im Bereich von zirka 0,3 mm. Diese sind für alle gängigen Druckverfahren zu dünn, da sind nämlich Wandstärken von mindestens 0,7 mm gefordert. Klar kann man im CAD ein Teil dicker machen, aber das funktioniert für so komplexe Formen wie beim Fahrerhaus leider nicht mit nur einem Klick. Es entstehen nämlich an den Ausrundungen und Kanten unweigerlich Überschneidungen, und das mag nun mal kein CAD-System. Ich hatte mich schon beim PB 400 im Internet schlau gemacht, also konkret nach einer Software gesucht, die sowas vielleicht machen könnte. Aber es gab nichts. Zumindest konnte ich keine einfache, preisgünstige Lösung finden.

Es blieb mir also nichts anderes übrig, als in kleinen Schritten vorzugehen, nämlich jedes Oberflächensegment einzeln aufzudicken und diese dann miteinander zu verbinden. Das allein ist schon eine mühsame und monotone Arbeit. Aber dabei entstehen leider auch gerne mikroskopisch kleine Spalte zwischen den Teilen sowie innere Hohlräume. Letztere lassen sich im CAD zwar automatisch füllen, sofern sie wirklich wasserdicht geschlossen sind. Wehe da ist noch irgendwo ein Spalt nach außen! Beim PB 400 hatte ich da schon einiges an Lehrgeld bezahlt und mit diesem Erfahrungsschatz ging es nun beim PB 800 doch deutlich rascher vorwärts als ursprünglich gedacht.

Zusätzlich musste ich mir auch Gedanken machen, wie die Teile im Modell möglichst einfach zusammengebaut werden können. Einen Überrollkäfig aus Stahl, an dem die Teile beim Original befestigt werden, brauchen wir nicht. Wir können die Teile nämlich direkt miteinander verkleben. Gerade im Bereich der Türen ist dabei allerdings einiges an Überlegung notwendig, um mit möglichst wenigen Teilen auszukommen.

Teamwork makes the dream work

Eine neue Pistenraupe besteht nicht nur aus der Karosserie und im konkreten Fall konnten wir auf bestehende Bausatzteile nur bedingt zugreifen. Ein besonderes

Merkmal des neuen PB 800 ist das zusätzliche sechste Lauftrad, damit haben die Ketten mehr Eingriffsfläche im Schnee, wodurch vor allem die Schubleistung erhöht wird. Die neue Raupe kann somit deutlich mehr Schnee verschieben und ist deshalb – trotz des stärkeren Motors – letztendlich wirtschaftlicher im Einsatz. Also musste das Fahrgestell angepasst werden, was nicht einfach mit einer Verlängerung getan war. Die Laufträder mussten dem Original entsprechend neu angeordnet werden. Damit auch wirklich mehr Schnee verschoben werden kann, wurde von Kässbohrer zusätzlich das Räumschild verbreitert. Weiterhin bekam es ein höheres Schneegitter verpasst. Um die Blechteile kümmerten sich Adrian Humbel und Andreas Rieger.

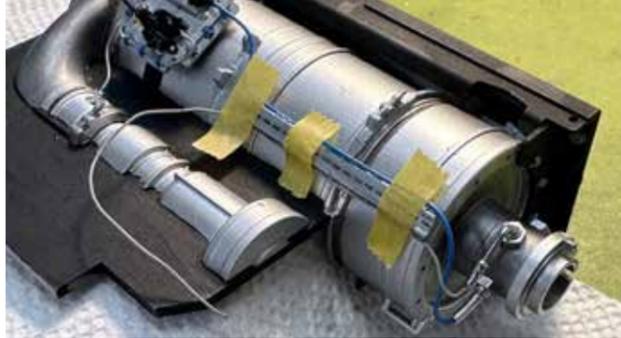
Die von mir erstellten Karosserieteile wurden umgehend von Lukas Worbs, einem Mitarbeiter von Pistenking, auf seinem 3D-Drucker gefertigt. Seit Kurzem gab es nämlich im Hobbybereich Resindrucker mit einer ausreichend großen Druckfläche für unsere Teile. Ich schaffte mir daher einen Anycubic Photon-M3-Premium-Drucker mit dem notwendigen Zubehör an und mit Hilfe von Lukas gelangen mir die ersten Druckteile auf Anhieb. Die Oberflächenqualität ist fast schon mit Spritzgussteilen vergleichbar, es reicht

