

Autos für die Anlage

Vorbildgerechter Straßenverkehr in 1:87



Wir verlosen 50 Modell-Autos
**Mein
Lieblings-
auto**
www.vgbahn.de/auto

Pkws, Lkws und Busse für die Modellbahn



PERFEKTER EINSTIEG  **BASIC** VON HERPA



GROSSE
QUALITÄT.
KLEINER PREIS.

Herpa-Basic-Modelle überzeugen durch die Passgenauigkeit der verbauten Einzelteile, die unkomplizierte Stecktechnik und eine feine Bedruckung, die alles Notwendige abbildet, doch Unnötiges weglässt und sich auf das Wichtige konzentriert.



BASIC VON HERPA

Herpa definiert eine bewährte Automodellidee neu: Herpa-Basic nennt sich das brandaktuelle Basisprogramm. Aufgelegt wurde es für alle Modelleisenbahner, Einsteiger und Automodellfreunde, die es mit den berühmten Achtzigerjahren halten. Als Kohl Kanzler und Boris Becker eine Tenniskrone war. Als die DB noch Deutsche Bundesbahn hieß und nahezu alle PKW- und LKW-Typen ohne Probleme sofort erkannt werden konnten. Für Modellbauer im Maßstab 1:87 heißt dies übersetzt, wir befinden uns in der Epoche 4 (1965 bis 1990).

Übrigens: Sie erkennen das günstige Basic-Programm an der neu entwickelten Verpackung mit dem Roten Punkt und dem „Basic“-Schriftzug auf silbernem Streifen.





Eisenbahn-Journal-Redakteur Bernd Keidel entdeckte während der Arbeit am Heft den Reiz klassischer Automobile.

Editorial

Als Carl Benz im Juli 1886 zur ersten öffentlichen Probefahrt seines „Patent-Motorwagens Nr. 1“ aufbrach und Gottlieb Daimler letzte Hand an seine Motorkutsche legte, war die Eisenbahn das Transportmittel Nummer eins. Kaum auszudenken, dass die kleine motorisierte Konkurrenz der großen Bahn einmal den Rang ablaufen sollte.

Doch genau so kam es: Bereits in der Zwischenkriegszeit wurde der Kraftverkehr zur größten Konkurrenz der Bahn, besonders im lukrativen Gütersegment. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs hatte die Eisenbahn der motorisierten Konkurrenz bald nur noch wenig entgegenzusetzen. Mit dem Rückzug der Bahn aus der Fläche blieb die Straße vielerorts die einzige Transportmöglichkeit für Menschen und Güter.

Erst angesichts verstopfter Straßen und steigender Luftverschmutzung in den Städten rückt die Bahn als umweltfreundliche und leistungsfähige Alternative wieder ins Bewusstsein der Öffentlichkeit. Doch die jahrzehntelange Fokussierung der Verkehrspolitik auf den Straßenverkehr hat Spuren hinterlassen. Es werden Investitionen in Milliardenhöhe nötig sein, bevor die Bahn der ihr gebührenden Rolle im Güter- und Personentransport wieder gerecht werden kann.

Umso erstaunlicher, dass Automodelle selbst auf perfekt gestalteten Modellbahnanlagen oft nur eine Nebenrolle spielen.

Schließlich sind Autos im kleinen Maßstab keine Konkurrenz für die Bahn, sondern lediglich ein weiterer Baustein zur perfekten Modellillusion.

Um auf der heimischen Anlage das Flair einer vergangenen Epoche einzufangen, kommt man um passende Automobile nicht herum. Viele der chromglänzenden Stilikonen von einst mit ihren klangvollen Namen wie Isetta, Giulia und Isabella sind im Modellbahnmaßstab lieferbar – in hervorragender Qualität. Deshalb erinnern wir auf mehreren Themenseiten an die Meilensteine vergangener Automobilepochen und bieten zugleich viele Anregungen zur Ausgestaltung von Anlagenthemen der 1950er- bis 1980er-Jahre. Freunde älterer Epochen kommen bereits auf den ersten Seiten auf ihre Kosten.

Auch sehr gute Modelle bieten Raum für Verbesserungsarbeiten. Die beginnen beim Anbringen von Nummernschildern und hören beim Einsetzen von Fahrerfiguren oder eingeschlagenen Rädern noch lange nicht auf.

Schon mit ein wenig Übung lassen sich individuelle Modelle passend zum jeweiligen Anlagenthema gestalten. So finden Sie in diesem Heft neben zahlreichen Anregungen zu kleineren und größeren Feierabendbasteleien auch Ideen für große Umbauprojekte, von selbst erstellten Nassschiebebildern bis zur selbstgebauten Feuerwehr. Dem Aufwand sind wie so oft kaum Grenzen gesetzt.

Bernd Keidel



Titelfotos: F. Hadel, C. Kutter, T. Mauer, M. Volz (2)



Nachkriegs-Träume

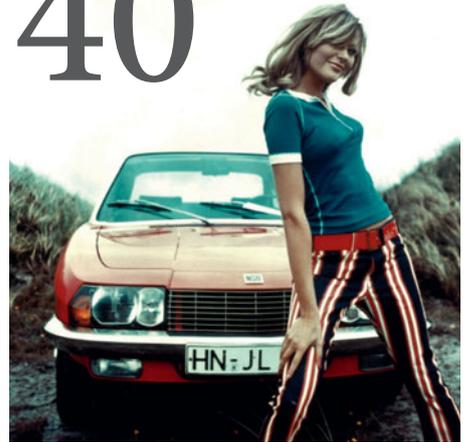
22



32 Die neuen
Kompakten

40

Die Neuen
der Mitte



Inhalt

HISTORIE

- 14 **Benzinkutschen und Millionenseller**
Die Suche nach Automodellen der Epoche I gestaltet sich schwierig.
- 16 **Vom Handwerk zum Fließband**
In der Epoche II wird das Auto zum Massenprodukt. Die Vielfalt wächst – auch im Modell.

MODELLBAU

- 21 **Borgwards Sparmobil**
Der winzige „Goliath Pionier“ als H0-Bausatz von Weinert.
- 26 **Lack aus dem Stift**
Ältere Automodelle lassen sich mit einfachen Methoden verbessern.
- 28 **Nicht ohne Schmutz**
Ein Steyr-Lkw erhält die Spuren eines harten Arbeitslebens.
- 36 **Autos für die Bahn**
Unimog und Opel Blitz von Meisterhand verbessert.
- 44 **Kleine Details, große Wirkung**
Endlich vorbildgerecht mit Antenne, Nummernschild und Fahrer.
- 52 **Licht auf unsre Straßen**
Karl Gebele bringt Licht in die Dunkelheit auf Modellbahnstraßen.
- 56 **Tuning für den Trabbi**
Herpas „Minikits“ bieten eine gute Basis für Verbesserungsarbeiten.
- 58 **Laster fürs Land**
Aus Kibris Lkw-Bausätzen lassen sich zeitgemäße Modelle gestalten.
- 60 **Rum ums Eck**
Eingeschlagene Räder wirken vorbildgerecht und dynamisch.

86

Magic Bus



Licht auf unsre Straßen

Ein Exot in Rot 68



VORBILDER

SONSTIGES

62 **Weinert-Veteranen**

Keine Angst vor Metallbausätzen: Thomas Mauer zeigt, wie es geht.

68 **Ein Exot in Rot**

Aus Groß- und Kleinserteilen entsteht ein Feuerwehr-Exot in 1:87.

74 **Ins kalte Wasser**

Ein Unikat für H0-Straßen dank selbst erstellter Nassschiebebilder.

80 **Ferngesteuert**

Wikings „control 87“ wird in ein Epoche III-Wunschmodell verbaut.

86 **Magic Bus**

Jörg Chocholatys Meisterstück: ein Omnibus im Dornröschenschlaf.

22 **Nachkriegs-Träume**

Isetta oder Goggomobil hießen die Traumautos im Wirtschaftswunder.

32 **Die neuen Kompakten**

Der VW Golf begründete 1974 eine völlig neue Automobilmattung.

40 **Die Neuen der Mitte**

In den 60ern entstanden besonders elegante Mittelklassewagen.

66 **Mit großer Klappe**

Praktische Autos für junge Familien kamen in den 70ern in Mode.

78 **Ganz schön sportlich**

Mit dem Ford Capri begann 1969 der Siegeszug der Sportcoupés.

3 **Editorial**

6 **Galerie**

94 **Fachhändler-Verzeichnis**

97 **Spezialisten-Verzeichnis**

98 **Vorschau, Impressum**



Fuhrwerke bestritten zur Zeit der Epoche I den größten Teil des Gütertransports auf der Straße, doch die Ablösung steht in Form des 1,5-Tonnen-Lkws von Daimler (Baujahr 1896) schon bereit. Auch die Eisenbahn (hier in Gestalt einer Sächsischen IV K) wird bald unter der motorisierten Konkurrenz zu leiden haben. Preiser liefert das Pferdefuhrwerk und den historischen Daimler-Lkw im Maßstab 1:87.



Großstadtstraßen boten zur Zeit der Epoche II ein besonders buntes Bild: Neben dem bereits motorisierten Liefer- und Individualverkehr sind für viele Firmen auf kürzeren Strecken nach wie vor zahlreiche Pferdefuhrwerke unterwegs. Die Reichsbahn bekam die erstarkte Kraftverkehrskonkurrenz schon bald zu spüren.







Mit steigendem Wohlstand wurde das Auto in den Nachkriegsjahren zum festen Bestandteil des Alltags. Nicht nur die Chefs, auch die Arbeiter konnten sich nun ein schickes Automobil leisten. Damit ließ sich abends auf dem Heimweg bequem zu einem Feierabendbier einkehren. Typisch für die späte Epoche III: Auto Union 1000 S, Opel Kapitän und Mercedes W 180 „Ponton“ (alle Brekina).



Heute ist das Auto endgültig zum Massenprodukt geworden. vielerorts zieren zwei oder mehr Exemplare die Reiheneinfahrten. Doch Parkplatznot und hohe Feinstaubwerte in den Innenstädten machen seiner Vormachtsstellung als Statussymbol zu schaffen. Unbeeindruckt präsentiert sich hier eine ganze Reihe von Mittelklasse-Karossern aus dem Hause Daimler. Die H0-Modelle der C-Klasse-Typen W 203 und W 204 stammen von Busch.







Veteran aus der Pionierzeit: Büssing-Zweitonner von 1903 (überarbeitetes Märklin-Modell) im Einsatz als Steinbruchfahrzeug.

Benzinkutsche und Millionenseller

Die Modellbahn-Epoche I ist diejenige, in der das Straßen-Kraftfahrzeug erfunden wurde und das Laufen lernte. Entsprechend exotisch sind aus heutiger Sicht die Modelle.

Wer sich modellbahnerisch mit den Epochen I und II beschäftigt – also der Zeit von den Anfängen bis 1918 beziehungsweise der Jahre 1919 bis 1939 –, benötigt einen langen Atem, um seine Anlage mit passenden motorisierten Straßenfahrzeugen ausstatten zu können. Die Betonung dabei liegt auf „motorisiert“, denn außerhalb der Städte dominierte noch bis in die 1950er-Jahre der nicht motorisierte Verkehr: Fuhrwerke und Handkarren für den Gütertransport, Fahrräder für Personen. Auch Postkutschen sind noch für die Mitte der 30er-Jahre dokumentiert.

Motorisierter Verkehr nach dem Ersten Weltkrieg bedeutete zudem vor allem „Zweiräder“: Motorräder waren we-

sentlich günstiger in Kauf und Unterhalt als Autos. Natürlich auch bedingt durch die Kriegsfolgen überstieg erst 1958 die Zahl der in Westdeutschland zugelassenen Pkws die der zweirädrigen Konkurrenz – in der DDR erst nach der politischen Wende. Für die Ausstattung einer Modellbahnanlage ist dies allerdings leider irrelevant: Modelle von Vorkriegs-Motorrädern gibt es praktisch nicht. Preisers BMW R 12 – 1935 auf den Markt gekommen – ist nur in Wehrmachtsversion erhältlich und muss umlackiert werden.

Für eine vorbildgerechte Dorf- oder Landstraße der Länderbahnzeit reicht es, sie so zu lassen, wie sie ist: leer. 1913 wurden im ganzen Deutschen Reich gerade mal 5400 Lkws gezählt, davon 825

mit einer Nutzlast von über fünf Tonnen. Umgelegt auf die Fläche des Reichsgebiets (540 858 km²) sind das ein Laster pro 100 Quadratkilometer. Ein paar Fußgänger mit und ohne Leiterwagen oder Handkarren und ein Fuhrwerk (mit Holzrädern) genügen auf dem Epoche-I-Land völlig.

Anders im städtischen Bereich: Hier sind neben vielen Karren und Fuhrwerken auch ein paar Kraftfahrzeuge angebracht. Märklin hat über die Jahre eine Vielzahl unterschiedlicher Lkw-Modelle aus der Kaiserzeit nach Vorbildern von Benz, Büssing und anderen Herstellern produziert, die vor allem in Dreierpacks unters Modellbahner-Volk gebracht wurden. Oft schön bedruckt und mit unterschiedlichen Aufbauten ausgestattet, sind

sie sind nurmehr antiquarisch erhältlich. Obwohl ihre Detaillierung nicht mehr auf dem Stand der Zeit ist, kann man für eine authentische Anlagengestaltung kaum auf diese kleinen Nutzfahrzeuge verzichten.

Ein sehr filigranes Modell zu werden verspricht dagegen der (für seine Zeit ziemlich große) Opel Viertonner von 1914, den Artitec für 2019 als Neuheit angekündigt hat. Das aus Resin und geätzten Metallteilen gefertigte Fahrzeug ist wie die Märklin-Lkws auch für die Epoche II interessant.

Wesentlich seltener als die Märklin-Lkws im Secondhandangebot zu finden sind Pkws der Kaiserzeit. Nur wenige wurden von Großserienherstellern angeboten. Häufigst produziertes Modell dürfte ausgerechnet Carl Benz' dreirädriger Patent-Motorwagen von 1886 sein, den Busch von Zeit zu Zeit wieder auflegt. Als Ausstattung einer Anlage ist das Pionierfahrzeug allerdings kaum geeignet, es sei denn, man baut das Thema „Baden in den späten 1880ern“.

In Anbetracht der wenigen Vorbild-Exemplare – vierstellige Produktionszahlen pro Typ waren bis 1918 selbst bei Firmen wie Daimler, Benz und Opel die Ausnahme – sowie der aufwendigen Detaillierung ist es nicht verwunderlich, dass Pkws der Epoche I in H0 Mangelware sind. Eine der wenigen Ausnahmen ist der schöne Audi Typ C „Alpensieger“ von 1912 des Herstellers Ricko, der eine Zeitlang über Busch vertrieben wurde.

Autos vom Fließband

Einsetzbar auf kaiserzeitlichem Kopfsteinpflaster- und Schotterstraßen ist auch



Edel: Austro-Daimler 18/32 „Engländer“ und 28/35 „Maja“ (1912 bzw. 1908) von Roco.

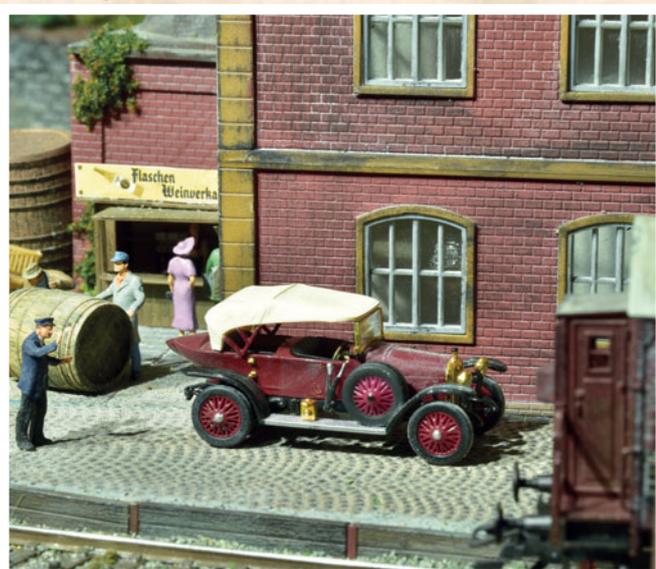
der Ford T „Tin Lizzie“ des Kaufbeurer Kleinserienherstellers Saller Modelle, der Anfang 2019 auf den Markt kam. Der Millionenseller wurde in den USA ab 1908 gebaut, von 1926 an auch in Deutschland (zunächst) aus Einzelteilen zusammengeschaubt. Damit ist das Modell in beiden Epochen verwendbar.

Im Vertrieb von Roco gibt es mit dem 28/35 „Maja“ und dem 18/32 „Engländer“ zwei schöne Austro-Daimler der Baujahre 1912 und 1914 des Herstellers Masterpiece. Ihre Vorbilder waren zwar exklusive Einzelanfertigungen, doch dürfte dies den Modellbahnern nebensächlich sein.

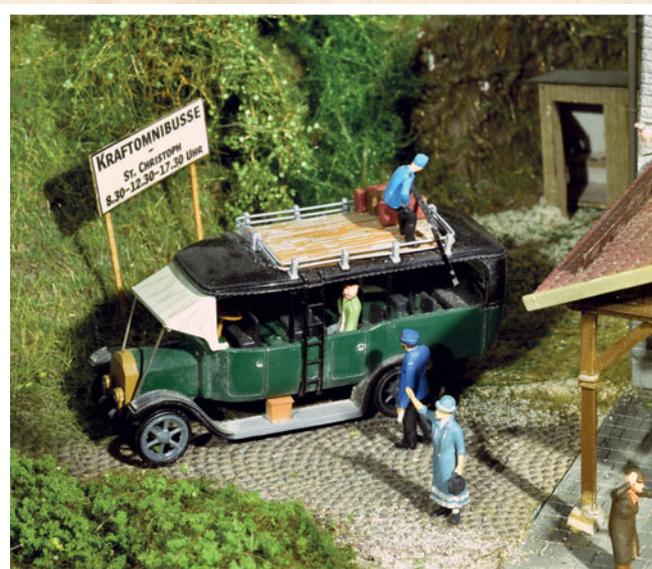
Öffentlicher Nahverkehr fand in der Epoche I vornehmlich zu Fuß oder auf der

Schiene statt. Entsprechend gering ist das Angebot an Busmodellen aus dieser Zeit.

Aktuell erhältlich ist der Bausatz eines sächsischen Omnibusses von Weinert, den es auch in einer Schienenversion gibt. Vom Vorbild her etwas kleiner ist ein Benz-Gaggenau-Bus, der zu den erwähnten Märklin-Modellen zählt. Ebenfalls sehr schön, aber für Deutschland fast exotisch, ist ferner das Modell eines österreichischen Ausflugsomnibusses des Typs Gräf & Stift ET 13, den Rietze leider nur kurze Zeit im Angebot hatte. Da man als Epoche-I-Bahner nicht wählerisch sein kann, darf sich glücklich schätzen, wer eines solchen Fahrzeugs habhaft wird. □



Rarer Pkw: Audi Typ C „Alpensieger“ von 1912 mit geschlossenem Verdeck von Ricko.



Gepäck aufs Dach: Ein Gräf & Stift-Bus von Rietze wird zur Abfahrt vorbereitet.



Ein Mercedes-Lkw von Roskopf wird im Hof einer Spedition entladen. Das Modell ist mit Spriegelaufbau und Plane von Kotal ausgestattet.

Vom Handwerk zum Fließband

In der Zeit zwischen dem Ersten und dem Zweiten Weltkrieg entwickelten sich Pkws, Lkws und Busse zu Konkurrenten der Bahn. Auch auf Modellbahnanlagen der Epoche II sollten sie jetzt häufiger zu sehen sein.

Bereits lange vor dem Ersten Weltkrieg hatte das Militär die Bedeutung des Lkws für Truppentransporte und Nachschub erkannt. Technische Vereinheitlichungen und gesetzliche Produktionsvorgaben waren die Folge. Entsprechend zogen die Produktionszahlen bald rapide an: Ende 1914 gab es in Deutschland bereits 9739 Lkws, knapp doppelt so viele wie im Jahr zuvor. Bis 1918 wurden etwa 40000 Lkws produziert, von denen etwa die Hälfte durch Krieg und Reparationen verloren ging. Dennoch ist davon auszugehen, dass 1920 viermal so viele Laster auf Deutschlands in der Mehrzahl ungepflasterten und ungeteerten Straßen unterwegs waren als sieben Jahre zuvor.

Hergestellt wurden die Fahrzeuge weitgehend handwerklich durch Karosseriebauer und Stellmacher. Serienfertigung

gab es, wenn überhaupt, nur für Motoren und einen Teil der Fahrgestelle. Die Lkws liefen auf hölzernen Speichenrädern mit Vollgummi- oder gar Stahlreifen, Anhänger hatten noch Bremserhäuschen. Durchgesetzt hatte sich wegen der Kolonnenfahrten im Krieg inzwischen weitgehend die Windschutzscheibe, doch mussten die Fahrer nach wie vor auf Seitenscheiben verzichten.

Im Modell sind derlei archaische Lastwagen nicht zu finden. Wer seine Anlage in der Zeit zwischen 1920 und 1925 ansiedelt (Epoche IIa), muss sich mit Vorkriegsfahrzeugen begnügen. Erst ab Mitte der 1920er-Jahre, also etwa zeitgleich mit der Einführung des DRG-Nummernsystems und dem Auftauchen der ersten Einheitsloks kommt Bewegung in den Straßenfahrzeugpark.

Nach wie vor unverzichtbar sind für diese Zeit die Modelle der seit 1999 verschwundenen Marke Roskopf. In der „Nostalgie“-Serie entstanden Lkws und Pkws, deren Gestaltung und Detaillierung auch heute noch bestehen kann. Mit den Mercedes-Typen L1000, L2, L5 und N56 sowie dem MAN T5 (alle in der zweiten Hälfte der 20er-Jahre erschienen) fand sich bei Roskopf vom leichten Lieferwagen bis zum schweren Dreiachser-Lkw alles, um die bahngewandte Seite eines Lagerhauses oder Güterschuppens zu bestücken. Dass die meisten der Modelle bunte Firmenbedruckung trugen, ist völlig korrekt: Um die Reichsbahn zu schützen, war die Zahl der Transportgenehmigungen für Speditionen begrenzt. 80 Prozent der Lkws liefen um 1930 im Werksverkehr von Firmen.

Neben diesen in einer Vielzahl von Aufbau- und Bedruckungsvarianten angebotenen Lkws lieferte Roskopf den Personenwagen Mercedes Stuttgart in ebenfalls vielfältiger Ausführung sowie Anhänger mit und ohne Bremserhaus. An Bussen entstanden ein Magirus-Ausflugsbus 2C1-V110 von 1929 mit offenem und geschlossenem Verdeck sowie der ebenfalls offene FBW Alpenwagen der Schweizer Post.

Zu den Firmen, die regelmäßig neue Straßenfahrzeuge der Epoche II anbieten, gehört Saller. In Form des Hanomag 2/10 PS „Kommissbrot“ haben die Kaufbeurer einen der wenigen heute noch einem breiteren Publikum bekannten Personenwagen der 20er-Jahre im Angebot (erstes Baujahr 1925). Mit fast 16000 bereits am Fließband gefertigten Exemplaren gehört der kleine Zweitzer zudem zu den raren Typen, die damals auf fünfstelligen Produktionszahlen kamen. Saller bietet das rechtsgelenkte(!) Kommissbrot als Cabrio und Coupé sowie als Lieferwagen und als Taxi an.

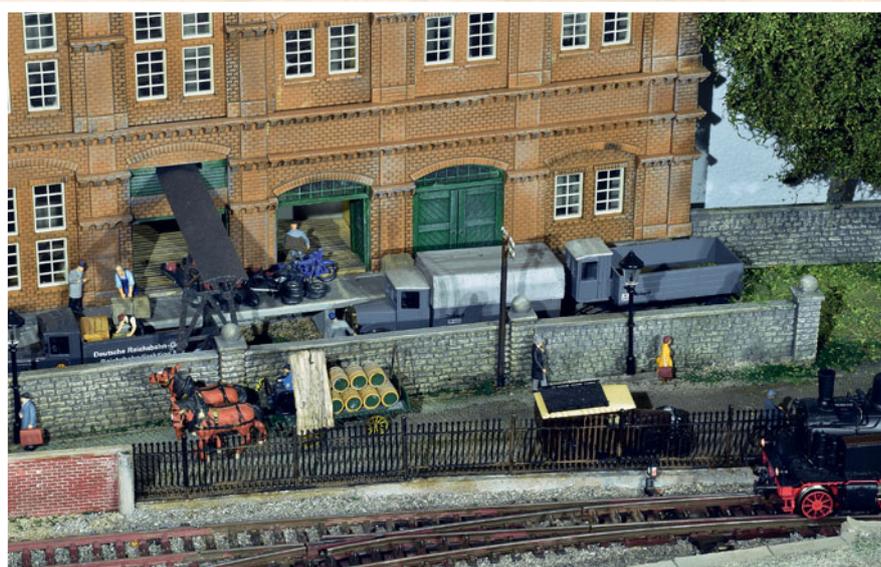
Noch heute gebaut

Mit Baujahr 1931 etwas jünger ist der sportliche DKW F1, den es ebenfalls von Saller gibt. Auch der kleine Flitzer ist in mehreren Varianten erhältlich. Für den hiesigen Markt ziemlich exotisch, aber zweifelsohne ein Hingucker, ist der Morgan Threewheeler, ein britischer Klassiker, der als Replika noch heute gebaut wird. Das Modell des von 1934 stammenden Originals ist bei Saller sogar mit einschlagbaren Vorderrädern ausgestattet.

Den technischen Fortschritt im Straßenverkehr ihrer Zeit spiegeln die bei-



Übergangsphase: Mercedes-Lieferwagen der frühen 20er mit Speichenrädern, Vollgummireifen und bereits verglastem Führerhaus (Märklin). Die Lok trägt noch Länderbahnfarben.



Mit und ohne Anhänger: Zwei Mercedes-Lkws von Roskopf warten vor einer Fabrik auf Fracht. Davor ein Fuhrwerk von Preiser sowie ein Mercedes Stuttgart, ebenfalls von Roskopf.



Kleinwagen der späten 1920er-Jahre: Hanomag-Kommissbrot der Reichspost (Saller) und BMW Dixi von Brekina.

den Saller-Modelle des Lkw Krupp L5 N wider: Während die mit klappbarer Pritsche ausgestattete Version von 1931 noch auf Vollgummirädern läuft, ist die Pritsche/Plane-Variante von 1935 schon auf Luftreifen unterwegs. Zu ihr bietet Saller einen passenden Anhänger des Herstellers Hörndl an. Alle Saller-Modelle sind detailreiche Fertigmodelle aus Metall in Kleinserienqualität.

Winzling und Supersportler

Wer aufgrund des Preises Kunststoffmodelle bevorzugt, findet bei Busch und Brekina ebenfalls interessante Modelle der Epoche II. Bei Busch ist vor allem der kleine BMW 3/15 zu nennen, der zusammen mit seinem Vorgängermodell Dixi DA-1 ab 1928 über 23000mal gebaut



wurde. Top-Modell der Viernheimer ist jedoch der Roadster Mercedes SSK, ein Super-Sportwagen, von dem zwischen 1928 und 1932 vermutlich gerade mal 33 Stück entstanden. Das hochfeine Modell ist aus 45 Teilen zusammengesetzt, hat filigrane Speichenräder und eine einschlagbare Vorderachse.

Ein für die Freunde der späten 30er-Jahre wichtiges Modell ist der Ford Eifel von 1935, dessen H0-Nachbildung ebenfalls Busch anbietet. Sein Vorbild war mit 62 500 Exemplaren ein echtes Massenprodukt. Aus der gleichen Epoche IIc stammen der Mercedes 170 V und der elegante Sportwagen BMW 327. 1936 bzw. '37 vorgestellt, wurden beide nach dem Krieg weitergebaut. Auch das Busch-Modell des Opel Olympia von 1938 fällt noch in diese Zeit. Als Vertreter der Luxusklasse hat Busch zudem das Cabriolet Horch 853 von 1937 im Sortiment. Eigentlich ein Nachkriegstyp ist zwar der britische Roadster MG Midget TC, doch unterscheidet er sich äußerlich kaum von seinen Vorgängern aus den 30ern.



Noch mit Vollgummireifen: Bei Sallers Krupp L5 N von 1931 ist die Pritsche kippbar. Daneben eine Lanz-Raupe des Baujahrs 1936 von Weinert.

Exot auf deutschen Straßen: Ein Renault NN von Rietze fährt an einem geparkten Mercedes-Lieferwagen von Roskopf vorbei.

Exklusiv und eingeschlagen: Das Busch-Modell des Mercedes SSK ist mit schwenkbaren Vorderrädern ausgestattet. Geparkt der Morgan Three-wheeler und das offene Kommissbrot von Saller.

Russen-Rückbau

Ebenfalls im Busch-Programm findet man mit dem Ford AA Kastenwagen einen typischen Lieferwagen der Zeit um 1930. Was leider fehlt, ist die wesentlich häufigere Lkw-Variante, die ab 1928 auch in Deutschland produziert wurde. Ein dem Vorbild sehr nahe kommendes Modell lässt sich aber aus der ebenfalls von Busch erhältlichen russischen Version ZiS-5 gewinnen.

Brekina hatte den BMW-Erstling Dixi bereits in den 80er-Jahren im Sortiment. Mittlerweile wurde er durch eine Neukonstruktion ersetzt. Einen weiteren BMW präsentierte Brekina 2018: Die Limousine 326 von 1936. Sie mutierte später in der DDR zum EMW 340. Leider nur noch gebraucht erhältlich sind Brekina-Modelle des Wanderer 240 von 1933 (Limousine und Cabrio), des Opel P4 (geschlossen und offen) sowie des Citroën 15 six von 1937. Während der nach dem Krieg bis 1956 weitergebaute (und als „Gangsterwagen“ legendäre) Citroën hierzulande selten gewesen sein dürfte, lief der Opel von 1935 und 1937 fast 66 000mal vom Band und machte die Firma zum zusammen mit Ford größten Autoproduzenten in Deutschland. Für die Friedenszeit bereits grenzwertig ist der dreiachsige Bus MBO 10000, von dem 1939/40 die Reichspost 160 Stück erhielt.

Als Exot im Programm des Herstellers Rietze überrascht der Renault NN. Für den von 1924 bis 1929 gebauten Franzö-





Polizeikontrolle: Am Ford AA (Busch-Umbau) muss eine lose Plane verzurret werden. Auch ein Ford AA-Kastenwagen der Reichsbahn (ebenfalls von Busch) ist angehalten worden. Rein zufällig fährt im Hintergrund gerade der Liliput-Transport mit dem Rumppler-Lkw vorbei.

sen dürfte es im Nach-Versailles-Deutschland zwar nicht allzu viele Kunden gegeben haben, doch kann das den Modellbahnern von heute herzlich egal sein. Das H0-Modell wird als Limousine, Cabriolet und Pickup in diversen Farbvarianten angeboten.

Zwei exklusive Austro-Daimler enthält das Roco-Sortiment auch für die Epoche II: den Versuchswagen 6/17 mit offenem und geschlossenem Verdeck sowie den 22/70 Phaeton. Hersteller ist wieder Masterpiece.

Bereits 1975 erschien bei Wiking das Modell des Mercedes-Lkw L 2500 aus der Mitte der 30er-Jahre. Seitdem wurde es in unterschiedlichen Farben und mit

wechselnden Bedruckungen als Pritsche/Plane-Lkw sowie als Möbelwagen mit Anhänger immer wieder neu aufgelegt. Ebenfalls im Programm war der dreiachsige Schwerlastler MB L 10000, dessen Vorbild ab 1935 für drei Jahre vom Band lief. Nicht mehr im Sortiment bei Wiking sind zudem der als erster Diesel-Pkw wichtige Mercedes 260 D von 1935 sowie der ein Jahr ältere Roadster Mercedes 540 K.

Zum Selberbauen

Sehr gut mit Lkws der 30er-Jahre ausgestattet kann man sich bei der Firma Weinert. Allerdings handelt es sich dabei um an

Kleinteilen reiche Bausätze aus Weißmetall und Messing, die lackiert und beschriftet werden müssen. Mit Vorbildbaujahr 1931 ältester ist der schwere Vomag DL mit Pritsche/Plane-Aufbau. Ebenfalls von Vomag stammen die Vorbilder eines Sattelschleppers und ein Benzol-Tanklastzug. Das erste Baujahr beider Raritäten war 1935, ebenso wie das des zweiachsigen Vomag-Sechstonners. Von ihm sind zwei unterschiedlich zu beschriftende Pritsche/Plane-Ausführungen, eine Variante mit Holzkofferaufbau sowie ein Langholzwagen erhältlich. Für alle bietet Weinert passende Anhänger an. Außerdem hat die Firma den Dreiaxser Henschel 36W3 von 1936 plus Anhänger und den ein Jahr

-ANZEIGE-

Wir bewegen was!



amdocs release on mygully.com



WEINERT MODELLBAU

info@weinert-modellbau.de

28844 Weyhe-Dreye • Mittelwendung 7 • weinert-modellbau.de • mein-gleis.de



Bunte Schlange: Ein Mercedes 170 V Cabrio hält einen Ford Eifel und einen MG Midget auf. Rechts parkt ein Opel Olympia (alle von Busch).



Stadt-Zwerg: Goliath-Zehn-Zentner-Lieferwagen von Weinert.



Klassiker unter den Epoche-II-Lkws: Mercedes L 2500 von Wiking.



Populäre Pkws der späten 30er: BMW 326 und Opel P4. Von links fährt ein Wanderer 240 ins Bild (alle von Brekina).

jüngeren Zweiachser 6J2 im Sortiment, jeweils in zwei Versionen. Den Reigen der Weinert-Lkws schließt der Büssing-NAG 500 in Vorkriegsausführung von 1938, den es auch mit Holzvergaser gibt. Diese Antriebsart, direkter Vorläufer des heutigen Biosprits, wurde nicht nur während und nach dem Zweiten Weltkrieg genutzt, sondern auch lange davor.

Eine sehr interessante Produktfamilie bei Weinert sind die Goliath-Dreiräder aus den frühen 30er-Jahren. Sie umfasst nicht nur den winzigen Zweisitzer-Pkw „Pionier“ von 1931 als Limousine mit und ohne Sonnenverdeck sowie als Cabrio, sondern auch die Zehn-Zentner-Lieferwagen mit Kastenaufbau und mit offener Ladefläche aus dem folgenden Jahr. Alle sind für die Ausstattung städtischer Motive sowie für Ladeszenen hochwillkommen.

Eine absolute Rarität hat sich der Modellbahnhersteller Liliput vor einigen Jahren zum Vorbild eines H0-Modells genommen: Den Rumpler-Lkw, von dem es 1931 genau zwei Exemplare gab. Das mit tropfenförmiger Karosserie und Frontantrieb ausgestattete Fahrzeug war im Modell Ladegut eines vierachsigen Flachwagens SSI Köln.

Zu erwähnen sind auch die sehr detailreichen Bausätze des Berliner Kleinserienherstellers Woynik Modellbautechnik, der solche Leckerbissen wie Elektroliefer-

wagen von Hansa-Lloyd und Bergmann im Angebot hat. Leider sind viele davon nicht mehr lieferbar. Abschließend hinzuweisen ist auf die Modelle meist kleinerer H0-Lkws der Epoche II, die Märklin im Laufe der Jahre einzeln, in Sets, als Ladegüter oder im Auftrag anderer Firmen produziert hat. Es lohnt sich, auf Börsen und im Internet nach ihnen Ausschau zu halten.

Was fehlt

Ganz oben auf der Wunschliste stehen Busse. Bis auf ein paar Kleinserienmodelle, den Magirus von Roskopf sowie einen Benz-Gaggenau 3 CN von Märklin herrscht gähnende Leere auf dem Bahnhofsvorplatz – zumal es sich bei den meisten dieser Modelle auch noch um Ausflugsbusse mit faltverdeck handelt, die für den täglichen Verkehr über die Dörfer kaum verwendet worden sein dürften. Es folgen „Allerweltsautos“. Modelle von Luxuskarossen sind zwar schön für Sammler, auf der Anlage haben sie aber eher wenig zu suchen. Der Ford T und das Kommissbrot von Saller sowie die Dixis von Busch und Brekina bilden einen guten Grundstock, doch für die zunehmende Motorisierung in der zweiten Hälfte der 30er fehlen mit Ausnahme des Ford Eifel die Volumenmodelle. Ein Opel P4 auf heutigem Detaillierungsstand oder auch ein Mercedes 260 D wären wünschenswert.

Das Gleiche gilt – drittens – für die Lkws. Hier finden sich zwar allerlei schöne große Typen, es fehlt aber die viel zahlreichere Gewichtsklasse bis drei Tonnen, vor allem die frühen Opel Blitz und der erwähnte Ford AA. Beide wären mit allerlei Aufbauten zu realisieren und in einer Vielzahl von Farb- und Beschriftungsvarianten.

Wunsch Nummer vier betrifft die Fahrzeuginsassen: Es ist kaum möglich, die engen Pkws und Lkws mit Fahrern auszustatten – dazu wären viel zierlichere Figuren nötig. □



Borgwards Sparmobil

Trotz des Markennamens „Goliath“ war Carl Borgwards „Pionier“ winzig. So winzig, dass er ohne Führerschein gefahren werden durfte und steuerfrei war. Weinert bietet die von 1931 bis 1934 gefertigte rollende Sparbüchse als H0-Bausatz an.

Weinerts Modell ist dank der wenigen Teile sehr einfach zu bauen, alles passt hervorragend zusammen, Spalten zum Zuspachteln gibt es nicht. Nach dem üblichen Entgraten können die Weißmetallteile verklebt oder verlötet werden. Dabei darf man allerdings die Bodengruppe nicht mit der Karosserie verbinden, da nach dem Lackieren noch die Scheiben eingesetzt werden müssen. Auch die vielen Kleinteile – vor allem das Lenkrad – legt man einstweilen beiseite.

