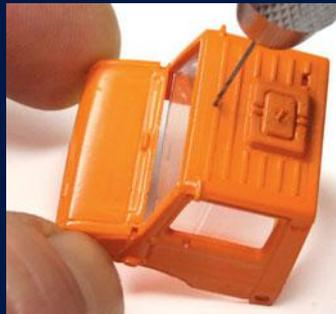


Laden und liefern

Transporter, Lieferwagen und Kleinlaster



Warenverkehr von der Bahn in den Laden und zum Kunden



AUS DER WERKSTATT DES MEISTERS



Oberpfälzer Landschaft

Hauptthema der Anlage ist der Endbahnhof Burglengenfeld in den 1960er-Jahren. Auch zwei markante Orte an der von Maxhütten kommenden Strecke fanden den Weg ins Modell: der Gasthof „Alte Post“ in Ponholz sowie die Wallfahrtskirche Mariä Heimsuchung in Saltendorf. Ein Höhepunkt der Anlage ist die Querung der Naab und des dort ansässigen Flussschwimmbads auf einer eigenwillig strukturierten Blechträgerbrücke. Ihre besondere vorbildgerechte Atmosphäre gewinnt die Anlage aus weiten freien Flächen und raumgreifenden großzügigen landschaftlichen Strukturen. Es ist Brandls Kunst, dies nicht langweilig wirken zu lassen, sondern dem Auge in ganz natürlicher Weise Führung und Halt und auch immer wieder neu zu entdeckende kleine Gestaltungs-Highlights zu bieten.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 140 farbige Fotos
Best.-Nr. 662001 | € 15,-

Bauen wie Brandl – Teil 1 + 2 + 3



Bauen wie Brandl, Teil 1
Dem Meister über die Schulter geschaut
Best.-Nr. 661201
€ 13,70



Bauen wie Brandl, Teil 2
Grundbegründung und Arbeit mit Elektrostat
Best.-Nr. 661301
€ 13,70



Bauen wie Brandl, Teil 3
Gleise · Oberleitung · Straße und Wege
Best.-Nr. 661901
€ 15,-

Außerdem ist von Josef Brandl erschienen:



Heigenbrücken
Magistrale im Spessart, Teil 2
Best.-Nr. 661302
€ 13,70



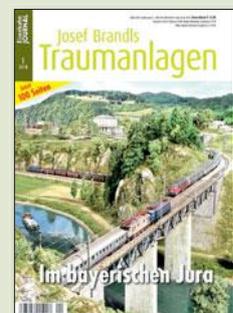
Malerisches Altmühltal
Planung und Entstehung eines HO-Anlagenabschnitts
Best.-Nr. 661402
€ 13,70



Von Freiburg ins Hölental
und weiter nach Neustadt im Schwarzwald
Best.-Nr. 661601
€ 15,-



Länderbahn-Romantik
Best.-Nr. 661701
€ 15,-



Im bayerischen Jura
Best.-Nr. 661801
€ 15,-

Editorial



Oldtimer-Enthusiast Thomas Petz wurde während der Recherche zum Heft ein Opfer von „Lastwagenfieber“.

Die Eisenbahn war um 1900 das dominierende Transportmittel in Europa. Die rasant fortschreitende Industrialisierung erzeugte immer mehr Waren, die zuverlässig und schnell an- und vor allem von den Bahnhöfen abzutransportieren waren. Die Fuhrunternehmer mit ihren Pferdefuhrwerken kamen zunehmend an ihre Grenzen. Ein Transportmittel mit einer Dauergeschwindigkeit von 25 bis 30km/h und hoher Zuladung wäre weit überlegen. Solche Lastkraftwagen waren technologisches Neuland und sehr teuer. Bei allen Vorteilen der neuen Technik war die Skepsis der Pferdefuhrwerker groß und nur wenige wagten den Schritt.

Bedauerlicherweise waren es gerade die Vorboten des Ersten Weltkriegs, die die Produktion von Nutzfahrzeugen beschleunigten. Zwischen 1908 und 1913 förderte die Armee „Subventionslastwagen“. Bestimmte Typen wurden beim Kauf mit 4000 Reichsmark bezuschusst und der Käufer erhielt zudem für vier Jahre einen jährlichen Wartungszuschuss von 1000 Mark. Im Ernstfall musste der Lkw jedoch an die Armee „ausgeliehen“ werden. Vordergründig war dieses Geschäft für den Käufer nicht schlecht, doch wem nutzte der schönste Laster, wenn der zerschossen im Straßengraben lag?