▼ Anzeigen

LESE-TIPP

Den Bericht über das BEST-OF-Event im Unimog-Museum in Gaggenau gibt es in **TRUCKS & Details**-Ausgabe 04/2023 zum Nachlesen. Diese und alle weiteren Ausgaben können unter www.trucks-and-details.de/shop nachbestellt werden.





Ankleben der Sensorleitungen an der Abgasanlage



Verkleben der Fahrwerkswanne



Bei der Abgasanlage konnte ich auch kleinste Details umsetzen



Die Zierbleche für die Wanne wurden 3D-gedruckt



Das Verschrauben der Kettenstege ist immer eine Fleißarbeit



Winzige Messingdruckteile für die Hydraulikanschlüsse



Neue Acht-Wege Ansteuerung des Räumschildes von Pistenking

in der Regel ein Durchgang mit Sprühpachtel und anschließendes Verschleifen für eine glatte Oberfläche. Die Anschaffungskosten für den Drucker amortisierten sich bereits nach den ersten größeren Druckteilen, denn diese sind bei den bekannten Online-Diensten alles andere als günstig. Außerdem entfällt das oft wochenlange Warten auf die Teile, so kann man auch schnell mal Probeteile drucken, zum Beispiel um etwas auszuprobieren.

Zu Weihnachten 2022 hatte ich in Rekordzeit die Teile für die Karosserie und den Rucksack im CAD fertig konstruiert, damit war die Präsentation des Modells zeitgleich mit dem Original in greifbare Nähe gerückt. Aber wie schon gesagt: Eine Karosserie allein ist noch keine Pistenraupe. Außerdem hatte Adrian alle Hände voll zu tun, um neben seinem Hauptberuf zusätzlich zur Karosserie das Fahrgestell, die Ketten, das neue Räumschild und die Heckfräse zu bauen. Für die Vorstellung des Modells bot sich das Modellbau-Event BEST OF im Unimog Museum in Gaggenau perfekt an, nur ein paar Tage später, als das Original in Sölden medienwirksam erstmals der Öffentlichkeit präsentiert wurde.

Das war echt eine Riesensensation in der Modellbauwelt – vor allem, weil niemand außer uns im kleinen Team etwas davon wissen durfte. Prototypen des PB 800 waren nur unter strengstem Fotografieverbot in ausgewählten Skigebieten zum Testen im Einsatz und sie wurden lediglich außerhalb der Betriebszeiten eingesetzt. Deshalb sickerten vorher auch nur wenige Fotos vom Original durch.

Bau der Karosserie

Mir blieb für mein Modell dieser enorme Zeitdruck erspart, als Ziel hatte ich mir gesetzt, mein Modell bis zum Winter fertig zu haben. Mit dem neu angeschafften Drucker hatte ich alle Karosserieteile bis zum Jahresende ausgedruckt. Aufgrund der hohen Oberflächenqualität war das Abschleifen der Druckstufen schnell erledigt. Ich schleife immer nass, dann verklebt das Schleifpapier nicht so schnell. Beim ersten Durchgang verwende ich 320er-Körnung, danach 400er und zum

Schluss 600er. Alle aus Harz gedruckten Teile müssen unbedingt mit einem lichtundurchlässigen Silberspray – ich verwende Tamiya TS-30 Silver Leaf – gegen UV-Strahlung geschützt werden, sonst besteht die Gefahr, dass sie nach einigen Jahren zerbröseln. Danach brachte ich eine hellgraue Feingrundierung als Basis für den roten Hochglanzlack auf. Für das Lackieren der schwarzen Flächen erstellte ich auf meinem Schneidplotter entsprechende Masken. Damit ging das Abkleben relativ rasch vonstatten, anders wäre es sehr mühsam gewesen, die geschwungenen Trennlinien originalgetreu hinzubekommen.