Nach Vorbildfotos aus dem Internet wurde das Dreirad dunkelblau mit einem braunen und einem silbernen Streifen lackiert. Da die hinteren Radkästen schwarz werden sollten, wurde das Modell zuerst komplett schwarz gespritzt, dann die Radkästen abgeklebt und die Karosserie dunkelblau überlackiert. Der braune Streifen wurde mit einem sehr feinen Pinsel aufgetragen. Zum silbernen Streifen kommt man einfach durch Abschaben der Farbe. Dabei ist mit einem scharfen Messer ganz behutsam in mehreren Arbeitsgängen zu schaben.

Nach dieser Prozedur wurden alle separat lackierten Kleinteile wie die Rückleuchte, der Tankdeckel, die Scheibenwi-

scher, die Lampen, die Hupe, die Rückspiegel und die Türklinken angeklebt. Lediglich beim Lenkrad ist noch zu warten, bis auch die Scheiben drin sind. Ferner erhielten noch das Rücklicht einen roten Tupfer und die Rückspiegel silberne Punkte, beides ebenfalls mit einem feinen Pinsel.

Nach den Kleinteilen waren die Schiebepanzer an der Reihe. Dann wurde das Modell mit Klarlack überzogen. Als dieser trocken war, kamen die Scheiben entsprechend der in der Bauanleitung genannten Reihenfolge dran, danach das Lenkrad. Blieb noch die Bodengruppe, bei der die Radsätze ebenfalls erst nach dem Lackieren eingebaut wurden. □

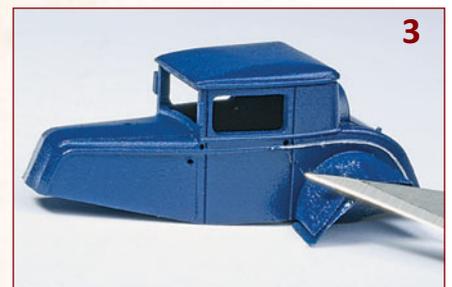
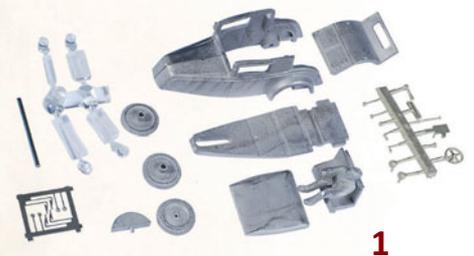


Bild 1: Die Teile des Pionier-Bausatzes.

Bild 2: Das vor dem Lackieren provisorisch zusammengesetzte Modell.

Bild 3: Die schwarzen Radkästen werden vor dem Endlackieren abgedeckt.

Nachkriegs-Träume

Ein eigenes Auto war in den ersten Nachkriegsjahren für die meisten nur ein ferner Traum. Erst der Aufschwung der Wirtschaftswunderjahre machte das Auto zum Massenprodukt.

Zwischen 1955 und 1965 stiegen die Nettoeinkommen in Deutschland rasant an. Autos avancierten vom reinen Fortbewegungsmittel zum Statussymbol. Jeder Automobilhersteller prägte seine eigene Formensprache. Jedes Kind konnte einen Fiat 500 von einem Renault R4 oder Opel Kadett A unterscheiden. Viele dieser Designikonen sind auch heute noch präsent, einige prägten das Markengesicht der Hersteller für Jahrzehnte. Die Wunschliste der 1960er-Jahre war lang: Platz für vier Personen, ausreichend großer Kofferraum, Heizung, lei-

stungsstarker Motor und sparsamer Verbrauch, das Ganze mit einer ordentlichen Portion Chrom verfeinert, wenn möglich mit leicht amerikanischem Flair. Vor allem aber musste das Gefährt urlaubstauglich sein, nach „Bella Italia“ über die Alpen bis nach Rimini und Jesolo.

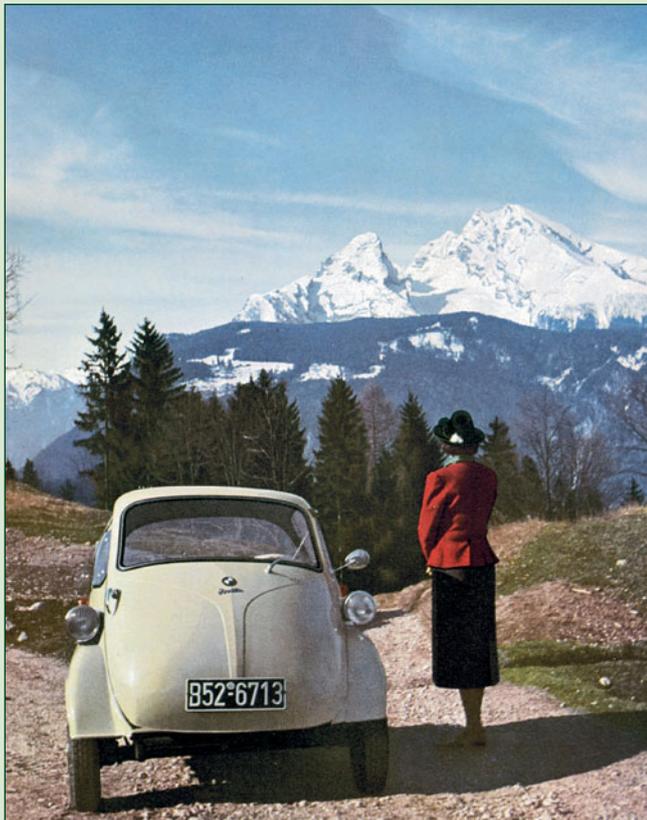
Die Modellvielfalt wurde größer, ausländische Hersteller gewannen zunehmend an Beachtung. Der bewährte VW Käfer wurde neu erfunden, er wurde nun ein echter Volkswagen. Ab dem Modelljahr 1961 mit großer Heckscheibe, mehr Leistung, zeitgemäßem Armaturenbrett

sowie dem charakteristischen dünnen weißen Lenkrad: ein Handschmeichler in Formvollendung mit filigranem Chromhupenring. Der solide, gut konstruierte Käfer (so hieß er übrigens bei VW offiziell erst ab 1968) lag damals noch weit über dem damaligen Technik- und Verarbeitungsstandard – Wertarbeit „Made in West Germany.“

Auch in der DDR wurde ein neues Gesicht geprägt: Der Trabant 601, ein zeitgemäßer Reisewagen samt Heckflossen. Technisch auf der Höhe der Zeit, doch die Weiterentwicklung blieb auf der Strecke. □

BMW Isetta

1962 – 1978



Dunkle Wolken hingen Anfang der 1950er-Jahre über dem BMW Werk in München. Die Pkw-Fertigung in Eisenach lag nun in der sowjetischen Besatzungszone, die in München produzierten Motorräder verkauften sich schleppend und die großen Pkws und Sportwagen brachten zu wenig Gewinn ein.

Die Rettung kam aus Italien: Bei der Motorradfabrik Iso kaufte man die Lizenzrechte für das Rollermobil „Isetta“. So sparte man die Entwicklung und konnte rasch in die Fertigung gehen. Die Isetta war urig, ein Zweieinhalbsitzer für Vater, Mutter, Kind. Die Kunden fanden sie knuffig und lustig. Schnell war der Spitzname „Knutschkugel“ geboren. Beim Öffnen der Fronttür schwenkte das Lenkrad zur Seite. Aus dem Stand konnte man sich bequem hineinsetzen. Zunächst mit einem 250 ccm und 12 PS-Motorrad Motor von BMW (später 300ccm und 13 PS) ausgerüstet, wuselte sie für damalige Verhältnisse ausreichend motorisiert herum. Die Isetta war kein Mauerblümchen, sie konnte richtig chic sein: Karosserie zweifarbig, Innenausstattung in gleichen Tönen abgesetzt, Sitzbezüge oft im beliebten Schottenkaro – ein „Motocoupé“ eben. Jahre später wurden Isetta und Co oft unschön begraben. Auf manchem Autofriedhof lagen in den 1970er-Jahren ausgebeinte Goggomobile, Isettas und VW Käfer, respektlos weggeworfen, nebeneinander. Welch eine Schande!

Seit 1996 können Modellbahner auf ein 1:87-Modell von Wiking zurückgreifen, hier leicht überarbeitet und mit Kennzeichen versehen.



Goggomobil

1955 – 1969



Auch H0-Bahner können ihre Epoche III-Anlagen mit einer stattlichen Anzahl Goggomobile versehen. Brekina liefert die Limousine und den Kleintransporter „TL“, auch bei Wiking (Bild) ist ein Modell der Limousine erhältlich. Das schicke Coupé fehlt bislang.

Das Führen von Fahrzeugen bis 250 ccm war im bis 1999 gültigen Klassensystem innerhalb der Klasse IV (bis 1954: Klasse I) ohne praktische Fahrprüfung möglich – eine Marktnische! Der König unter den 250ern war das Goggomobil. Die schmucke Limousine und der Mini-Straßenkreuzer Goggomobil Coupé (mit Mini-Heckflossen) wurden bis 1969 gebaut. Die Ingenieure aus Niederbayern um ihren Chef Hans Glas hatten ein putziges, bis ins letzte Detail gut durchkonstruiertes Auto geschaffen. Vor allem besaß es die Merkmale eines „echten“ Automobils. Ein Kleinwagen für die vierköpfige Familie mit zwei Türen an den Fahrzeugseiten, keine Frontklappe wie die BMW Isetta, Heinkel Kabine oder Zündapp Janus), vier Ganggetriebe und 13,6 PS (später wahlweise mit bis zu 18,5 PS). Das Goggomobil war für 3000 DM zu haben, der Preis für ein Motorrad mit Beiwagen und Lederkleidung.

Das etwas teurere und todschicke Goggo Coupé wurde zusätzlich noch mit der technischen Finesse „elektrisches Vorwahlgetriebe“ ausgestattet. Mit einem kleinen Tipp-Hebel am Armaturenbrett konnten die Gänge eingelegt werden.

Die eleganten Zweifarbenkombinationen und die flotten Frauen, die dieses Coupé fuhren, machten es zum Blickfang. Wild röchelnd fuhr so ein Goggo davon, die Gänge mussten lange ausgedreht werden. Bei den Schaltpausen fiel das Motorgeräusch in ein Knattern, nach dem Schaltvorgang heulte der Motor wieder los. Unverkennbar!

Die Serienproduktion wurde nach und nach auf 150 Fahrzeuge pro Tag (!) gesteigert. Goggos gingen in die ganze Welt, der Export erfolgte in 72 Länder, auch nach Übersee. Auf Güterzügen konnte man Goggos längs oder quer transportieren.

Volvo PV 544

1958 – 1969

So erstaunlich es klingt: Volvo stattete als erster Hersteller seine Fahrzeuge mit Dreipunkt-Sicherheitsgurten aus. So auch den PV 544, der von 1958 bis 1969 produziert wurde. Die Technik des soliden Wagens stammt weitgehend von seinem Vorgänger PV 444, eigentlich ist er nur die verbesserte Weiterführung. Aber solide und haltbar!

Die Neukonstruktion Volvo Amazon baute man parallel, die Schweden hatten wohl Angst, dass die neue Form ein Fehlschlag werden könnte. Volvo und guter Schwedenstahl, das gehört zusammen. Tatsächlich waren auch die alten Volvos überhaupt nicht rostempfindlich, ab 1962



Solider Schwedenstahl in zeitlosem Design: Wikings 1:87-Modell des Volvo PV 544.

kam die Phosphat-Tauchgrundierung als Rostschutz noch hinzu. Übrigens fuhren die Schweden ihre Volvos gerne mal 30 Jahre, verkauft wurde ein Wagen selten. Noch heute steht ein bestens gepfleg-

ter PV 544 oder Amazon gut geschützt in vielen Garagen in Schweden. Den Elchtest hat der P544 mit Sicherheit gut überstanden – der Elch dürfte an der soliden Stahlkarosse einfach abgeprallt sein.

Fiat Nuova 500

1957 – 1977

Was die jenseits der Alpen nie kapiert haben: Der Fiat 500 war ein Familienauto! 1957 erschien das Leichtgewicht (knapp 500 Kilogramm) auf dem Markt und wurde bis 1977 gebaut. Ein Volksauto, „una meraviglia“ – ein Wunder. Er motorisierte Italien. Klein, sparsam, einfach, robust und unverkennbar. Oft verbeult, verrostet und zerschunden, aber er lief. Der geniale Kopf Dante Giacosa, Ingenieur bei Fiat, konstruierte das kleine Gefährt. Wie fährt ein 500er? Prima. Ja, auch große Menschen finden Platz.



Der voll familientaugliche Fiat 500 ist im Maßstab 1:87 als Metallmodell von Schuco sowie als Kunststoffmodell von Busch (Bild) erhältlich.

Das Interieur ist karg aber stimmig, die Proportionen passen, das Auge freut sich. Keinesfalls wirkt er billig, eher solide und robust. Autofahren, das ist Motor, Lenkung und Schaltung spüren. Dach auf – frische Luft rein.

Der 500er wurde ständig verbessert. Ein schöner Kombi wurde 1960 nachgeschoben, der Motor befand sich nun geneigt unter dem Kofferraum. Bei umgeklappter Rückbank 800 Liter Ladevolumen! Was zu lang war, wurde durch das offene Faltdach gesteckt. Es gab den 500er übrigens in 30 verschiedenen Farben. 1965 kam der 500F (vorne angeschlagene Türen) mit 18 PS, er erntete bei Autotests viel Lob. Die 68er-Jugend malte Blumen auf die schönen Rundungen und Augenbrauen über die Scheinwerfer. Der 500 R ab 1972 läutete das Ende ein, er hatte schon den 600ccm Motor des Fiat 126 als Zugabe erhalten. Aber Italien bleibt: Pisa, Pizza, Venedig und Fiat 500!



Garantiert rostfrei: Das H0-Kunststoffmodell des Škoda 1000 MB von Herpa wurde in zahlreichen bunten Farbvarianten geliefert.

Der Škoda 1000MB kam 1964 auf den Markt. Die Bezeichnung leitet sich ganz simpel aus dem 1000 ccm-Motor des Fahrzeugs sowie dem Produktionsstandort in Mladá Boleslav ab. Die Fabrik dort wurde extra für die neue Konstruktion errichtet. Man entschied sich bei Škoda, am Heckmotor mit Heckantrieb festzuhalten, während andere Hersteller bereits in der Kombination Frontmotor mit Frontantrieb die Zukunft sahen. Bis zum Škoda Favorit der Neuzeit (1987) sollte der Heckantrieb bleiben. Eine große Anzahl der 1000MB wurden in die DDR geliefert, rund 60 000 Stück. Der Wagen war neu sehr schick, aber wegen der hohen Rostanfälligkeit bekam er bald den Spitznamen „BMSR-Auto“ (Böhmisch-Mährischer Schnell-Roster). Nicht besonders charmant, aber ehrlich. Die Motoren litten an mangelndem Durchhaltevermögen.

Škoda 1000 MB

1964 – 1969

gen. Die Ventilführungen waren nur in den Zylinderkopf gebohrt und schlugen schnell aus. Gewitzte Mechaniker schlugen Hartmetallführungen ein, das half.

Das Coupé wurde nicht in die DDR ausgeliefert und einen Kombi gab es vom 1000 MB nicht. Dafür überlebte der schöne Oktavia als Kombi mit Frontmotor und Heckantrieb bis 1971.



Wartburg 311

1955 – 1965

Ein wirklich schickes Auto war der Wartburg 311, eine Limousine im amerikanischen Stil, und das aus der „Sowjet-Zone“ – erstaunlich. Eine Besonderheit war die Zweifarbenlackierung, getrennt durch filigrane Chromleisten. Der Innenraum war ebenfalls hochwertig ausgeführt und farblich gut kombiniert, die Eisenacher Fabrik hatte 1955 erstklassige Arbeit abgeliefert. Zusätzlich zur Limousine gab es ein Coupé, ein Cabriolet und einen wunderschönen Kombi mit Panoramasscheiben. Unter der Haube sah es antik aus: Die Technik, vor allem der Dreizylinder-Zweitaktmotor, des IFA F 9 wurde beibehalten. Die 37 PS, später 45 PS brachten den relativ schweren Wagen schlecht in Schwung, aber es reichte aus. 1965 kam die neue, moderne, glatte Form des 353, die bis zur Wende blieb.



Optisch war der Wartburg 311 auf der Höhe der Zeit. Gleiches gilt für das Brekina-Modell im Maßstab 1:87.

Renault 4

1964 – 1992



Wer kennt sie nicht, die „Ente“? Mit einer Bauzeit von knapp 42 Jahren ist der Citroen 2 CV das am längsten gebaute Automobil Europas. Der 2 CV war ein echter Volkswagen: praktisch und günstig. Die Franzosen vom Land fuhren mit ihrem 2 CV zum Markt, transportierten darin Waren und Tiere. Bald stand an jeder Ecke ein „deux cheveau“. Mit den zwei Zylindern 425 ccm und 12 PS (ab 1959, bis zum Serienende 1981 wurde die Leistung auf 29 PS gesteigert) war sie wirklich nicht gerade spritzig. Die „Ente“ wurde Kult. Im biedereren Deutschland war sie nicht einfach nur ein VW-Ersatz, sie stand für ein Lebensgefühl: Freiheit, Lässigkeit, „Atomkraft nein danke“, die wilden 68er – das waren die Besitzer der „Ente“. Bunt angemalt, verrostet und zerschunden, so hatte man die Ente vor Augen. Erst am Ende der Produktion mit Charleston Ente und Dolly Ente, wurde der Vogel ruhiger und edler.

Citroen 2 CV

1949 – 1990



Gleich vier Hersteller bieten den 2 CV im Maßstab für H0: Wiking, Norev, Schuco und Herpa (hier in edler Charleston-Ausführung).



Den Renault 4 liefern Norev und Wiking (Bild) in 1:87, bei Brekina ist eine Version als Kastenwagen erhältlich.

Bei Renault sah man mit Argwohn die Felle davonschwimmen. Die Vorgabe der Chefetage war: ein Auto angelehnt an den 2 CV, nur besser! Dann legten sich alle Konstrukteure mächtig ins Zeug und heraus kam etwas Wunderbares, der Renault 4. Er sprach uns gleich viel besser an. Vier Zylinder, 23 PS (später 34), leiser Motor, gute Heizung waren eine Ansage. Große Heckklappe, Sitzbank umklappbar. Revolverschalthebel wie die Ente, aber rundum solider – ganz ohne Wellblech.

Bald kamen Sondermodelle, wie die „Parisienné“, mit Wabengeflecht-Look an der Seite und Faltdach. Die Frauenherzen wurden schwach! Das Produktionsende des R4 war erst 1992.



Lack aus dem Stift

Kleine Details auf einfache Weise mit Farben versehen: Mit speziellen Lackstiften lassen sich diffizile Lackierungen an Modellen durchführen. Gerhard Rabe gibt Tipps im Umgang mit den farbigen Filzern.

Viele ältere Automodelle können mit einer großen Zahl an Details aufwarten, die man mit dem bloßen Auge auf den ersten, flüchtigen Blick nicht erkennen kann, da sie entgegen den realen Vorbildern nicht farbig abgesetzt sind. Es fehlen zum Beispiel die Chromleisten. Zwar sind sie oft angedeutet, jedoch aus Kostengründen nicht ab Werk bedruckt oder lackiert worden, so wie es heute zum Standard geworden ist. Deshalb braucht man aber seine alten Automodelle nicht zu verstecken, mit nur wenig Aufwand sind die Teile mit Farbe hervorgehoben und schon können sie das Straßenbild genauso bereichern wie die perfekt bedruckten Autos heutiger Produktionen.

Mit gewöhnlichen Modellbaufarben kann man dieses Manko beheben. In der Regel benötigt man einen sehr feinen Pinsel und vor allem eine ruhige Hand. Mit speziellen Lackstiften kann man jedoch

die diffizile Pinselarbeit deutlich vereinfachen.

Die Firma Faller, bekannt für ihre große Auswahl an Modellhäusern, bietet bei ihrem Zubehör auch zwei Sets mit Lackstiften an, die sich speziell für Kunststoffmodelle eignen, aber auch auf anderen Materialien gut haften, ohne das Material chemisch anzugreifen.

Häufig benötigt man Metallfarben wie Silber und Kupfer, aber auch gelegentlich Gold als Messingimitation. Neben diesen drei Farben ist auch ein Lackstift mit Weiß in dem ersten Set (Best.-Nr. 691) enthalten. Die andere Packung (Best.-Nr. 690) enthält sechs farbige Stifte: Orange, Gelb, Signalrot, Violett, Grün und Dunkelblau.

Alle Stifte sind geruchsneutral, gegen UV-Licht und wasserbeständig, was bei vielen normalen Filzstiften nicht der Fall ist. Bei kräftigem Stiftschütteln durchmischt die hörbar klappernde Kugel in der Farbkammer den Lack. Nach mehrma-

ligem Aufdrücken der Filzstiftspitze auf ein Blatt Papier beginnt die Farbe, in den Filz vorzudringen. Sogleich kann man mit dem Bemalen beginnen.

Im Gegensatz zu einem Pinsel braucht die Spitze nach getaner Arbeit nicht wieder gereinigt zu werden, es genügt, einfach die Filzstiftkappe wieder aufzusetzen. Natürlich wird auch der Lackstift im Laufe der Zeit austrocknen, daher ist er ähnlich zu lagern wie jeder normale Filzstift, das heißt, nicht auf eine Heizung zu legen oder die Schutzkappe zu lange abgesetzt zu lassen und möglichst in einer Plastiktüte zu verpacken.

Wie das Bemalen jedes kleinen Gegenstandes mit dem Pinsel sind auch im Umgang mit den Lackstiften Grundsätze zu beachten, damit sich das erhoffte Ergebnis wirklich einstellt: In erster Linie sollten beide Unterarme auf der Arbeitsplatte fest aufliegen. Zusätzlich sorgt auch das Auflegen des Handballens für weitere



1



2



3



4



5



6



7

Bild 1: Laufflächen von Eisenbahnradrädern und separate Griffstangen erhalten einen silbernen Anstrich.

Bild 2: Mit speziellen, matt auf trocknenden Filzstiften lassen sich die Metallradsätze schwärzen.

Bild 3: Seitenspiegel und Peilstangen kommen erst nach entsprechender Bemalung so richtig zur Geltung.

Bild 4: Kleine Farbtupfer mit Lackstift imitieren die verschiedenartigen Rückleuchten eines Autos.

Bild 5: Den Lackstift steckt man in die Lampenöffnung und bemalt dann kreisend den Lampenschirm.

Bild 6: Zahlreiche Zierleisten können mit einem silberfarbenen Lackstift wirkungsvoll hervorgehoben werden.

Bild 7: Sollte doch einmal Farbe an die verkehrte Stelle gelangt sein, wischt man sie mit Feuerzeugbenzin wieder ab.

Stabilität und Ruhe bei der stiftführenden Hand, aber auch bei der anderen, haltenden Hand. Der Filzstift wird zwischen Daumen und Zeigefinger eingeklemmt und liegt gleichzeitig mit dem vorderen Teil seines langen Tanks auf der Spitze des Mittelfingers auf. Nun ist das Zittern weitgehend ausgeschlossen. Keinesfalls sollte man freihändig die Teile bemalen, da Herzschlag, Atmung und die Belastung der Muskeln können zum Zittern beider Hände führen.

Setzt man den Lackstift mit seiner Spitze direkt auf, besteht zumindest bei einem noch frischen Lackstift die Gefahr, dass

zuviel Farbe auf einmal auf die kleine Fläche übertragen wird. Daher ist die Spitze möglichst flach und schräg anzusetzen, sofern es die zu bemalende Stelle erlaubt.

Sollte zuviel Farbe entwichen sein, wischt man sie am besten gleich mit einem in Feuerzeugbenzin getauchten Wattestäbchen wieder weg. Alternativ kann man aber auch die Filzspitze mit einem scharfen Messer schmal schneiden, was vor allem für Fensterinnenrahmen und schwer zugängliche Stellen von Vorteil ist. Dennoch sind erhabene Flächen mit der herkömmlichen abgerundeten Spitze oftmals besser zu bemalen. □





Nicht ohne Schmutz

Nutzfahrzeuge werden im täglichen Einsatz oft hart rangenommen und verlieren schnell ihr neues Aussehen. Doch Arnold Humer begnügte sich nicht damit, Staub und Schmutz zu imitieren. Er beschloss: Auch der Lack muss leiden!

Der Modell-Bahnhof Aigen von Arnold Humer verfügt über eine schöne Laderampe. Doch die liegt grau und langweilig da, wenn nichts verladen wird. Weil der Bahnhof nach einem Vorbild im österreichischen Mühlviertel gestaltet ist, und im Mühlviertel traditionell Granit abgebaut wird, bot sich an, solch eine Verladung darzustellen. Gedachterweise ist der Aigener Granitbruch zu klein, um ihn mit einem eigenen Anschlussgleis zu versehen. Ein Lkw pendelt deshalb zwischen dem Bruch und dem Bahnhof hin und her, um das gewonnene Gestein zur Verladestelle zu bringen. Dort wird es via Förderband in einen Schüttgutwagen befördert.

Solch einen Laster kann man natürlich nicht schattelfrisch auf die Anlage stellen. Täglicher harter Einsatz in einem robusten Gewerbe und wenig Pflege hinterlassen Spuren, die auch in 1:87 deutlich zu sehen sind – mehr noch als an einem Eisenbahnwagen.

Für meine österreichische Szene habe ich mir natürlich ein Lkw-Modell heimischen Vorbilds gewählt, den Steyr 480 von Starline (Brekina). Leider habe ich keinen Kipper erwischt, sondern nur einen mit Pritsche. Passend postiert, fällt der Unterschied aber nicht auf.

Bevor man dem Modell die Spuren täglicher harter Arbeit verpasst, muss es in seine Einzelteile zerlegt werden. Die

Scheiben im Führerhaus entfernt man am besten sehr vorsichtig mit Zahnarztwerkzeug, da diese Teile eingeklebt sind. Die Reifen lassen sich problemlos von den Felgen ziehen, die Ladefläche ist gesteckt.

Um Lackabplatzer darzustellen, wird sandgestrahlt. Ich verwende eine Sandstrahlpistole von Badger, die mit einem Airbrushkompressor betrieben wird. „Sand“ ist Aluminiumoxid. Anders als in einer Sandstrahlkabine (dort wird das Strahlmittel wieder gesammelt und kann mehrfach verwendet werden) bläst die Pistole das Strahlmittel einfach in die Luft. Das heißt, man benötigt unbedingt einen Staubschutz für Augen, Nase, Mund, Haare usw. und einen Ort, an dem Staub

Bild 1: Das Grundmodell für das Bastelprojekt, der Steyr 480 von Starline (Brekina).

Bild 2: Der in seine Einzelteile zerlegte Steyr. Besonders bei der Führerhausverglasung ist Vorsicht angebracht, damit die Teile nicht splintern.



1



2



3

Bild 3: Die sandgestrahlte Motorhaube, hier am bereits wieder zusammengebauten Modell. Sehr schön sind hier die Abplatzer zu sehen. Die durch die Bestrahlung in Mitleidenschaft gezogenen Chromteile werden ganz zum Schluss mit einem feinen Pinsel nachgemalt.

Bild 4: Ladefläche, Führerhaus und Fahrgestell werden im nächsten Schritt wie zuvor bereits die Motorhaube bearbeitet. Der Firmenname auf der Tür wirkt nach dem Sandstrahlen sehr realistisch abgenutzt.



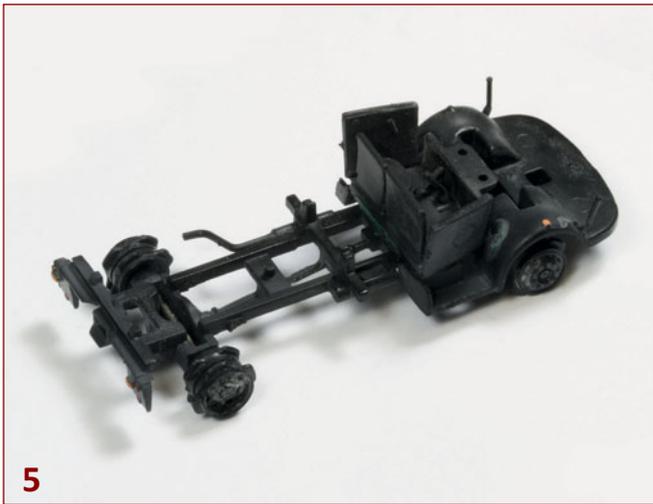
4

kein Problem ist. Hier ist nicht von ein bisschen Dreck die Rede, sondern von echter Sauerei! Wer noch nie mit einer Sandstrahlpistole gearbeitet hat, sollte ein Teststück behandeln, um ein Gefühl für das Gerät zu bekommen. Die dünne Lackschicht auf dem Modell ist nämlich recht schnell weg.

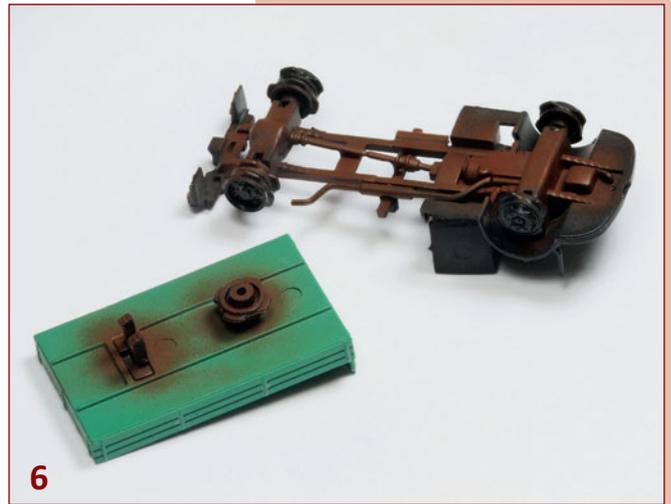
Wird behutsam genug vorgegangen, erzeugt man eine schön abgenutzt wirkende Oberfläche, besonders an der Mo-

torhaube. Dort entstehen Lackabplatzer, der Glanz verschwindet. Anschriften lassen sich mit der Sandstrahlmethode sehr realistisch abgenutzt darstellen. Am Schluss wird der silberne Kühlerrost mit einem feinen Pinsel nachgemalt. Auch das Fahrgestell bekommt seine Portion Aluminiumoxid ab.

Nachdem alle Teile sandgestrahlt wurden, werden sie mit Druckluft gründlich gereinigt. Es ist wichtig, alle Ecken und



5



6



7

Bild 5: Auch das Fahrgestell wird sandgestrahlt und dadurch leicht aufgeraut.

Bild 6: Im nächsten Schritt sprüht man das Fahrgestell von unten mit rostbrauner Farbe ein.

Bild 7: Pulverfarben (hier von „Dark Steel“ und „Dark Earth“ von AK Interactive sowie „grünbrauner Schmutz“ von Kremer Pigmente) vollenden das Patinierungswerk.



8



9

Bild 8: Wie beim Vorbild haftet im Profil der grobstolligen Reifen noch etwas Schmutz, nachdem sie lackiert und noch feucht durch Pigmentfarben gerollt worden waren.

Bild 9: Der fertig zusammen gesetzte und gealterte Lkw. Nun fehlen nur Nummernschilder und die Ladung

Schlitze ordentlich zu säubern, ansonsten kann es Probleme beim Lackieren geben.

Die Unterseite des Lkws wird rostverschmutzt dargestellt. Dazu lackiere ich mit dem Airbrush etwas Tamiya XF 64 auf. Ist die Farbe trocken, wird mit einem weichen Pinsel und Pulverfarben weitergearbeitet. An Führerhaus und Pritsche reichen ein paar staubfarbene Pigmente in schlecht zugänglichen Ecken. Die Hauptarbeit in

Sachen Abnutzung hat schon das Sandstrahlen erledigt. Zum Schluss wird das Ganze mit dem AK Pigment-Fixer überpinselt und grifffest gemacht.

Auch für die Reifen gibt es die passende Farbe: AK 720 Rubber Tires. Sind sie frisch lackiert, rollt man die Reifen durch erdfarbene Pigmente. Die feuchte Farbe sorgt dafür, dass im Reifenprofil etwas Schmutz hängen bleibt.

Ein kritisches Detail sind bei Straßenfahrzeugen immer die Nummernschilder. Sie sollten nicht nur überhaupt angebracht sein, sondern auch zeitlich und regional passen. Mein Lkw ist im Mühlviertel der 1970er- oder 1980er-Jahre unterwegs. Damals gab es noch keine EU-Kennzeichen, somit war etwas Recherche erforderlich, um zu passenden Nummernschildern zu kommen. Um die passende Nummer für den Lkw zu finden (ich habe mich für den Bezirk Rohrbach/Oberösterreich entschieden) ist Wikipedia sehr hilfreich. Dort gibt es einen Link zu einem Dokument, das eine Aufstellung der Nummernkreise zur gewünschten Zeit enthält. Daraus ergab sich, dass mein Nummernschild wie folgt auszusehen hat: O (für Oberösterreich), 109.656 (aus dem Nummernkreis 109.000 – 109.999 der Bezirkshauptmannschaft Rohrbach). Bei

deutschen Nummernschildern ist auf die Zugehörigkeit zum richtigen Landkreis zur richtigen Zeit zu achten. Manches hat sich im Laufe der Jahrzehnte durch die Gebietsreform verändert.

Der Druck selbst war dank der hochpraktischen Homepage www.kennzeichengenerator.com ein Kinderspiel. Diese Seite hat übrigens eine Schwesterseite, mit der sich Ortsnamensschilder erstellen und ausdrucken lassen. Das fertige und ausgeschnittene Nummernschild wird mit Sekundenkleber gehärtet und dann aufgeklebt.

Als Ladung habe ich Granit-Gleisschotter verwendet. Er wurde mit dem Mattkleber von Langmesser fixiert, den ich zuvor eins zu drei mit Wasser vermischt hatte. In einer Ecke der Pritsche blieb etwas Platz für den Arbeiter, der die Granitladung auf das Förderband zu schaufeln hat. □

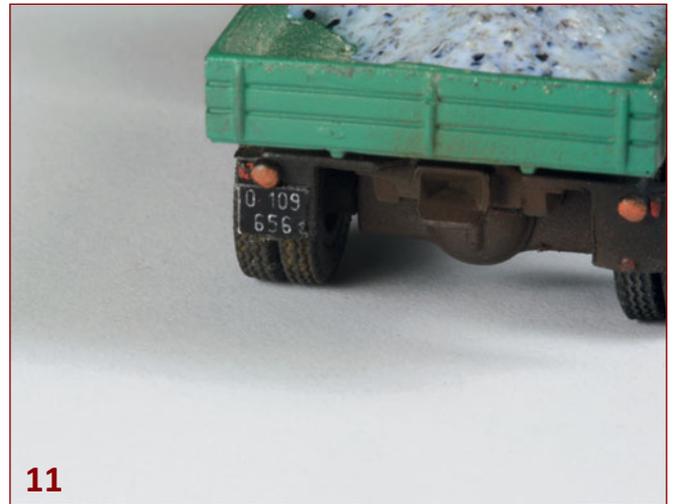
Bild 10: Die beiden selbst ausgedruckten Nummernschilder werden sorgfältig ausgeschnitten.

Bild 11: Für die Rückseite des Lastwagens war ein zweizeiliges Schild nötig.

Bild 12: Als Ladung diente Granit-Gleisschotter, der mit Mattkleber von Langmesser fixiert wurde.



10



11



12

Die neuen Kompakten

Eine neue Auto-Generation eroberte in den 1970er-Jahren die Straßen der Republik. Mit kompakten und sparsamen Neuentwicklungen im schlicht-eleganten Design ebneten die Hersteller den Weg in die automobilen Moderne.

Mit zur Farbe“ lautete das Motto der 1970er-Jahre. Auf die olympischen Spiele in München 1972 folgte 1973 die Ölkrise. Die Menschen trotzten den Krisen der Welt und der Republik mit einem bunten und offenen Lebensgefühl. In den Wohnzimmern setzte sich das Farbfernsehen durch, auch die Mode wurde bunt und schrill.

Dem Auto fiel in diesem Jahrzehnt eine neue Rolle zu. Dienten die chromblitzenden Gefährte der frühen Nachkriegsjahre noch als behäbige Repräsentationsobjekte, sollten die Autos nun auch Spaß bereiten. Leicht, schnell und geräumig waren die automobilen Träume der Generation, sie erstrahlten in grellen, bunten

und lustigen Farben, in knalligem Gelb, leuchtendem Orange, oder feurigem Rot. Trotz verhältnismäßig geringer Leistung konnten die Fahrzeuge mit der PS-lastigen protzigen Oberklasse mithalten – konsequenter Leichtbau war die Devise, auch eine Folge der Ölkrise.

Mit innovativen Konzepten fanden die Hersteller den Weg in die automobilen Moderne: Die französischen Hersteller Renault, Peugeot, Citroen und Simca boten eine respektable Modellvielfalt mit Frontantrieb. Auch beim italienischen Konkurrenten Fiat wurden die Weichen mit dem Fiat 127 und dem Fiat 128 auf Frontantrieb umgestellt – mit großem Erfolg. Alfa Romeo setzte 1972 mit dem Al-

fasud (aus Alfa und „Sud“ für den Süden) ein technisches und optisches Schmankerl oben drauf. Der „Sud“ begeisterte mit seinem exzellenten, laufruhigen Boxermotor, geräumigen Innenraum und einem Sound, der eines Sportwagens würdig war. Streiks im neuen Alfa-Werk und Qualitätsmängel (vor allem Rost) ließen den Südstern leider schnell sinken.