Die Zeit zwischen den Kriegen war eine Zeit der stetigen Weiterentwicklung und zunehmenden Motorisierung. Natürlich förderte der Zweite Weltkrieg die Entwicklung und Produktion hochwertiger Kriegsgüter und Lastwagen. Danach, als sie keine Flieger, Panzer o.Ä. mehr zu entwickeln brauchten, suchten tausende Ingenieure neue Aufgabenfelder.

Die „Stunde Null“ war auch für das Transportwesen eine Stunde Null. In einer rasanten Jagd nach den besten Kon-

zepten entwickelten die Konstrukteure die unterschiedlichsten Kleintransporter und warfen sie auf den Markt. Es gab Dreiräder von Tempo und Goliath, die sich abmühten, die Kohlen aus den Güterwagen zu „verschaffen“. Ziel auf Kundenseite war häufig, schnellstmöglich das nötige Kapital für den nächsten „richtigen“ Lastwagen zu verdienen.

Carl Friedrich Borgward war einer der begabtesten Ingenieure. Er zauberte einen Transporter nach dem anderen aus dem Hut. Drei Marken – Lloyd, Goliath und Borgward – produzierten unter seiner Ägide eine Vielfalt von Kleinliefer- und Lastwagen. Der expandierende Wirtschaftswundermarkt nahm sie alle auf. Trotzdem fand eine zunehmende Auslese statt: Kleine Lastwagenproduzenten verschwanden von der Bildfläche oder verschmolzen miteinander. Stück für Stück etablierten sich einige wenige Hersteller, wuchsen und schluckten hin und wieder einen der Kleineren, den sie gut gebrauchen konnten. So ist es bis heute.

Lieferwagen machen die heimische Anlage erst glaubwürdig. Die vielfältigen Transporter der verschiedenen Epochen auf die Anlage zu bringen und zeitlich richtig einzuordnen ist das Ziel dieses Hefts. Die Freunde älterer Epochen können sich auf klangvolle Namen wie Lanz Eil-Bulldog, Goliath Rapid, Opel Blitz, Robur Garant oder Hanomag freuen. Zeitlose Typen wie Ford Transit, VW Bus oder Unimog bringen Leben auf die Straßen und Schienen. Neuere Modelle wie Mercedes Sprinter, VW Crafter oder Streetscooter Work zeigen den Weg in die moderne Zeit.

Thomas Petz



Werkfoto: Mercedes Benz



34 Nachkriegslaster

Umzug
54



Ladegut
16

Inhalt

MODELLBAU

- 12 **Einfach selbst beladen**
Ladegut lässt sich leicht selbst gestalten.
- 16 **Vom Laster in die Bahn**
Am Güterschuppen werden Kisten und Säcke umgeladen.
- 28 **Facelift für den Veteranen**
Details sorgen für eine überzeugende Wirkung.
- 40 **Unter der Haube**
Geöffnete Türen und Motorhauben für abwechslungsreiche Szenen
- 54 **Umzug mit der Spinne**
Ein Umzug schmückt die Straße mit einer zusätzlichen Attraktion.
- 68 **Der Firmenwagen**
Individuelle Modelle verlangen das Aufbringen von Beschriftungen.
- 80 **Für Straße und Schiene**
Zweiwege-Fahrzeuge sind ideal für die Zustellung einzelner Güterwagen.
- 88 **Wenn der Postmann ...**
Will man geöffnete Türen, muss man selbst zur Säge greifen.



Wir wollen von Ihnen wissen:
Was für ein Modell ist Ihr
liebster Laster (Transporter,
Lieferwagen und Kleinlaster)?

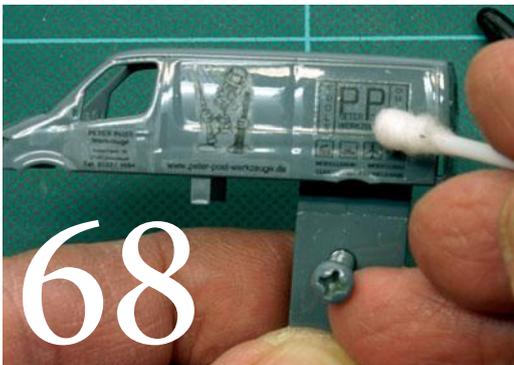
Mitmachen unter:
www.vgbahn.de/laster

65

Bulli & Co.