Mit dem Schneidplotter wurde das Logo aus hochwertiger Vinylfolie ausgeschnitten. Dann habe ich es genau positioniert und mit einem Klebestreifen fixiert, bevor es angeklebt wurde. Um Luftblasen zu vermeiden, sollte man unbedingt nass arbeiten. Ich verwende dazu Wasser, das ich mit einem Tropfen Spülmittel entspannt habe. Dadurch klebt die Vinylfolie nicht sofort an und man kann die Luftblasen ausquetschen. Das Anbringen der Zahlen für das 800-Logo war

wegen der Vertiefung in der Karosserieform eine echte Herausforderung, es brauchte einige Versuche und Vinylfolie, bis ich endlich den Bogen raus hatte: Zuerst habe ich die obere Hälfte auf der noch flachen Fläche angeklebt und die untere Hälfte mit dem Deckpapier gegen Ankleben geschützt. Danach entfernte ich die transparente Trägerfolie und presste die Zahlen vorsichtig in die Mulde. Dem Original entsprechend habe ich das Logo in Silber ausgeführt, aber irgendwie ging mir Schwarz nicht aus dem Kopf, weil das besser zum Rest meiner Flotte passen würde.

Ein halbes Jahr später, Anfang Winter, wurde zu meiner Freude dann tatsächlich ein Original mit schwarzer Beschriftung an ein Wintersportgebiet in meiner Heimat Vorarlberg ausgeliefert. Klar kann man sein Modell letztendlich lackieren, wie man will, aber ich möchte eigentlich immer originalgetreu bleiben. Also entfernte ich die zuvor mühsam angebrachten silbernen Logos und ersetzte sie durch schwarze.

Die Scheiben für die Türen, Rückwand und Dach schnitt ich CNC-gesteuert auf der Stepcraft aus, und die Masken für den schwarzen Rand wurden wieder mit dem Schneidplotter erstellt. Die gewölbte Windschutzscheibe stellte ich wie gewohnt im Vakuumformverfahren aus PVC her, die Form dafür druckte ich diesmal aus speziellem hitzebeständigem Harz, das die hohe Temperatur problemlos aushielt.

Innenausstattung und Fahrgestell

Gegen Ende Februar 2023 hatte ich praktisch alle Teile für die Karosserie fertig lackiert, aber es fehlte noch die Innenausstattung. Obwohl es mich in den Fingern juckte, die Karosserie

TECHNISCHE DATEN

Breite über Ketten: 360 mm
Breite über Räumschild: 430 mm
Länge: 770 mm
Höhe: 220 mm
Gewicht (mit Fahrakku): 6 kg



Geräteträger mit den originalgetreuen winzigen Hydraulikanschlüssen



Zusammenkleben des Fahrerhauses



Die ringförmigen Beleuchtungseffekte wurden von Pistenking perfekt umgesetzt

zusammenzubauen, verzichtete ich darauf, weil es wahrscheinlich schwierig bis unmöglich sein würde, die Innenverkleidung nachträglich einzubauen. Diese Innenteile bedeuten fast so viel Aufwand wie die Karosserie selbst: Der Mitteltunnel war neu zu machen, ebenso die Bodenwanne, außerdem natürlich Dachhimmel, Rückwand sowie die Türverkleidungen. Nur bei den Sitzen konnte ich teilweise auf bestehende Teile zurückgreifen. Während ich an diesen Teilen im CAD arbeitete, widmete ich mich der Abgasanlage. Hier konnte ich wirklich bis ins kleinste Detail gehen, da alles in den Daten vorhanden war. Die Kabel für die Sensoren durften dabei natürlich nicht fehlen.