Ein Paukenschlag tönte im Frühjahr 1974 aus Wolfsburg durch die Autorepublik: Mit dem Golf I lieferte VW das richtige Auto zur richtigen Zeit und erfand quasi im Alleingang die Kompaktklasse. Die Basis war das Konzept der Kompaktkarosserie, das die British Motor Company seit 1959 für ihren Mini verwendete. □

Austin Mini

1959 – 2000

Der Mini war der erste Wagen mit „Kompaktkarosserie“ kombiniert mit einem quer verbauten Frontmotor und Frontantrieb. Sir Alec Issigonis, genialer Konstrukteur mit bayerischen Vorfahren, entwarf diese fortschrittliche Konstruktion. Leider war das Vehikel etwas zu klein für große teutonische Männer und vielleicht auch etwas zu reparaturanfällig – die Verarbeitung war „very British.“ Wegweisend war jedoch die Idee der Kompaktkarosserie; viele Hersteller nahmen die-



Mehr als vier Jahrzehnte lang lief der Mini äußerlich unverändert vom Band. Herpa liefert den Pionier der Kompaktklasse im Maßstab 1:87, hier in einer Version mit Rolldach und Zusatzscheinwerfern.



ses Grundkonzept in den 1970er-Jahren auf. Auch sportlich machte das kleine Fahrzeug von sich reden: Viermal in Folge (1964 – 1967) gewann ein Mini die Rallye Monte Carlo. Ein „Rennwagen“ in dieser Größe war neu, neben dem Ruhm bescherten die Erfolge der British Motor Company auch Spitzenverkaufszahlen. Der Mini wurde Kult, nicht zuletzt wegen der „scharfen“ Versionen „Cooper“ (55 PS) und „Cooper plus“ (70 PS). Irgendwann sagte jeder in Deutschland nur noch „Mini Cooper“, egal welchen Mini er sah. So kam der Mini auch auf eine beispiellos lange Produktionszeit. Erst 2001 stand ein Nachfolger parat, mit BMW Technik und mit Mini Retrodesign hat auch der neue Mini das Zeug zum Klassiker.

VW Golf I

1974 – 1983

Anfang der 1970er-Jahre befand sich Volkswagen in einer Absatzkrise. Luftgekühlte Heckantriebler, mit hohem Verbrauch und mäßiger Heizung waren nicht mehr zeitgemäß. Der Käfer wurde weiterhin gebaut, obwohl er seinen Zenit längst überschritten hatte. Erst mit dem Anfang 1974 präsentierten VW Golf I gelang es den Wolfsburgern, verlorenes Terrain wiedergutzumachen.

Der Entwicklungsvorstand Ernst Fiala und sein Team hatten die Herausforderungen mit Bravour gemeistert. Das von Giorgio Giugiaro entworfene und von VW Designer Herbert Schäfer noch entscheidend verfeinerte Design entsprach nicht nur dem Zeitgeist, es war der Zeitgeist. Klare Linie, klare Kante. Das Basismodell des Golf I war spartanisch ausgestattet. Doch mit seinem Leichtbaukonzept und dem modernen, agilen und zugleich sparsamen Frontmotor war der Golf die



Mit dem Golf I legte VW 1974 den Grundstein für eine bis heute währende Erfolgsgeschichte. Der kantige Klassiker ist als Kunststoff-Modell von Wiking Und Brekina sowie als fein bedrucktes Metallmodell von Schuco (Bild) erhältlich.

richtige Antwort auf die Ölkrise. Auch im Alltag überzeugte der neue Volkswagen: Die Kunden schätzten neben der einwandfreien Heizung besonders die praktische Heckklappe. Die Knautschzonen sowie das sichere Fahrwerk sorgten für passive Sicherheit. Die spartanische Ausstattung des ersten VW Golf lag auch im Spardiktat des kriselnden Herstellers begründet: Man nahm, was in den Teileregalen lag. Die ersten Fahrzeuge rollten mit Trommelbremsen und schwacher Lichtmaschine (beides Käfer-Derivate) vom Band. Dafür gab es eine nicht enden wollende Aufpreisliste.

Das Experiment glückte: Von 1974 bis 1976 konnte VW eine Million Golf I verkaufen. 1975 baute VW den 110 PS starken Audi 80 GTE-Motor in den Golf ein. Der agile Golf GTI mit Golfball-Schaltknopf, Sportsitzen und schwarzer Spurverbreiterung wurde Kult. Das Jahr 1976 brachte die „VW Dieselwende“. Die bis dato als träge und laut verschrienen Rohölverbrenner mussten neu definiert werden. Nun hieß Diesel (vor allem mit dem 70 PS Turbodiesel), flink, wendig und unheimlich sparsam; Geräusch durchaus erträglich. Gute Ideen, der Ölkrise sei Dank!

Ford Escort '68

1967 – 1974

Hundeknochen“ lautet ein Spitzname, welcher dem 1967 präsentierten Ford Escort bald in Fankreisen verliehen wurde. Damit waren allerdings mitnichten die Fahreigenschaften des Fahrzeugs, sondern allein die ungewöhnliche Form des Kühlergrills gemeint.

Der Ford Escort '68 mit Heckantrieb und Frontmotor war gut verarbeitet, langlebig und technisch einfach, der englische Kent-Motor war zuverlässig und anspruchslos. Leider blieben die sehr sportlichen, durchaus interessanten und leistungsstarken RS-Typen (100 PS) in der Minderheit. Als Euro-Ford gedacht, verkaufte sich der „Knochen-Escort“ der ersten Serie bis 1974 in Deutschland zäh und in England sehr gut – die Geschmäcker sind eben verschieden.



In der Frontansicht wird die Herkunft des Spitznamens „Hundeknochen“ deutlich. Wiking liefert den Escort '68 als rundum gelungenes H0-Modell.

Peugeot 204

1965 – 1976

Reisen wie Gott in Frankreich: Französische Straßen waren schlecht und voller Schlaglöcher. Das erforderte weiche Sitze, eine sanfte Federung bei dennoch guter Straßenlage – in dieser Kombination gar nicht so einfach. Doch der Peugeot 204 erfüllte diese Anforderungen mit Bravour. 1968 kam der „Softie“ als kleine Limousine, Kombi, Coupé und



Savoir-Vivre: Norev liefert die Peugeot 204-Limousine als gut detailliertes und preiswertes Metallmodell im Maßstab 1:87.

Cabrio ins Programm. Gebaut wurde er bis 1976. Durch den Frontantrieb und kompakten Quermotor gab es jede Menge Platz im Innenraum. Modern, modern. In Frankreich war der kleine Peugeot das meist verkaufte Auto zwischen 1969 und 1971. Der deutsche Käufer freute sich über das schlaglochschluckende Fahrwerk und die guten Bremsen (Scheibenbremsen an der Vorderachse).

Der 204 war chic, aber rostempfindlich (wie fast alle Fahrzeuge damals). Auch die Wartung des ums Eck (!) laufendem Keilriemen war berücksichtigt. Aber die Besitzer frönten dem „Savoir-vivre“ und liebten das lässige Auto mit dem unaufdringlichen, schnodderigen Auspuffgeräusch.

Bereits 1969 erschien mit dem bis 1980 gebauten Peugeot 304 ein Nachfolger, dessen geradliniges Design aus den Federn von Pininfarina in Turin stammte. Die maximale Leistung stieg auf 75 PS. Heute sind gute Cabrios und Coupés begehrte Sammlerstücke zum noch erschwinglichen Preis. Bon voyage!



Der Audi 60 legte den Grundstein für die Erfolgsgeschichte der Marke. Herpa lieferte die Limousine als preisgünstiges HO-Modell.

Der Markenname DKW war in Westdeutschland untrennbar mit den Zweitaktfahrzeugen aus dem Hause Auto Union verbunden, der DKW F102 war ab 1963 der letzte westdeutsche Serien-Pkw mit Zweitaktmotor. Ab 1965 verordnete der neue Eigentümer VW mit dem neuen Auto Union „Audi F103“ eine Zwangswende zum Viertaktmotor.

Der erste Motor stammte kurioserweise aus der Entwicklungsabteilung des späteren Konkurrenten Mercedes, denn von 1958 bis 1965 war das Werk Ingolstadt in der Hand von Daimler Benz. Der neue Mittelklassewagen beruhte in weiten Zügen auf dem DKW F102, mit dem Feinschliff, der Wiederbelebung des Vorkriegsmarkennamens „Audi“ und eben dem Viertaktmotor vollzog sich der Wandel. Der Weg für eine ganze Ära von Fahrzeugen der Marke Audi war geebnet. Die Modellbezeich-

Audi 60 / Super 90

1965 – 1972

nung (Audi 60, 75, 80 und 90) richtete sich zunächst nach der PS-Zahl. 1972 folgte die zweite Generation, nun stand der Name Audi 80 für alle Varianten. Mit dem Audi 80 kam eine perfekte, sportliche Leichtbaulimousine mit maximaler Innen- und Kofferraumausbeute. VW übernahm das Konzept eins zu eins für den VW Passat, allerdings mit Schrägheck. Der Erfolg ist Geschichte.



Fiat Panda

1980 – 2003

Der Golf machte VW auf Anhieb zum „Platzhirsch“ in der Kompaktklasse. Fiat präsentierte erst 1978 mit dem Ritmo (ebenfalls mit einem Design von Giorgio Giugiaro) ein Modell mit Heckklappe. Das extravagante Design sowie die aus billigem Kunststoff gefertigten Verkleidungen und Schalter schreckten viele Interessenten vom Kauf ab.

Ganz anders der ab 1980 in Serie gefertigte Fiat Panda (Typ 141): Die „tolle Kiste“ punktete mit pfiffigem Design und her-



Mehr als vier Millionen Fahrzeuge in 23 Jahren: Der Fiat Panda ist längst zum modernen Klassiker geworden. Herpa würdigt das „Haushaltsgerät auf Rädern“ mit einem hervorragend detaillierten H0-Modell.

vorragendem Platzangebot – superpraktisch und superbillig obendrein. Die spartanische Ausstattung war Programm: Wo nichts ist, kann nichts kaputt gehen. Am Anfang wurde der Panda mit den bewährten Triebwerken aus dem Fiat 850 (34 und 45 PS) bestückt. Ab 1986 gab es eine neue langlebige, leise, einfache und schadstoffarme Maschine: den FIRE-Motor (Fully Integrated Robotized Engine). Ein Triebwerk mit möglichst wenigen Teilen, von Robotern gefertigt. Der Motor wurde ein Top-Seller, täglich verließen 3000 Stück die Werkshallen. Der Panda wurde leiser und flinker. Auch das Rostimage wurde erfolgreich bekämpft, ab Werk gab es eine Unterboden- und Hohlraumkonservierung – ohne Aufpreis.

Opel Kadett A-C

1962 – 1979

Der Kadett A wurde ab 1962 im damals neuen Bochumer Opel Werk gebaut. Steckbrief: Solide, einfache Technik, robust und günstig in der Anschaffung, viel Kofferraum und eine gute Heizung. Lieferbar war der Kadett A als Limousine, Coupé und Kombi mit einer Leistung zwischen 40 und 48 PS. Fast 650 000 Käufer entschieden sich bis 1965 gegen den VW Käfer und für den kleinen glatten Kadett.

1965 folgte der Kadett B, Modellwechsel nach amerikanischer Art. So sollte der Kadett B auch wirken – „amerikanischer“. Mit einer enormen Typenvielfalt überschwemmte Opel den Markt: Neben einer zwei- und einer viertürigen Limousine waren ein Caravan, zwei verschieden Coupé-Varianten, eine Sport-Version „Rallye Kadett“ und eine Luxus-Version Namens Opel



„Fröhlich fahren, fröhlich sparen“: Busch liefert den Opel Swinger, eine spezielle Design-Variante des Kadett C, in 1:87. Weitere Varianten des Kadett C sind bei Wiking erhältlich, das Vorgängermodell Kadett B ist bei Herpa im Programm. Brekina produziert den Kadett A in verschiedenen Versionen.

Olympia im Angebot. Bis 1973 wurden 2,6 Millionen Exemplare verkauft. Auch der Opel Kadett C setzte ab Ende 1973 die Reihe fort, das Grundkonzept blieb bei einfachen Motoren und Heckantrieb. Zu den „normalen Versionen“ gesellten sich Opel Kadett C Rallye und der GT/E; mit ihm stieg Opel in die Rallye-Weltmeisterschaft ein – gefahren von Rallye-König Walter Röhrl. Sogleich gab es einen Straßen GT/E „Rallye“ (2000 EH mit 115 PS) mit kurzer Übersetzung. Das „Walter Röhrl Feeling“ ließ so manchen GT/E-Fahrer im Straßengraben landen.

Der Kadett C wurden „aufgemotzt“ mit allem was es gab: Spurverbreiterung, Heckflügel, breite Reifen, Rallyestreifen, Tieferlegung, Sportauspuffanlagen, vier dicke Zusatzscheinwerfer, Überrollkäfig... Der Kadett-Kult lebte 1979 mit dem Modell D fort. Zu dieser Zeit war der Herausforderer in Form des VW Golf II bereits in den Startlöchern.

Autos für die Bahn

Der Aufwand für die Superung von Straßenfahrzeugen im Modell kennt nach oben hin genauso wenig Grenzen wie die Verfeinerung von Eisenbahnmodellen. Doch auch mit wenigen Mitteln lassen sich etliche Automodelle deutlich verbessern.



Eine schöne Nachbildung eines Unimogs der frühen Nachkriegsjahre mit kantigen Aufbauten ist seit längerem von Epoche Modellbau aus Mannheim erhältlich. Das kleine Modell besteht aus immerhin zwölf Einzelteilen und ist gut detailliert. Trotzdem sind Verfeinerungen möglich.

Typisch für die Epoche-Modelle sind Scheinwerfer, die nur als silbern bedruckte, halbrunde Konturen dargestellt sind. Um später die Verglasung mit einer kleinen Menge UHU-Plus (blaue Tube) zu ermöglichen, wird die halbrunde Kontur zuerst etwas flacher gefeilt. Nachdem der

Mittelpunkt per Augenmaß mittels Reißnadel markiert ist, folgt eine durchlaufende 0,5-Millimeter-Bohrung. Mit einem starken Bohrer (1 mm) wird die Bohrung dann leicht angesenkt, bis ein kleiner umlaufender Rand stehen bleibt, wie es beim Vorbild der Fall ist. Die Imitation der Verglasung mit UHU-Plus erfolgt zum Schluss.

Der stark vereinfachte Kupplungshaken wird entfernt und durch einen Eigenbau aus Messing ersetzt. Im „Großen Unimog-Buch“ des Heel-Verlags sind entsprechende Zeichnungen vorhanden. Als Basis dient ein nach dieser Vorlage von

Hand in Form gefeilter Angusskanal aus dem Weinert-Sortiment.

Knifflig ist die Montage der Scheibenwischer und Außenspiegel an der dünnen Rahmenstrebe der Frontverglasung. Die Position ist exakt mittig der Strebe anzukörnen und auf 0,3 Millimeter aufzubohren. Zum Einkleben der kleinen Scheibenwischer und Spiegel (Weinert-Teile) eignet sich glänzender Klarlack. Wer möchte, kann Schalthebel und Handbremse zwischen den Sitzen aus 0,2-Millimeter-Messingdraht ergänzen. Abschließend folgen noch einige farbliche Ergänzungen, wie das Absetzen der Blinker und Rücklichter.



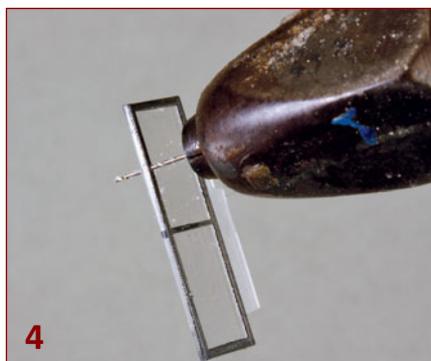
1



2



3



4



5

Bild 1 – 2: Der Unimog von Epoche Modellbau überzeugt bereits frisch aus der Schachtel, trotzdem sind einige Verbesserungen möglich.

Bild 3: Die erhabene Kontur der Scheinwerfer wird abgeflacht, mittig angebohrt und silbern bemalt.

Bild 4: Für Spiegel und Scheibenwischer erhält der Frontscheiben-Rahmen vier 0,3-Millimeter-Bohrungen.

Bild 5: Die vereinfachte Anhängerkupplung wird durch einen Eigenbau ersetzt.

Weinert führt seit vielen Jahren einen Bausatz einer frühen Bauart des Ruthmann-Hubsteigers als Zurüstsatz für diverse Ladepritschen im Sortiment. Als Basisfahrzeug wird das bereits etwas betagte Wiking-Modell des Opel Blitz verwendet.

Nach dem Zerlegen des Wiking-Opel beginnt man mit der Ladepritsche. Dort wird die hintere Rückwand entfernt, ebenso die doppelte Bodenplatte. Die erhabenen dargestellten Bretterfugen kann man plan abziehen und anschließend parallel verlaufende Linien einritzen. Für die Montage von Weinert-Scheinwerfern ist die halbplastische Kontur zu entfernen.

Nach dem Bohren der Aufnahme Löcher folgt das endgültige Versäubern mit der Schmirgellatte. Für den hinteren Rahmenabschluss ist Eigenbau notwendig. Verwendet werden Ätzteile aus der Restekiste und eine Rockinger-Kupplung von Weinert.

Der Bausatz für den Ruthmann-Hubsteiger besteht aus Ätz- und Gussteilen sowie einem Schiebiblersatz und feinen Stecknadeln. Die Montage gelingt dank der ausführlichen Bauanleitung ohne größere Schwierigkeiten. Zur Aufnahme der Standsäule wird, 2,5 Millimeter von der vorderen Pritschenwand entfernt, ein



6



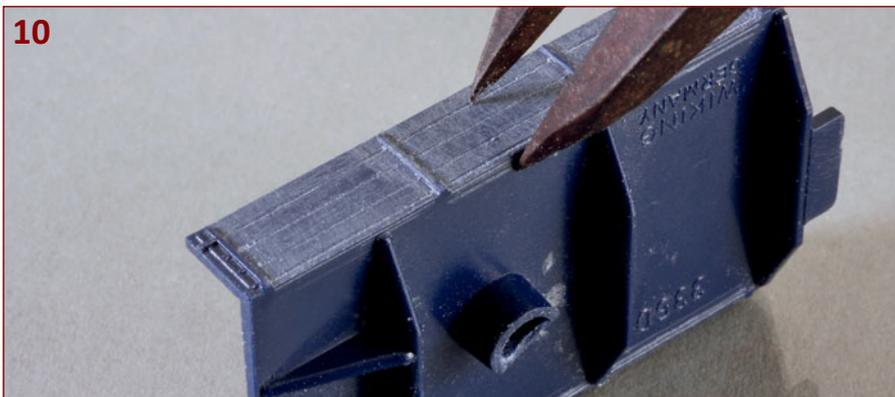
7



8



9



10

Bild 6: Abnutzungserscheinungen der Ladefläche lassen sich mit Acrylfarben darstellen.

Bild 7–8: Der Opel Blitz von Wiking soll ein Facelifting erhalten. Außerdem wird ein Ruthmann-Hubsteiger auf die Pritsche gesetzt.

Bild 9: Bei der Pritsche entfällt die hintere Bordwand sowie die doppelte Bodenplatte.

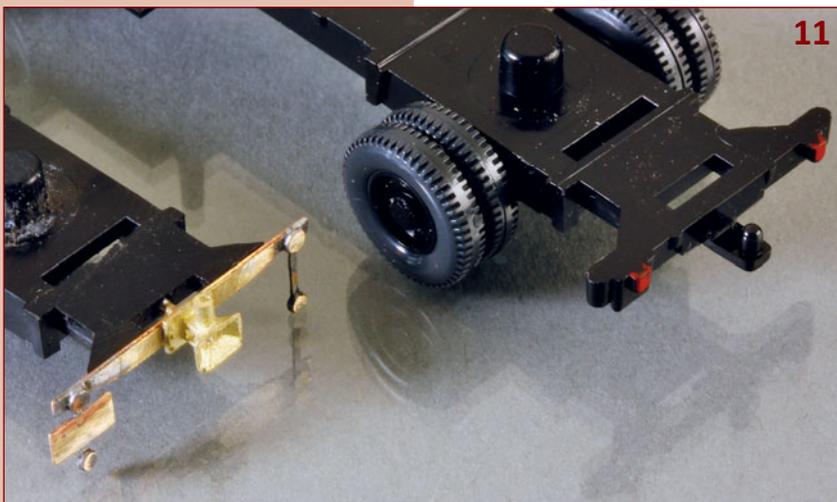
Bild 10: Sobald die erhobene Gravur der Bretterfugen plan abgezogen ist, folgt das vorsichtige Einritzen mit einem Stechzirkel.

Loch (2 mm) gebohrt, am besten bei aufgesetzter Pritsche auch in den Rahmen hinein. Die Nachbildung des Antriebs für den Hubsteiger und das Bedienpult wurden der Einfachheit halber weggelassen.

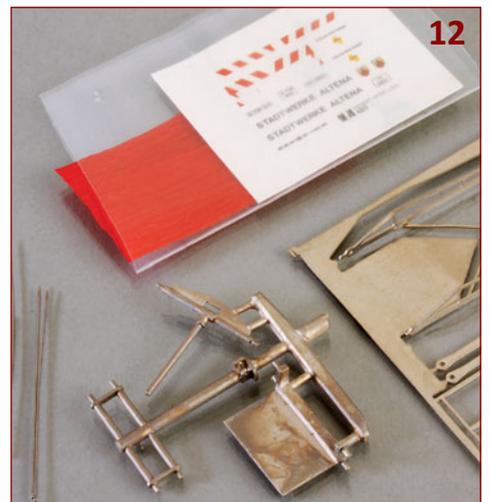
Am Opel Blitz wurden ebenfalls feine Scheibenwischer und ein Rückspiegel aus Neusilber montiert. Durch den einteiligen, von unten eingeschobenen Fenstereinsatz sitzen die Scheiben zu tief, was sich vor allem an den Seitenfenstern bemerkbar macht. Nachdem die Position des Fensterausschnitts – bei eingeschobenem Einsatz – mit einer Reißnadel markiert

wurde, lassen sich beide Seitenfenster mit einem feinen Laubsägeblatt heraustrennen. Die Feinarbeit erfolgt dann mit einer Schmirgellatte, bis sich das Fenster unter leichtem Druck in die Öffnung schieben lässt. Um die Gummidichtung darzustellen, färbt man zuvor die umlaufende Kante mit einem schwarzen Edding-Stift.

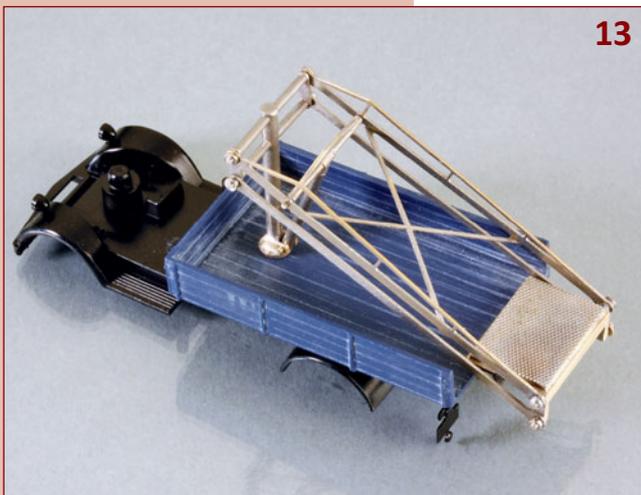
Der rot-weiße Warnanstrich wird als Nassschiebebild vorne an der Stoßstange und hinten an der Plattform angebracht. Je glänzender die Lackierung, desto besser haftet der Trägerfilm. Es empfiehlt sich die Verwendung eines Weichmachers. □



11



12



13



14

Bild 11: Der hintere Rahmenabschluss entsteht neu mit Ätzteilen aus der Restekiste und einer Rockinger-Kupplung von Weinert.

Bild 12: Der Weinert-Bausatz beinhaltet feine Messing-Teile und stellt die früheste Ausführung eines Ruthmann-Hubsteigers (4317) dar.

Bild 13: Der Förderkorb schließt eingefahren exakt an das hintere Ende der Pritsche an.

Bild 14: Typisch für Kommunalfahrzeuge ist die orangefarbene Lackierung des Aufbaus (RAL 2004 „Reinorange“).



Die Neuen der Mitte

Mit steigendem Wohlstand wandelten sich die Wünsche der Autokäufer. Die neuen Limousinen der gehobenen Mittelklasse verhalfen in den 1960er-Jahren einer bis heute unübertroffenen Formensprache zum Durchbruch: Die neuen Traumautos waren ebenso kühl und sportlich wie rund und elegant.

Zum Ende der Epoche III herrschte auf den Straßen eine ungeheure Typen- und Formenvielfalt. Die Hersteller überboten sich mit technischen und optischen Superlativen, auch die Käufer gierten nach Neuerungen. Manche Hersteller änderten das Design ihrer Produkte schneller, als die neue TÜV-Plakette fällig war. Spitzenreiter war der Opel

Rekord mit fünf Versionen in elf Jahren. Aber auch der Ford Taunus 17 M konnte zwischen 1960 und 1972 mit fünf komplett überarbeiteten Karosseriformen (P3 – P7) aufwarten – Modellwechsel nach Amerikanischer Art eben. Amerikanisch wirkte besonders der Ford Taunus P5: rund, schön und modern, während der neuere P7 geradliniger und konservativer auf-

tritt. Der cw-Wert gewann als „Maßstab für die Windschlüpfrigkeit“ bei Autotests immer größeres Gewicht: Ecken und Kanten wurden nun windschnittig gerundet.

Andere Hersteller ließen sich von der Design-Mode weniger verwirren: Volvo baute den „Amazon“ (P 120) mit laufenden Verbesserungen von 1956 bis 1970. □

Alfa Romeo Giulia

1962 – 1978

Ein technischer Leckerbissen machte die 1962 auf den Markt gekommene Giulia von Alfa Romeo zu einem Meilenstein in der Automobilgeschichte: Der Motor mit „Bialbero“ (ital. für Doppelnockenwelle).

Die Giulia war eine klassische Sportlimousine, mit ihren fein gerundeten Ecken erreichte sie einen cw-Wert von 0,34 (VW Käfer: 0,49). Die letzte Generation lief 1978 als „Nuova Super“ vom Band. Die Giulia war mit Motoren zwischen 80 und 112 PS erhältlich, selbst Porsche hatte nur in der 2 Liter-Version mehr zu bieten. Saß man in der Giulia, duftete es nach Holz, Kunstleder, oft nach Zigarettenrauch und immer leicht nach Benzin. Eine unvergessliche Mischung. Beim Gasgeben brummelten die Vergaser sonor und der dumpfe Alfasound posaunte aus dem Endschalldämpfer. Die Besitzer kannten einzelne italienische Wörter und rauchten eine Zigarette bei laufendem Motor vor Antritt der Fahrt. Die 6 Liter Motorenöl sollten angewärmt werden, bevor man wegbrauste. Ein sorgfältig angewärmter Motor lebte eindeutig länger. Alfa-Fahrer waren eine eigene Klasse, Alfisti eben. Für die „Alfisti“ fing das Autoalphabet bei „A“ an und hörte bei „A“ auf. Besitzer anderer Automarken waren für sie bedauernswerte Zeitgenossen.

Die Giulia war der erste Alfa, der aus dem neuen, supermodernen Werk in Arese kam. Sämtliche Komponenten wurden dort gefertigt, vom Motor bis zum Sitz – alles aus einer Hand. Bella macchina!



„Bella macchina“ in H0: Brekina liefert die Alfa Romeo Giulia in zwei Versionen mit Einfach- und Doppelscheinwerfern.



BMW 1500/1600/1800/2000

1962 – 1972



Mit dem 1500 begründete BMW 1961 eine „neue Klasse“, wie sie der Autobauer selbstbewusst nannte. Mit der Isetta hatten die Münchner die „Sondierungsjahre“ gut überbrückt, mit der „neuen Klasse“ definierte der Autobau-



Neue Klasse aus Bayern:
Den BMW 1500 gibt es als H0-Modell von Brekina.

er einen Markencharakter, der bis heute geblieben ist: elegant, solide, technisch interessant. Der 1963 erschienene BMW 1800 fährt auch nach heutigen Maßstäben, komfortabel, leise und sportlich, Instrumente und Bedienelemente sind praktisch angeordnet und übersichtlich. Die sportliche Limousine für den gehobenen Anspruch setzte neue Maßstäbe in Verarbeitung und Laufkultur. BMW-Designer Wilhelm Hofmeister schuf ein Auto in moderner Trapezform. Erkennungsmerkmal: der „Hofmeisterknick“ bei der Seitenscheibe in der C-Säule, der bis heute geblieben ist. Neu: BMW und Mercedes kämpften um die dieselbe Käuferschicht. Der Konkurrenzkampf begann, und er mündet in die gigantomanischen PS-Schlachten unserer Zeit. Wie schade, Klassenziel leider verfehlt!

Opel Rekord P1 – Rekord C

1957 – 1972



Hollywood auf deutschen Straßen: Verströmte der Rekord P 1 (links) noch Straßenkreuzer-Charme, kam der Rekord P 2 (Brekina) schon wesentlich schlichter daher.

Auch im amerikanisch geführten Opel Konzern (seit 1929 bei General Motors), wartete man im Ein- bis Zweijahresrhythmus mit neuen Modellen auf. Heute fällt es schwer, sich in dieser Variantenvielfalt zu orientieren, können doch beispielsweise innerhalb eines einzigen Jahrzehnts fünf verschiedene Modelle des Opel Rekord auf der Anlage stehen.

Der Rekord P 1 brachte ab 1957 mit seinem Haifischmaul, der stark ausgeprägten Panoramafont- und Heckscheiben und den geknickten Zierlinien an der Seite „Hollywood-Style“ nach Deutschland. Bei der Kombi und der Coupé-Version konnten Außenfarbe und auch Interieur zweifarbig gewählt werden.

1960 kam die Ablösung in Gestalt des Rekord P 2 auf den Markt. Die Karosserie wurde glatter und moderner, die Panoramasscheiben fielen kleiner aus. Der riesige Laderaum des Coupés brachte diesem den Namen „fahrender Kofferraum“ ein.

Der Rekord A von 1963 kam mit neuer Karosserie im schicken „Straßenkreuzer“-Design. Die alten Vorkriegsmotoren sowie die Blattfederung der Hinterachse trübten den guten Eindruck.

Eintagsfliege: der Rekord B wurde nur für 11 Monate gebaut, optisch glich er einem lediglich leicht aufgepeppten Rekord A, doch die Vorkriegsmotoren hatten endlich ausgedient: Die neuen Aggregate mit Nockenwelle im Zylinderkopf erbrachten deutlich mehr Leistung; der 1,9-Liter-Vierzylinder etwa stattliche 90 PS.

Der vorläufige Höhepunkt der Baureihe war der Rekord C (1966 – 1971): Stark, elegant und leise mit frecher „Hüftknickoptik“. Der Kombi mit Lastwagen-Ladefläche wurde zum Handwerkertraum (Siehe Seite 66), Sportfahrer träumten dagegen vom Coupé als Commodore mit kraftvollem Sechszylinder-Motor. Endlich wuchsen auch die Verkaufszahlen stark an – der Rekord entwickelte sich zum Dauerbrenner.

Citroën DS /ID

1955 – 1975

Die extravagante „Göttin“ war das vielleicht ungewöhnlichste Auto ihrer Zeit. Schon das Starten war ein Erlebnis: durch die hydropneumatische Federung (mit Höhenverstellung) schief der Wagen ganz abgesenkt am Boden, nach dem Starten dauerte es ein, zwei Minuten und die DS ging majestätisch zuerst hinten, dann vorne in die Höhe. Die angenehm hohe Sitzposition, scharf zupackende Bremsen (man trat auf eine Art Golfball) und das geringe Fahrgeräusch



Göttin aus Frankreich. Die DS von Citroën wurde zu einer Designikone, der französische Philosoph Roland Barthes widmete dem neuen Citroën 1957 einen ganzen Aufsatz in der Reihe „Mythen des Alltags“. In 1:87 ist die DS von Busch (Bild) und Norev erhältlich.

begeisterten. Man schwebte förmlich dahin. Ein Technik-Highlight und ein Meilenstein im Automobilbau.

Während der zwanzigjährigen Bauzeit wurde die DS ständig verbessert, die hydropneumatische Federung, eingebaut wegen Frankreichs schlechter Straßen, und die mitlenkenden Scheinwerfer (Kurvenlicht ab 1967) wurden zum Alleinstellungsmerkmal. Das Design und die Technik waren mehr als avantgardistisch (cw-Wert 0,36) – als Mechaniker musste man sich mit der Technik auskennen, oder die Finger davon lassen.

Für ängstliche Käufer gab es auch die Version ID mit normaler Federung und ohne Hydraulikkomponenten.

Tipp: Wer die DS und ID in Aktion sehen möchte, sollte sich noch einmal die „Fantomas“-Filme aus den 1960er-Jahren mit Jean Marais und Louis de Funès ansehen.

Mercedes-Benz W114/W115

1967 – 1976

Während andere Hersteller bereits zu schlichten und sachlichen Formen übergingen, dominierte bei Mercedes noch bis 1968 am Typ W 110 die Heckflosse. Erst mit Erscheinen der Nachfolgebaureihe W 114 / W 115 hatten die „Peilkanten“ am Heck ausgedient.

Der im Volksmund schlicht /8 („Strich-Acht“) genannte W 115 überzeugte nicht nur mit seinem Fahrverhalten und den schwachen Fahrgeräuschen, der /8 wurde zum Inbegriff des „soliden Benz“: Tresortüren, die mit „Wupp“ ins Schloss fallen, Kofferraum mit Reihenhausevolumen, Sitze wie Fernsessel. Der ab 1972 gebaute 280 E konnte es mit seinen 185 PS sogar mit einem Porsche aufnehmen. Auch als Taxi waren die großräumigen Karossen bei Fahrern und Fahrgästen beliebt. In ihrem zweiten Leben dienten viele /8 als zuverlässige und sparsame Transportmittel für Gastarbeiterfamilien oder, in dritter Hand, mit einigen Rostlöchern und bunt bemalt als „Sozifloß“ für Studenten.

Die Dieselvarianten waren schwach, sparsam und langlebig. Doch mit „Heckflosse“ (W 110) und /8 baute Mercedes-Benz als einziger deutscher Hersteller Diesel-Pkws, bis 1972 auch Opel seinen „Rekord“ mit Dieselantrieb präsentierte. Die einzige Alternative für Dieselfreunde war der Peugeot 404 (ab 1960), der in Afrika sogar bis 1988 produziert wurde.



Der „Strich Acht“ ist bis heute der Inbegriff des soliden Benz. Wiking legte seinen Modellklassiker des MB 200/8 mit verbessert Bedruckung neu auf.



NSU RO 80

1967 – 1977



Der Ro 80 war seiner Zeit optisch und technisch weit voraus. Wer den Klassiker auf die heimische Anlage holen möchte, kann auf ein Modell aus dem Hause Wiking zurückgreifen.

Die Krönung der oberen Mittelklasse war Ende der 1960er-Jahre der Ro 80 von NSU. Der Ro 80 (Ro für „Rotationskolben“) wurde richtungsweisend für ganze Generationen von Automobilen. Schon die strömungsgünstige Karosserie (cw-Wert: 0,33) war ein Meilenstein: ansteigende Gürtellinie, große, sauber eingepasste Scheiben, kein Schnickschnack. Der Innenraum wirkte modern, geräumig, hochwertig und solide. Die größte Innovation lag unter der Motorhaube: Die automobiler Zukunft, so schien es, lag im lauffähigen Wankelmotor. Serienmäßig gab es viele technische Neuerungen: Halbautomatik mit Drehmomentwandler (sollte die Anfahrtschwäche ausgleichen), Servo-Lenkung, Nebelscheinwerfer, herausnehmbare Rücksitzbank, beheizte Heckscheibe, Warnblinkanlage, Motorraum- und Kofferraumbeleuchtung und,

damals noch sehr wichtig, eine Lampe für die Aschenbecherbeleuchtung. Die Optik überzeugte, doch der erstmals in Großserie produzierte Wankelmotor kränkelte: Dichtleistenprobleme häuften sich, viele Aggregate mussten ausgetauscht werden.

Die teuren Garantieleistungen machten dem Hersteller zu schaffen. 1969 fusionierte NSU mit der zum VW-Konzern gehörenden Auto Union zur „Audi NSU Auto Union AG“ mit Sitz in Neckarsulm. Der als Ergänzung zum RO 80 konzipierte K 70 (K für „Kolbenmotor“) erschien bereits unter der Marke VW. Die viertürige Limousine mit Frontantrieb brachte frischen Wind ins Fahrzeugprogramm der Wolfsburger. Mit seiner niedrigen Fensterlinie wirkte der K 70 modern und innovativ. Gute Verarbeitung und gediegene Ausstattung inklusive. Wer sich einen RO 80 oder einen K 70 leisten konnte, hatte es zu etwas gebracht.

Borgward Isabella

1954 – 1961



Fast sechs Jahrzehnte nach Produktionsende ist die Borgward Isabella eine Legende. Zwar wirkt das gefällige Gefährt auf den heutigen Betrachter eher unauffällig, doch in der Autowelt von 1955 war die Isabella ein Knaller: Ausstattung, Form und Technik scheinen in die späteren 1960er-Jahre zu verweisen. Arbeiter fuhren Mitte der 1950er-Jahre knatternde, stinkende Zweitakt-Einzylinder Rollerobile. Der automobiler Traum begann beim VW Käfer und stieg über Opel und Ford zum Mercedes Olymp empor (die „neue Klasse“ von BMW liefert erst 1962 vom Band). Da brachte Carl F.W. Borgward



Die Isabella ist als hervorragend detailliertes H0-Modell von Herpa in den Versionen Limousine und Coupé erhältlich (Bild), ebenso von Wiking. Bei Busch ist neben dem Coupé auch das Cabrio lieferbar.

seine Isabella auf den Markt. Ausgestattet wie ein Mercedes, Fahrleistungen (60 – 75 PS) in der Nähe eines Porsche (die Isabella war relativ leicht) und ein Preis, der mit Opel und Ford konkurrieren konnte. Der Verbrauch lag unter 10 Liter – eine kleine Sensation. Nicht nur Individualisten kauften die Isabella. Ein regelrechter Borgward-Boom entstand, auch in Amerika. Der Wagen hatte Anfangsschwierigkeiten, aber das schreckte die Käufer nicht ab. Später zeigte sich, dass die Qualität auf ebenso hohem Niveau war: Laufleistungen über 200 000 Kilometer waren für ein Auto aus den 1960er-Jahren beeindruckend. Auch nach der Insolvenz des Bremer Autobauers Borgward gehörte die Isabella zum gewohnten Bild auf den Straßen. Das elegante Borgward Isabella Coupé wurde über Jahre zum Traum vieler Frauen.