Universal Motor Gerät 84



68

Beschriftung anbringen



Historie

- 22 **Der Aufstieg der Laster**
Die fortschreitende Industrialisierung
brauchte zuverlässige Lieferwagen.
- 34 **Die Nachkriegslaster**
Der Bedarf an Lastwagen stieg in
der Nachkriegszeit sprunghaft an.
- 46 **Abschied von der Haube**
Die Formensprache von Lieferwagen
und Lastern änderte sich.
- 58 **Zum Wirtschaftswunder
gehören Transporter**
Kleine Lieferwagen trieben die
Motorisierung der Wirtschaft voran.
- 65 **Ein König wird geboren**
Auf der Basis des VW-Käfers wurde
der VW-Bus aufgebaut.
- 72 **Sprinter und Transit**
Offene Märkte – ab ging die Fahrt
in die 1980er- und 1990er-Jahre.
- 84 **Der Unimog – ein
Allround-Vehikel**
Die Erfolgsgeschichte des Universal-
Motor-Geräts von Daimler Benz

SONSTIGES

- 3 **Editorial**
- 6 **Galerie**
- 94 **Fachhändler-Verzeichnis**
- 97 **Spezialisten-Verzeichnis**
- 98 **Vorschau, Impressum**

Fierabend in Pforzheim im Jahr 1952: Die Kriegsschäden sind noch unübersehbar, aber das Ärgste hat man hinter sich. Das Wirtschaftswunder beginnt und man kann sich auch wieder ein bisschen was leisten. Zum Beispiel eine frisch angelieferte Libella-Limonade in der Kneipe im provisorisch mit einem Dach versehenen Erdgeschoss. Das alkoholfreie Erfrischungsgetränk der Rudolf Wild GmbH & Co. KG kam erst vor einem Jahr auf den deutschen Markt und feierte gleich Erfolg. Das Besondere: Es ist ohne Konservierungsstoffe.





Der VW Transporter prägte jahrzehntlang das Straßenbild in Deutschland. Kaum ein anderes Fahrzeug ist ein besseres Symbol für die Wirtschaftswunderzeit in der noch jungen Bundesrepublik Deutschland. Den Kosenamen „Bulli“ gaben ihm die Nutzer, entweder als Zusammenziehung von „Bus“ und „Lieferwagen“ oder wegen seines bulligen Aussehens. VW sprach immer nur vom T1. Im Gegenteil, da Lanz den „Bulldog“ baute und Kässbohrer die Rechte am Namen „Bulli“ hatte, nahm VW Abstand von der „Taufe“. Zum 60-jährigen Jubiläum des VW-Bus kaufte die Volkswagen AG die Namesrechte von Kässbohrer. Nun spricht man auch in Wolfsburg vom „Bulli“!







Markttag in Syke: In unmittelbarer Nähe des Empfangsgebäudes auf Rolf Weinerts H0-Anlage haben sich eine ganze Reihe typischer Kleintransporter der 1950er-Jahre eingefunden. Der Tempo Hanseat des Eiergroßhandels Willy Hass stammt von Epoche Modellbau, den gelben DKW-Schnellaster lieferte Busch. Dahinter sind noch ein blauerw Goggo-Transporter (Brekina) sowie ein grüner Lloyd LT (BUB) zu erkennen.





Einfach selbst beladen

Für Kleinlaster und Lieferwagen auf der Straße gilt dasselbe wie für die Güterwagen auf der Schiene: Sie wirken erst mit Beladung so wirklich authentisch. Passendes Ladegut lässt sich leicht selbst gestalten, auch Ladegut für die Schiene lässt sich mit wenig Mühe für den Lieferwagen adaptieren.

Laster sind gebaut, um Geld zu verdienen. Und Gewinn – das eint die motorisierte Konkurrenz von der Straße mit der Eisenbahn – lässt sich nur bei ausreichender Auslastung erzielen. Wer seine H0-, N-, TT-, oder O-Straßen also mit Leben füllen möchte, sollte auch auf eine realistische Beladung seiner Straßenfahrzeuge Wert legen. Ein überzeugend gefertigtes Ladegut wertet auch den detailliertesten Modell-Lieferwagen auf.