Anfang Sommer bekam ich dann von Pistenking endlich die Teile für das Fahrge- stell. Andreas hatte das speziell für ihn angefertigte Aluprofil für die Radaufhän- gungen nachbestellen müssen und das dauerte leider etwas länger. Zum exakten Ausrichten der Längsträger und Sternradhalterungen beim Verkleben fertigte ich mir diesmal Lehren an. Für die Zierbleche auf den Wannenseiten hatte Andreas die Idee, sie doch auch einfach zu drucken. Das war schnell gemacht, das Endergebnis schaut gleich aus wie die bislang verwendeten gelaserten Blechteile, ging aber deutlich schneller und billiger.

Wegen des zusätzlichen sechsten Laufrads sind die Ketten etwas länger, aber Pistenking hatte noch keine Bänder in dieser Länge verfügbar. Deshalb musste ich sie anstückeln, diese Raupe ist eben da und dort noch ein Prototyp. Der Zusam- menbau der Ketten war wie üblich eine Fleißarbeit, wobei die Schablone zum Posi-

tionieren der Stege und der kleine Proxxon-Elektro- schrauber eine große Hilfe waren. Die Gegenbleche habe ich mit etwas Pattex gegen Verdrehen gesichert. Mitte Oktober war das Fahrge- stell bereit für eine erste Probefahrt in der Werkstatt.

Neuer Acht-Wege-Geräteträger

Diesmal verzichtete ich auf Hydraulik und entschied mich für den neuen Acht-Wege-Geräteträger von Pistenking. Damit lassen sich neben der obligaten Hubfunktion, mit einer ausgeklügelten Mechanik auch das Schwenken, Neigen und Tilten des Räum- schilds mit Servos durchführen. Für die perfekte Optik braucht es unbedingt auch die Hydraulik- schläuche. Die Anschlüsse dafür waren bei den Daten dabei, damit konnte ich sie originalgetreu aus Messing drucken lassen. Auf diese werden dann kurze Rohrstücke gelötet, um die „Schläuche“ aus Silikonlitze anzukleben. Für das Lackieren spießte ich sie auf Zahnstocher. Wichtig ist, dabei Ordnung zu halten. Sie schauen nämlich zum Teil recht ähnlich aus.

Zum Anschluss an die Wanne habe ich das Gitterteil ausgeschnitten und einen rechteckigen Block mit 2-mm-Bohrungen eingeklebt. Die Positionen sind zwar nicht wirklich originalgetreu, aber das ist die gesamte Wannenseite mit den dicken Schläuchen für die Tiltzylinder sowieso nicht. Das war dann meiner Meinung nach der beste Kompromiss. Bei den neuen Geräteträgern gehen nur noch drei Schläuche zum Hydraulikverteiler. Zwei davon sind beim Modell die Zuleitungen zu den Tiltzylindern, also bleibt nur ein Schlauch übrig. Beim Original sind sie seitlich am Hydraulikverteiler angeschlossen, was mit dem Acht-Wege-Geräteträger aber nicht möglich ist. Deshalb führte ich den dritten Schlauch mittig in den Hydraulikverteiler.

Zusammenbau des Modells

Im Herbst 2023 hatte ich dann auch die Innenverkleidungen fertig gezeichnet und gedruckt. Kurz nach Weihnachten kamen die Beleuchtungsplatten von Pistenking und ich konnte endlich den Zusammenbau der Karosserie angehen. Dafür verwendete ich UHU plus Endfest 300. Mit etwa 2 Stunden Topfzeit bleibt genug Zeit, die Teile exakt zu positionieren, bevor sie über Nacht aushärten. Um die Kingbus-Kabel durch die B-Säule zu fädeln, habe ich vor dem Ankleben der Rückwand die im Foto zu sehenden gelben Kabel eingezogen.