Kleine Details, große Wirkung

Straßenfahrzeuge sind ein wichtiges Ausstattungsdetail für die Modellbahn. Michael Volz zeigt, wie sich handelsübliche Modelle mit wenigen Handgriffen ganz epochengerecht in kleine Schmuckstücke verwandeln lassen.

Das Straßenbild der Epoche III wurde noch weniger als heute von Luxuskarossen bestimmt. Auch der Motorisierungsgrad der Deutschen war viel geringer. Das sollte man im Auge behalten, wenn man angesichts der vielen interessanten H0-Automodelle der Sammelleidenschaft verfällt. In den 50ern und 60ern beherrschten VW Käfer und Opel Kadett das Straßenbild. Auch das Gogomobil von Glas, die Isetta von BMW, Opel Olympia Rekord, Lloyd Alexander oder Fiat 500 waren Autos, die sich die Menschen leisten konnten. Also besser einen Käfer mehr auf dem Parkplatz vor dem Bahnhof oder einer Fabrik parken. Einen Luxus- oder gar „Ami“-Schlitten fuhr höchstens der Chef.

Vorbildinformationen findet man auf unterschiedlichem Weg. Natürlich sind

Fotos die erste Wahl, insbesondere zeitgenössische. Um die korrekte Position der Spiegel, Antennen, Wischer, Kennzeichen usw. nachzuvollziehen, ist der Oldtimer-Katalog von Günther Zink zu empfehlen. Er enthält Abbildungen von alten Automobilen und ist in älteren Ausgaben meist günstig zu haben. Leider fehlen meist Heckansichten. Dafür informieren die Produktionszeiträume darüber, ob noch ein schwarzes oder schon ein weißes Kennzeichen die richtige Wahl ist. Bei Nutzfahrzeugen helfen unter anderem die Bücher „Lastwagen-Veteranen“ und „Deutsche Traktoren“ von Udo Paulitz weiter. Wenn es um Fotos aus früheren Zeiten geht, wird man beim Wartberg-Verlag fündig (z.B. „Unser erstes Auto“). Besonders in den Bildbänden von Eugen Sauter über das Landleben der 50er- und

60er-Jahre findet man immer wieder farbige Abbildungen von Traktoren, Fuhrwerken und anderen landwirtschaftlichen Geräten, die man sich zum Vorbild für eigene Szenen machen kann. Selbstverständlich kann auch das Internet bei der Suche nach Vorbildfotos hilfreich sein. □





Fahrerfigur

Der Fahrer und Beifahrer fehlen in allen Modellen von Straßenfahrzeugen. Diese lassen sich aber oft in ihre Einzelteile zerlegen, was man nutzen sollte, um den Straßenverkehr realistisch nachzubilden. Preiser liefert allerlei sitzendes Volk, dem allerdings meist die Beine amputiert werden müssen. Da Autoinsassen nicht allzu detailliert bemalt zu sein brauchen, lohnt es sich, preisgünstige unbemalte Figuren zu kaufen und sie selbst zu bepinseln. Leider lassen sich bisherige Auto-Modelle von Wiking nicht zerlegen, da sie fest verklebt sind. Eine Ausnahme bildet das aktuelle Goggomobil. Bei Brekina ist ein Zerlegen im Regelfall kein Problem. Autos ohne Fahrer sollten irgendwo geparkt oder im Anlagenhintergrund platziert werden – so der Daimler im Foto rechts.

Kühlergrills

Kühlergrills waren früher verchromt und hatten Schlitz- oder andere Öffnungen, um die Luft einströmen zu lassen. Von außen wirken diese dunkel bis schwarz. Bei Modellautos sind die Kühler in aller Regel gleichfarbig bedruckt. Auch die eigentlich sehr schönen Mercedes-Modelle von Starmada machen da keine Ausnahme. Sie rollen mit chromfarben/weiß lackiertem Kühler auf die H0-Straße, bei anderen Marken sind die Kühler komplett verchromt.

Um die Kühlergrills realistischer und plastischer wirken zu lassen, versetzt man ein wenig verdünntes Schwarz oder Schwarzbraun mit einem Tropfen Netzmittel (Spülmittel) und tupft es mit einem Pinsel in die Vertiefungen – eine vom Gebäudepatinieren oder Schienenfahrzeugealtern wohlbekannte Vorgehensweise. Sollte sich die schwarze Farbe ungleichmäßig verteilen, kann man den Vorgang nach dem Trocknen wiederholen. Auch Luftschlitze und andere Öffnungen an der Motorhaube oder den Seiten (beim VW Käfer plus Ablegern hinten) lassen sich so betonen und realistischer darstellen.



Ein VW 1600 TL mit dunkel unterlegten Luftschlitzen (Heckmotor!).



Zwei DKW Junior-Modelle von Brekina: Links vor der Behandlung des Kühlergrills, rechts danach.



Ein betagter Citroën, bei dem alle Chromteile und Lampenläser nachträglich ergänzt wurden. Gleiches gilt für den preisgünstigen VW 1600TL von Brekina (unten).



Chromfarbene Details

Chromfarbene Details wie Türgriffe oder Zierleisten kann man mit silbernen Lackstiften besser einfärben als mit dem Pinsel. Je nach Einsatzzweck empfehlen sich Stifte in zwei verschiedenen Stärken (beispielsweise Edding 751 und 780). Geht etwas Farbe daneben, hilft Feuerzeugbenzin sie zu entfernen. Lassen sich Lampenläser abnehmen, kann man auch die Lampeneinfassungen mit dem Lackstift verchromen (Siehe Seite 26).

Sind Rück- oder Blinklichter nicht farblich abgesetzt, kann man dies nachholen. Pinsel der Größen 00 oder 0 sowie Stecknadeln zum Auftupfen winziger Farbpunkte (Blinker) sind die Werkzeuge der Wahl. Als Farben sind die von Gunze-Sangyo zu empfehlen, da sie keine aggressiven Lösungsmittel enthalten und angetrocknet mit Spiritus gelöst werden können. Ebenso eignet sich Spiritus zum Verdünnen.

An der Vespa wurden Räder und Luftschlitze dunkel ausgelegt sowie die Handgriffe und der Ständer bemalt.



Autoradio

Autoradios wurden ab den 1950er-Jahren immer beliebter. Also müssen auch Antennen angebracht werden. Dazu eignen sich die Naturborsten von Heki (Schilf Nr. 3112) ideal. Mit einem Bohrer 0,3 oder 0,4 Millimeter bohrt man an der vorgesehenen Stelle ein winziges Loch und klebt mit wenig Sekundenkleber eine passend gekürzte Borste ein. Danach wird sie mit einem silbernen Edding-Lackstift eingefärbt.

Außenspiegel und Scheibenwischer sind bei aktuellen Modellen bereits angebracht oder liegen bei. Fehlen sie, sind sie falsch oder zu voluminös ausgefallen, hilft Weinert mit passenden Teilen für Lkw und Pkw. Nach dem Anbringen der silberfarbenen Außenspiegel ist zu überlegen, ob man sie in Wagenfarbe lackiert. Hier helfen Vorbildfotos, denn nicht alle Spiegel waren verchromt.

Auch durchbrochene Mercedes-Sterne gibt es bei Weinert, falls das Original verloren gegangen ist oder einfach nicht gefällt. Angebracht werden sie per Minibohrmaschine mit feinen Bohrern. Dabei ist aber Vorsicht geboten: Ohne Vorkörnung mit spitzer Nadel rutscht man von der Kunststoffkarosserie leicht ab und ruiniert damit das schönste Modell.



Der Polizei-Ascona ist mit gleich zwei Antennen aus Heki-Borsten ausgestattet. Sie werden in sehr vorsichtig gebohrte Löcher (links) geklebt und silber bemalt.

Peilstangen

Peilstangen fehlen an Lastwagenmodellen gelegentlich oder sind einfach viel zu dick aus Kunststoff nachgebildet. Aus dünnem Draht lassen sie sich realistischer darstellen. Die weißen Kugeln am oberen Ende entstehen aus einem winzigen Tropfen dicker weißer Farbe. Auch bei Lastkraftwagen und Omnibussen gilt: Sofern die gläsernen Lampeneinsätze entfernbar sind, kann man die verchromten Lampeneinfassungen mit dem Lackstift farblich hervorheben. Dies ist beispielsweise beim Büssing-Bus von Brekina geschehen, bei dem auch die Kühleröffnung dunkel eingefärbt wurde.



Kräftig aufgepeppt kann der auch als Modell recht betagte Vorkriegs-Laster von Wiking sich noch durchaus sehen lassen. Außer Patina und Bemalung an Lampen und Kühler hat er Rückspiegel, Stern und Peilstangen bekommen; dazu gehört natürlich auch ein Nummernschild.

Eingeschlagene Räder

Eingeschlagene Räder sind bei Modellfahrzeugen leider viel zu selten zu sehen, obwohl sie diese gleich deutlich realistischer wirken lassen. Dabei sind sie einfach nachzubilden: Man ziehe die Räder von der Vorderachse ab und biege den die Achse darstellenden Draht an einem Ende ein wenig nach links und am anderen Ende in gleichem Maße ein wenig nach rechts. Eventuell muss nach dem Aufstecken der Räder noch ein wenig korrigiert werden, da diese natürlich parallel stehen sollten. Bei einigen Lastkraftwagen oder Transportern sind kleine Kunststoffstege im Radkasten zu entfernen, damit die eingeschlagenen Räder genügend Platz haben. Will man sich die Option offenhalten, die Räder später wieder in Geradeausstellung bringen zu können, ersetzt man den Originaldraht durch einen Messingdraht gleicher Stärke. Für Brekina-Unimogs bietet Saller einen Umrüstsatz auf Portalachse mit lenkbare Vorderachse an (siehe EJ 10/2011). Ein damit umgebauter Unimog macht sich sehr gut im Gelände.

Personen- und Lastkraftwagen waren früher manchmal mit Schmutzfängern hinter den Rädern ausgestattet. Diese lassen sich mit dünnem Kunststoff oder Karton nachbilden. Man klebt sie mit etwas Sekundenkleber am Radkasten fest und lackiert sie in der gewünschten Farbe.



Oben: Ein Käfer mit eingeschlagener Vorderachse, Schmutzfängern sowie nachgefärbten und ausnahmsweise chromverzierten Lampen.

Unten: Die neue Drahtachse, daneben das Original.

Links: Auch bei geparkten Fahrzeugen wirken eingeschlagene Vorderräder.





Dachgepäckträger

Ein Dachgepäckträger aus dem Hause Weinert (4313) bringt Abwechslung aufs Auto. Entsprechend gebogen und vorsichtig mit wenig Sekundenkleber auf dem Dach befestigt, kann er mit Koffern oder Kisten beladen werden. Doch Vorsicht: Will man die Fahrzeuge später wieder in den Originalverpackungen aufbewahren, müssen teilweise Ausschnitte für Spiegel oder Antenne aus dem Kunststoffeinsatz ausgeschnitten werden.

Der Dachträger schmückt einen VW 411. Scheibenwischer und Rückspiegel von Weinert werten das Herpa-Modell zusätzlich auf.



Schmutzspuren

Schmutzspuren dürfen auch an Automodellen nicht fehlen, will man sie wirklichkeitsgetreu gestalten. Doch Vorsicht! Privatwagen waren früher mehr noch als heute der Stolz ihrer Besitzer und wurden regelmäßig blitzblank geputzt – oft jeden Samstagvormittag und natürlich von Hand mit Schwamm und Kübel.

Ältere Fahrzeuge, Lastwagen, Baufahrzeuge und landwirtschaftliches Gerät dürfen schon mal etwas stärker mit Gebrauchsspuren versehen werden. Wie stets ist der Blick auf das Vorbild das beste Hilfsmittel.

Lastwagen und Traktoren zeigen viele Spuren des täglichen Gebrauchs, vor allem, wenn sie gerade von der Baustelle oder vom Acker kommen. Zumindest sollte man Farbpigmente in Graubraun an den Rädern, am Heck sowie an der vorderen Stoßstange mit einem feinen Borstenpinsel verteilen. Ein kleinerer Teil der Pigmente setzt sich in Ecken und Vertiefungen ab, was eine eher geringe, aber realistische Verschmutzung wiedergibt. Für stärkere Verschmutzungen sind flüssige Farben geeigneter. Man kann sie auch mit Pigmenten mischen.

Im Allgemeinen sollte man die Farben stets verdünnen und vorsichtig vorgehen. Schnell hat man zu viel Schmutz am Fahrzeug verteilt. Daher die Farbe immer wieder trocknen lassen und die Wirkung kontrollieren. An den Rädern von Traktoren macht sich erdig brauner Schmutz immer gut.



Deutlich eine Wäsche vertragen könnte dieser Mercedes-319-Bus. Sogar am Tankstutzen sind Spuren übergelaufenen Sprits zu sehen.

Nummernschilder



Nummernschilder sind ganz wichtige Details, die im Modell so gut wie immer fehlen. Sie sollte man an allen zulassungspflichtigen Fahrzeugen anbringen, da ihr Fehlen schnell auffällt. Generell ist natürlich darauf zu achten, dass die Kennzeichen auch zur gewählten Epoche passen. In der Vorkriegszeit bestanden Kennzeichen in Deutschland aus einer Abfolge aus römischen Ziffern (für das jeweilige Territorium, z.B. I für Preußen), Buchstaben (für den jeweiligen Kreis, z.B. A für Berlin) sowie einer Ziffernfolge. Die Schrift war schwarz auf weißem Grund. In der Nachkriegszeit waren die Kennzeichen der verschiedenen Besatzungszonen zunächst farblich unterscheidbar: In der

amerikanischen Besatzungszone schwarz auf orangefarbenem Grund, in der französischen Schwarz auf Rot, in der britischen Schwarz auf Blau und in der sowjetischen Schwarz auf Weiß. Erst 1948 einigten sich die Besatzungsmächte auf ein einheitliches System, innerhalb dessen Buchstabenfolgen auf die jeweilige Besatzungszonen hinwiesen. Bis 1956, also während der gesamten Epoche IIIa, waren die Kennzeichen schwarz mit weißer Schrift. Ab dem 1. Juli 1956 wurde auf das noch heute gültige System mit weißgrundigen Schildern des Standardmaßes 520 mal 110 Millimeter umgestellt. In der DDR erfolgt bereits 1953 eine Kennzeichen-Reform. Mit der Wiedervereinigung kam die EU-Landeskennung

-ANZEIGE-

FKS Modellbau

Filigranes Modellbauzubehör in Ätztechnik



- Fahrzeugzubehör • Accessoires
- Umrüstsätze • 3D-Druck-Produkte
- Decals • und vieles mehr!

Gerd Gehrman • Alex-Devries-Straße 4 • 47589 Uedem • Tel. 028 25 - 100 420 • mail@fks-modellbau.de

www.fks-modellbau.de

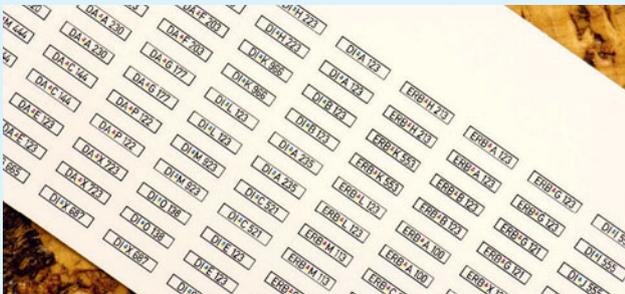
am linken Nummernschildrand hinzu. Die alten schwarzen Kennzeichen waren im Modell vor einigen Jahren bei Roco im Programm.

Generell sind Nassschiebebilder meist die schnellste und einfachste Methode, um Modellfahrzeuge ordnungsgemäß mit Nummernschildern zu versehen. Man findet sie gelegentlich noch auf dem Gebrauchtmarkt.

Sehr zu empfehlen sind die Kennzeichen von TL-Decals, die es in diversen Ausführungen auch für Einsatz-, Post- und Bahnfahrzeuge sowie verschiedene Epochen gibt. Auch bei MF-Modellbau (nach Regionen sortiert) oder Andreas Nothaft (modellbahndecals.de) sind Kennzeichen erhältlich. Möchte man jedoch eine regional eindeutig definierte Anlage gestalten – oder auch einen fiktiven Kreis darstellen –, sollte man etwas mehr investieren und spezielle Schilder passend zur jeweiligen Region drucken lassen. Hartmann Original (HaO) beispielsweise liefert diverse Schilder nach Wunsch – übrigens auch Werbe- und Firmenbeschriftungen.



Nummernschilder gehören zur Grundausstattung eines Automodells. Für H0 werden sie in sehr guter Qualität unter anderem von TL-Decals angeboten.



Sie werden nass angebracht, wenn eine ebene Fläche am Auto vorhanden ist. Ansonsten schneidet man das Kennzeichen besser mit Träger aus, da das Ganze dann etwas stabiler ist, beispielsweise beim Ankleben unter der Stoßstange.

Nach einigen Fahrten und Autowäschungen waren die Kennzeichen stets ausgebleicht oder schmutzig. Es macht sich also gut, wenn sie im Modell Schmutzspuren aus stark verdünnter Farbe oder Trockenpigmenten aufgetupft bekommen.

Alternativ kann man Kennzeichen auch am heimischen PC ganz nach Wunsch herstellen. Äußerst realistische Kennzeichen verschiedener Länder und Epochen lassen sich etwa auf kennzeichengenerator.com generieren. Die so erstellten Kennzeichen kann man als Bilddatei abspeichern und passend skaliert ausdrucken. Mit Fotopapier und einem herkömmlichen Tintenstrahldrucker im Fotomodus lassen sich bereits sehr gute Ergebnisse erzielen. Wer keinen geeigneten Tintenstrahldrucker besitzt, sollte mit verschiedenen Papierarten experimentieren, bis er passable Resultate erzielt.



Schilder für frühere Epochen sind schwieriger zu beschaffen, seit Rocos Set nicht mehr hergestellt wird. Aber auch einem BMW Dixi steht ein Nummernschild gut zu Gesicht.



Nationalitätskennzeichen

Nationalitätskennzeichen sind fast ebenso wichtig wie Nummernschilder. TL-Decals liefert das „D“ für Deutschland gleich mit. Beim Käfer waren sie oft mit einem dünnen Stab an der Stoßstange montiert. Warum nicht im Modell? Mit Sekundenkleber und einer feinen Pinzette klebt man eine Naturborste (z.B. Schilf von Heki 3112) an die Stoßstange. Anschließend kann ein vom Trägerpapier mit feiner Pinzette abgelöstes „D“ erst getrocknet und dann behutsam an den Stab geklebt werden.





RIETZEAUTOMODELLE



Made in Germany

Für Ihren Anlagenbau



Straßensystem 1:87



Fahrkartenautomat 1:87 / 1:120 / 1:160



Wartehalle 1:87



Busbahnhof 1:87



Packstation 1:87



Sanitätszelt 1:87



Paketbox 1:87

Unser umfangreiches Sortiment an Zubehörartikeln und Straßensysteme finden Sie in unserem Online-Shop unter www.rietze-shop.de oder im Fachhandel.

Rietze GmbH & Co. KG • 90518 Altdorf b. Nürnberg • Tel. 09187-9600 • www.rietze.de



Licht auf unsre Straßen

Nachtfahrten auf H0-Straßen sind gefährlich: Fast jedes Auto rollt ohne Licht durch die Landschaft. Mit winzigen LEDs lässt sich der Straßenverkehr im Modell nicht nur sicherer machen, sondern auch schöner gestalten.

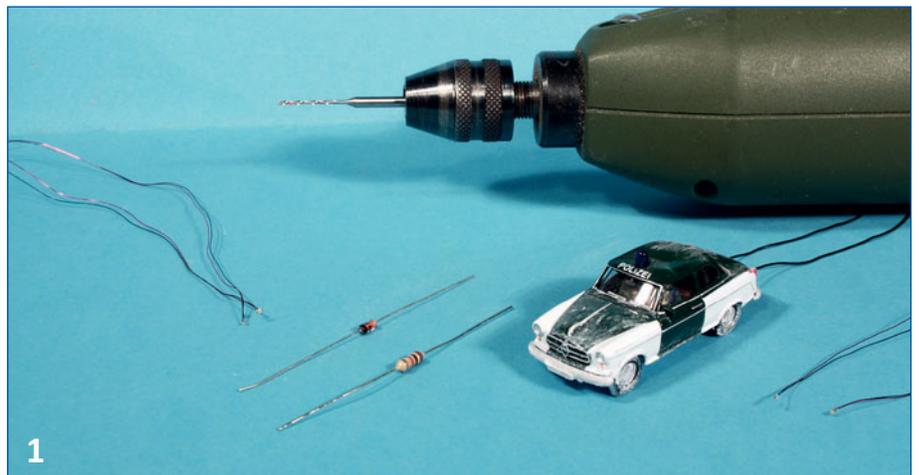
Das Beleuchten von Zügen, Straßen und Gebäuden gehört für viele Modellbahner zum Pflichtprogramm beim Anlagenbau. Kein Wunder, hat Nachtbetrieb doch seinen ganz besonderen Reiz. Dies gilt vor allem für Winteranlagen, wie die in den Ausgaben Dezember 2013 bis März 2014 des Eisenbahn-Journals vorgestellt. Anders als im Sommer, wo es von Natur aus lange hell ist, gehört das Erleben von Dämmerung und Nacht im Winter einfach zum Tagesablauf – und damit auch be-

leuchtete Häuser und Züge, Lichtergirlanden am Christkindlmarkt, Kerzen am Weihnachtsbaum, nicht zuletzt das dem durch die Schneeeinsamkeit Wandernden leuchtende Licht über der Wirtshaustür. Und natürlich, dass Autos mit angeschaltetem Licht fahren.

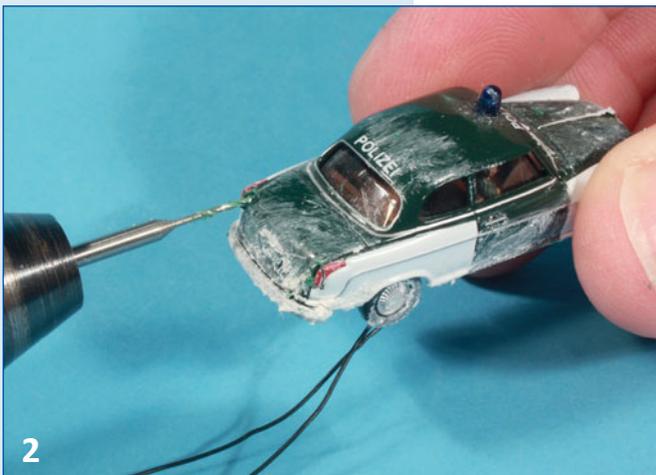
Genau dies erwies sich beim Bau der Winteranlage als Problem. Zwar sitzen in den Autos bereits Fahrer, aber den Lichtschalter scheint von ihnen noch keiner gefunden zu haben. Wie auch? Zwar finden sich in den Katalogen der Zubehöri-

ndrie einige beleuchtete Autos, doch meist aktuellen Vorbilds. Wer historische Modelle einsetzen möchte – hier solche der Epoche III – bzw. die Fahrzeuge bereits besitzt und vielleicht sogar aufwendig mit Schmutzspuren versehen hat, muss sie selbst mit Licht ausstatten.

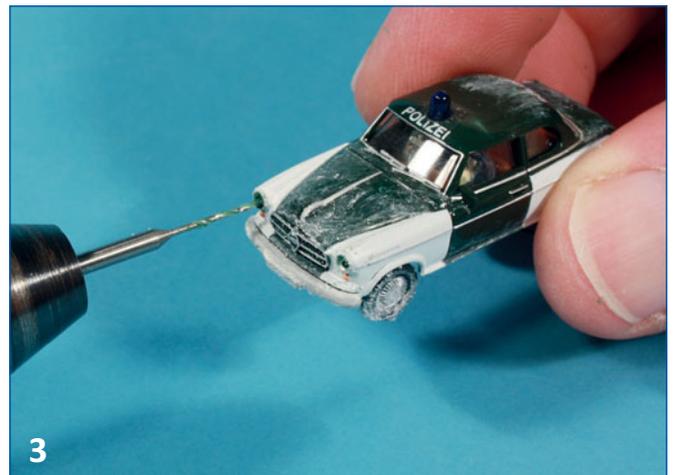
Passende LEDs lassen sich im Internet zwar schnell auftreiben. Wer sich aber nicht ohnehin schon mit deren Einbau beschäftigt hat, wird zum „Wie“ leider im Regen stehen gelassen. Eine erfreuliche Ausnahme ist die kleine Firma Fa. Mo-



1



2



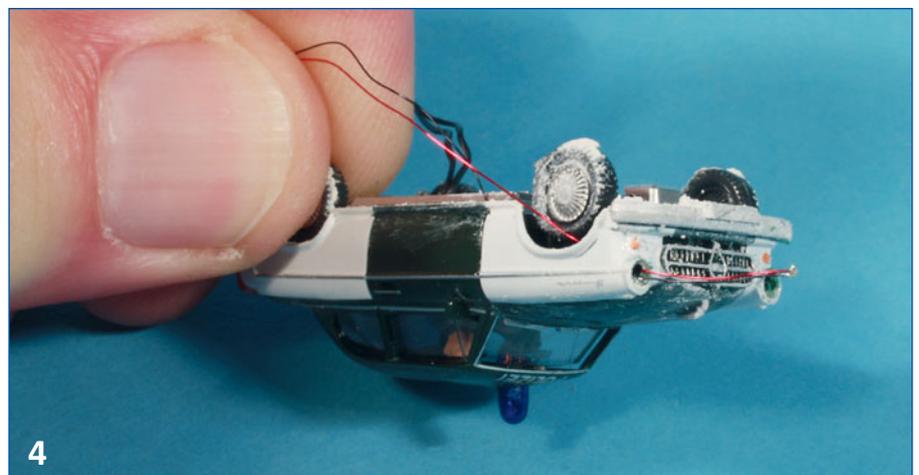
3

Bild 1: Die versammelten Bastel-Zutaten. Nur das Lötgerät fehlt noch. Die winzigen LEDs an den Kabeln fallen kaum auf. Als Basis für den Umbau diente ein Borgward Isabella von Wiking.

Bild 2: Zum Aufbohren der Scheinwerfer wäre es eigentlich empfehlenswert, das Auto zu zerlegen. Dieses war leider verklebt.

Bild 3: Die Rücklichter sind zu klein, um sie exakt aufbohren zu können. Deshalb wird das Loch knapp daneben gesetzt.

Bild 4: An ihren Anschlusskabeln wird eine LED in das aufgebohrte Scheinwerferloch gezogen.



4

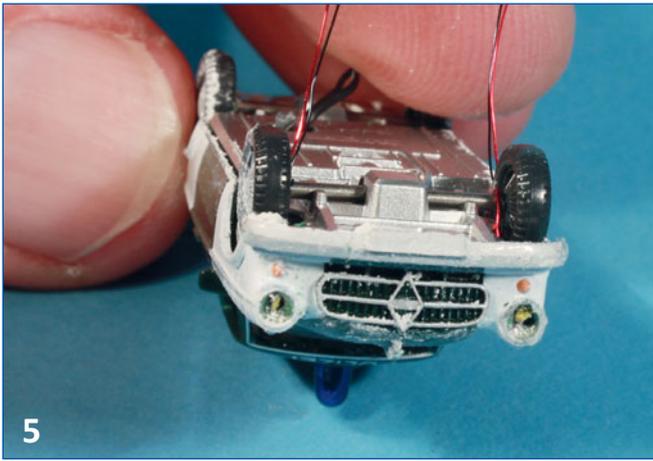
dellbau Schönwitz in Ratzeburg, die unter modellbau-schoenwitz.de auch im Netz zu finden ist. Sie bietet nicht nur fertig mit Licht ausgestattete Autos an, sondern auch LEDs. Von den Ratzeburgern stammen auch die hier verwendeten elektronischen Bauteile.

Pro Auto werden je zwei weiße und rote LEDs, ein Eingangswiderstand (1 kΩ), eine Diode für den Ausgang sowie ein Bohrer der Stärke 0,6 Millimeter.

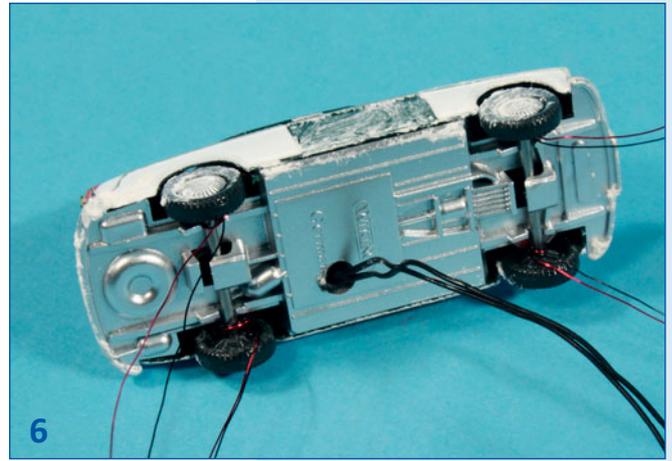
Zunächst werden direkt in die Gläser der Scheinwerfer hinein die 0,6-mm-Lö-

cher für die LEDs gebohrt. Gleiches gilt für die Rücklichter. Hier ist es teils etwas schwieriger, da diese oft nur angedeutet sind. In diesem Fall muss man versuchen, das Bohrloch möglichst nahe an der Originalposition anzubringen.

Beim Einführen der LEDs in die Bohrungen ist darauf zu achten, dass die Farben nicht vertauscht werden. Weil von außen nicht erkennbar ist, ob eine LED weiß oder rot leuchtet und auch die Anschlussdrähte stets schwarz und rot sind, sollte man immer nur die jeweils



5

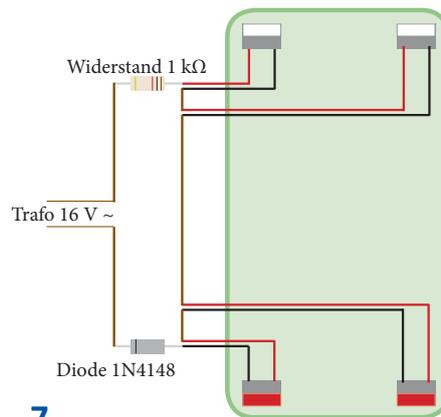


6

benötigte LED aus der gekennzeichneten Verpackung nehmen.

Zunächst werden die hauchdünnen Anschlussdrähte für die Frontscheinwerfer durch das Bohrloch gesteckt bzw. unter den Kotflügeln hindurch zur Radachse geführt. Anschließend spannt man die Drähte leicht, bis die LED fest im Scheinwerfer sitzt. Damit das auch so bleibt, werden die Drähte zweimal um die Vorderachse gewickelt. Auf die gleiche Weise baut man die Rücklichter ein. Anschlussspannung sind die modellbahnüblichen 16 V Wechselstrom.

Durch ein 4-mm-Bohrloch in der Straßendecke werden die Anschlussdrähte unter die Anlage geführt. Dort schließt man sie entsprechend dem Schaltplan auf Seite 87 der allgemeinen Beleuchtung an. Der Zeitaufwand für die Ausstattung eines Autos mit Front- und Heckbeleuchtung beträgt zunächst etwa 45 Minuten.



7

Mit etwas Routine schrumpft er auf nur noch eine halbe Stunde. Je nach Geduld, Ausdauer und Geschicklichkeit lassen sich sogar kleine Fahrzeuge wie der Einachs-Traktor von Noch mit Beleuchtung ausrüsten. □

Bild 5: Um die LEDs in ihren Löchern zu sichern, wickelt man die Kabel einfach zweimal um die Vorderachse.

Bild 6: Alle LEDs sind positioniert. Die dicken Kabel in der Mitte versorgen das Blaulicht des Polizeifahrzeugs.

Bild 7: So sieht der Schaltplan für das Umbauprojekt aus.

Bild 8: Zum Schluss vergewissert man sich von der Funktionsfähigkeit der verbauten LEDs, dann kann das Polizeiauto auf Streifenfahrt gehen.



8



1:87

Hochwertige, handgefertigte
Resine-Modelle in 1:87



**Horch 853
Spezial Coupe, 1937**
Nr. 218691
19.95



**Atkinson
8 Wheel Truck, 1950**
Nr. 224818 34.95



Amphicar 770, Polizei, 1961
Nr. 224811 21.95



Delahaye 165 V12, 1938
Nr. 223607 21.95



Ferrari 512 BB, 1976
Nr. 224820 21.95



GMC Motorhome, 1976
Nr. 221191 34.95



GM Firebird III, 1958
Nr. 223419 29.95



**Buick Flexible Premier,
Bestattungswagen, 1960**
Nr. 221219 29.95



**Cadillac Fleetwood 75
Touring Sedan, 1941**
Nr. 223608 21.95



**Citroen Traction Avant
Faux Cabriolet, 1936**
Nr. 224814 21.95



**Bedford RLHZ Green
Goddess, 1953**
Nr. 223416 34.95



**Ferrari 375 F1, GP Silver-
stone, J.F.Gonzalez, 1951**
Nr. 222840 21.95



**Bernard TD 150,
Velosolex, Kofferaufflieger**
Nr. 223874 39.95



**Ferrari Koenig
Testarossa, 1985**
Nr. 223154 21.95



**Ford Granada MK
II Turnier, 1982**
Nr. 216168 21.95



**Ford Transit Mk. I,
Feuerwehr, 1965**
Nr. 221205
29.95



Krupp Tiger, Ruhr
Nr. 223880 39.95



Ford TW-20, 1979
Nr. 223664 29.95



Ford T-Modell Touring, 1909
Nr. 213698 19.95



Hummer H2, 2003
Nr. 223666 21.95



Jaguar XJ-S, 1975
Nr. 215526 19.95



**Bugatti Type 41 Royale
by Weymann, 1929**
Nr. 217543 19.95



LaSalle Series 50, 1937
Nr. 218684 19.95



Lotus Esprit S1, 1977
Nr. 224483 19.95



Opel Manta B Mattig, 1991
Nr. 224411 19.95



**Mercedes SSK Count Trossi,
Der schwarze Prinz, 1932**
Nr. 223371 21.95



**Mercedes 770 (W07)
Cabriolet, 1930**
Nr. 226201 21.95



**Mercedes 770 (W150)
Spezial Tourenwagen, 1938**
Nr. 223671 21.95



**Pegaso Comet, Fagor,
Kofferaufflieger**
Nr. 223878 39.95



**Mack H673-ST,
Zugmaschine, 1960**
Nr. 221199 29.95



**RMMV Survivor R,
Polizei, 2016**
Nr. 223688
29.95



Renault 18, 1978
Nr. 224812 21.95



Skoda 1203 Bus, 1968
Nr. 226195 24.95



Porsche 597 Jagdwagen, 1953
Nr. 229519 21.95



Morris Minor Van, 1960
Nr. 223383 21.95



**Skoda 1203 Halbbus,
Feuerwehr, 1968**
Nr. 226196 24.95



Volvo P1900 Sport, 1956
Nr. 216165 19.95



VW Santana, 1982
Nr. 224462 21.95



Renault Fuego, 1980
Nr. 224817 21.95





Tuning für den Trabbi

Neben älteren Modellen eignen sich vor allem Bausätze, um die Straßen der heimischen Anlage preisgünstig zu füllen. Besonderer Vorteil der Bausätze: Sie müssen für Verbesserungsarbeiten nicht erst auseinander genommen werden.

Der Trabant 1.1 war der letzte Spross der erfolgreichen Automobilfamilie aus Zwickau. Vom Vorgängermodell 601 unterscheidet sich der Trabant 1.1 durch einen neuen Kühlergrill. Trotz neuer Motorisierung (1,1-Liter-Viertaktmotor von VW) konnte sich der 1.1 nach der Wende nicht gegen die modernere Konkurrenz aus dem Westen durchsetzen, schon 1991 rollte das letzte Fahrzeug vom Band.

Herpa hat ein H0-Modell des Trabant 1.1 im Programm, das seit kurzem auch als „Minikit“-Bausatz erhältlich ist. Neben ihrem günstigen Preis haben Bausätze einen weiteren Vorteil: Verbesserungsarbeiten lassen sich direkt während des Zusammenbaus erledigen.

Der Zusammenbau des kleinen Modells ist auch für Anfänger gut machbar – schließlich werden die 13 Einzelteile lediglich zusammengesteckt. Zuvor werden Sitze und Seitenverkleidungen im

Innenraum analog zu Vorbildfotos braun lackiert (Mischung aus Revell 85 und 16), Armaturenbrett und Lenkrad bleiben schwarz. Die Türschwelle aus Kunststoff wird mit schwarzer Farbe (Revell 8) imitiert, auch der Innenspiegel wird schwarz eingefärbt. Ein schwarzer wasserfester Folienschreiber dient zum Hervorheben der Türgriffe. Die Blinker unterhalb der Frontscheinwerfer werden mit einem feinen Pinsel orange hervor gehoben (Mischung aus Revell 30 und 310).

In den Felgen sammeln sich beim Vorbild schnell Staub und Schmutz, sie sollten daher im Modell mit Pulverfarben (grünbrauner Schmutz von Kremer Pigmente) gealtert werden. Auch die Karosserie wird mit Pulverfarben behandelt. Zwar bleiben auf dem glatten Kunststoff kaum Partikel haften, Türritzen und Lüftungsschlitze werden auf diese Art realistisch betont.

Viele Vorbildfotos zeigen den Trabant 1.1 mit einer Autoradioantenne.

Schilf von Heki (3112) ist ein ideales Ausgangsmaterial für eine Modellnachbildung, alternativ kann man aber auch die Haare eines alten Borstenpinsels verwenden. Das Befestigungsloch wird vorsichtig mit einem 0,3 oder 0,4-Millimeter-Bohrer in die Karosserie gebohrt, anschließend befestigt man die Antenne mit einem Tropfen Weißleim, bevor sie, je nach Vorbildwahl, schwarz oder silbern gefärbt wird.

Die passenden Nummernschilder entstanden am PC (www.kennzeichengenerator.de) und maßstäblich mit einem gewöhnlichen Tintenstrahldrucker auf Fotopapier gedruckt. Zum Aufkleben eignet sich das dicke Fotopapier allerdings nur bedingt. Es empfiehlt sich, die oberste bedruckte Lage vorsichtig vom Papier abzuziehen, dann kann man das Kennzeichen exakt ausschneiden und mit Hilfe eines Klebestifts oder einem Tröpfchen Weißleim befestigen. □

Bild 1: Die Summe der Einzelteile ist überschaubar. Während des Zusammenbaus ist Vorsicht geboten: Kleinere Teile wie Leuchten und Nummernschildhalter gehen allzu leicht verloren.