Bei der Auswahl der passenden Beladung sind der Fantasie des Modellbauers praktisch keine Grenzen gesetzt. Generell gilt: Verladen wird, was auf den Las-

ter passt. Dabei ist allerdings nicht nur die Größe des Ladeguts ausschlaggebend, sondern auch das Gewicht: Ein schweres Maschinenteil auf einem leichten Pritschenwagen wirkt nicht sehr realistisch.

Für Schiene und Straße

Lieferwagen sind auf Modellbahnanlagen meist in Bahnhofsnähe zu finden. Wo Güter von der Schiene auf die Straße verladen werden – und umgekehrt – sollten auch dieselben Materialien zur Darstellung von Beladung verwendet werden, egal ob auf der Schiene oder der Straße. Kisten und

Maschinenteile, die Spezialisten wie Ladegüter Bauer, Duha oder Kotel im Sortiment führen, lassen sich mitunter gleichermaßen für Laster und Güterwagen verwenden.

Ladegut-Bausätze, die Kisten, Säcke oder Fässer enthalten gibt es von Herstellern wie Faller, Preiser oder Kibri. Auch Bretter und andere Holzprodukte zur Ausgestaltung sind in den Katalogen zu finden (Etwa bei Auhagen oder Faller). daneben findet der Bastler aber auch im Garten reichlich Material, um Holzladungen im Modell nachzustellen.

Auch Obst- und Gemüseboxen stellen Ladegut früherer Epochen dar. Entsprechendes Material ist bei Busch, Faller oder Preiser erhältlich – der passende Wochenmarkt lässt sich mit den Produkten dieser Hersteller ebenfalls gestalten.

Ein weiteres Transportgut für Straße und Schiene sind Baustoffe. So sind bei Kotel etwa Paletten mit Gasbetonsteinen und Zementsäcke erhältlich. Spanngurte und Zurrbänder zur Ladungssicherung sind ebenfalls im Sortiment. □

Brennholz

Der Mercedes-Benz L 311 zählt zu den Lkw-Klassikern im Brekina-Sortiment. Mit Epoche III-Kennzeichen und geätzten Rückspiegeln (Weinert) sowie einer Alterung versehen kommt der Siebentonner hier als abgenutztes Arbeitstier daher.



Holz ist der älteste Brennstoff der Menschheit. So ist es kein Zufall, dass Holz zu den frühesten Transportgütern der Eisenbahn zählte, als relativ unempfindliches Massengut ist es geradezu prädestiniert für den Transport in offenen Güterwagen – sauber von Hand im O-Wagen geschichtet oder als ganze Baumstämme im Rungenwagen.

Brennholz wird dagegen meist einfach auf die Ladefläche geworfen und dergestalt zum Endverbraucher transportiert. Ein loser Brennholzstapel auf einem Pritschen-Lkw gibt in jedem Fall eine interessante Ladung ab. Das Ausgangsmaterial für die kleine Bastelei findet man draußen in der Natur: Pflanzen mit

dünnen hölzernen Ästchen, die den richtigen Durchmesser für entsprechendes Ladegut darstellen.

Mit einem scharfen Skalpell werden die Ästchen auf die passende Länge gekürzt. Wer möchte, kann die Holzstückchen mit dem Messer auch noch spalten.

Ein leicht gewölbter Hügel in der passenden Größe der Ladefläche wird nun aus Hartschaum geschnitten, auf die Pritsche geklebt und mattbraun bemalt. Nach Trocknung wird unser Brennholz mit etwas braun eingefärbtem Holzleim so dicht aufgeklebt, dass man die Hartschaumschicht darunter nicht mehr wahrnimmt.

Praxistipp

Rund um die Holzverladung lassen sich auch auf der heimischen Anlage abwechslungsreiche Szenen an der Laderampe gestalten. Wer Anregungen zum Nachbau sucht, wird unter dem Suchbegriff „Holzverladung“ auf eisenbahnstiftung.de fündig. Verschiedene Anbieter führen Holz als Ladegut für offene Güterwagen im Sortiment. Ladegüter Bauer bietet im Maßstab 1:87 ein breites Sortiment an Baumstämmen, Grubenholz, Brettern und Balken für verschiedene Wagentypen. Der tschechische Anbieter

Duha bietet auch N- und TT Bahnern eine breite Auswahl. Wer darüber hinaus noch weitere Informationen zum Holztransport beim großen Vorbild sucht, findet in der Sonderausgabe „Ladegut Holz“ aus der Eisenbahn-Journal-Reihe „Vorbild und Modell“ viele weitere Anregungen.