Beim Innenraum stimmt jedes Detail, auch die Innenbeleuchtung ist perfekt umgesetzt



Nachteinsatz mit der leistungsfähigen Beleuchtung

Eine besondere Herausforderung war die Innenraumbeleuchtung mit dem roten Ambiente-Streifen, den es so erstmals bei einem PistenBully gibt. Hier hat Andreas echt eine geniale Umsetzung im Modell geschaffen, dazu war aber auch einiges an Tüfteln nötig. Ich brauchte sechs Variationen, bis die Blende endlich perfekt passte. Mit einem eigenen Drucker kann man davon praktischerweise einige Varianten pro Tag durchprobieren. Beim Öffnen einer Tür schaltet sich über einen Magnetschalter die weiße Innenbeleuchtung ein. Nach dem Schließen der Türen dimmt sie zeitverzögert aus. Die rote Ambientebeleuchtung ist immer an. Das blau hinterleuchtete Radio ist ein weiterer Hingucker. Bei den Scheinwerfern vorne hat Pistenking die Ringleuchten für das Standlicht und die Blinker perfekt umgesetzt. Ebenso die komplexen Rückleuchten und Blinker hinten.

Moderne Pistenraupen verfügen über Präzisions-GPS und LIDAR zur Schneetiefenmessung, bei PistenBully heißt dieses System snowsat und ist an den weißen GPS-Antennen sowie dem Aufkleber auf der Windschutzscheibe leicht zu erkennen. Diese wurden auch bei meinem Modell montiert, ebenso der LIDAR-Sensor am Dach.

Die passenden Anbaugeräte

Jetzt fehlten nur noch die Heckfräse und das Räumschild. Wie eingangs erwähnt, hat der PB 800 ein breiteres Räumschild bekommen, wobei eigentlich nur das Mittelteil breiter geworden ist. Im Modell sind das gute 50 mm mehr. Das mittlere Schneegitter ist ebenfalls höher geworden. Und auch die Scharniere für die Seitenteile sind nun unten anders gestaltet. Adrian Humbel hat die neuen Teile dafür gezeichnet. Die Scharniere ließ ich aus Messing drucken, was kein billiger Spaß bei diesen großen Teilen war. Beim Verkleben der Scharniere verwende ich eine 3-mm-Messinggrundstange, um sicherzustellen, dass sie auch fluchten. Erstmals werden nun zum genauen Positionieren der Gleitkufe Schrauben verwendet, die nach dem Verkleben entfernt werden, was eine deutliche Erleichterung ist. Die Bohrungen werden später durch die Edelstahl-Zahnleiste verdeckt.

Bei der Fräse habe ich auf den bewährten Bausatz von Pistenking zurückgegriffen, und wie schon beim PB 400 ein paar zusätzliche Details angebracht. Mit diesem Bausatz lässt sich die komplexe Fräse recht schnell zusammenbauen. Die größte Herausforderung scheint für mich das Verkleben der Niederhalteleiste mit dem Finisher zu sein. Hier sollte man mit dem Kleber (Pattex extrem) eher sparsam umgehen, um hässliches Ausquetschen vom Kleber zu vermeiden. Ich beschwerte die Klebestellen und ließ sie über Nacht aushärten.

Die unteren Dämpfer für die Fräskästen sind im Pistenking-Bausatz zwar nicht enthalten, lassen sich aber selbst auch ohne Drehbank herstellen. Dafür reichen ein Aluminium-Rundstab und ein dazu passendes Rohr. Die untere Halterung kann

aus Aluminium mit einer Feile erstellt werden. Ein gut sichtbares Detail sind die Klappenzyylinder hinten an der Fräse. Diese habe ich basierend auf original CAD-Daten umgesetzt. Zusätzlich habe ich noch Details von Modellbauservice-Nord angebracht: Schrauben und T-Teile für den Überwurfschutz und den Finisher, und den Scale-Satz für den Fräsenrahmen. Die aktuellen Fräsen haben einen zentralen Hydraulikverteiler mit zwei Scheinwerfern. Dadurch entfallen die beiden seitlichen Höcker. Dazu müssen beim Rahmen die Höcker-Halterungen fein säuberlich abgefeilt und natürlich sollten dort auch die Klebefugen sauber verschliffen werden, da sie nun gut sichtbar sind.