Bild 2: Der Innenraum wird in Anlehnung an das Original neu eingefärbt (Revell 84 und 16), das Armaturenbrett bleibt schwarz.



Bild 3: Ein schwarzer Foliestift dient zum Auslegen der Türgriffe, die Türschwelle lässt sich besser mit einem feinen Pinsel und etwas schwarzer Farbe (Revell 9) gestalten.



Bild 4: In den Felgen sammelt sich rasch Schmutz an. Pulverfarbe (grünbauner Schmutz von Kremer Pigmente) dient zur Imitation.

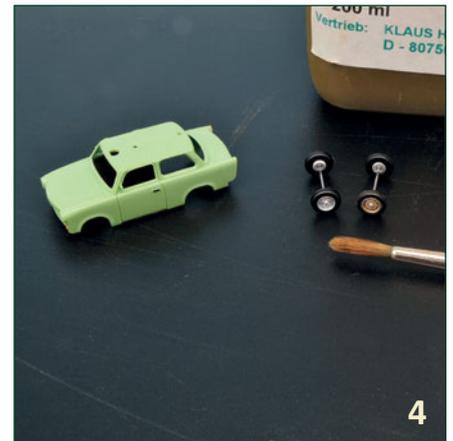


Bild 5: Auch die Türfugen und weitere Details lassen sich mit etwas Pulverfarbe betonen.

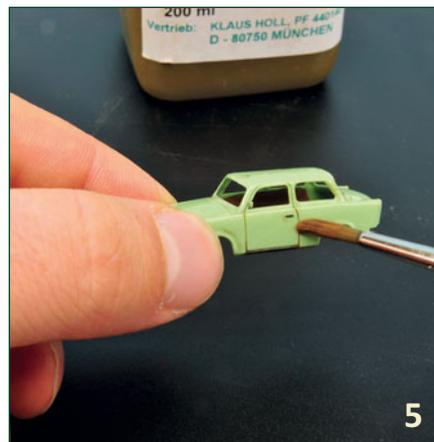


Bild 6: Eine feine Borste dient zur Nachbildung der Antenne. Ist kein anderes Material zur Hand, muss ein alter Borstenpinsel erhalten.



Bild 7: Mit einem Handbohrer der Stärke 0,3 oder 0,4 Millimeter wird vorsichtig das Loch für die Antenne vorgebohrt. Nun fixiert man die Antenne mit einem Tröpfchen Weißleim und färbt sie dem Vorbild entsprechend schwarz ein.

Bild 8: Die Kennzeichen werden vorsichtig von der obersten Fotopapierschiicht abgezogen und aufgeklebt. Je nach Untergrund eignet sich ein Klebestift oder Weißleim zur Befestigung.





Laster fürs Land

Für die Gestaltung eines abwechslungsreichen Straßenbilds auf der Anlage sind die Nutzfahrzeuge von Kibri in der Baugröße H0 eigentlich unverzichtbar. Thomas Mauer zeigt, wie aus den Bausätzen ansprechende Modelle entstehen.

Seit vielen Jahren schon bietet Kibri neben den bekannten Modellgebäuden auch zahlreiche Fahrzeugmodelle im Maßstab 1:87 an. Hier findet der Modellbahner interessante Modelle für die unterschiedlichsten Einsatzgebiete – Grund genug, sich einmal näher mit diesen Bausätzen zu beschäftigen. Für den Straßenverkehr auf der heimischen Anlage eignen sich etwa die Bausätze für einen Silo-Lkw nebst passenden landwirtschaftlichen Anhängern.

Die Bausätze bestehen, wie bei Kibri üblich, aus verschiedenfarbig angelegten Spritzlingen. Die einzelnen Teile weisen eine gute Detaillierung auf. Neben einem Beschriftungssatz auf selbst klebender Folie liegt dem Bausatz eine ausführliche und leicht verständliche Bauanleitung bei.

Für den Zusammenbau benötigt man folgende Werkzeuge: Einen watenfreien

Seitenschneider (beispielsweise von Faller) zum Heraustrennen der Einzelteile aus dem Spritzling, ein scharfes Bastelmesser oder Skalpell, eine kleine Feile zum Versäubern der Teile, eine Pinzette sowie ein kleines Stahllineal. Zum Kleben empfiehlt sich ein dünnflüssiger Kunststoffkleber, wie ihn Kibri anbietet – er kann mit einem feinen Pinsel sparsam dosiert aufgetragen werden. Soll das Modell farblich verfeinert werden, sind noch gute Marderhaarpinsel erforderlich.

Der Bau des Modells dürfte auch eher ungeübte Bastler nicht vor unlösbare Probleme stellen. Die einzelnen Bauteile sind so passgenau, dass aufwendige Nacharbeiten nicht notwendig sind, zudem erleichtert die Klipstechnik den Zusammenbau ganz erheblich. Viele Teile können hier ohne Klebstoff dauerhaft zusammengefügt werden – es handelt sich vor-

nehmlich um die beweglichen Baugruppen. Das Anbringen der Beschriftungen erfolgte je nach Zugänglichkeit der Teile bereits vor der endgültigen Montage des Modells.

Aus dem Beschriftungssatz müssen die einzelnen Schriftzüge zum Teil mit einem scharfen Messer ausgeschnitten werden – am besten an einem Stahllineal entlang und möglichst „randscharf“, also ohne größeren Kleberand. Mit einer Pinzette lassen sich die ausgeschnittenen Beschriftungen leicht an den vorgesehenen Stellen platzieren.

Wenn das Modell fertig montiert und beschriftet ist, sollten noch einige Details zusätzlich farbig angelegt werden, die ab Werk nur im Farbton des angrenzenden Bauteils gehalten sind. Dies sind beispielsweise Scheinwerfer, Blinker, Bremslichter und Rückspiegel. Dazu benötigt man gute

Bild 1: Die Anzahl der Einzelteile hält sich in Grenzen, der Bau des Modells sollte daher keine Schwierigkeiten machen. Viele Teile können einfach zusammengeklipst werden, sie halten ohne Klebstoff.

Bild 2: Die Hänger sollten eine Neulackierung erhalten. Der Zusammenbau der Modelle erfolgte daher in Lackiergruppen. Größere Teile wie etwa den Rahmen kann man beim Spritzen gut mit einer Klemmschere halten.

Bild 3: Farbliche Verbesserungen stehen auch bei den Silohängern von Kibri an. Mit einem feinen Pinsel sowie etwas orange und roter Farbe lassen sich hier Bremslichter, Rückstrahler und Blinker nachbilden.

Bild 4: Gleiches gilt für die Fahrerkabine des MAN-Lkws. Für den markanten Schriftzug mit dem Löwen auf dem Kühlergrill ist allerdings eine sehr ruhige Hand erforderlich.

Bild 5: Auch auf der Anlage sollten keine Geisterfahrer unterwegs sein. Die Preiserfiguren müssen teilweise noch „zurechtgeschnitzt“ werden, bis sie in die Fahrerkabine passen.

Rotmarderpinsel, die vor allem eine sehr feine Spitze aufweisen – und natürlich eine ruhige Hand ... Der Aufwand lohnt sich durchaus, denn so kommen viele Details des Modells erst richtig zur Geltung.

Nachdem die Farbe auf den nachträglich lackierten Teilen vollständig getrocknet ist (was bis zu 24 Stunden dauern kann), stellt sich die Frage, ob das Modell mit Verschmutzungsspuren versehen werden soll. Diese Entscheidung kann ich Ihnen nicht abnehmen – aber der Vergleich eines gealterten Modells mit einem anderen „frisch aus der Packung“ spricht für einen Versuch.

Die Verschmutzungsspuren habe ich mit verschiedenen gemischten und stark verdünnten Farben aufgetragen (Revell 9, 45 und 86); wichtig ist vor allem, dass die Farben nicht „rein“ aufgetragen werden. Der Deckel einer alten Bonbon-Blechdose diente mir dabei als praktische Mischpalette. Gute Pinsel tragen zu einem ordentlichen Ergebnis bei. Eine einfache Regel dazu: Je größer die Fläche, desto größer der Pinsel. Für die oben genannten Kleinteile reicht ein Pinsel der Größe 5/0, für das Altern sollte man dagegen schon die Größe 2 benutzen.

In manchen Fällen möchte man sicher auch das eine oder andere Modell komplett neu lackieren. Idealerweise sollte zum Lackieren der so vorbereiteten Lackiergruppen eine Airbrush-Pistole zum Einsatz kommen. Kleinteile wie etwa die Felgen werden auf ein Doppelklebeband

gesetzt, größere Teile, die von allen Seiten lackiert werden müssen, können mit einer Klemmschere gehalten werden.

Mit etwas Übung erhält man mit der Airbrush-Pistole gute Ergebnisse; eine Pinsellackierung als Alternative führt leider nur mit sehr viel Übung zu einem zufriedenstellenden Ergebnis. So bleibt der Pinsel eher dem farblichen Auslegen diverser Kleinteile vorbehalten. Als Beispiel sei die MAN-Fahrerkabine gezeigt; sicher ist es auch sinnvoll, sich vor dem ersten Pinselstrich ein entsprechendes Vorbildfahrzeug einmal näher anzusehen.

So ist der Kühlergrill des Modells schwarz, alle erhabenen Teile wie der Rahmen, der MAN-Schriftzug und der Löwe sind vorbildgerecht nachgebildet und können mit einem feinen Pinsel der Stärke 5/0 vorsichtig silbern angelegt werden. Nur wenig Farbe am Pinsel und – vor allem anderen – eine ruhige Hand und viel Geduld sind für diese Arbeit Voraussetzung. Die Nachbildungen der Spiegel wurden ebenfalls silbern angemalt, die Türgriffe schwarz, die Blinker gelb und orange. Auf diese Weise erhält man ohne allzu großen zeitlichen Aufwand ein wesentlich vorbildgerechter wirkendes Modell. Zum Abschluss der Arbeiten kann man noch passende Figuren in die Fahrerkabinen setzen. Preiser bietet unter der Art.-Nr. 10328 passende Figuren für Trecker aller Art an, die sitzenden Lkw-Fahrer aus der Packung 10038 lassen sich ebenfalls verwenden. □





Rum ums Eck

Modellfahrzeuge werden fast immer mit starren Vorderachsen hergestellt. Für realistische Straßenszenen ist das ein Hindernis. Wer seine Autos, Busse und Lkws vorbildentsprechend um die Kurve fahren lassen möchte, muss selbst Hand anlegen.

Um ein Modell-Straßenfahrzeug mit eingeschlagenen Vorderrädern auszustatten, darf man nicht zimperlich sein: Das Modell muss nicht nur zerlegt werden, sondern wird auch mit Werkzeug traktiert. Zum Sammlerstück taugt es danach nicht mehr, aber dafür schaut es auf der Anlage deutlich besser aus.

Im ersten Schritt wird das Modell – hier ein ebenfalls von VK-Modelle stammender Solaris-Bus – zerlegt. In der Regel lässt sich die Bodenplatte einfach abnehmen, sodass die Achsen herausfallen. Die nächste „Schicht“ ist dann schon die Inneneinrichtungskulisse. Sie muss meist aus dem Gehäuse gehebelt werden, wobei darauf zu

achten ist, dass Fenster und Außenseiten keine Kratzer abbekommen.

Das Lager der Vorderachse ist üblicherweise nach dem Halbschalenprinzip ausgeführt: Eine Hälfte gehört zur Bodenplatte, die andere zur Inneneinrichtungskulisse. Bearbeitet wird Letztere, die Bodenplatte ist dafür meist zu dünn.

Bevor man ernsthaft zur Tat schreitet und neue Lager für die Achse anfertigt, sollte man deren Lage auf der Bodenplatte anzeichnen. Sie fallen je nach benötigtem Einschlagwinkel und Fahrtrichtung unterschiedlich aus. Will man sich offenhalten, ob das Fahrzeug später einmal links oder rechts fahren soll, legt man die Lager eben doppelt an.

Dazu sind im Prinzip nur Rinnen in die Bodenplatte zu feilen. Als Werkzeug reichen eine kleine Dreikantfeile sowie ein Bastelmesser zum Vorritzen. Zu beachten ist, dass bei starkem Einschlag die Achslagerungen nicht auf Höhe des vorhandenen Lagers enden dürfen, sondern knapp einen Millimeter daneben. Andernfalls schleift später das Rad sichtbar im Radkasten. Die Achslagerungen sollten so tief eingefeilt werden, wie es die Materialstärke zulässt oder die Achse ganz darin verschwindet.

Vor Korrekturen braucht man sich bei dieser Arbeit nicht zu scheuen: Sämtliche Feilspuren verschwinden später unter der Bodenplatte. Eventuell müssen bei dieser

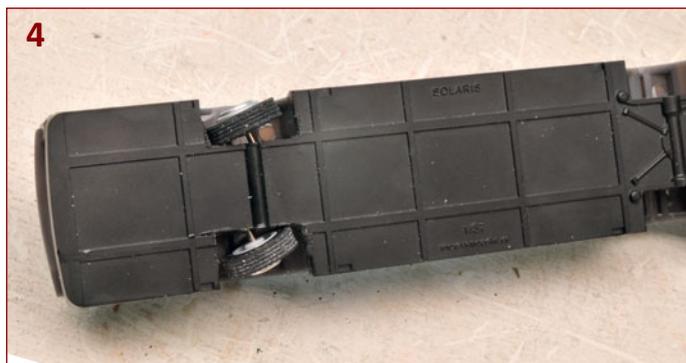
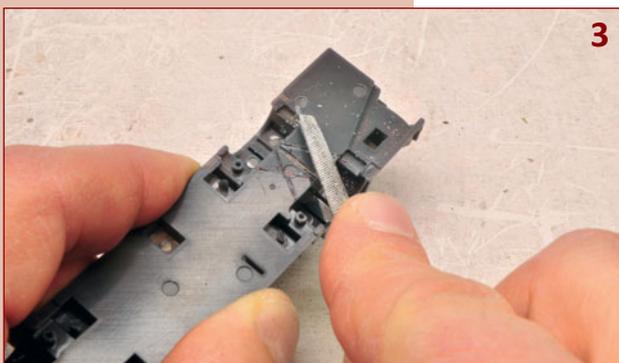


Bild 1: Zum Vergleich: Die starre Vorderachse des Solaris (links) und die einschlagbare des MAN, beide von VK-Modelle.

Bild 2: Der Solaris-Bus zerlegt in seine Hauptbaugruppen. Alle sind nur gesteckt. Inneneinrichtung und Bodenplatte halten die Achsen.

Bild 3: Mit einer Dreikantfeile werden die zuvor mit einem Messer vorgeritzten neuen Lager für die Vorderachse angefertigt.

Bild 4: Steckprobe: Alles passt. Sollte dies nicht der Fall sein, muss noch einmal nachgearbeitet werden.

Bild 5: Vor dem Zusammenbau: Die Bodenplatte mit erweiterten Aussparungen, die geteilte Achse sowie die Inneneinrichtung mit eingefeilten Lagern.

Bild 6: Letzte Arbeit bevor das Gehäuse aufgesetzt wird: Innenraumbemalung und Ausstattung mit Figuren. Bevor der Bus endgültig in Betrieb gehen kann, steht nur noch die Montage der Außenspiegel auf dem Programm.



aber die Aussparungen für die Räder der Vorderachse vergrößert und dem Radkasten angepasst werden.

Ist man mit dem Ergebnis dieser Arbeiten zufrieden, wird die Vorderachse mit einem Seitenschneider in zwei Hälften gezwickelt. Dann steckt man Inneneinrichtung und Bodenplatte wieder zusammen und probiert aus, ob sich die Achshälften

ohne zu klemmen und parallel im richtigen Winkel in ihre Lager schieben lassen. Wer mit dem Ergebnis zufrieden ist, kann die Achsteile danach festkleben – wer nicht, muss nacharbeiten.

Ist das Modell schon einmal offen, sollte die Gelegenheit genutzt werden, die Inneneinrichtung farblich aufzupeppen und Figuren einzusetzen. □





Weinert-Veteranen

Fein detaillierte Kleinserienbausätze, wie sie etwa von Weinert angeboten werden, bestehen meistens aus Weißmetall. Thomas Mauer schildert, wie sich aus diesem für manchen sicher ungewohnten Material schöne Modelle bauen lassen.

Bis jetzt stand ich den Werkstoffen Messing und Weißmetall eher skeptisch gegenüber. Doch ich wollte mich auch einmal an einen Kleinserienbausatz wagen. Eine Lok sollte es für den Anfang freilich nicht sein; zu groß war die Sorge, dass etwas „schiefgehen“ könnte. Meine Wahl fiel schließlich auf einen Lkw-Bausatz von Weinert. Dass diesem einen Modell gleich weitere folgten, sei nicht verschwiegen – unlösbar ist der Umgang mit Metallbausätzen nicht.

Für Teile aus Weißmetall, Messingfeinguss und gätztem Messingblech benö-

tigt man unterschiedliche Werkzeuge zum Schneiden, Feilen und Schleifen. Weißmetall ist sehr weich; zum Entgraten habe ich hier sogenannte Echappement-Feilen (etwa bei Fohrmann erhältlich) und Schleifpapier für Metall mit der Körnung 180 (aus dem Baumarkt) benutzt. Schlüsselfeilen sind nicht geeignet, da sie sich sofort zusetzen. Messingfeingussteile weisen oft einen dicken Gussarm auf. In Ermangelung einer feinen Metallsäge habe ich meine Miniaturbohrmaschine mit einem Diamanttrennblatt zum Schneiden und Schleifen eingesetzt.

In der Bauanleitung unter dem Punkt „Allgemeines“ empfiehlt der Hersteller, zum Kleben des Bausatzes Sekundenkleber zu benutzen. Zudem sollen schwere und tragende Bauteile zusätzlich mit einem Zweikomponenten-Klebstoff (z.B. Stabilit-Express) versehen werden. Vom Löten ist aufgrund des niedrigen Schmelzpunkts von Weißmetall abzuraten; bei ungeschickter Handhabung kann man die Bauteile nur noch zum Bleigießen an Silvester verwenden.

Als praktisches Beispiel möchte ich den Bau eines Henschel 36 W 3 mit Käss-

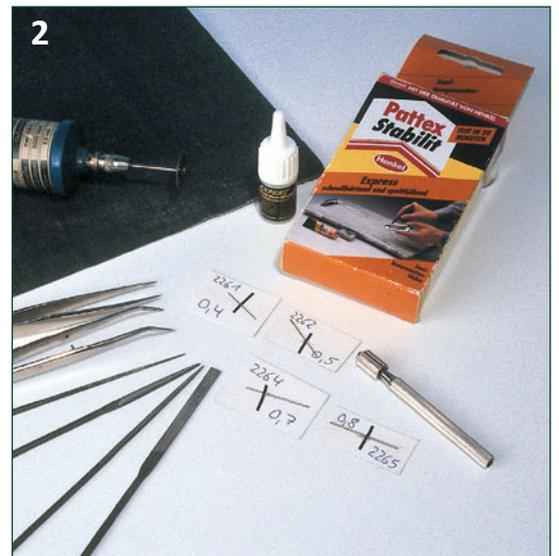


Bild 1: Allzuviele Teile aus Weißmetall und Messingfeinguss sind es nicht: Der Bausatz des Henschel 36W 3 von Weinert.

Bild 2: Das benötigte Werkzeug: Echappement-Feilen von Fohrmann, Pinzetten, ein Stiftenklöbchen mit diversen Bohrern. Beim Kleben kommen Sekundenkleber und Zweikomponentenkleber (etwa Stabilit) zum Einsatz.

Bild 3: Die Scheiben der Fahrerkabine werden vor dem Zusammenbau auf einer harten Unterlage (hier eine Spiegelkachel) zurechtgeschnitten und angepasst.

Bild 4: Die meisten Bauteile müssen mit Schleifpapier oder Feilen entgratet werden.

Bild 5: Die Pritschenwände werden rechtwinklig mit Sekundenkleber fixiert, die Bodenplatte dient als Anschlag. Die übrigen Teile der Baugruppe werden nur angepasst und noch nicht verklebt; die endgültige Montage erfolgt nach dem Lackieren.

Bild 6: Die Fahrerkabine mit Motorvorbau. Das Dach kann erst nach dem Lackieren und dem Einsetzen der Fensterscheiben aufgesetzt werden.



bohrer-Kofferaufbau von Weinert (Art.-Nr. 4517) zeigen. Zu Beginn stand eine Überprüfung der Bauteile auf Vollständigkeit und mögliche Fehler. Allerdings erwies sich diese Maßnahme (auch bei drei weiteren Modellen) als überflüssig – aber, sicher ist sicher ...

Beim Zusammenbau ist zwischen Bau- und Lackiergruppen zu unterscheiden. Dabei ist zu überlegen, welche Bauteile gleich montiert werden können und welche wegen einer abweichenden Farbgebung erst später eingefügt werden sollten. Falls eine Baugruppe schon lackiert ist,

kann man den Lack an den Klebestellen durch ungeschicktes Hantieren schnell verschmieren. Zudem ist zu klären, ob an verschiedenfarbig auszulegenden Teilen nach der Montage noch Abdecklack oder -folie angebracht werden kann. Bis auf wenige (unvermeidliche) Ausnahmen habe ich mich für das Prinzip der Lackiergruppen entschieden.

Vor der Montage der ersten Teile müssen zunächst die Scheiben der Fahrerkabine auf einer harten Unterlage (z.B. Spiegelkachel) zurechtgeschnitten und angepasst werden. Die Ecken der Scheiben werden

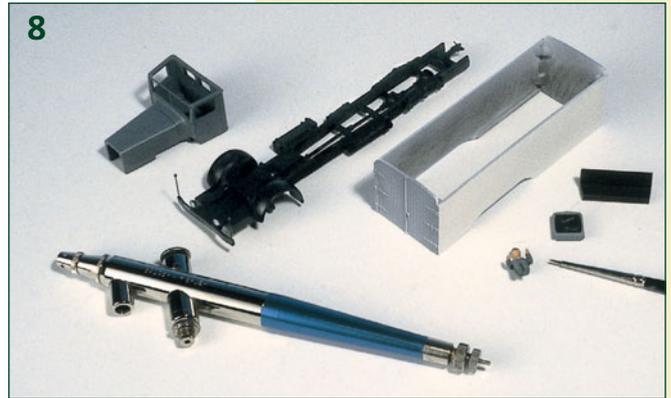
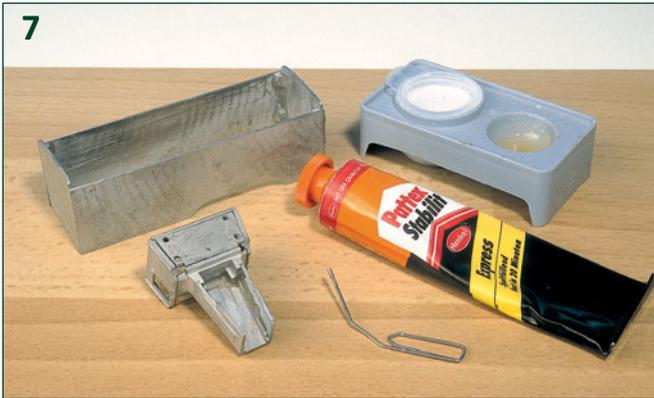


Bild 7: Die Klebestellen wurden von innen zusätzlich mit Zweikomponentenkleber gesichert.

Bild 8: Die Spritzlackierung des Lkw-Modells erfolgte in mehreren Schritten. Das Führerhaus ist hier bereits grundiert (Model Master 2737); das komplette Fahrgestell erhielt eine seidenmatten schwarze Lackierung (Revell 302). Die Pritschenwände wurden zunächst weiß gespritzt (Revell 301); nach dem Trocknen können sie abgeklebt werden und den endgültigen Farbton erhalten. Kleinteile wie die Fahrerfigur bemalt man am besten mit dem Pinsel.

Bild 9: Die Fensterscheiben des Modells wurden auf den Innenseiten mit Klarlack fixiert.

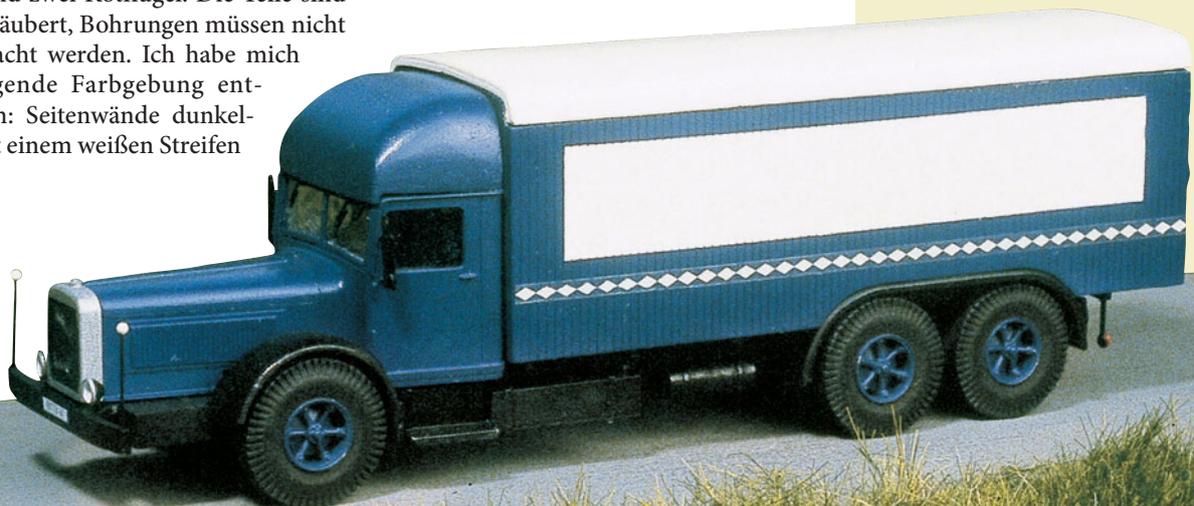
mit einer Feile noch leicht abgerundet. Der Fensterrahmen der Frontscheibe dient als Schneidelehre. Die Kanten müssen noch ein wenig nachgefeilt werden, damit die Scheibe beim Einbau passt. Die Fensterscheiben sollten sorgsam beiseite gelegt werden – sie können leicht abhanden kommen.

Bauteile, die Bohrungen (etwa für die Spiegel oder die Scheibenwischer) erhalten, sollten beim Bohren fest aufliegen; auf den Bohrwinkel (meist 90 Grad) ist zu achten, da bei einer Abweichung schnell einmal das Bohrloch nicht an der gewünschten Stelle austreten kann.

Schauen wir uns jetzt einmal die Baugruppe „Pritsche“ an: Sie besteht aus acht Teilen: vier Seitenwände, Bodenplatte, Dach und zwei Kotflügel. Die Teile sind alle versäubert, Bohrungen müssen nicht eingebracht werden. Ich habe mich für folgende Farbgebung entschieden: Seitenwände dunkelblau mit einem weißen Streifen

auf beiden Längsseiten, Dach weiß, Kotflügel und Bodenplatte schwarz.

Somit ist klar, welche Teile jetzt miteinander verklebt werden können, nämlich die vier Seitenwände. Die restlichen Teile werden nur sorgsam angepasst. Im Gegensatz zu Kunststoff lassen sich die Metallteile nicht mal eben mit Gewalt einfügen. Die Pritschenwände werden rechtwinklig (z.B. Bodenplatte als Anschlag) mit Sekundenkleber (ich habe solchen von Faller und Uhu benutzt) fixiert. Zusätzlich werden die Pritschenwände von innen mit Zweikomponenten-Kleber (z.B. Stabilit-Express) verklebt. Praktischerweise sollte man diesen Klebstoff gleich für mehrere Klebestellen anmischen – man wartet also, bis auch die Fahrerkabine mit dem



Motorvorbau und das Fahrwerk vorbereitet sind.

Genau wie bei der Pritsche stellt man für die anderen Elemente des Lkws die Bau- und Lackiergruppen zusammen. Sind die Vorarbeiten erledigt, erfolgt eine Reinigung aller Teile in Waschbenzin. Als „Badewanne“ dient eine Bonbondose aus Blech. Natürlich dürfen die Bausatzteile jetzt nicht mehr mit den Fingern berührt werden! Das Waschbenzin verfliegt rasch; ein Nachtrocknen ist nicht erforderlich.

Für das Lackieren der Modelle habe ich eine Airbrush-Pistole mit Kompressor benutzt. Spritzlackieren scheint mir bei den filigranen Teilen die sicherste Methode, eine gelungene Gesamtwirkung zu erzielen. Grundierung, Farben und entsprechende Verdüner kamen von verschiedenen Herstellern. Zuerst wurde bei allen Teilen eine Grundierung aufgetragen. Dazu verwendete ich diejenige von ModelMaster (2737), wobei ich allerdings nicht genau weiß, ob diese Grundierung wirklich auch für Metall vorgesehen ist. Ein Hinweis dazu findet sich weder im Katalog noch auf dem Farbbehälter – aber immerhin hält die Farbe.

Das komplette Fahrgestell, die Bodenplatte der Pritsche und die hinteren Kotflügel wurden schwarz (Revell 302 seidenmatt) lackiert; die Seitenwände und das Dach der Pritsche erhalten einen Farbauftrag in Weiß (Revell 301 seidenmatt). Das Führerhaus samt Motorvorbau sowie die Wände der Pritsche (wobei eine weiße Fläche entsprechend der Bauanleitung auf beiden Seitenwänden mit Abdeckfolie von Revell zu versehen ist) habe ich nun dunkelblau (Revell 350 seidenmatt) gespritzt. Kleinteile wie die Fahrerfigur und die Sitzbank sollte man mit dem Pinsel streichen.

Bei dem Glanzgrad für das fertige Lkw-Modell habe ich mich für seidenmatt entschieden. Glücklicherweise gibt es im Humbrol-Sortiment einen passenden seidenmatten Klarlack. Als Lösungsmittel zum Verdünnen kann dabei Brennspritus zum Einsatz kommen. Der Lack trocknet dann sehr schnell, da der Spiritus sofort verfliegt. Der Haken an der Sache ist, dass das Reinigen der Airbrush-Pistole danach sehr sorgfältig erfolgen muss, damit wirklich keine Rückstände wie kleine Lackpfropfen irgendwo in der Pistole

haften bleiben. Also schrubbten, tupfen, wischen ...

Nach der Montage von Führerhaus und Fahrgestell konnten die Scheiben in die Kabine eingeklebt werden. Hierzu habe ich glänzenden Klarlack benutzt. Bei Sekundenkleber besteht die Gefahr des „Ausblühens“; die Scheiben werden grünlich weiß, ohne dass man den Schaden wieder beheben kann.

Leider liegen dem Bausatz keine Kennzeichen bei. Diese gibt es bei Andreas Nothaft oder TL-Modellbau aus Bad Zwischenahn. Die Kennzeichen müssen nur grob ausgeschnitten werden, da die Trägerfolie genau der Größe des Kennzeichens entspricht. Mit einer Pinzette kurz in lauwarmes Wasser getaucht, kann die Beschriftung über den Träger an die gewünschte Stelle geschoben werden.

Zum Schluss kann festgehalten werden, dass die eigentliche Montage der Bauteile nicht sehr aufwendig ist. Viel Zeit beansprucht dagegen das Lackieren in (mindestens) drei Schritten, wobei der eigentliche Zeitaufwand durch die Vorbereitung und das anschließende Reinigen der Werkzeuge entsteht. □

-ANZEIGE-



Neuheit 2019
Jetzt lieferbar!



Der StreetScooter Work

Die Deutsche Post und die StreetScooter GmbH entwickelten 2011 gemeinsam mit namhaften Forschungs- und Industriepartnern ein Konzept für ein zukunftsweisendes Elektroauto speziell für die Briefund Paketzustellung. Das Ziel der Kooperation war es, ein vollkommen neues Zustellfahrzeug zu schaffen, das die besonderen Anforderungen der Deutschen Post hinsichtlich Alltagstauglichkeit im Betrieb und

Wirtschaftlichkeit erfüllt und zudem vollständig emissionsfrei unterwegs ist. Der erste Prototyp des StreetScooter für die Deutsche Post wurde 2012 vorgestellt, eine erste Vorserie ist seit 2013 unter dem Namen StreetScooter Work im Einsatz. 2014 kaufte die Deutsche Post die StreetScooter GmbH und übernahm von da an die weitere Entwicklung und Produktion. 2016 wurde dann neben dem Fahrzeug Work die Version Work-L mit fast doppelt so großer Ladekapazität vorgestellt. Schnell kamen auch Anfragen von anderen Unternehmen und Kommunen aber z.B. auch Handwerkern die in den StreetScootern eine gute Alternative zu den bisher verfügbaren Liefer- bzw. Servicefahrzeugen sahen. Die Deutsche See war einer der ersten Kunden die StreetScooter im Lieferdienst einsetzten. Aktuell (2018) sind bereits über 10.000 Fahrzeuge im Einsatz.

LC4551 StreetScooter Work
Deutsche Post, **UVP 11,99 €**



LC4552 StreetScooter Work
DHL Köln, **UVP 11,99 €**



LC4553 StreetScooter Work
DHL Ruhrgebiet, **UVP 11,99 €**



LC4554 StreetScooter Work
DHL Stuttgart, **UVP 11,99 €**



LC4555 StreetScooter Work
DHL Hamburg, **UVP 11,99 €**



LC4556 StreetScooter Work
DHL Berlin, **UVP 11,99 €**



Alle MINIS Modelle sind einmalige und auf maximal 1000 Stück limitierte Auflagen. Es empfiehlt sich daher eine rechtzeitige Vorbestellung Ihrer Wunschmodelle bei Ihrem Fachhändler.



Wolfgang Lemke GmbH · Schallbruch 34a · D-42781 Haan · Tel. +49 2129 93690 · Fax +49 2129 52218 · info@lemkecollection.de · www.lemkecollection.de

Mit großer Klappe

Schräghecklimousinen wie der Renault 16 vereinten in den 1960er-Jahren die Vorteile von Limousine und Kombi, die Käufer erkannten sofort den praktischen Nutzen der großen Heckklappe und der „umklappbaren Rücksitzbank“. Später erlebte auch der Kombi eine Renaissance.

Der „Babyboom“ wirkte sich in den späten 1960er- und den frühen 1970er-Jahren auch auf den Automobilbau aus. Viele junge Familien benötigten nicht nur Platz für den Nachwuchs, sondern auch für viel Gepäck – schließlich lockten die ersten Supermärkte zum Großeinkauf am Wochenende.

Die Antwort kam aus Frankreich: 1961 hatte der damalige Renault-Präsident Pierre Dreyfus den Entwicklungsauftrag

für ein neues, praktisches Familienauto gegeben. Das frische Design des Renault 16 von Gaston Juchet begeisterte. Mit dem R 16 war die Schräghecklimousine erfunden. Nun traten auch die Kombis aus ihrem Schattendasein. Mit frischem Design wurden die früher als „Handwerkerkutsche“ belächelten Fahrzeuge massentauglich. So konnten Familienväter werktags mit einem schicken Auto (vier Türen und Fließheck) ins Büro fahren,

das am Wochenende mit umgeklappter Rückbank Platz für Transporte aller Art bot. Einige Hersteller blieben der traditionellen Caravan-Linie treu oder produzierten beides. Kopien des R 16-Konzepts kamen auch aus Bayern (BMW 1802 und 2002 Touring) und aus Rüsselsheim (Opel Kadett City und Caravan). Mercedes erhob den Kombi mit seinen edlen 123er T-Modellen derweil endgültig vom „Blech-eimer“ zum feinen Allrounder. □

Renault 16

1965–1980

Das imposante Schrägheck des Renault 16 brachte die Fachjournalisten zum Jubeln: endlich etwas Neues und das ganz ohne Designentgleisungen. Die charakteristischen Dachkufen, die sich in der Heckklappe fortsetzten, betonten das Fließheck und gaben der Karosserie zusätzlich mehr Steifigkeit. Die Rücksitze konnten in sieben verschiedene Positionen gebracht werden, so ließ sich das Ladevolumen von 346 auf bis zu 1200 Litern erweitern. Extra lange Stoßdämpfer, Höhenregulierung der Scheinwerfer gehörten zur Grundausstattung. Typisch französisch waren der längs eingebaute Motor, der Vorderradantrieb und die Anordnung des Getriebes vor dem Motor. Dadurch rückte das Gewicht zur Vorderachse (gute Straßenlage und Traktion), Getriebe und Kupplung konnten leicht demontiert werden. Die Leistung reichte von flotten



Der Prototyp der Kombilimousinen: Norev liefert den Renault 16 mit seinem charakteristischen Schrägheck im Maßstab 1:87.

55 PS in der Basisvariante bis zur sportlichen TX Version von 1973 mit 93 PS. Der Renault 16 entwickelte ein dezentes Auspuffschnorcheln und verwöhnte mit seiner wohnlichen Innenausstattung. Den haltbaren Leichtmetallmotor fand man auch im Renault Alpine und im Lotus Europe wieder (getunt bis 170 PS).



Der markante Knick in der Fensterlinie kennzeichnet den Opel Rekord C Caravan. Brekina liefert das praktische Gefährt als gut detailliertes H0-Modell.