Körbe, Kisten und Säcke

Viele Waren wurden einst in Körben, Kisten und Säcken verpackt in Güterwagen transportiert und an Bahnhöfen direkt auf die Lieferwagen der Kunden verladen. Ein mit allerlei Waren beladener Lieferwagen eines kleinen Einzelhändlers schmückt die Laderampe eines kleinen Landbahnhofs ebenso wie eine Dorfstraße.

Geeignetes Ladegut findet sich im Katalog vieler Zubehörhersteller, besonders fein fallen jedoch die Produkte von Kotol aus. Von verschiedenen Holzkisten über Kartons (mit Aufschriften wie Telefonken, Nordmende, Knorr-Bremse oder Bauknecht) und Fässer bis hin zu Säcken sowie Postsendungen reicht das Angebot des sächsischen Kleinserienherstellers.

Die beiden Tempo-Dreiräder des Herstellers Epoche Modellbau wurden nach der farblichen Alterung mit diversem Ladegut von Kotol bestückt.

Gartenabfälle

Ein kommunaler Magirus Merkur bringt das beim Stutzen der Büsche und Bäume auf öffentlichen Flächen angefallene Schnittgut zur Sammelstelle. Eine solche Szene lässt sich auch im Modell nachstellen.

Zur Nachbildung der Ladung eignen sich kleine Abfälle aus der Herstellung von Bäumen und Büschen aus Seemoos. Diese winzigen Seemoos-Restchen werden auf die Ladefläche geklebt und ein wenig zurechtgedrückt, damit die Ladung nicht zu sehr absteht.

Eine Fahrerfigur sowie Rückspiegel vervollständigen das Modell.



Der Magirus Merkur von Brekina ist mit einer Ladung Schnittgut auf dem Weg zur Sammelstelle.



Auch ein betagtes Modell wie der Tempo Matador von Epoche lässt sich mit Farbe und Verbesserungen im Detail deutlich aufwerten.

Behelfs-Tank

Der Tempo Matador-Lieferwagen von Epoche Modellbau ist auch mit einem grauen Ölfass auf der Ladefläche als Behelfstankwagen erhältlich. Außer dem Altern des Fahrzeugs und der Superung mit Spiegeln und Wischern von Weinert sowie Kfz-Kennzeichen von TL-Decals wurde der Behälter rot hervorgehoben und mit Ölresten (spezielle glänzende Öl-Farbe Nr. H342 von Gunze-Sangyo) und darin klebenden Schmutzspuren (mit wenigen Farbpigmenten) versehen. So macht das Fahrzeug einen weniger plastikhafte Eindruck und zeigt Spuren des täglichen Einsatzes.

Maschinen unter Planen

Ob für die kleine Fabrik oder die Dorfmühle: Auch schwere Maschinenteile wurden oftmals mit der Bahn geliefert und dann mit dem Laster zum Kunden gebracht. Zum Schutz waren die schweren Komponenten meist sicher in Planen verpackt – für den Modellbauer ein dankbares Motiv.

Lange Zeit fanden sich verpackte Maschinenteile im Maßstab 1:87 im Sortiment von Wolfgang Langmesser. Aktuell sind auch verschiedene Fahrzeuge unter Planen, etwa ein VW Käfer, eine Planierraupe oder ein Traktor, bei Müllers-Bruchbuden erhältlich. Dabei handelt es sich um Resinguss-Modelle, deren Planen nur noch nach eigenem Geschmack bemalt werden müssen.



Schwer und wuchtig wirkt die Ladung auf der Ladefläche des Henschel HS 140 (Brekina). Das Modell wurde patiniert und gesupert sowie mit eingeschlagenen Vorderrädern versehen.

Privatanlagen der Spitzenklasse



ZWEI FREUNDE – ZWEI ANLAGEN Zehn bzw. zwanzig Jahre Arbeit haben EJ-Redakteur Christoph Kutter und sein Freund Markus Müller in ihre Modellbahnanlagen gesteckt. Obwohl sie mit ähnlichen Materialien bauten und ihre Ideen stets rege austauschten, sind die Ergebnisse grundverschieden: Hier eine vom Hauptbahn-Dampflok-betrieb dominierte Epoche-II-Anlage der Jahre um 1930 mit einer elektrifizierten Stichstrecke, dort eine Anlage der frühen Epoche IV um 1970 mit starker Dieseltraktion neben manchen verbliebenen Dampflokbaureihen. Beide Anlagen basieren auf Märklin-C-Gleis und werden digital im Märklin-System betrieben. Dabei sind sie alles andere als „typische“ Märklin-Anlagen.