Der lange Weg zum Bausatz

Klar kamen sofort nach der Präsentation des Prototypen Kundenanfragen nach einem Bausatz. Aber wie bereits geschildert, ist ein Prototyp, der von erfahrenen Modellbauern erstellt wurde, normalerweise nicht direkt Bausatz-tauglich. Es sind nämlich oft noch einige Probedrucke notwendig, bis die Teile soweit umgestaltet wurden, dass ein Zusammenbau auch für weniger geübte Modellbauer möglich ist. Zusätzlich müssen natürlich die Kosten im Auge behalten werden, weshalb beispielsweise teure Messing-Druckteile ausscheiden.

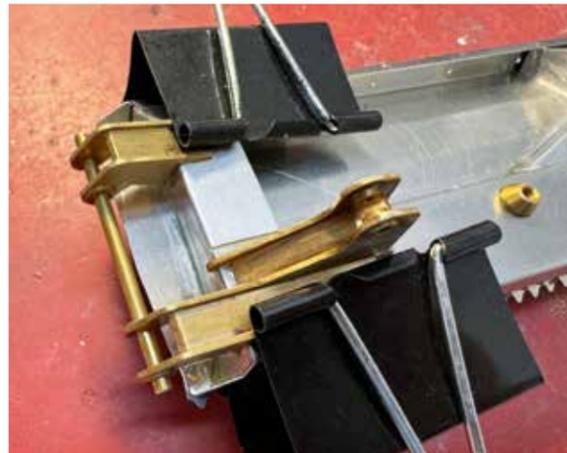
Zudem wird es immer schwieriger, Zulieferer zu finden, die solche Kleinstmengen überhaupt herstellen wollen. Die komplexen Lichtfunktionen müssen ausgetüfelt werden, um dann die Platinen dafür fertigen zu können. Schlussendlich braucht es auch noch eine Bauanleitung und die Logistik der vielen Teile, die einen hochwertigen Bausatz ausmachen. Dafür kann dann schnell ein Jahr oder mehr

verstreichen, bis ein Bausatz in der gewohnt hohen Pistenking-Qualität ausgeliefert werden kann.

Gute anderthalb Jahre nach dem geheimen Projektstart war Anfang Februar 2024 endlich mein PistenBully 800 komplett und ich konnte ihn gleich ausgiebig im frischen Schnee hinter dem Haus testen. Trotz der längeren Ketten lässt sich kein Unterschied in der Wendigkeit feststellen, und die Steigfähigkeit im lockeren Schnee ist spürbar besser. Natürlich lassen sich mit dem breiten Schild auch im Modellmaßstab gewaltige Mengen Schnee verschieben. Der PB 800 ist eine tolle Ergänzung zu meiner einzigartigen Flotte, neben dem kleinen PB 100 und dem PB 400 habe ich nun auch das aktuelle Topmodell im Einsatz. Es war ein tolles Teamwork-Projekt, das sehr viel Spaß gemacht hat. ■

BEZUG

Pistenking Funktionsmodellbau
 Max-Eyth-Straße 32, 72649 Wolfschlugen
 Telefon: 070 22/50 28 37, Fax: 070 22/50 28 39
 E-Mail: info@pistenking.de
 Internet: www.pistenking.de



Genaueres Ausrichten der Scharniere mit einer Messingstange



Das neue, breitere Räumschild des PB 800



Selbst angefertigte Dämpfer und Halterungen



Zentraler Hydraulikverteiler und Klappenzyylinder an der Heckfräse



Verschieben großer Schneemengen sind für den PB 800 kein Problem



Ankleben der Niederhalteleiste am Finisher



Klein trifft Groß im Skigebiet Melchsee-Frutt



Der PistenBully arbeitet auch bei Nacht effizient