Opel Rekord Caravan

1966–1972

Sein Markenzeichen war der charakteristische „Hüftschwung“, der Hersteller nannte den markanten Knick in der Fensterlinie des Rekord C Caravan „Coke-Bottle-Design“. Die Formgebung des von 1966 bis 1972 gebauten Rekord C orientierte sich an den amerikanischen „Muscle Cars“ wie dem ebenfalls 1966 erschienenen Dodge Charger. Neben den neuen Motoren (58–106 PS) zeichnete sich der Rekord

VW Passat B1

1973 – 1980

Mit einer komplett neuen Modellreihe konnte VW Anfang der 1970er-Jahre gerade noch aus der Sackgasse „Hecktriebler mit Luftkühlung“ entweichen – nicht zuletzt dank der Entwicklungen aus dem Hause Audi. Der erste VW Passat von 1973 basierte in weiten Teilen auf der zwei Jahre zuvor erschienenen Stufenhecklimousine Audi 80 B1. Mit neuem Fließheck wurde der Passat dank des ultramodernen, konsequenten Leichtbaus, maximaler Platzausnutzung und geringem Verbrauch zum Erfolg. Zur Einführung gab es nur die Fließheckversion mit kleiner Heckklappe, doch 1974 folgte der größere Variant – ein Dauerbrenner war geboren. Der Innenraum war nun fast vollständig verkleidet, neben preisgünstigen Kunststoffen und Kunstleder setzten einzelne Holzimitate etwa am Armaturenbrett edle Akzente. Alles wirkte stimmig und war schön anzusehen. Die von Audi übernommenen Motoren (55–110 PS) waren spritzig, robust, war-



Mit der Einführung des überarbeiteten Passat B1 Typ 33 wurde die Fertigung des Passats ins VW Werk Emden verlegt. Brekina liefert die ab 1974 gebaute Kombiversion in 1:87.

tungsfreundlich und sparsam im Verbrauch. 1978 kam ein Diesel-Motor dazu. Seit 1977 erfolgte die Fertigung des Passat im VW Werk Emden, der Passats ersetzte dort den VW Käfer, dessen Fertigung 1978 auslief.

Frühere Fahrer des eher trägen VW 1600 (Typ 3) oder des 412 (Typ 4) waren entzückt über die sparsame, flotte Basismotorisierung mit 55 PS. Der niedrige Verbrauch soll manchen 1600-Fahrer zu der Klage veranlasst haben, die Tankuhr seines neuen Passats sei defekt.

Wartburg 311 - 353

1957 – 1991

Faltschiebedach, Panoramascheiben, umklappbare Einzelsitze hinten, Zweifarbenlackierung und reichlich Chrom: Die 1957 erschienene „Campinglimousine“ des Wartburg 311 war ihrer Zeit voraus. Auch das Design der im Karosseriewerk Dresden gebauten Camping-Limousine aus dem Osten sorgte für Aufsehen, schließlich hatte der 311/5 eine wesentlich anspruchsvollere Zielgruppe als der bereits seit 1955 in Halle gebaute einfachere Kombi (311/9).

1965 präsentierte man die überarbeitete Version Wartburg 312 Kombi mit neuem Fahrwerk, mehr Leistung (45 PS), gleicher Front aber einem der Zeit angepassten Steilheck. Das Design überzeugte, doch das Problem des 311/312 war zu riechen und hören: der Dreizylinder-Zweitakt-Motor. Dass blauer Öldunst und „schnodderiger“ Leerlauf nicht mehr zeitgemäß waren, musste zur selben Zeit auch DKW im Westen erfahren. Mit einem stärkeren Viertakt-Motor hätte der Wartburg viele West Käufer erobern können – doch der politische Wille fehlte.



Der Wartburg 311 ist als Kombi sowie als Campinglimousine mit verschiedenen Laderaumfenstern im Sortiment von Brekina; der Kleinserienhersteller Miniaturmodell liefert den 311/9 als Resinmodell, Herpa bietet den moderneren 353 „Tourist“ an.

Der nächste Wartburg Kombi hieß „Tourist“, er basierte auf dem Typ 353 und blieb bis 1991 im Programm. 1989 sollte mit dem Wartburg 1.3 Tourist eine überarbeitete Version mit VW Motor folgen, doch der Erfolg blieb aus. Der letzte Wartburg lief 1991 vom Band.

C auch durch eine neu konstruierte Hinterachse aus, von der gewohnten Blattfederung hieß es Abschied nehmen. Es war schwer, dem Frontdesign mit den tief liegenden Breitbandscheinwerfern zu widerstehen. Das Sortiment aus Limousine und Coupé wurde mit dem Rekord C nun erstmals um eine Caravan Version ergänzt. Der Rekord-Caravan war in mehreren Versionen als Drei- und Fünftürer sowie mit und ohne hintere Seitenfenster lieferbar. Damit ließ sich der gutmütige Lastesel nicht nur als Familienkutsche, sondern auch als Handwer-

kerwagen verwenden. Der große Kofferraum bot genug Platz für allerhand Arbeitsgeräte, bei Bedarf konnte der Meister mit seinem Rekord Caravan auch einen schwereren Anhänger befördern. Was weder ins Auto noch in den Anhänger passte, wurde auf dem Dachträger festgeschnallt, der Handwerkertrupp konnte sich dann bequem auf die fünf Sitzplätze verteilen. Der harte Alltag machte dem Rekord Caravan zu schaffen: Die Fahrzeuge galten nicht als Liebhaberstücke mit Pflegeversicherung, nur wenige Exemplare sind deshalb erhalten geblieben.



Ein Exot in Rot

Feuerwehrfahrzeuge auf Scania-Fahrgestellen sind in Deutschland eher selten anzutreffen. Roland Wurm zeigt, wie sich auch ein solch ausgefallenes Wunschmodell auf Basis handelsüblicher Teile im Maßstab 1:87 umsetzen lässt.

Für den Brandschutz in ihren Stützpunkten in Deutschland setzen die US-Streitkräfte mehrere Drehleitern des Typs L32A-XS der Firma Rosenbauer/Metz Aerials aus Karlsruhe auf Basis des Scania P360 mit dreiaxsigem Fahrgestell ein. Trotz seiner 26 Tonnen Gewicht wirkt dieses Fahrzeug sehr elegant und ist mittels lenkbarer Nachlaufachse auch recht wendig. Auffällig ist das im Gegensatz zum serienmäßigen Scania P weit nach vorne gesetzte Fahrerhaus sowie der auf einer kleinen Plattform am Heck mitgeführte mobile Hochleistungslüfter. Eines dieser Fahrzeuge ist auf der Liegenschaft Sembach der US-Army in der Nähe von Kaiserslautern stationiert und ist das Vorbild für diesen Umbau.

Dass der Bau des Modells recht aufwendig sein würde, war von Anfang an klar,

bald zeigte sich jedoch, dass es sich bei dem Projekt um einen fast 100-prozentigen Eigenbau handeln würde.

Das für den Umbau nötige lange Scania-Fahrerhaus mit Flachdach ist derzeit bei keinem Hersteller im Maßstab 1:87 im Programm, ein Kleinserienteil aus Resin würde zu große Kompromisse in Sachen Detailtreue erfordern. Also musste selbst gesägt und gespachtelt werden. Ganze fünf Fahrerhäuser aus dem Herpa-Großserienprogramm mussten für den Umbau verwendet werden. Ein Fahrerhaus diente als Basismodell, die übrigen mussten als Teilespender erhalten. Ein ausgiebiges Vorbildstudium lieferte die nötigen Daten für den Umbau. Zunächst musste das Basisfahrerhaus passend zum neuen Fahrgestell um einige Millimeter abgeflacht werden, dazu war neben Schnitten am

Führerhausboden auch eine Neugestaltung der Front samt seitlichen Lüftungsschlitzen und Kühlergrill nötig, die hinteren Seitenfenster im Fahrerhaus wurden sorgfältig ausgefeilt. Die Blaulichtsockel auf dem Fahrerhausdach wurden bei einer Mercedes-Benz Atego DLK aus dem Hause Herpa entliehen. Nach und nach fanden die verschiedenen Spender Teile zu einem neuen Fahrerhaus zusammen, sorgfältig verspachtelt und verschliffen war das Fahrerhaus fertig zum Lackieren.

Auch für die Verlängerung des Unterbaues um 4,5 Millimeter im Bereich der Trittbretter mussten zwei Chassis-Teile geopfert werden.

Anders als die Spendermodelle verfügt die L32A-XS-Drehleiter nicht über die Scheinwerfer in der Stoßstange. Die entsprechenden Nachbildungen werden mit

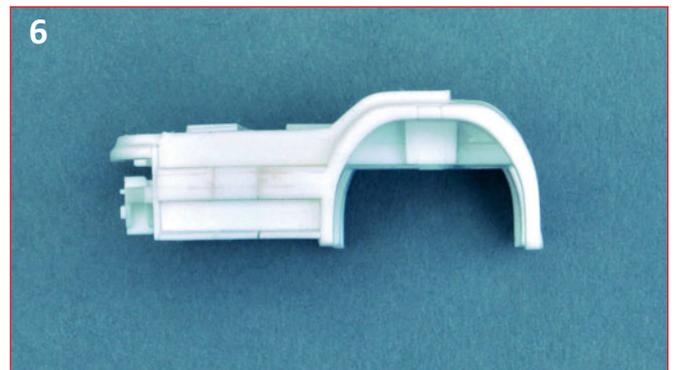
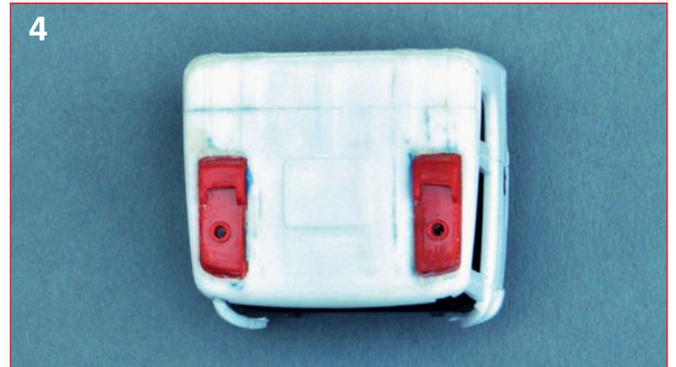


Bild 1 – 2: Am Basismodell sind die ersten Sägeschnitte angezeichnet.

Bild 3: Genaues Arbeiten ist beim Einpassen der vorderen Ecken mit den Windleitblechen erforderlich, der Frontgrill dient dabei als Schablone.

Bild 4: Auch im Dachbereich ist Spachteln und Schleifen angesagt. Die beiden Dachhälften stammen von einem Scania M, die Blaulichtsockel von einer Atego DLK (alle Herpa).

Bild 5: Wenn exakt gearbeitet wurde, sollte die Kabine etwa so aussehen.

Bild 6: Aus zwei Bauteilen entsteht der im Einstiegsbereich um 4,5 Millimeter verlängerte Führerhaus-Rahmen.

Bild 7: Eine Routineübung ist das Verschleifen und Verschleifen der Scheinwerferausparungen in der Stoßstange.



Spachtelmasse verschlossen und sorgfältig verschliffen. Auch im Innenraum des Führerhauses sind Anpassungsarbeiten nötig: Neben einem dritten Sitz aus einem Spendermodell wurde das Führerhaus mit Sicherheitsgurten aus schmalen Streifen Isolierband ausgestattet. Ein wenig Farbe schließt die Vorarbeiten am Fahrerhaus ab.

Basis des hinteren Aufbaus ist ein Resinteil des Kleinserienherstellers Giera-

kowski Modellbau (12-02), von dem nach der Bearbeitung allerdings noch die Grundform erhalten blieb. Zu den nötigen Anpassungsarbeiten gehörten das Fräsen und Ersetzen der fest angegossenen Stützen durch bewegliche Stützen einer Herpa-Drehleiter, feines 4fach-Krähenfußblech (Martin Fredrich Modelle oder modellbahn-exklusiv) ersetzte die ursprüngliche Oberfläche auf dem Podest und auf den vorderen Geräteräumen. Fer-

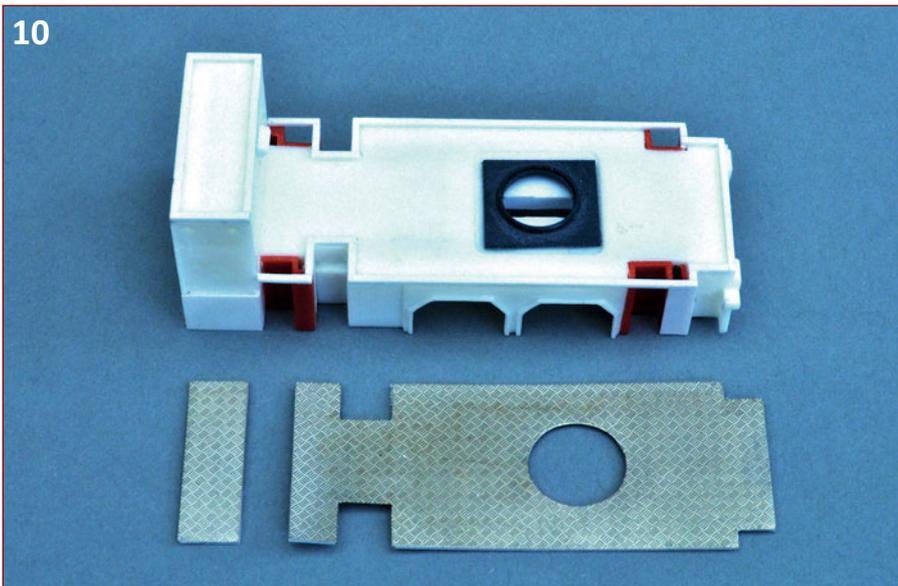
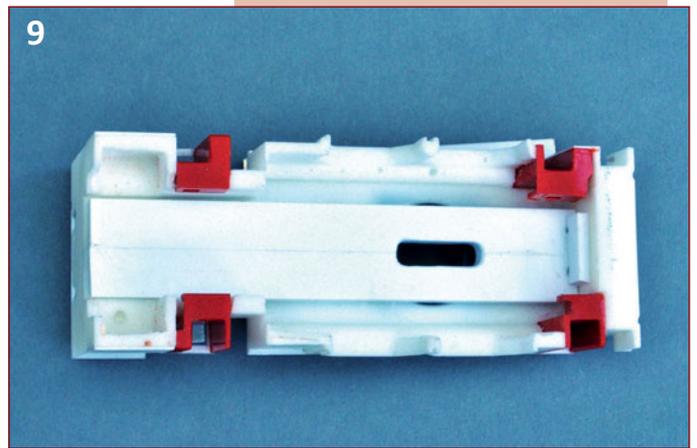
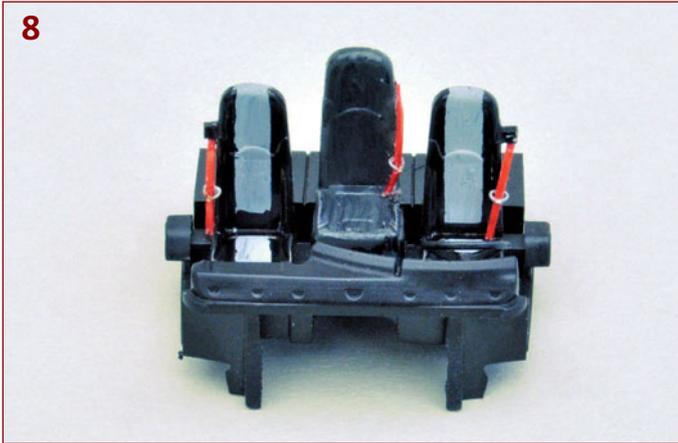


Bild 8: Die Innenausstattung der Fahrerkabine wird vorbildgerecht mit einem dritten Sitz aus einem Spendermodell versehen. Die Sicherheitsgurte entstanden aus rotem Isolierband.

Bild 9: Die Basis für den hinteren Aufbau bildet ein Resinteil des Kleinserienherstellers Gierakowski Modellbau (12-02). Das Teil wird vor dem Umbau umfassend bearbeitet, es erhält unter anderem Führungskästen mit neuen beweglichen Abstützungen.

Bild 10: Passend zugeschnittene Krähenfußbleche dienen zur Abdeckung des Aufbaus. Sie werden jedoch erst nach dem Lackieren endgültig eingesetzt.

Bild 11: Zahlreiche Details (Ein Generator, ein Kanister mit Halterung sowie) eine Staukiste mit Planenabdeckung schmücken das Podest des Leiterstuhls.

Bild 12: Riffelblech-Decals und eine Kontrolltafel (TL-Modellbau) sowie ein Geländer vervollständigen die Drehleiter-Basis.

ner war es nötig, den Drehkranz für den Leiterstuhl neu zu positionieren, die Rollläden der Geräteräume durch Teile aus der Restekiste zu ersetzen. Später wurden auch die ebenfalls angegossenen Auftrittsstufen entfernt und durch filigrane Stufen aus feinem Aluminiumgewebe (DS-Design oder Martin Fredrich Modelle) ersetzt. Beim Lackieren dieser Baugruppe

ist auf ein sorgfältiges Abkleben der zahlreichen Details zu achten.

Hierfür konnten die Teile einer Herpa Metz L32A-XS Drehleiter fast, aber nur fast, unbearbeitet übernommen werden. Auf dem Podest des Leiterstuhls haben vor dem Generator ein Kanister mit Halterung und eine Staukiste mit Planenabdeckung (DS-Design) ihren Platz ge-



11



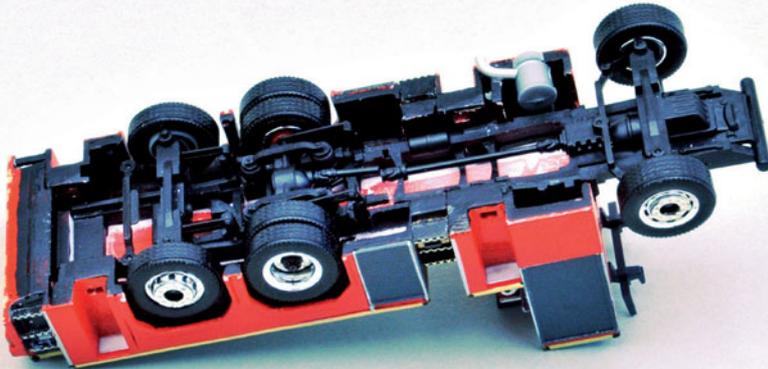
12



13



14



15



Bild 13: Auch das Steigrohr zur Löschwasserversorgung wird farblich akzentuiert.

Bild 14: Die lenkbaren Achsen aus dem herpa-Sortiment verleihen dem angepassten Fahrgestell einen besonderen Pfiff.

Bild 15: Mit etwas Farbe und einigen selbstgefertigten Kleinteilen wird der Rettungskorb aufgewertet.

Bild 16: Vorbildgerecht rot eingefärbte Lochblechnachbildungen (modellbahn-exklusiv) schmücken das Innere des Rettungskorbs.

Bild 17: Frontblitzer und Pressluftfans von DS-Design sowie neue große Blaulichter warnen auch den Verkehr auf den Modellstraßen.

16



17





18



19

funden, auf der anderen Seite wurde der Boden des Bedienstandes mittels Lochblech-Decals (TL-Modellbau) dem Original angepasst sowie ein Geländer und eine Kontrolltafel angebracht – es fehlen nur noch die Joysticks für die Leiterbewegung. Decals an der Verblendung des Leiterpakets, Steigrohre und letzte Feinarbeiten am Leiteraussschub komplettieren diesen Abschnitt.

Noch größere Nacharbeiten waren nötig, um den Rettungskorb an sein Vorbild anzupassen: Mehrere Arbeitsscheinwerfer, zusätzliche Handläufe, Bedientableaus, Stromverteiler und eine weitere fest installierte Rohrleitung sorgen für ein absolut vorbildgetreues Äußeres.

Als Spender für das Fahrgestell eignet sich jeder beliebige Dreiachsler mit Nachlaufachse, mitunter muss das Fahrgestell

allerdings entsprechend dem Vorbildradstand gekürzt werden. Mittels Herpa-Lenkungsteilen (052559) ließen sich Vorder- und Nachlaufachse auch im Modell lenkbar gestalten. Leider ist die Lenkung derzeit nicht mit vollverchromten Felgen lieferbar – wohl dem der eine gut sortierte Restekiste sein Eigen nennen darf.

Nach der Lackierung in Feuerrot (RAL3000) folgen noch weitere Details wie die seitlichen Reflektoren sowie anschließend das Platzieren der entsprechenden Decals (TL-Modellbau und Gierakowski-Modellbau). Neue Trittstufen aus feinem Aluminiumgitter auf den Einstiegen am Fahrerhaus und an den Stufen zur Podestplattform sowie Unterlegplatten für die Abstützung aus Balsaholz montieren, runden die Verbesserungsarbeiten ab. □

Bild 18: Nach der Lackierung werden die Aufstiegsstufen am Podest gegen Tritte aus feinem Lochblechimitat getauscht, Balsaholz-Stückchen imitieren die Abstützungen zwischen den Tritten. Die gelben Reflexstreifen stammen von TL-Modellbau.

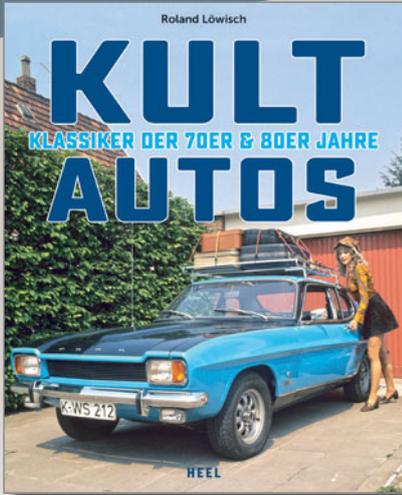
Bild 19: Nur Wasser spritzen und Blinken kann das mit viel Aufwand entstandene Modell nicht, ansonsten sind alle Vorbildfunktionen auch im Modell darstellbar.



AUTOMOBILKLASSIKER

AUS DEM HEEL VERLAG

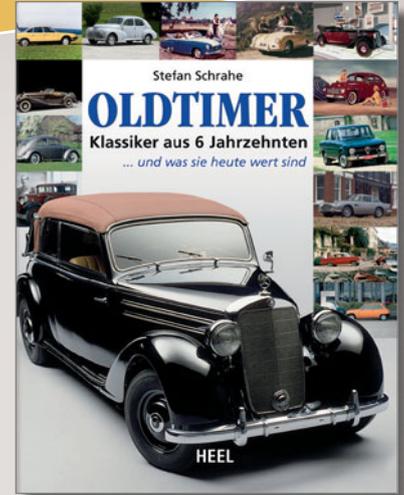
ALLE TITEL MIT 256 SEITEN UMFANG,
ZAHLEICHEN FARBIGEN ILLUSTRATIONEN,
HARDCOVER, 215 x 270 MM
NUR 9,99 €



ISBN 9783958436923



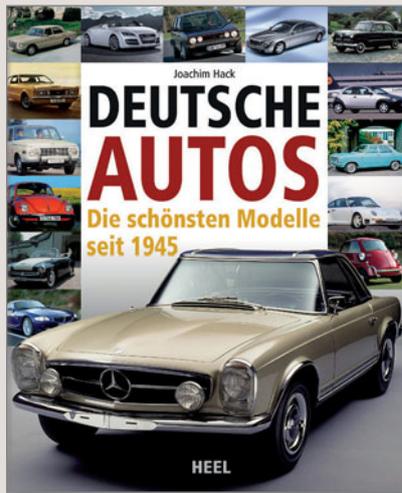
ISBN 9783958430303



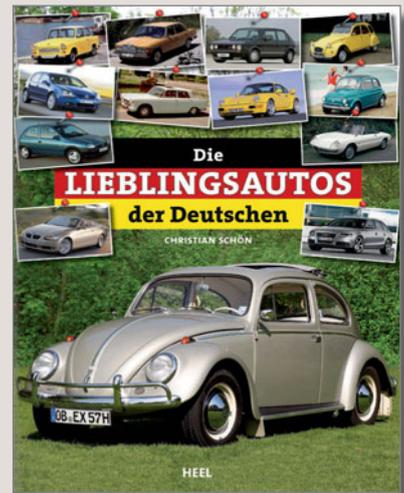
ISBN 9783868526349



ISBN 9783868524741



ISBN 9783868521771



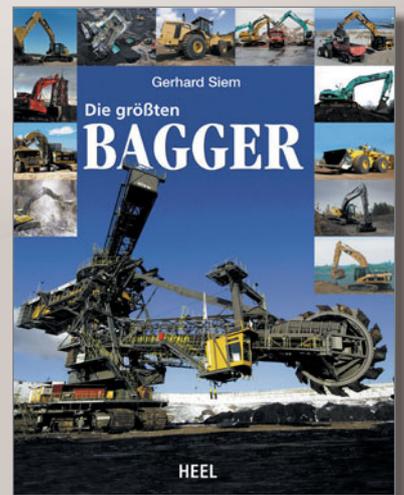
ISBN 9783868522921



ISBN 9783868522808



ISBN 9783958431546



ISBN 9783868528053



Ins kalte Wasser

Die MiniKit-Bausätze von Herpa bieten dem Bastler die notwendigen Basiskomponenten, um eigene Ideen Wirklichkeit werden zu lassen. Mit individuell gestalteten Nassschiebefolien lassen sich aus den preiswerten Bausätzen individuelle Modelle gestalten.

Das Angebot an Straßenfahrzeugen im Maßstab 1:87 ist riesig. Weil sich die Hersteller nicht nur an Modellbahner, sondern auch gezielt an Sammler richten, ist eine fast unüberschaubare Vielfalt an Form- und Bedruckungsvarianten lieferbar. Wer ein bestimmtes Wunschmodell sucht, um ein spezifisches Anlagenthema zu gestalten, ist dennoch oft auf Eigeninitiative angewiesen. Herpa bietet einen Teil seiner Fahrzeugmodelle seit einiger Zeit auch als unbedruckte Bausätze an. Die preisgünstigen und einfach zu bauenden „MiniKits“ eignen sich hervorragend als Basis für größere und kleinere Bastelprojekte.

Am Anfang steht die Auswahl des Vorbilds sowie eines passenden Modells. Fir-

menlogos, Sponsoren-Embleme oder andere Motive lassen sich meist relativ problemlos im Internet aufspüren. Allerdings gilt es, die Urheberrechte zu beachten. Als Faustregel bei der Recherche gilt: Je höher die Bildqualität, desto besser wird der Ausdruck und somit das Modell. Hier fiel die Wahl auf jeweils einen VW Crafter-Kastenwagen und Kühlkofferaufbau, die ohne konkrete Vorbilder beide im bunten Design der Edeka erstrahlen sollten.

Hat man einige geeignete Grafiken zusammengetragen, beginnt die kreative Phase: Das Modell wird ausgemessen, um die Größe der Motive zu bestimmen. Bei fotorealistischen Motiven hat es sich bewährt, etwas Überhang einzuplanen. Einfache Zierlinien, beispielsweise an einem

Handwerkerfahrzeug, können ohne Zugschnitt exakt gezeichnet werden. Alternativ bieten auch etablierte Hersteller wie AndreasNothhaft Zierlinien verschiedener Farben und Dicken an.

Im Layout darf auch etwas geschummelt werden: Eine Anschrift auf einer echten Fahrzeugtür füllt nur selten die gesamte Fläche komplett aus. Hingegen ist es im Modell manchmal ratsam, die Motive zu vergrößern, das verbessert nicht nur die Lesbarkeit, sondern sieht manchmal auch einfach besser aus. Hier sind Augenmaß und der eigene Geschmack gefragt.

Satz und Layout entstehen am PC. Je nach Dateiformaten und persönlichen Möglichkeiten können vektororientierte Grafikprogramme oder Zeichenpro-



Bild 1: Viel ist zur Verarbeitung nicht nötig: Feine Papierschere, Skalpell, Pinzette, Wattestäbchen und ein Weichmacher. Für den Abschluss haben sich Klarlack und die Airbrushklemmen von Herpa bewährt.

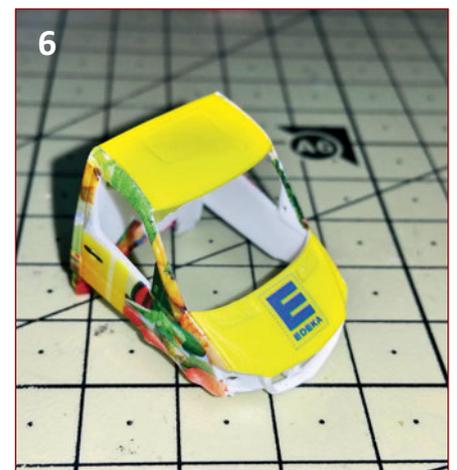
Bild 2: Übersicht mit den Bauteilen des Sprinter mit Kofferaufbau und den angefertigten Motiven.

Bild 3: Die Fahrerseite der Kabine ist beklebt. Passgenau wurde das schmale Unterteil in das Gesamtbild integriert. Auch die Inneneinrichtung lässt sich jetzt farblich behandeln.

Bild 4: Noch ist die Stoßkante der beiden sich treffenden Folienenden gut zu sehen.

Bild 5: Die Gestaltung nimmt Formen an. Die Motorhaube ist bereits freigeschnitten.

Bild 6: Gelbe Folien trocknen auf Dach und Motorhaube. Die Überhänge werden später umgeschlagen.



gramme zum Einsatz kommen, die pixelbasiert arbeiten. Wichtig ist, die Motive skalieren zu können, damit sie passgenau gedruckt werden. Das Motiv wird erstellt und für die Passproben auf üblichem Papier ausgedruckt: Ausschneiden, auflegen, kontrollieren, nacharbeiten. Diese Arbeitsschritte wiederholen sich so oft, bis in den Probedrucken alles zur Zufriedenheit ausfällt. Für Rundungen kann das Papier ebenfalls angefeuchtet werden, allerdings ist zu beachten, dass es je nach Qualität mehr oder weniger schnell aufquellen wird.

Damit sind die Vorarbeiten abgeschlossen, aber wie wird daraus ein eigenes Wunschmodell? Auf einigen Auktionsplattformen wird Nassschiebefolie (auch Decals oder Decalfolie genannt) blattweise zu teilweise utopischen Preisen angeboten. Folien von Bel Inc. haben sich bei mir bewährt und deshalb kann ich den Kauf einer Packung empfehlen. Erhältlich sind weiße und transparente Folien für Tintenstrahler und Laserdrucker. Wer nur einen Tintenstrahlendrucker zur Verfügung hat, muss das Gedruckte gründlich mit Klarlack versiegeln, damit das Wasser zum



Anlösen der Folie nicht die Druckerfarbe anlöst. Alternativ nehmen viele Anbieter wie Andreas Nothaft auch individuelle Druckaufträge an.

Hier wurden die Motive mit einem Farblasen auf die Nassschiebefolie gebracht und zugeschnitten. Es lohnt sich für ein bestmögliches Ergebnis, die Druckoptionen zu studieren und verschiedene Einstellungen auszuprobieren.

Die Montage beginnt mit der gründlichen Reinigung des Modells. Staub oder Fingerabdrücke vom Vermessen des Modells werden mit Glasreiniger entfernt. Nun kommt das erste Motiv für einige Sekunden in eine Schale mit Wasser, bevor es entnommen und zum weiteren Einweichen auf einem Stück Küchenkrepp abgelegt wird. Die notwendige Zeit richtet sich nach der Größe des Motivs. Die gesamte Folie sollte sich nach etwa 20 bis 40 Sekunden leicht über das Trägerpapier bewegen lassen.

Während das Papier weicht, wird die gereinigte Fläche des Modells mittels Wattestäbchen mit „MicroSol Setting Solution“ von MicroScale bestrichen, bevor das Motiv auf die Fläche geschoben und exakt positioniert wird. Die Folie wird mit Wattestäbchen leicht angeedrückt und rest-

liche Flüssigkeit unter dem Motiv herausgestrichen. MicroSol basiert auf Alkohol und weicht die Folie etwas auf. Die zügige Verdunstung bewirkt ein Anschmiegen der Folie an kleinste Unebenheiten des Modells. So bleibt jede Sicke und Türfuge erhalten. Die längere Einwirkzeit macht die Folie flexibler, um sie mit Wattestäbchen behutsam in die Konturen zu drücken. Diesen Schritt kann man auch mehrfach wiederholen.

Der große Kofferaufbau des Sprinters wurde mit einem großen, umlaufenden Motiv beklebt und Seite für Seite eingewickelt. Geduld für die Trocknung ist die halbe Miete! Auf der Vorderseite wurde ein deutlicher Überhang eingeplant, der mit einem „Doppelschnitt“ (bekannt vom Tapezieren) passgenau zugeschnitten wird. Gute Planung ist hilfreich. Die Front des Kofferaufbaus ist weitgehend von der Kabine verdeckt, darüber hängt das Kühlaggregat. Kleine Fehler sind an dieser Seite also am ehesten zu verschmerzen.

Die Seiten des VW Crafter waren anspruchsvoller. Nachdem der Großteil der Seitenfläche getrocknet ist und nicht mehr verrutscht, werden die Dachkante, A-Holme und Frontkotflügel bei den Scheinwerfern wiederholt mit MicroSol benetzt

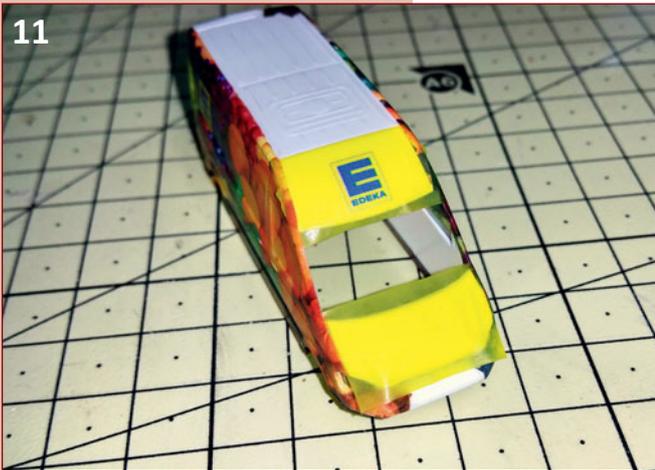
Bild 7: Nach diversen Feinarbeiten wie dem Absetzen von Rückleuchten und Fensterdichtungen ist der Sprinter zur Abfahrt bereit. Vorher erhält das Modell jedoch noch einen schützenden Überzug aus Klarlack.

Bild 8: Vollflächig wird das Motiv der Beifahrerseite aufgebracht.

Bild 9: Auch hier wurden die Überhänge zum Schutz der Kanten und für einen besseren Halt der Decals umgeschlagen. In den Radhäusern bieten sich V-förmige Schnitte an, um Faltenwurf zu vermeiden.

Bild 10: Nachdem alles getrocknet ist, kann die Folie an der Dachkante mit einem scharfen Skalpell abgetrennt und vom Modell abgezogen werden.

11



12



Bild 11: Auch der Crafter erhält nun die leuchtend gelben Frontblenden mit dem Logo des Lebensmittelhändlers.

Bild 12: Das Dach blieb weiß, da ein (fiktives) Vorbild an diesen verborgenen Bereichen aus Kostengründen unfoliert bleiben würde – dieser Umstand kommt auch dem Modellbauer entgegen.

Bild 13: Zum Anbeißen: Mit den beiden attraktiven Lieferwagen lassen sich nun auch im Modell bunte Be- und Entladeszenen nachstellen.

13



und Stück für Stück verklebt. Mit gezielten Schnitten lässt sich Faltenwurf vermeiden. Überhänge, etwa an den Radkästen, können mit einem Skalpell ausgeschnitten oder V-förmig eingeschnitten und umgelegt werden. So kann das Motiv nicht am Kotflügel abreißen. Die gleiche Arbeitsweise wiederholt sich an Front- und Seitenscheiben, wo ich kleine Überhänge bevorzuge, die mit reichlich Weichmacher präpariert und umgeschlagen werden.

An den Innenseiten der A-Säule und den Türen empfiehlt es sich, die Fensterdichtungen scharf auszulegen. Kleine Lücken zwischen den Schnitten zweier Folien, wie Motorhaube und Kotflügel können im Drybrush-Verfahren kaschiert werden. Dabei werden kleinste Mengen Farbe mit einem fast trockenen Pinsel in die Lücken getupft.

Zum Schluss erhält das Modell einen Schutzüberzug aus Klarlack. □



Ganz schön sportlich

Sportcoupés waren in den 1970er-Jahren der letzte Schrei. Bei allem Protz waren die schicken Flitzer günstig, sparsam und dank umklappbarer Rücksitzbank auch im Alltag zu gebrauchen.

Der Ford Mustang begründete 1964 in den USA eine völlig neue Automobilgattung: charakteristisch für die sogenannten „Pony Cars“ (der Name geht direkt auf den Mustang zurück) war die verhältnismäßig lange Motorhaube zusammen mit einem relativ kurzen Heck. Ebenso wie bei den parallel erschienenen etwas schwereren „Muscle Cars“ handelte es sich bei diesen Fahrzeugen um Coupés auf Basis von Großserienlimousinen, die durch eine verhältnismäßig starke Motorisierung auffielen.

In Deutschland begann die Ära dieser neuartigen „Sportcoupés“ 1969 mit dem Ford Capri, der VW Scirocco verhalf der Gattung 1974 endgültig zum Durchbruch.

Das Fahrgefühl vermittelte einen Hauch von James Bond: Hochdrehen bis der Motor röchelt, um die Ecke räubern, dass die Reifen quietschen und vor dem Eiscafé, sauber poliert, den „großen Maxe“ spielen. Die schicken Mittelklasse-Sportcoupés waren sparsam im Verbrauch, sportlich ausgestattet und lagen preislich meist nur wenig über den Modellen, auf denen

sie basierten. Mit großer Heckklappe und umklappbarer Rücksitzbank waren die Flitzer sogar alltagstauglich: „Mann“ konnte daheim also auch mit dem praktischen Nutzen des neuen Coupés argumentieren, schließlich bedeutete ein Sportcoupé zu besitzen, in den automobilen Himmel aufgefahren zu sein. Nur einige Highlights der Coupé-Welt: Alfasud Sprint, Ford Capri, Ford Taunus, Lancia Beta, Matra Bagheera, MGB GT, Alfetta GT, Opel GT, Opel Manta, Opel Kadett C, Toyota Celica, Mazda 818, Renault 17. □

VW Scirocco I

1974 – 1981

Der „Keil aus Osnabrück“ (Fertigung bei Karmann als Nachfolger der Karmann Ghia) stellte 1974 alles bis dato aus dem Hause VW bekannte in den Schatten. Der kleine Sportler brillierte mit einem markant-kantigen Design aus der Feder von Giorgio Giugiaro, konsequentem Leichtbau und geringem Verbrauch (der VW 1600 TL schluckte beinahe doppelt so viel Benzin). Für die kraftvollen Motoren und die komplette Technik bediente sich VW aus dem „High Tech“ Baukasten der Firma Audi. Die Motoren leisteten zunächst zwischen 50 und 85 PS, ab 1976 war mit dem GTI auch eine 110 PS-Version im Angebot. Der Scirocco war in erster Linie



Der Scirocco I zählte zu den ersten Modellen aus dem Hause Herpa. Jüngst erlebte er eine Neuauflage mit deutlich verbesserter Bedruckung.

als Konkurrenz zu den Modellen Ford Capri und Opel Manta konzipiert. Mit moderner Technik und Spitzenfahrleistungen war es für den Scirocco kein Problem, Klassensieger zu werden.