Die Erbauer realisierten eine Fülle gestalterischer Ideen und zeigen zum Nachbau anregende Motive, die auf Modellbahnanlagen nur selten zu sehen sind. In den Texten wird nicht nur das „Was“ der jeweiligen Anlage beschrieben. Die Autoren gehen auch ausführlich auf das „Warum“ ein. So kann jeder Leser nachvollziehen, welche Gedanken zur gewählten Lösung führten.

**100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
mehr als 160 Abbildungen
Best.-Nr. 681903 | € 15,-**

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



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



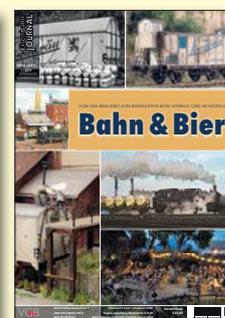
Küchentisch-Basteleien
Modellbau in der „fliegenden Werkstatt“
Best.-Nr. 681802 · € 15,-



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



Autos für die Anlage
Vorbildgerechter Straßenverkehr im Maßstab 1:87
Best.-Nr. 681901 · € 15,-



Bahn & Bier
Von der Brauerei zum Biergarten beim Vorbild und im Modell
Best.-Nr. 681804 · € 15,-



Heißes Eisen
Wo aus Eisenerz, Koks, Kalk und Luft Roheisen wird
Best.-Nr. 681902 · € 15,-

Vom Laster in die Bahn

Güterschuppen und Laderampen bildeten die Schnittstelle zwischen Straße und Schiene. Hier wurden Kisten und Säcke entladen, deklariert und weiter verschickt. Thomas Mauer zeigt, wie sich mit handelsüblichen Materialien ein Güterschuppen mit Leben füllen lässt – auch an der Straßenseite.



Mein Stationsgebäude „Eschbronn“ hat keinen an das Empfangsgebäude angebauten Güterschuppen, wie es auf kleinen Landbahnhöfen sehr häufig vorzufinden war. Einen Anbau an das Gebäude anzusetzen, konnte ich auch gleich ausschließen, da der Gebäudeaufbau dies nicht zuließ. Also blieb als einzige Lösung ein freistehendes Modell zu finden, das sich vom Stil her glaubhaft in das Gesamtbild einfügen würde.

Vielfältiges Angebot

Für die Ausstattung eines Güterschuppens mit den dazugehörigen Laderampen auf der Gleis- und Straßenseite stehen jede Menge Ladegüter in unterschiedlichen

Ausführungen von den bekannten Zubehörherstellern zur Verfügung.

Individueller Weg zum Erfolg

Nun liegt es an jedem Modellbahner selbst, zu welchem Produkt er greift und welchen Aufwand er hierbei betreiben möchte. Ich habe hier einmal in den Bildfolgen unterschiedliche Produkte aufgegriffen, allerdings ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Die Bilder sollen eher als Anregung und Ansporn dienen, sich hieran zu versuchen.

Die Kunst besteht darin, passende Farben auszuwählen, die den gewünschten Zweck, verschiedene Materialien wie Holz, Metall oder Karton möglichst exakt wiederzugeben, am besten erfüllen.

Ein paar Pinsel, auch solche mit geformter Spitze, sind für das Unterfangen unabdingbar. Ansonsten rate ich zu folgendem Vorgehen: Nach der Grundfärbung sollte das Ladegut leicht mit einer „schmutzigen“ Farbbrühe überzogen werden. Das schafft eine bestimmte Tiefenwirkung, da sich die Farbe vornehmlich in den Vertiefungen sammelt. Zudem bricht diese stark verdünnte Farbe den einfach zu einheitlich aussehenden Grundfarbton. Und dann fehlen eigentlich nur noch die in der Granier-Technik aufgebrauchten bekannten „Lichtspitzen“ in Form von hellgrauer oder weißer Farbe.

Die weiße Farbe wird nur bei schon im Grundfarbton hellen Ladegütern benutzt, wie beispielsweise bei hellgrauen Boxen oder Säcken. □



Bild 1: Das Faller-Set „Ladegüter“ (180588) im Detail. Neben Kisten und Säcken findet man auch einige unverpackte Maschinen. Sie lassen sich aber an anderer Stelle gut verwenden.