Wiking hat ein sehr gut detailliertes Modell des Ford Capri I (1969 – 1974) im Programm (Bild). Der Capri II zählt zu den Klassikern im Herpa-Sortiment.

Ford Capri I

1969 – 1977

Ein Mustang für Europa sollte er sein, günstig und form-schön. Mit dem Capri I traf Ford 1969 den Zeitgeschmack. 1974 kam das erste „Facelift“ – die Karosserie wurde der Mode entsprechend raffiniert glatt gebügelt und die Fensterflächen vergrößert. Die neu eingebaute große Heckklappe steigerte den Gebrauchswert. Die Verarbeitung erwies sich wie immer als solide, aber die Technik blieb leider beim Alten. Die Motoren zeigten sich wenig elastisch. Das Fahrwerk mit der starren Hinterachse an Blattfedern: mehr als altmodisch. Die Zeitschrift „hobby“ urteilte in Ausgabe 13/1974 gnadenlos: „...mit viel Kinkerlitzchen aufgeblasener Pseudosportwagen“. Ein strafendes Urteil für den braven Wagen, aber im Vergleichstest musste er gegen den VW Scirocco antreten. No chance!

Volvo P 1800 ES

1971 – 1973

Der schwedische Autobauer war in den Nachkriegsjahren für bodenständiges Design bekannt, umso mehr verblüffte das Design des 1800 ES. Der Vorgänger, das Sportcoupé 1800, wurde seit 1961 gefertigt, doch 1971 erschienen dessen Heckflossen nicht mehr zeitgemäß: Am Heck musste etwas Neues her. Also verlängerte man das Dach nach hinten und bastelte einen steilen Heckabschluss. Die große, weit nach unten gezogene Heckscheibe diente zugleich als Heckklappe.



Herpa produzierte ein sehr schönes H0-Modell des Volvo P 1800 ES.

Wegen dieser großen Glasklappe wurde dem neuen Lifestyle-Kombi bald der Spitzname „Schneewittchensarg“ verliehen. Schärfere Sicherheitsvorschriften in den USA brachten 1973 das Ende für den 1800 ES.

Opel Manta A/B

1970 – 1975 / 1975 – 1988



H0-Modelle des Manta A gibt es als Wiking (Bild) und Schuco, der Manta B ist bei Herpa und Best of Show (BoS) erhältlich.

Der Opel Manta war die kräftige Antwort auf den Ford Capri I. Bereits 1975 musste die auf dem Opel Ascona A basierende A-Version dem neuen Manta B weichen, erst 1978 erschien der Manta CC mit Fließheck und großer Heckklappe. Technisch waren alle Manta-Modelle eher amerikanisch einfach, doch die Tuninggemeinde pimpte den Manta auf, wo es ging: Rallyestreifen, Spurverbreiterungen, dicke Reifen auf breiten Felgen, Tieferlegungssätze, Sportendschalldämpfer und scharfe Nocke gehörten zum „Mindestpaket für Mantafahrer“. Der Mantakult eben – authentisch natürlich nur mit Fuchschwanz an der Antenne. Filme wie „Manta, Manta“ und die unzähligen Witze prägten das Image des Fahrers. Aber: der Manta ist und bleibt ein solides Stück Opel. Der B Manta blieb übrigens bis 1988 im Programm.

Skoda S 110R

1970 – 1982

Bereits 1970 schickte Skoda seinen 110 R ins Rennen. Der „Schicke aus dem Osten“ war mit einem 62 PS-Heckmotor ausgestattet, ansonsten ähnelte er der S 100/110-Limousine. Die rahmenlosen Türscheiben brachten nicht immer Freude: Windgeräusche und vor allem Wasser hatten freien Zutritt. In der DDR kamen zwischen 300 und 400 Sportcoupés zur Auslieferung, in der Bundesrepublik blieb der günstige Renner ziemlich erfolglos; Rost und technische Probleme rafften ihn schnell dahin. Bei guter Pflege und nachträglichem Rostschutz



Der Skoda 110 R zählt zu den jüngsten Ergänzungen des Herpa-Programms, das auch die S110-Limousine umfasst.

konnte er jedoch ein günstiger kleiner Freund sein. Verschiedene deutsche Firmen verbesserten den Motor und holten einiges an Leistung heraus. Heute sind die Coupés echte Exoten!



Toyotas Celica I begeisterte in der Standardvariante (Stufenheck) sowie als „Liftback“-Ausführung mit Fließheck und großer Heckklappe. Brekina liefert die Stufenheckversion als hervorragendes H0-Modell.

Toyota Celica I

1971 – 1978

Als Toyota 1971 die Celica I auf den deutschen Markt brachte, wurde der günstige Flitzer von der einheimischen Konkurrenz belächelt. Doch schon bald war das formschöne Coupé, mit voll versenkbaren Seitenscheiben bei Jung und Alt gleichermaßen beliebt. Das mit Instrumenten üppig ausgestattete Armaturenbrett, die niedrige Sitzposition und die starken Motoren machten „die“ Celica schnell zum Publikumsliebbling. Das Auto fuhr sportlich und hatte einen wunderbar kernigen Sound. Die Celica war zuverlässig, langlebig und absolut robust! In der „Liftback“-Ausführung hatte sie eine große Heckklappe und kam daher wie ein geschrumpfter Ford Mustang.



Ferngesteuert

Von Wiking gibt es unter dem Namen control87 funkferngesteuerte H0-Fahrzeuge. Die Steuerung ist einfach in der Bedienung und die Modelle können die Straßen der eigenen Anlage enorm beleben. Leider sind bislang nur control87-Modelle mit modernen Vorbildern verfügbar – der Umbau eines Epoche III-Lkws schafft Abhilfe.

Aktuell bietet Wiking drei Lkw-Modelle nach Vorbild des MAN TGL und einen MAN „Lion's City“-Bus mit der control87-Technik an. Zum Umbauobjekt wurde ein Epoche-III-Klassiker, der MBL 1113 erkoren. Das 1:87-Modell kommt ebenfalls von Wiking. Der Epoche VI-MAN und der vierzig Jahre ältere MB sind in ihrer Größe vergleichbar, allerdings ist der Unterbau des älteren Vorbilds wesentlich filigraner aufgebaut, ein Umstand, der im Modell durch die Antriebstechnik des MAN noch verstärkt wird. Hält man die zwei Modelle Rad an Rad, zeigt sich, dass die Achsstände nur wenig abweichen und auch die relative Position der Aufbauten ähnlich ist. Gute Umbauvoraussetzungen...

Zuerst wird der MAN zerlegt. Wiking verwendet verschiedene Schrauben, geklebt ist hier nichts. Mit sehr feinen Schraubendrehern mit flacher Klinge und/oder Mini-Torx ist man dabei. Schon jetzt fällt auf, dass der Kunststoff des Modells relativ weich ist und von einer solchen Sorte, dass die üblichen Plastikleber keine Verbindung eingehen. Für alle später durchgeführten Klebungen kamen Uhu Schnellfest und ein relativ lange offener Cyacrylatkleber zum Einsatz. Auch beim MB werden die Teile getrennt, die Wiking-Klebungen sind nicht stark.

Der zweite Schritt eines solchen Umbaus ist immer ein Hin- und Herprobieren mit den Einzelteilen. So entsteht ein Plan, welches Teil von welchem Modell

kommen soll, welche Modifikationen nötig sind und wo evtl. zusätzliches Material benötigt wird. (Während der späteren Arbeit wird der Plan angepasst, modifiziert, verfeinert. „Probierschritte“ bleiben bis zum Schluss nötig.)

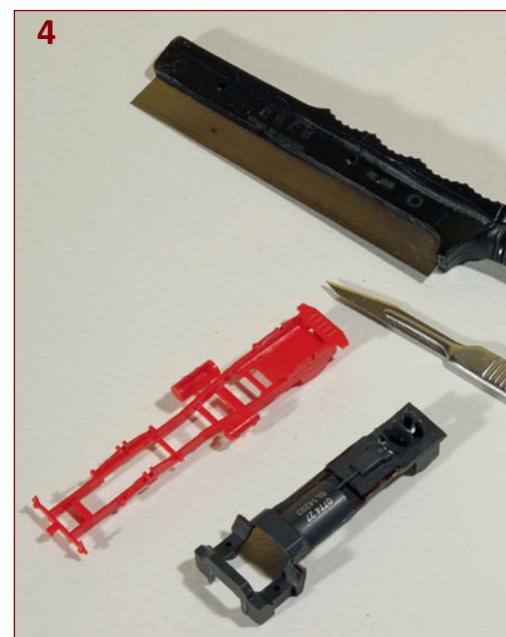
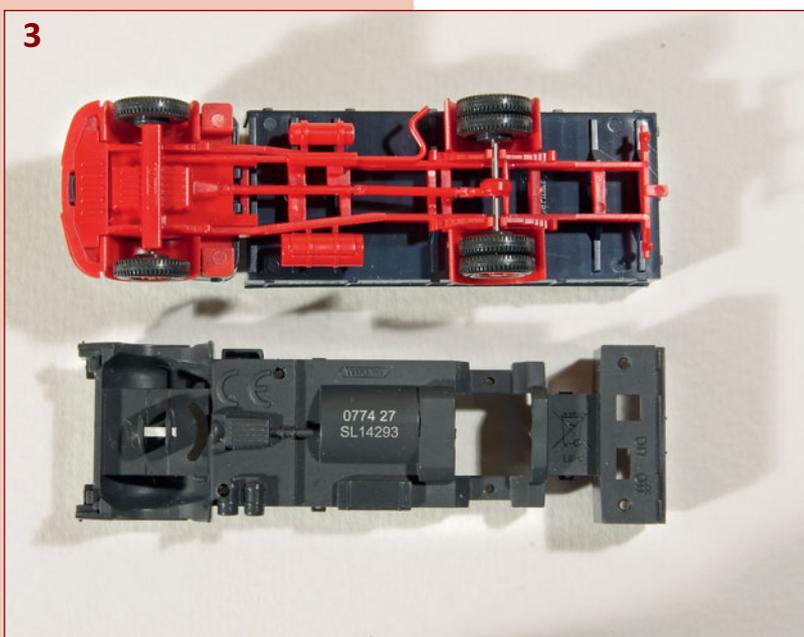
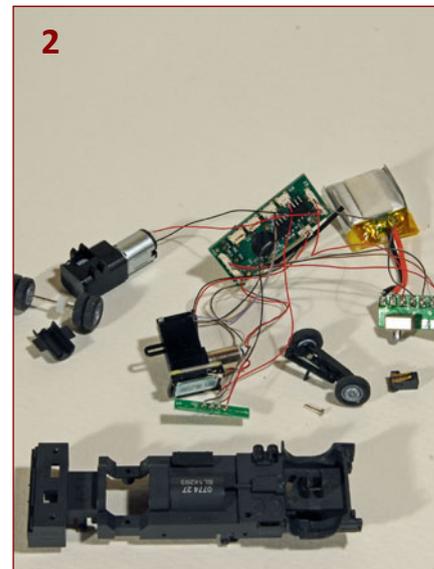
Die ersten Sägeschnitte erfolgen im Chassis des MAN, das in der Breite deutlich reduziert wird. Auch wird der Fahrzeugkopf gekürzt. Die Antriebsachse mit Motor und die Lenkachse können gleich wieder montiert werden. Das erste verbaute Teil vom MB-Modell ist die vordere Bodenpartie mit den Kotflügeln und der darin eingepasste Winkel, der den MB-Kühlergrill samt Lampen hält. Die Kotflügel müssen den Rädern ihre Beweglichkeit lassen und verlieren deshalb

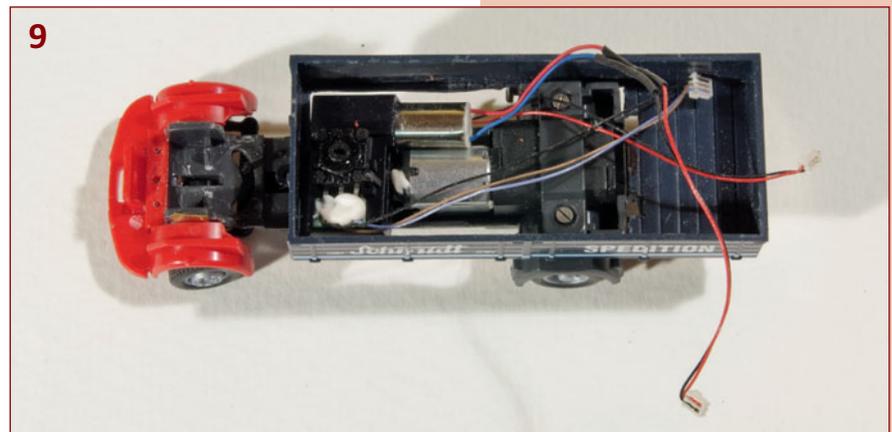
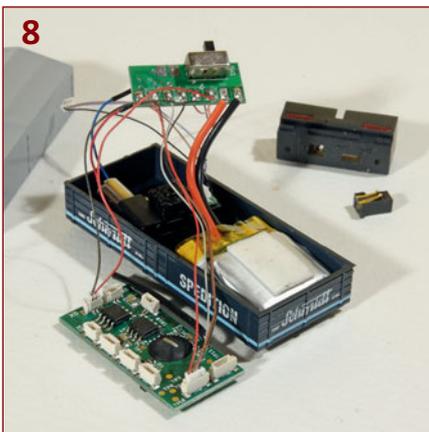
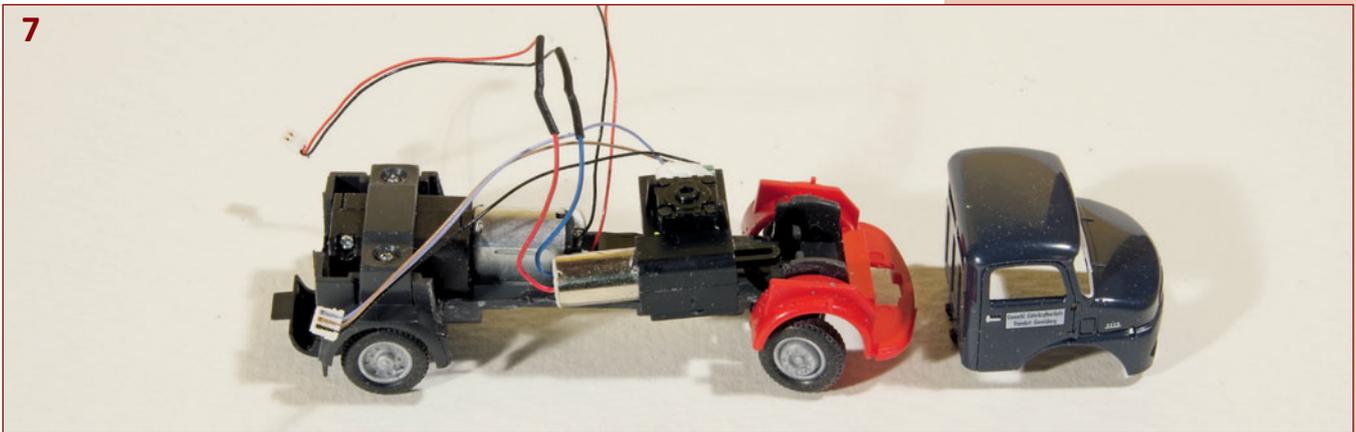
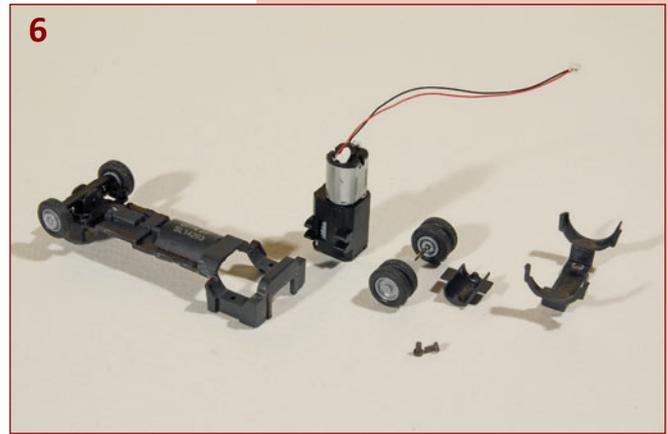
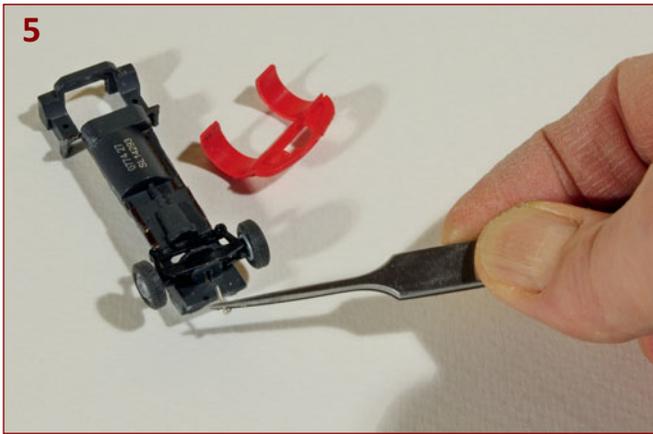
Bild 1: Der MBL 1311 soll fernsteuerbar werden. Dazu erhält er das Fahrwerk des DHL-MAN. Wiking hat bei den ferngesteuerten Lkws einige Schrauben eingesetzt, für die man u.a. eine Schraubendreherklinge mit 0,8 mm Breite benötigt.

Bild 2: Die Technik des ferngesteuerten Modells ist in ihre Einzelteile zerlegt.

Bild 3: Der Vergleich zeigt, dass der Achsstand bis auf wenige Zehntel Millimeter gleich ist.

Bild 4: Der graue Rahmen ist schmaler und kürzer geworden. Nun passt er für den MB.





hinten innen ihre Ecken. Beim fertigen Modell wird dies nicht weiter auffallen. Solange die Säge noch zur Hand ist, kann man auch gleich den nötigen Durchbruch im Boden der Pritsche schaffen. Hier blieb rechts und links ein der Stabilität dienender Rand von rund 1 bis 1,5 mm stehen.

Im nächsten Schritt wird das Führerhaus angepasst. Eine Fahrerfigur findet ihren Platz und auch die Auftritte werden eingeklebt. Dabei ist auf genügend freien Raum über dem Lenkhebel zu achten. Letztlich erwies es sich als besser, die Auftritte einzeln mit der Einrichtung zu verkleben und das Ergebnis lose ins Führerhaus einzusetzen. Hier findet die Baugruppe hinreichenden Halt.

Das Lenkservo hat einen geschlitzten Arm. In diesem Schlitz läuft ein Dorn auf der Lenkstange. Bewegt das Servo den Arm, werden die Lenkstange und letztlich die Räder mitgenommen. Da das Servo auf dem Rahmen weiter nach hinten rutscht, muss der geschlitzte Arm verlängert werden. Das geschieht mit einem zu einem „U“ geklappten Winkelprofil aus Polystyrol (z.B. Evergreen), das den vorhandenen Arm umfasst. Ist der Klebstoff fest, kann das Servo mit einem Klebepad montiert werden.

Auch beim MB soll die Fahrbeleuchtung funktionieren. Der filigranere Aufbau des MB macht es unmöglich, hier die MAN-Lichtplatinen weiterzuverwenden.

Bild 5: Die pendelnde Vorderachse wird von einem eingesteckten Stift gehalten.

Bild 6: Die Einzelteile des Antriebs

Bild 7: Mit montiertem Antrieb lässt sich eine „Stellprobe“ machen: Auch das Lenkservo findet gut Platz.

Bild 8: Noch eine Stellprobe: Die Elektronik findet auf der Pritsche des Lkws Platz.

Bild 9: Motor und Servo müssen von unten in die Pritsche eintauchen können. Deren Boden wurde hier bereits entsprechend ausgeschnitten.

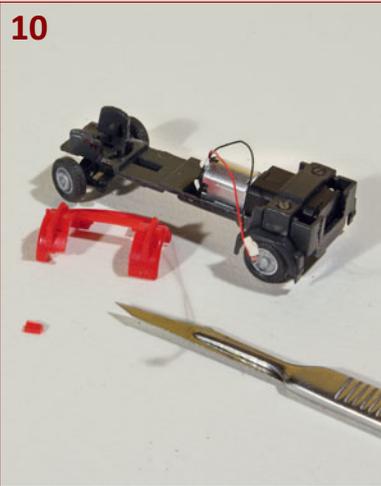
10

Bild 10: Die Stoßstange und die Kotflügel unter dem Führerhaus sind ein gemeinsames Kunststoffteil, das an das neue Chassis angepasst wird. Hier verlieren die Kotflügel ihre inneren Ecken, die die Lenkung behindern würden.

Bild 11: Der Umbau soll die Pendelfähigkeit der Vorderachse nicht beeinträchtigen.

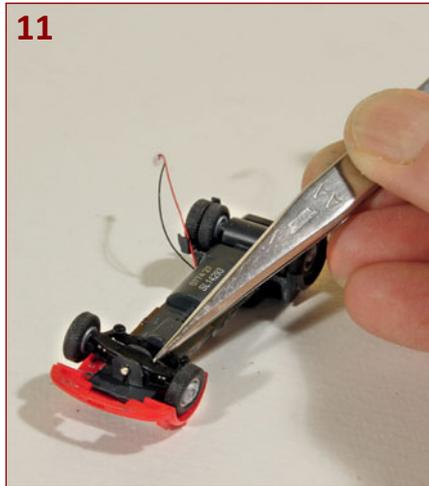
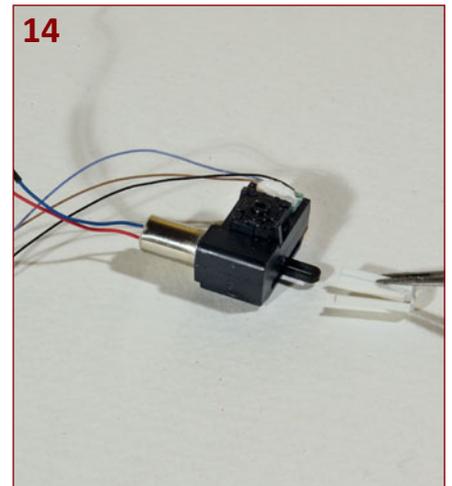
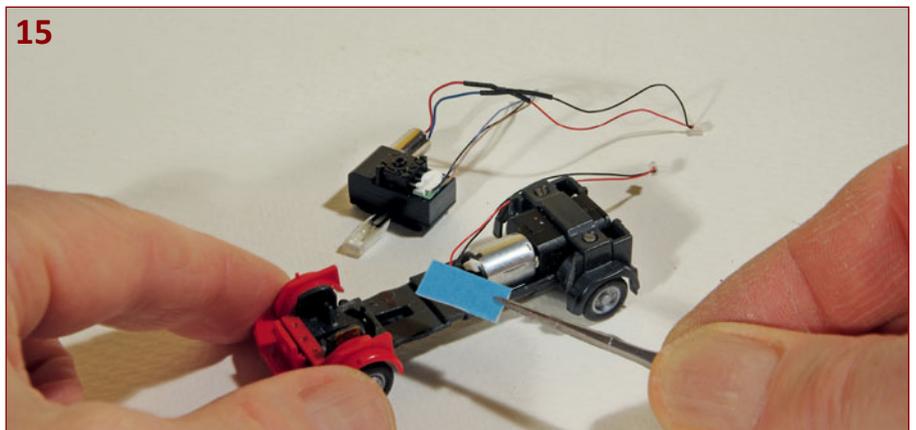
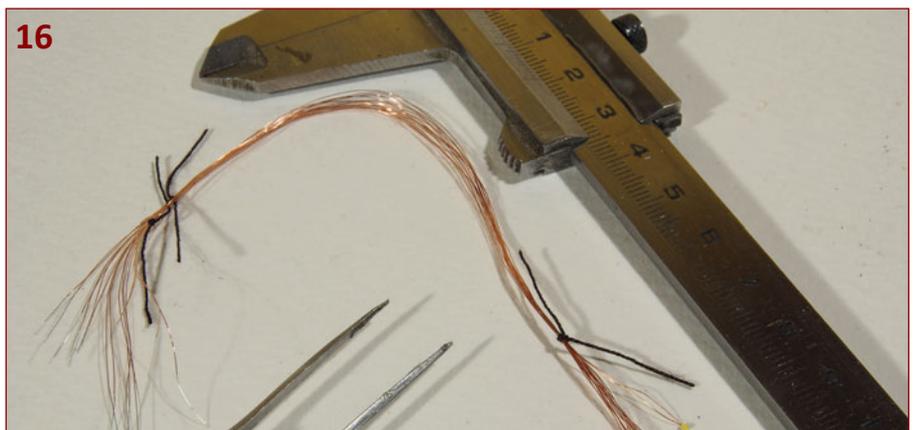
Bild 12: Ohne Trittstufe unter dem Führerhaus fehlt etwas. Der entsprechende Abschnitt wird daher aus dem MB-Rahmen herausgeschnitten.

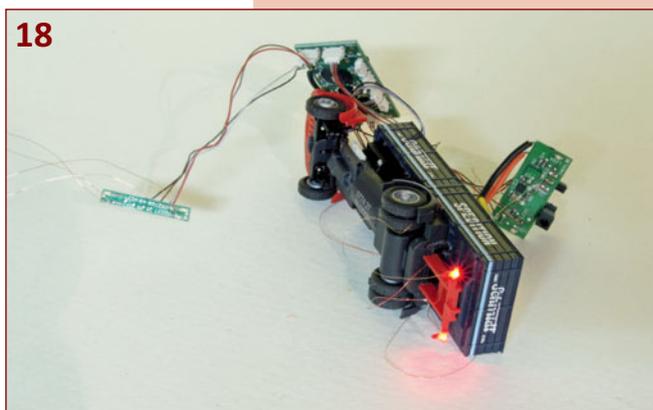
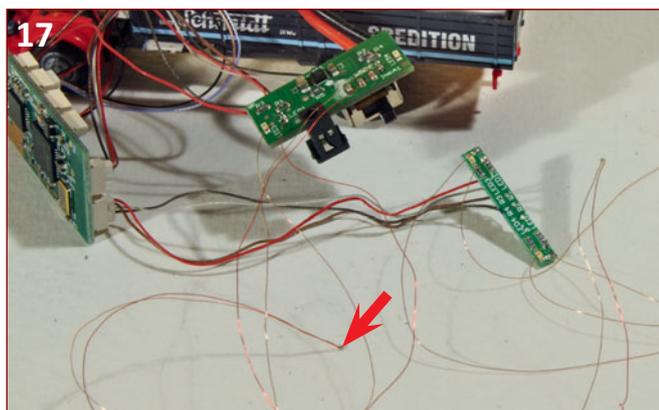
Bild 13: Das Teil mit den Stufen lässt sich von unten ins Führerhaus kleben. Letztlich wurde es aber mit der Inneneinrichtung zu einem gemeinsamen Einsatz zusammengefasst.

Bild 14: Da das Lenkservo ein Stückchen nach hinten rutscht, wird der Betätigungsarm verlängert.

Bild 15: Will man nicht noch mehr am Rahmen herumschneiden, muss das Lenkservo oberhalb der kleinen Stufe platziert werden. Am besten befestigt man es mit einem doppelseitigen Klebeband.

Bild 16: Die auf den Platinen integrierte Beleuchtung passt mechanisch nicht zur neuen Fahrzeughülle. Die Lampen bekommen deshalb mit Kabeln angeschlossene Leuchtmittel. Hier bereits bedrahtete LEDs der Bauform 0402. Die Frontscheinwerfer werden später von jeweils einer LED dieser Bauform erhellt.

11**12****13****14****15****16**



Stattdessen kommen SMD-LEDs zum Einsatz. Diese Lichterzeuger gibt es fertig verdrahtet z.B. bei Modellbau-Schönwitz. Da die gesamte Wiking-Elektronik mit Steckkontakten verbunden ist und die Heckplatine auch noch die Ladeelektronik beherbergt und hier der Akku angeschlossen ist, bietet es sich an, die Platinen beizubehalten, die dort montierten LEDs zu entfernen und an ihrer statt die Drähtchen der neuen Lichterzeuger anzulöten. Die Drähtchen der neuen LEDs (Bauforn 0402 warmweiß und 0201 rot) wer-

den vorsichtig zu den Lampenpositionen geführt, die LEDs dann dort festgeklebt. Nun wird die Elektronik „zusammengefaltet“ und unter der Planenhaube des MB verstaut. Alle Komponenten finden Platz, auch wenn die Federkraft der vielen Drähtchen für einen gewissen Druck nach oben sorgen.

Zum Abschluss wird der „neue“ Rahmen des MB angemalt: zuerst weiß als Grundierung, darauf schwarz für die tiefen Partien und rot für die außenliegenden wie z.B. die Kotflügel. □

Bild 17: Die LEDs sind getauscht, die Anschlussdrähtchen direkt auf die Platinen anstelle der ursprünglichen Bauteile angelötet. Der Pfeil zeigt auf eine LED der Baugröße 0201 (0,65 x 0,35 mm). Diese kleinen LEDs kommen für das Rücklicht zum Einsatz.

Bild 18: Das hintere Ende des MB-Rahmens wird unter der Pritsche montiert. Hier finden die Rücklichter ihren korrekten Platz..

Bild 19: Auch die Frontlichter funktionieren. Der Kühlergrilleinsatz liegt hier auf der Antihaftholie eines Klebepads bis der Cyanacrylatkleber, der die LEDs fixiert, abgebunden hat.

Bild 20: Der Rahmen wird epoche-typisch rot gefärbt. Dazu wird zuerst weiß grundiert.

Bild 21: Mit einem Lackstift erhalten die Blinker ihre orange Farbe.

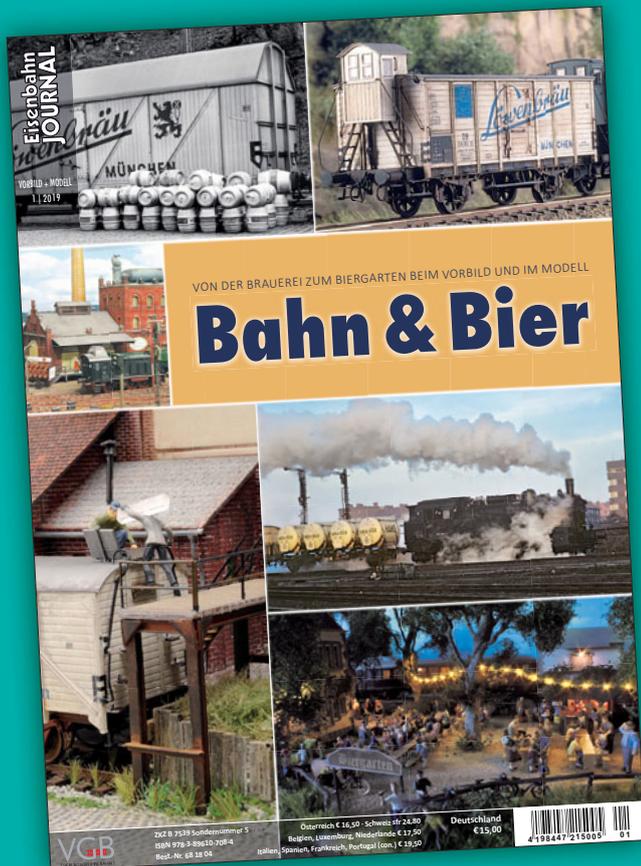
Bild 22: Leuchtet, lenkt und fährt.

22



Von der Brauerei zum Biergarten

Flüssige Fracht



Die aktuelle Sonderausgabe aus der EJ-Modellbahn-Bibliothek unternimmt einen Ausflug in jene Zeit, als es noch gang und gäbe war, große und kleine Gebinde voller Bier per Bahn zu transportieren. Aber nicht nur die Fertigprodukte erreichten ihre Verbraucher über die Schiene, auch Ausgangsstoffe wie Gerstentreibende, Hopfen oder Hefe sowie Fässer, Flaschenleergut und Transportkisten traten ihre Reise per Bahn an. Die Eisenbahn-Journal-Autoren beschreiben spezielle Fahrzeuge und deren Einsatz beim Vorbild – mit einem besonderen Blick auf „biertypische“ Ladegüter und Umladeszenen. Eigene Kapitel zeigen detailliert, wie typische Modellgüterwagen authentisch zu gestalten, zu altern und zu beladen sind. Und was wäre diese Ausgabe ohne den Bau einer zünftigen Modellbrauerei und die abschließende Einkehr in einer Gastwirtschaft mit großem Biergarten?

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 250 Abbildungen

Best.-Nr. 681804 | 15,-



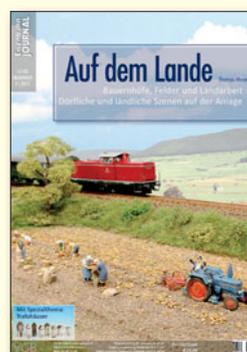
Das „1x1 des Anlagenbaus“ in der EJ-Modellbahn-Bibliothek



Feuerwehr
auf der Modellbahn
Best.-Nr. 681702 · € 15,-



Digital mit Karl
Eine digitale Kompaktanlage mit
ESU-Bausteinen entsteht
Best.-Nr. 681703 · € 15,-



Auf dem Lande
Dörfliche und ländliche Szenen
auf der Anlage
Best.-Nr. 681704 · € 15,-



Küchentisch-Basteleien
Modellbau in der
„fliegenden Werkstatt“
Best.-Nr. 681802 · € 15,-



Anlagenpläne für RocoLine
Das Gleissystem im Einsatz
Best.-Nr. 681803 · € 15,-

Magic Bus

Schon in seiner Grundform versprüht das Bus-Modell des Mercedes O 5000 von Brekina einen gewissen Charme. Dennoch reizt die etwas glatt wirkende Nachbildung des im Vorbild Ende der 1940er-Jahre gebauten Hauber-Brummers zu einer Überarbeitung. Das zauberhafte Ergebnis der umfassenden Bus-Optimierung ließ uns keine andere Wahl, als das Modell nach dem legendären Song von The Who zu benennen.



Straßenfahrzeuge spielen auf Modellbahnanlagen in der Regel nur eine Nebenrolle und sind eher in die Kategorie „Ausstattungsaccessoires“ einzuordnen. Seit die Firma Weinert ihr Programm um Straßenfahrzeuge erweitert hat und zudem Zurüstsätze dafür anbietet, ist das Bestreben nach Vervollkommnung der einfachen Plastikautos zum eigenständigen Thema geworden.

Natürlich sind durch den relativ kleinen Modellmaßstab der Detaillierung Grenzen gesetzt, was vor allem für PKW-Modelle gilt. Im vorliegenden Fall erfuhr ein Mercedes-Bus Typ O 5000 von Brekina eine weitgehende Überarbeitung. Das Vorbild baute Mercedes in den Jahren 1948 bis 1950. Viele Busse wurden nach

dem Ausscheiden aus dem Fahrgasteinsatz beispielsweise als Gerätewagen genutzt.

Der etwas spielzeughafte Eindruck entsteht bei den meisten Modellen durch die viel zu tief sitzenden Scheibeneinsätze, die die Fensterholme fast schon wie Balken erscheinen lassen. Bündig mit der Fahrzeugoberfläche abschließende Fenster sind bei Großserien-Modellen aus Kostengründen nicht üblich.

Um die in weiteren Arbeitsschritten erfolgende Detaillierung des Gehäuses nicht zu beschädigen, werden die neuen Fenstereinsätze vorab gefertigt und angepasst. Als Grundstoff für die kleinen Scheiben kommt glasklares Polystyrol zum Einsatz: Als sehr brauchbar hat sich

die Waggonbox von Fleischmann erwiesen. Die Fenstereinsätze sollten zumindest so stramm sitzen, dass sie beim Einstecken durch leichten Druck ihre Position beibehalten. Deshalb ist es notwendig, die Maße der Fenster mit Hilfe einer Schiebellehre genau zu ermitteln und auf die Glasimitation zu übertragen. Zunächst sollten Streifen geschnitten werden, die exakt der Fensterhöhe entsprechen. Der Zuschnitt kann mit einem scharfen Bastelmesser oder Skalpell erfolgen, wobei lediglich die Oberfläche angeritzt wird. Durch vorsichtiges Brechen erhält man dann die gewünschten Streifen. Es empfiehlt sich, mit dem festgestellten Breitenmaß erst einmal ein Probefenster zuzuschneiden und einzupassen. Eventuelle Korrekturen



lassen sich dann mit geringem Aufwand durchführen. Die bei diesem Verfahren entstehenden Grate entfernt man mit einer feinen Schlüsselfeile. Dieses Werkzeug kommt ebenfalls beim Ausrunden der Fensterecken zum Einsatz. Hier muss man sich auf Augenmaß und Fingerspitzengefühl verlassen. Fingerabdrücke und kleine Kratzer, die beim Hantieren mit den Fenstereinsätzen entstehen, verschwinden mit Poliercreme. Für die Darstellung der Gummidichtung eignet sich ein sehr dünner, wasserfester schwarzer Filzstift (beispielsweise Staedtler Lumocolor 313 permanent). Der vordere Dachüberstand ist charakteristisch für diesen Fahrzeugtyp, was von den Brekina-Konstrukteuren beim Formenbau allerdings nicht berücksicht-



Bild 1: Die Stirnpartie des Dachvorbaus wird mittels eines Kunststoffstreifens und Nitropachtel neu modelliert und anschließend mit Schmirgelpapier geglättet.

Bild 2: Die Weinert-Grundierung dient abschließend als Feinspachtel. So werden selbst feinste Poren verschlossen.

Bild 3: Die Verschlüsse der Motorhaube entstehen aus abgewandelten Scheibenwischern von Weinert. Nebenbei nutzt man aus dem Set auch die Seitenspiegel

Bild 4: Die Frontpartie wird mit Zierleisten sowie den beiden Haltern für die Scheinwerfer ergänzt. Evergreen-Kunststoffprofile eignen sich am besten dafür.

Bild 5: Die quadratischen Öffnungen für die Abschleppösen werden mit geringerem Durchmesser als nötig gebohrt und mit einer kleinen Vierkantfeile angepasst.

sichtigt wurde. Um diese Partie nachzubilden, wird ein dünnes Kunststoff-Profil im entsprechenden Radius aufgeklebt. Der Übergang zum Dachbereich wird mit Revell-Plasto verspachtelt und mit Schleifpapier mit der Körnung 320, anschließend 400, sorgfältig geglättet.

Die Gravur der Ladeklappen auf der Fahrer- und der Rückseite des Gehäuses ist etwas kräftig ausgefallen, daher wer-

den die Klappen komplett herausgraviert. Neue Deckel mit geringerem Spaltmaß entstehen in der richtigen Stärke aus 0,2-mm-Polystyrolplatten von Evergreen.

Damit die Kotflügel absolut nahtlos am Gehäuse sitzen, werden sie von der Bodengruppe getrennt und fest mit dem Gehäuse verklebt. Die beiden Abschleppösen, Zierleisten und zwei feinere Halter für die Scheinwerfer werden ebenfalls

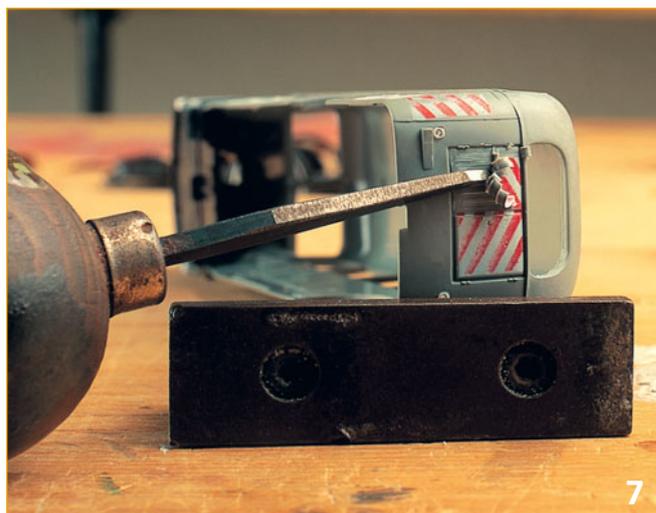


Bild 6: Über dem Stirnfenster wird eine schmale Zierleiste aufgesetzt. Gelebt wird mit Flüssigkleber. Die Scheinwerfer stammen aus dem Weinert-Scheinwerfersatz 4354.

Bild 7: Die Gravur der Klappen am Heck ist bei Brekina etwas kräftig ausgefallen. Sie werden deshalb komplett freigraviert und durch dünnes Polystyrol in der richtigen Größe ersetzt.

Bild 8: Die gleiche Prozedur erfolgt auch bei den Stauraumklappen. Wird der Kunststoff zuvor leicht erwärmt, kann er besser bearbeitet werden.

Bild 9: Für die Farbgebung sämtlicher Chromteile eignet sich Chrome Silver von Model Master. Diese Farbe härtet allerdings nach dem Trocknen nicht ganz aus, sodass die gestrichenen Teile sehr berührungsempfindlich sind und einen Überzug aus Klarlack benötigen.





10



11

Bild 10: Der Warnanstrich ist noch erkennbar, aber stark ausgebleicht. Für die Lackierung werden Acryl-Farben von Weinert eingesetzt, die mit handelsüblichem Brennspiritus verdünnt werden können

Bild 11: Für Verwitterungsspuren eignen sich Ölfarben zum Beispiel von Schmincke. Zum Verdünnen der Farben sollte man Terpentin verwenden. Die Grundfarbe wird dadurch nicht angelöst.

Bild 12: Das Anfertigen einzelner Scheiben ist zwar zeitraubend, aber für eine vorbildgetreue Nachbildung unumgänglich. Der Deckel einer Fleischmann-Waggonbox musste dafür erhalten.



12



13



Bild 13: Die stark vereinfachten Kunststoffräder werden gegen Trilex-Räder von Weinert ausgetauscht. Um platte Reifen darzustellen, sind die Reifen etwas flachgefeilt.

Bild 14: Zur Trennung der schwarzen und grauen Bereiche wird Abdecklack eingesetzt. Beim Innenraum-Einsatz wurde das angespritzte Lenkrad sowie die erste Sitzreihe weggraviert. Statt der Sitze platziert man einige Kisten.

Bild 15: Die Gummidichtung wird mit einem sehr dünnen, wasserfesten Filzstift dargestellt.

14



15



-ANZEIGE-

Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978



Der Online-Shop

www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90



aus Evergreen-Profilen hergestellt. Von Weinert stammen die Scheibenwischer, der Mercedesstern, die Außenspiegel, die Anhängerkupplung und die Trilex-Felgen. Der typische Mercedes-Kühlergrill ist im Modell eher etwas spartanisch detailliert. Zumindest die scharfe Windschneide in der Front sollte vorbildgerecht nachgebildet werden. Dazu fräst man mit einem Kreissägeblatt eine feine, senkrechte Nut in die Mitte des Kühlergrills und klebt ein zierliches Evergreen-Profil ein.

Ein besonderes Kapitel möglicher Detaillierungen bilden die Reifen des Fahrzeugs. Die stark vereinfachten Plastikräder des vorliegenden Modells tauscht man gegen Trilex-Felgen von Weinert aus. Um den fehlenden Reifendruck beim abgestellten Fahrzeug darzustellen, sind die Reifen an den Laufflächen etwas flachgefeilt. In diesem Bereich wird eine Nut eingraviert und danach mit einem kleinen Schraubenzieher der Reifen etwas auseinandergedrückt.

In die farbliche Behandlung des Fahrzeugmodells sollte man genügend Zeit und Sorgfalt investieren, sie entscheidet ganz wesentlich über das Gelingen der

ganzen Arbeit. Zunächst wird das Gehäuse von sämtlichen Gussgraten befreit. Anschließend folgt als wichtige Vorarbeit für das Lackieren ein Spülmittelbad – damit werden auch die unvermeidlichen Fettspuren, die durch das Anfassen des Modells entstehen, entfernt. Eine kleine Menge Scheuerpulver im Spülbad bewirkt, dass die Oberfläche noch bereitwilliger die Farbe annimmt.

Der weiß-rote Warnanstrich sollte erhalten bleiben, aber stark ausgeblühen erscheinen, ebenso der Schriftzug „Baustoffwagen“. Durch Mischen von Weinert-Grautönen mit schwarzer Farbe wird dann der richtige Farbton (ausprobieren!) ermittelt, mit dem das Gehäuse im Airbrush-Verfahren lackiert wird. Die Schildumgrenzung und die Ränder um den Warnanstrich werden vorsichtig mit dem Pinsel beilackiert. Eventuelle Farbabweichungen lassen sich durch eine gezielte Alterung kaschieren.

Für die Darstellung der Rost- und Verwitterungsspuren eignen sich Ölfarben von Schmincke. Diese Farben sind sehr geschmeidig und aufgrund der langen Verarbeitungszeit können Fehlversuche

durch Abwischen mit Terpentin korrigiert werden. Beim Arbeiten mit Terpentin als Verdüner entsteht ein ähnlicher Effekt wie bei der Aquarellmalerei, das heißt, es können mehr oder weniger deckende Farbaufträge erfolgen und somit weiche Farbübergänge entstehen. Terpentin hat zudem eine ähnliche Kapillarwirkung wie Wasser, es transportiert die Farbpigmente vor allem in Nischen und Ritzen und setzt sie dort ab. Nachdem die Ölfarbe getrocknet ist (wenigstens zwei Tage trocknen lassen), werden die vorher mit weißer Farbe dünn eingespritzten Fensterscheiben eingesetzt und von der Rückseite verklebt. Transparent bleiben nur die Stirnfenster und die Scheiben in den vorderen Türen.

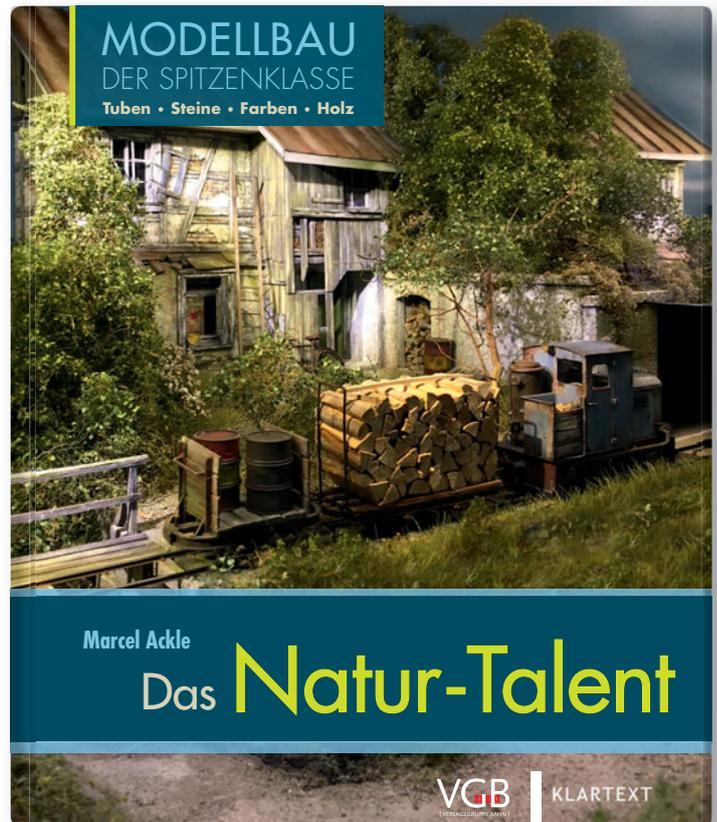
Mit den bündig liegenden Fenstern, den Zurüstteilen, den neu modellierten Partien und dem perfekten Farbfinish hat sich das plastikhafte Modell plötzlich in ein echtes Abbild gewandelt, das direkte Bezüge zur Realität aufweist. Auf einem kleinen Diorama kann das Nutzfahrzeug nun eine echte Hauptrolle spielen, auch wenn der gesuperte Bus wie hier nur abgestellt ist. Vorbilder für solche Fahrzeuge überlebten vielfach bis in die Epoche V. □

FÜR PERFEKTIONISTEN

Modellbau als Kunst

– Marcel Ackle –

Marcel Ackle betreibt Modellbau von einem anderen Stern. In diesem Buch zeigt er, wie seine einzigartigen Dioramen, seine Gebäudemodelle und Landschaftsmi-
niaturen entstehen. Am Anfang steht die ausgetüftelte Planung. Bei Wanderungen in der Natur entdeckt er sei-
ne Anregungen für die Nachbildung der Vegetation und lässt sich für den Nachbau seiner Gebäude inspirieren. Dort sammelt er auch einen bedeutenden Teil seines Baumaterials. Die Eisenbahn, die stets in Form einer lautstarken Feldbahn durch die Schaustücke tuckert, steht zwar nicht im Mittelpunkt seines Schaffens, aber sie darf als belebendes Element nicht fehlen. Geduld, ein sagenhaftes Gespür für Farben und ganz viel Talent machen aus dem sympathischen Schweizer einen Modellbauer der Extraklasse. Bis zu 1000 Arbeitsstunden stecken in jedem seiner kleinen Meisterwerke – wer genau hinsieht, glaubt dies sofort.



192 Seiten, 24,5 x 29,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 550 Abbildungen

Best.-Nr. 581801 | € 39,95

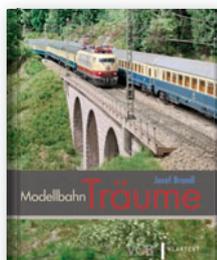
★★★★★ Ein einfach nur begnadeter Modellbauer. Der in der Lage ist seinen Modellbau sehr gut und verständlich zu erklären. Man meint es wäre ein Stück aus der Natur herausgeschnitten. *Herr Liebe aus Dassel*

★★★★★ Dieses Buch scheint perfekt für alle zu sein, die ihre Grundfähigkeiten auf ein nächstes Level heben möchten. Super Techniken anhand von einzelnen Projekten perfekt in Wort und Bild erklärt. Ich bin begeistert!
Herr Rieker aus Grubingen

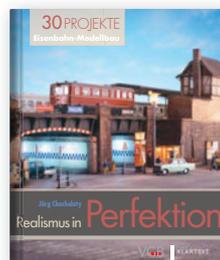
www.vgbahn.de/testleser



Jeder Band im Format 24,5 x 29,5 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 350 Abbildungen, je € 39,95



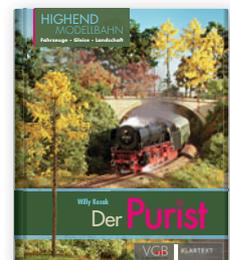
Modellbahn-Träume
18 Anlagenporträts mit Planzeichnungen von Josef Brandl
192 Seiten
Best.-Nr. 581306



Realismus in Perfektion
30 Modellbau-Projekte von Jörg Chocholaty
192 Seiten
Best.-Nr. 581529



Perfekt bis ins Detail
25 Modellbau-Juwelen von Emmanuel Nouaillier
160 Seiten
Best.-Nr. 581408



Der Purist
Highend Modellbahn von Willy Kosak
192 Seiten
Best.-Nr. 581637



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstentfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen



Modellbahn-Center • **EUROTRAIN**® Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft

FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01187 Dresden

SCHILDHAUER-MODELLBAHN
Würzburger Str. 81
Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213
www.modellbahn-schildhauer.de
modellbahn-schildhauer@online.de
FH

25355 Barmstedt

MODELLBAHNEN HARTMANN
Reichenstr. 24
Tel.: 04123 / 6706
Fax: 04123 / 959473
Modellbahnen-Hartmann@t-online.de
FH/RW/B EUROTRAIN

44339 Dortmund

MODELL TOM
• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •
Evinger Str. 484
Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
www.modelltom.com
FH/RW

67146 Deidesheim

moba-tech
der modelleisenbahnladen
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW

01445 Radebeul

MODELLEISENBAHNEN
Grundkötter GmbH
Hauptstr. 22
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

28865 Lilienthal b. Bremen

HAAR
MODELLBAHN-SPEZIALIST
Hauptstr. 96
Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
haar.lilienthal@vedes.de
FH/RW

45479 Mülheim

MODELLBAHNLÄDCHEN EULER
K. EULER
Grabenstr. 2
Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 3059996
modellbahn euler@aol.com
FH

67655 Kaiserslautern

DiBa-MODELLBAHNEN
Königstr. 20-22
Tel./Fax: 0631 / 61880
geschaefte@diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN

04159 Leipzig

bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur,
Videos, DVDs, CDs
Raustr. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

30159 Hannover

TRAIN & PLAY
Modellautos
Breite Str. 7 • Georgswall 12
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

49078 Osnabrück

J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN

69214 Eppelheim/Heidelberg

MODELLBAHN SCHUHMANN
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
Tel.: 06221 / 76 38 86
Fax: 06221 / 768700
www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN

10318 Berlin

MODELLBAHNBOX
KARLSHORST
Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN



52062 Aachen

M. HÜNERBEIN OHG
Markt 11-15
Tel.: 0241 / 33921
Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN

70176 Stuttgart

STUTTGARTER
EISENBAHNPARADIES G. Heck
Senefelder Str. 71b
Tel.: 0711 / 6159303
www.fahrzeugheck.de • info@fahrzeugheck.de
A/B

10589 Berlin

MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN

33102 Paderborn

EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER
Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753
www.modellbahn-sester.de
info@modellbau-sester.de
FH/RW/A/B

53111 Bonn

MODELLBAHNSTATION
BONN
Römerstr. 23
Tel.: 0228 / 637420
FH EUROTRAIN

70180 Stuttgart

SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen
Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

10789 Berlin

MODELLBAHNEN TURBERG
Lietzenburger Str. 51
Tel.: 030 / 2199900
Fax: 030 / 21999099
www.turberg.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN

34379 Calden

RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von Modell-
eisenbahnen, Autos
Wilhelmsthaler Str. 11
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA

58135 Hagen-Haspe

LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW

71334 Waiblingen

EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG
Biegelwiesenstr. 31
Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN

12105 Berlin

MODELLBAHN PIETSCH GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

40217 Düsseldorf

MENZELS LOKSCHUPPEN
TÖFF-TÖFF GMBH
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN

63110 Rodgau

MODELL + TECHNIK
Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

71638 Ludwigsburg

ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit
Solitudestr. 40
Tel.: 07141 / 925611
FH

14057 Berlin

BREYER MODELLEISENBAHNEN
Kaiserdamm 99
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

42289 Wuppertal

MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH/RW/SA

63654 Büdingen

MODELL & TECHNIK
RAINER MÄSER
Berliner Str. 4
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN

71720 Oberstenfeld

SYSTEM COM 99
Modellbahn-Zentrum-Bottwartal
Schulstr. 46
Tel.: 07062 / 9788811
www.modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de
FH/RW

22083 Hamburg

MEISES ModellbahnCenter
MMC GmbH & Co. KG
Beethovenstr. 64
Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390
www.meises-mobacenter.de
FH/RW EUROTRAIN



67071 Ludwigshafen-Oggersh.

SPIELWAREN WERST
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

73431 Aalen

MODELLBAU SCHAUFFELE
Wilhelm-Merz-Str. 18
Tel.: 07361/32566
Fax: 07361/36889
www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

<p>75339 Höfen DIETZ MODELLBAHNTECHNIK + ELEKTRONIK Hindenburgstr. 31 Tel.: 07081 / 6757 www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de FH/RW/H</p>	<p>84307 Eggenfelden MODELLBAHNEN VON A BIS Z Roland Steckermaier Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550 www.steckermaier.de steckermaier@steckermaier.de FH/RW EUROTRAIN®</p>	<p>90478 Nürnberg MODELLBAHN Helmut Sigmund Schweiggerstr. 5 Tel.: 0911 / 464927 EUROTRAIN®</p>	<p>97070 Würzburg ZIEGLER MODELLTECHNIK Textor Str. 9 Tel.: 0931 / 573691 www.modelltechnik-ziegler.de FH/RW EUROTRAIN®</p>
<p>77948 Friesenheim Blaulichtmodelle FEUER1.de Schwalbenweg 2 Tel.: 07821 / 997844 • Fax 07821 / 997845 www.feuer1.de • info@feuer1.de FH</p>	<p>86199 Augsburg AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GMBH Gögginger Str. 110 Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045 www.augsburger-lokschuppen.de FH/RW </p>	<p>94161 Ruderting bei Passau MODELLBAHNHAUS Rocktäschel GdbR Attenberg 1 Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819 www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de FH/RW/A EUROTRAIN®</p>	<p>99830 Treffurt LOK-DOC MICHAEL WEVERING Friedrich-Ebert-Str. 38 Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646 www.lok-doc-wevering.de simiwe@t-online.de RW</p>
<p>82110 Germering AUTO-MODELLBAHN-WELT Germering Linden GbR Untere Bahnhofstr. 50 Tel.: 089 / 89410120 Fax: 089 / 89410121 FH/RW/H</p>	<p>Diese Anzeige kostet nur € 13,- pro Ausgabe Infos unter Tel.: 081 41 / 5 34 81-153 Fax: 081 41 / 5 34 81-150 e-mail: anzeigen@vgbahn.de</p>	<p>94474 Vilshofen an der Donau GIERSTER Fa. Gierster-Wittmann e.K. Vilsvorstadt 11, 13, 15 Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753 modellbahn@gierster.de FH/RW EUROTRAIN®</p>	<p>Schweiz</p>
<p>83352 Altenmarkt/Alz MODELL-EISENBAHNEN B. Maier Hauptstr. 27 Tel.: 08621 / 2834 Fax: 08621 / 7108 FH/RW EUROTRAIN®</p>	<p>90419 Nürnberg RITZER MODELLBAHN Inh. Knoch Kirchenweg 16 Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756 www.modellbahnritzer.de FH/RW/A/B EUROTRAIN®</p>	<p>95676 Wiesau MODELLBAHN PÜRNER Südweg 1 Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988 www.puerner.de modellbahn@puerner.de FH</p>	<p>CH-8712 Stäfa OLD PULLMAN AG P.O.Box 326 / Dorfstr. 2 Tel.: 0041 / 44 / 9261455 Fax: 0041 / 44 / 9264336 www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch FH/H</p>

Großer Traum auf kleinem Raum

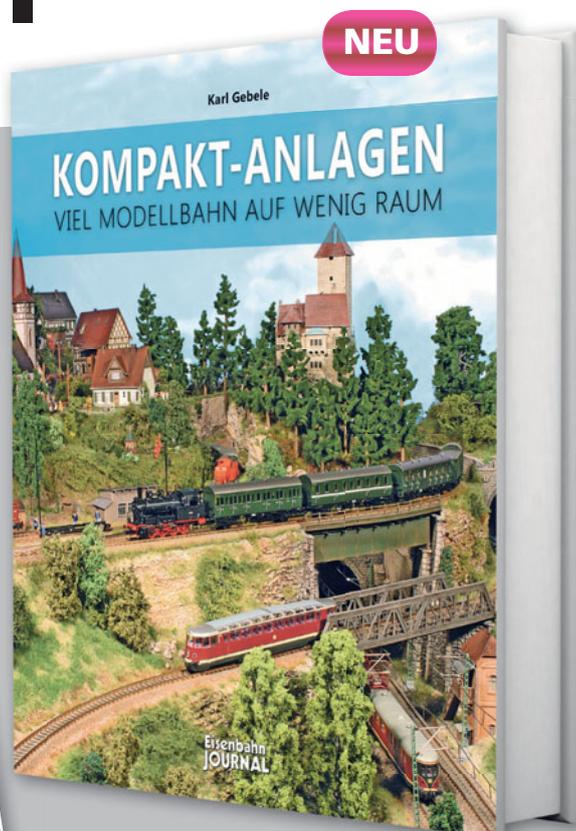
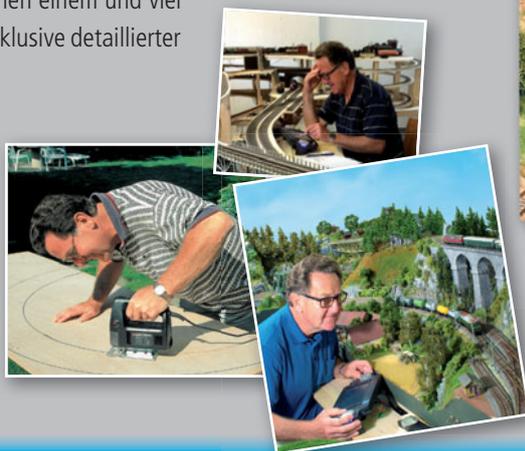
Kompakt-Anlagen

Viel Modellbahn auf wenig Raum

Als routinierter Praktiker weiß Eisenbahn-Journal-Autor Karl Gebele, wie sich große Modellbahn-Träume mit wenig Platzbedarf realisieren lassen. Auf einzigartige Weise versteht er es, faszinierende Modell-Landschaften auf kleinstem Raum zu erschaffen – mit vielen liebevoll inszenierten Szenen, aber auch mit verblüffendem Modellbahn-Betrieb. Ein rundes Dutzend dieser kompakten Anlagen ist in diesem großformatigen, reich bebilderten Band vertreten. Karl Gebele zeigt nachvollziehbar, wie viel Modellbahn auf Flächen zwischen einem und vier Quadratmetern möglich ist – inklusive detaillierter Gleispläne und Stücklisten.



★★★★★ »Karl Gebele begeistert und regt zum Bauen an.« KUNDENREZENSION VON PIER, AMAZON

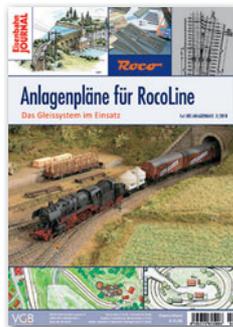


176 Seiten, Format 24,5 x 29,2 cm,
Hardcover-Einband, ca. 500 farbige Abbildungen
Best.-Nr. 581733 | € 29,95

Testen Sie die EJ-Modellbahn-Bibliothek

Jetzt 100 Seiten Umfang • 10 % gespart • Lieferung frei Haus • Geschenk als Dankeschön

Symbolabbildungen



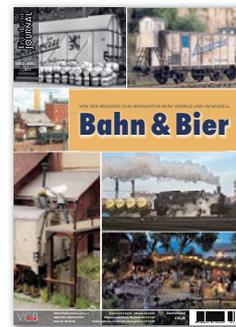
Von der Idee zur Bau-Praxis

Tipps, Tricks und Anleitungen für aktive Modellbahner – konzentriert aus einer Hand



Aus der Werkstatt des Meisters

Die fantastischen Anlagen von Josef Brandl und wie sie entstehen



Vom Vorbild zum Modell

Authentische Gestaltung und vorbildlicher Betrieb – wenn es um die korrekte Umsetzung ins Modell geht

Schritt für Schritt zur Traumanlage

DAS Nachschlagewerk für Ihr Hobby – alle drei Monate neu:

Sichern Sie sich die nächsten 4 Ausgaben der EJ-Modellbahn-Bibliothek für nur € 54,-

statt € 60,- (Inland portofrei, Ausland inkl. Porto € 64,-).

Lernen Sie jetzt das 1x1 des Anlagenbaus, erfahren Sie alles über Josef Brandls Traumanlagen und informieren Sie sich über alle Aspekte des vorbildgerechten Modellbahnbetriebs – die Modellbahn-Bibliothek des Eisenbahn-Journals bietet praxiserprobte Anleitungen und lädt mit fantastischen Bildern der schönsten Anlagen zum Träumen und Genießen ein. Sie erhalten die nächsten 4 Ausgaben der „Modellbahn-Bibliothek“ des Eisenbahn-Journals.

Weitere Informationen und Prämien unter:
www.eisenbahn-journal.de



Uner Daukeschön für Ihr Vertrauen

Stadtbus MAN SL 200 von Rietze in HO (210 199)

- Exklusiv in DB-Lackierung
- Exakte 1:87-Nachbildung
- Lupenrein bedruckt inkl. Zielschild
- Mit Zurüstteilen Spiegel und Scheibenwischer



Foto: Gabriele Brandl

Spezialisten-Verzeichnis

alphabetisch

A Anlagenplanung
M Modellbahnanlagen
D Dioramenbau

Seit 1998
 Guido Kiesl
 Erkersreuther Str. 15 • Plößberg • 95100 Selb
 Tel./Fax: 09287/1475 • Funk 0171/6143868
 eMail: g.kiesl-amd@fichtelgebirge.org

Stabiler Holzaufbau, exakte Gleisverlegung, digitale Steuerung, hochwertige Landschaftsgestaltung, beeindruckende Beleuchtungseffekte, bew. Figuren + beleuchtete Fahrzeuge, Transport und Aufbau, und das alles aus einer Hand und zum fairen Preis!

www.modelleisenbahnbau.de

MONDIALVertrieb
 Claus-Peter Brämer e.K. • Woldlandstr. 20 • D 26529 Ostede
 Tel. 0 49 34 / 8 06 72 99 • Fax: 0 49 34 / 9 10 91 62

SYSTEME LAUER
 Elektronik für die Modellbahn

Wir sorgen für mehr Sicherheit auf Ihrer Modellbahnanlage... Sie müssen kein Profi sein . . . Jeder Laie kommt sofort zurecht!
 Schattenbahnhofsteuerungen für mehr Abwechslung im Analog- und Digitalbetrieb. Blockstellensteuerungen wie beim großen Vorbild, für den Analog- und Digitalbetrieb. Fahrregler für den Analogbetrieb. Hausbeleuchtung mit Zufallsgenerator und Weiteres.
 Internet: www.mondial-braemer.de e-Mail: info@mondial-braemer.de

brima

- 280 Modellbahnen • 43 Ausbaustufen
- 800 zufriedene Kunden in 20 Ländern

brima Modellanlagenbau GmbH
 Albert-Einstein-Str. 7 • 55435 Gau-Algesheim
 Telefon +49 (0) 67 25 - 308 211 • brima@brilmayer.de

www.modellanlagenbau.de *Since 1993*

schnellenkamp modell

www.schnellenkamp.com

Treiser Pfad 1
 35418 Busseck
 Tel. 06408/3918
 Fax 06408/501496
schnellenkamp@online.de

Besuchen Sie unser Spur-0-Kaufhaus im Internet. Hier finden Sie Fertigmodelle sowie Bausätze von Fahrzeugen und Anlagenzubehör. Hunderte von Bauteilen erleichtern Ihnen Ihre Modellbahnarbeit. Als Lenz- und Brawa-Vertragshändler bieten wir Ihnen das komplette Fahrzeug- sowie Digitalprogramm. Über die vermutlich größte Spur-0-Ausstellung in Deutschland werden Sie unter www.schnellenkamp-spur-0-tage.de informiert.

Modellbahnträume?
 Versuchen sollte man nachgehen, wer weiß, ob sie wiederkommen!

Oskar Wilde

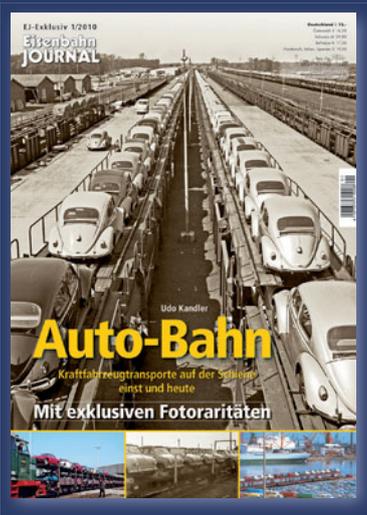
Anlagenbau
 Klapperweg 9
 30966 Hemmingen

Michael Butkay
www.mehbu.de Tel.: 0172 511921
info@mehbu.de Fax: 05101 585187

www.weinert-modellbau.de
www.mein-gleis.de
www.peco-gleise.de

WEINERT MODELLBAU

Wenn Autos Bahn fahren



Diese Exklusiv-Ausgabe des Eisenbahn-Journals erläutert die technischen und logistischen Hintergründe des Autotransports per Bahn. Großteils exklusive historische Fotos zeigen die Verladung und den Transport legendärer Autotypen. Auch längst nicht mehr existierende Fabrikate sind zu sehen, womit die Historie der Autotransporte per Bahn auch viel Zeitkolorit der 50er, 60er und 70er Jahre mit sich bringt.

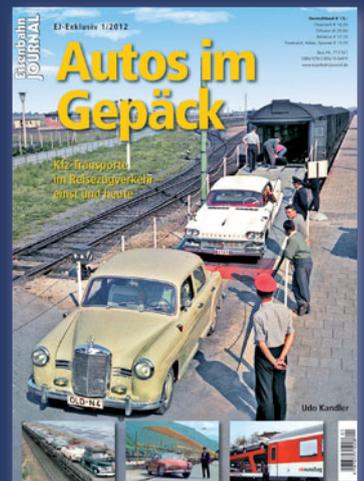
100 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 180 Abbildungen, Klebebindung

Best.-Nr. 711001 • € 15,-

Autoreisezüge von ihren Anfängen bis heute. Ein großer Schwerpunkt liegt auf den späten 50er- und den 60er-Jahren – bebildert mit einzigartigen, größtenteils bislang unveröffentlichten Aufnahmen, die viel vom Zeitgeist jener Jahre widerspiegeln. Ergänzende Kapitel beschreiben den Syltverkehr sowie die eng mit dem Autoreisezugverkehr verknüpfte Entwicklung des Bahntourismus im allgemeinen.

100 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 160 Abbildungen, Klebebindung

Best.-Nr. 711101 • € 15,-



VORSCHAU



Josef Brandls Traumanlagen

Wenn Josef Brandl seine Anlagen baut, kann er auf viele Jahre Erfahrung zurückgreifen. Er weiß, „was geht“, er weiß, welche Schritte er unternehmen muss, um den gewünschten Effekt zu erzielen. Gerne teilt er sein Wissen mit Hobbymodellbahnern, die versuchen, seine Gestaltungspräzision zu erreichen. Im neuen dritten Band der Reihe „Bauen wie Brandl“ geht es vor allem um das Gleis, sein Umfeld, um Oberleitungen, Bahnsteige, Tunnels, um Straßen und Bahnübergänge, um Betriebs- und sonstige Gebäude und natürlich auch um „Grünzeug“ – Josef Brandls Markenzeichen.

Bauen wie Brandl

Josef Brandls Traumanlagen 1/2019 erscheint im April 2019

Eisenbahn JOURNAL

Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH

Chefredakteur

Gerhard Zimmermann

Redaktion

Dr. Christoph Kutter, Tobias Pütz, Andreas Ritz, Bernd Keidel

Modellbau, Fotografie und Text

Gabriele Brandl (6), Martin Fürbringer (8), Jörg Chocholaty (10, 36–39, 41, 86–92), Tobias Pütz (12, 80–84), Christoph Kutter (14–20, 60–61), Jens Braun (21), Thomas Petz (22–25, 32–35, 40–43, 66–67, 78–79), BMW AG (22, 32, 41), Michael Volz (22, 23, 44–50), J. Schlegelmilch (23, 41), Wiking (23, 25, 33, 42, 43, 82, 83), Fiat AG (24, 33), Busch (24, 35), Herpa (24, 25, 32, 34, 35, 82), Heel Archiv (24, 40), Renault (25), Gerhard Rabe (26–27), Arnold Humer (28–29), Volkswagen AG (31), Schuco (31), Peugeot (34), Audi Tradition (34, 43), Opel Automobile GmbH (35, 41), Brekina (40, 41, 67, 83), Alfa Romeo (3, 40), Citroën (42), Karl Gebele (52–53), Bernd Keidel (25, 34, 42, 43, 56–57, 66, 67, 83), Thomas Mauer (58–59, 62–65), Roland Wurm (68–72), Frank Hadel (74–77).

Lektorat

Eva Littek

Lithografie

Fotolito Varesco, Südtirol

Redaktionelle Betreuung

Bernd Keidel

LAYOUT

Sabine Springer, Bernd Keidel

Redaktionssekretariat

Claudia Klausnitzer (-227), Tanja Baranowski (-202)



Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100

Geschäftsführung

Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner

Verlagsleitung

Thomas Hilge

Anzeigenleitung

Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)

Anzeigensatz und Anzeigenlayout

Astrid Englbrecht (-152)

Vertrieb und Auftragsannahme

Angelika Höfer (-104), Petra Schwarzenborfer (-105),

Martina Widmann (-107), Daniela Schätzle (-108)

Marketing

Thomas Schaller (-141), Karlheinz Werner (-142)

Außendienst, Messen

Christoph Kirchner, Ulrich Paul

Vertrieb Pressegrasso und Bahnhofsbuchhandel

MZV GmbH & Co. KG,

Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim,

Postfach 12 32, 85702 Unterschleißheim,

Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

Abo-Service

FUNKE direkt GmbH & Co. KG,

Postfach 104139, 40032 Düsseldorf,

Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70

Erscheinungsweise und Bezug

Die Modellbahn-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals

erscheinen viermal jährlich. Einzelpreis € 15,00 (D), € 16,50

(A), sFr 24,80. Jahresabonnement € 54,00 (Inland), € 64,00

(Europa), 93,20 SFr (Schweiz); das Abonnement gilt bis auf

Widerruf, es kann jederzeit gekündigt werden.

Druck

Mediengruppe Oberfranken - Druckereien GmbH & Co. KG

E.-C.-Baumann-Straße 5, 95326 Kulmbach

Haftung

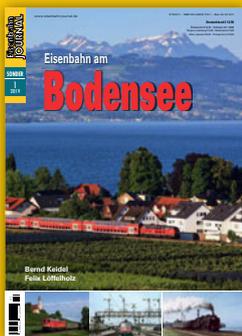
Sämtliche Angaben (technische, sonstige Daten, Preise,

Namen, Termine u.ä.) ohne Gewähr

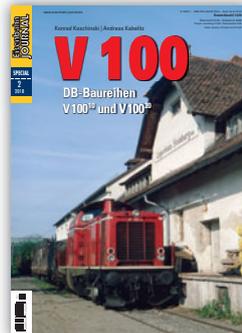
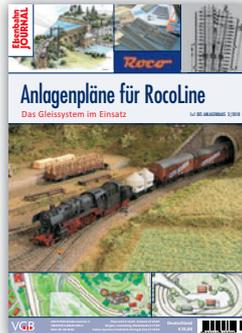
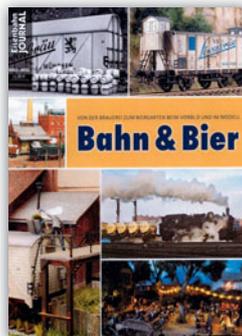
Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Unverlangt eingesendetes Text- und Bildmaterial kann nicht zurückgeschickt werden. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zzt. gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1. 1. 2019. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck.

1. Modellbahn-Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals 2019
„Autos für die Anlage“
ISBN 978-3-89610-697-1

NEUE SONDERHEFTE

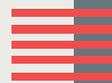


WEITERE SONDERAUSGABEN



190847

Die Webversion von »Profitipps Car System«
mit komfortabler Suchfunktion und sämtlichen
Anschlussplänen als PDF-Download finden Sie
auf: www.faller.de/de/Profitipps_Car_System



PROFITIPPS »CAR SYSTEM« PLANUNG, KONSTRUKTION, TECHNIK

Das unentbehrliche Lern- und Nachschlagewerk für faszinierenden Modellstraßenverkehr.

Das umfassende Handbuch »Profitipps Car System« enthält sämtliches Grundlagenwissen und detailliertes Experten-Know-how zu den Themen Fahrzeuge, Straßenbau und Verkehrssteuerung. Erlernen Sie Schritt für Schritt die wichtigsten Arbeitstechniken für den erfolgreichen Einsatz von Car System und setzen Sie Ihre eigenen Ideen und Projekte sofort in die Praxis um.

Deutsche Ausgabe.

**Alle Informationen zu
Car System in einem Band**

Ausführlich beschrieben und bebildert

**Anschlusspläne für
zahlreiche Verkehrsszenarien**

**Fachgerechter Straßenbau für
Car System und Car System Digital**

Für Einsteiger und Fortgeschrittene



ALLES MIT RÄDERN UND MEHR

Exklusiv für Sie: 5% Rabatt

Promotioncode: Autos

einmalig einzulösen bis zum 30.04.2019



UNION
Modellbahn

www.modellbahnunion.com