Bild 2: Eine Färbung mit matten Emailfarben (Revell 39, 76, 88, 89 und Humbrol 034) verbessert die Wirkung. Kleine Details wie die Metallringe an einem Holzfass lassen sich mit einem feinen Pinsel hervorheben.

Bild 3: Wer etwas ungeduldig ist, kann zum Verwittern der Teile auch wasserlösliche Farben (hier 73.201 „Black Wash“ und 73.200 „Sepia Shade“ von Vallejo) benutzen. Diese Farben lösen die Unterfarbe nicht an und können bald nach dem Trocknen der Grundfarbe eingesetzt werden.



Bild 4: Der fertig eingerichtete Güterschuppen. Der Innenraum muss nicht komplett zugestellt sein, um eine gute Wirkung zu erzielen. Im Bereich der Tore sollte allerdings schon etwas „Action“ sein, sodass man auch ohne Innenbeleuchtung etwas erkennt.



Bild 5: Die Ladegüter werden mit dem Farbton „Silver Grey“ von Vallejo (70.883) graniert.

Bild 6: Die hier ausgewählten Ladegüter von Faller und Preiser, sowie das Güterbodenpersonal von Preiser werden mit einem Alleskleber fixiert.

Bild 7: Die bekannten Zubehörhersteller haben allerlei Material für die Ausgestaltung der Güterschuppen samt Umfeld im Angebot. Insbesondere die Firma Preiser liefert fein detaillierte Dinge, wie Paletten, Säcke, Transportgeräte und natürlich Güterbodenpersonal, das jede Szene rund um die Güterverladung erst zum Leben erweckt (17102, 17104, 17105, 17107 und 17110).

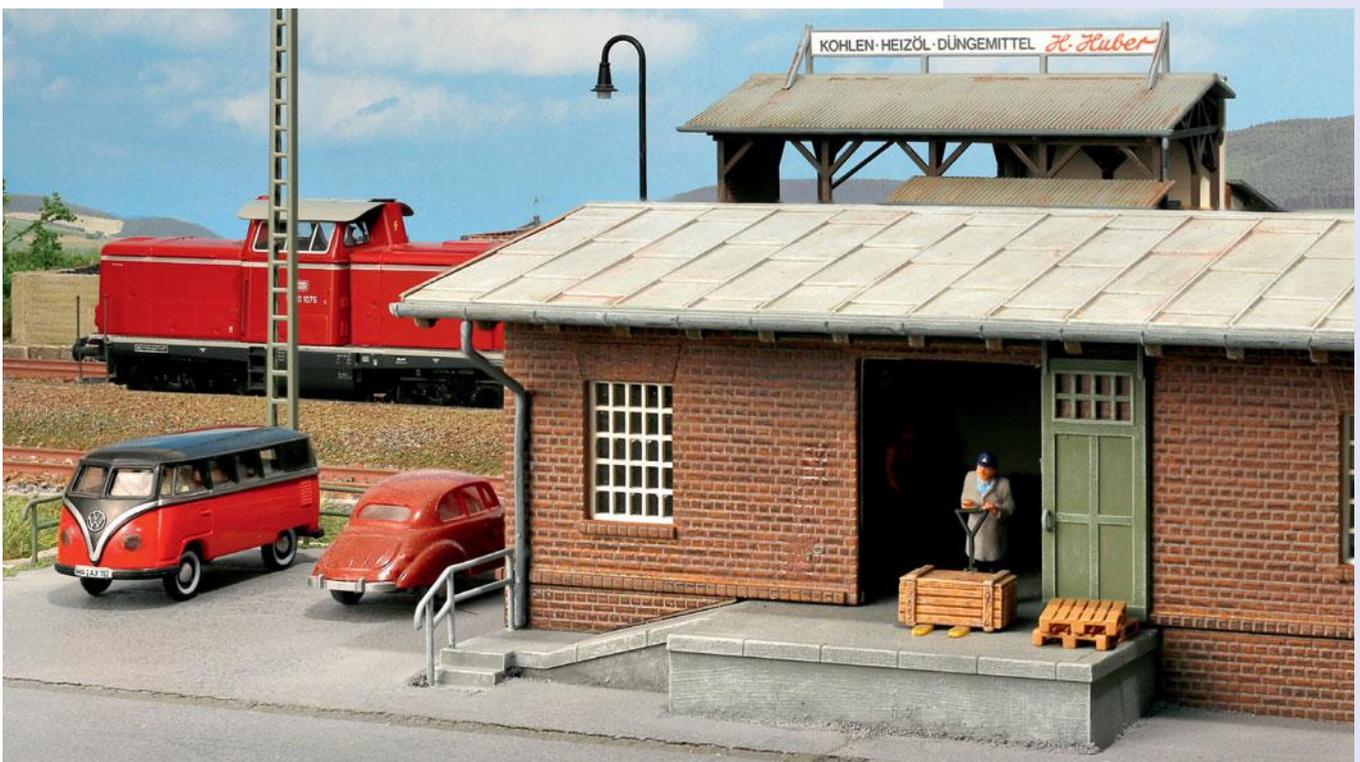




Bild 8: Um eine farbliche Behandlung kommt man nicht herum. Doch die Mühe lohnt sich.

Bild 9: Das Preiser-Set 17110 beinhaltet Holzkisten in verschiedenen Größen, Gitterboxen, Metallkisten sowie gestapelte Ware in Kartons und Palette. Beschriftungen liegen in Form von Nassschiebebildern bei.

Bild 10: Bei diesem Ladegut-Set lohnt sich die Farbauswahl besonders (Modelmaster 1735, 1740, 1742 und 1780).



Bild 11: Die Säcke wurden mit unterschiedlichen Grundfarben lackiert (hier: Revell 5 und 75). Es erweist sich als besser, die hellen Säcke mit weiß zu granieren, während der dunklere Farbton mit einem hellen Grau zu betonen ist.

Bild 12: Holzkisten und Kartonstapel werden ein wenig mit verdünnter Farbe „angeschmuddelt“.

Bild 13: Helle Farbe betont die Kanten und die erhabenen Stellen der Ladegüter.



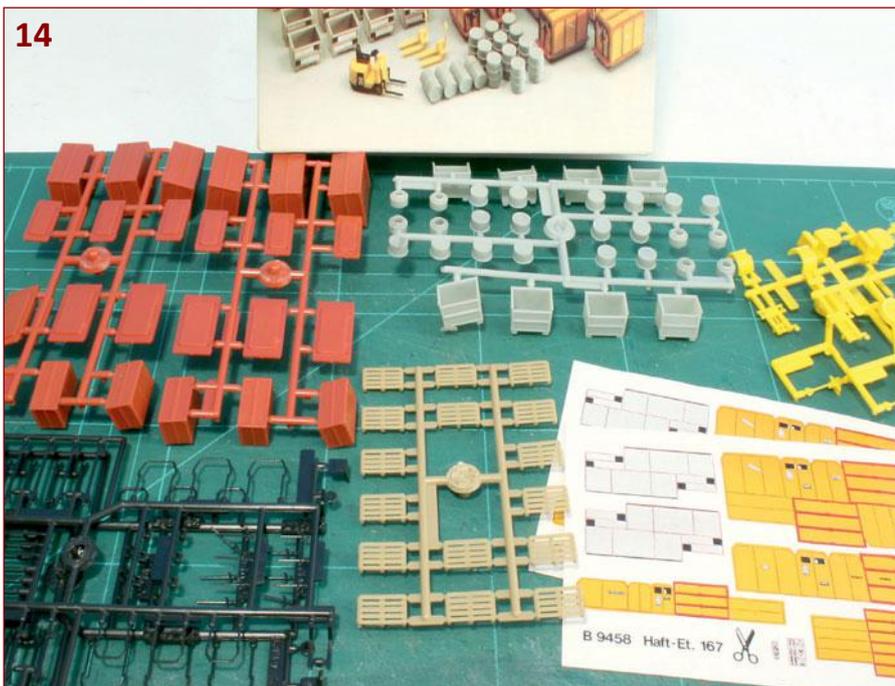


Bild 14: Auch der schon seit „ewigen“ Jahren im Kibri-Sortiment befindliche Kleincontainer- und Ladegut-Bausatz (9458) ist gut zur Ausgestaltung einer Güterschuppenszene zu gebrauchen.

Bild 15: Die Container werden mit zuvor zugeschnittenen selbstklebenden Papierstreifen bestückt.

Bild 16: In knalligen Farben präsentiert sich der fertig lackierte und beklebte Inhalt der Kibri-Ladegut-Packung 9458.

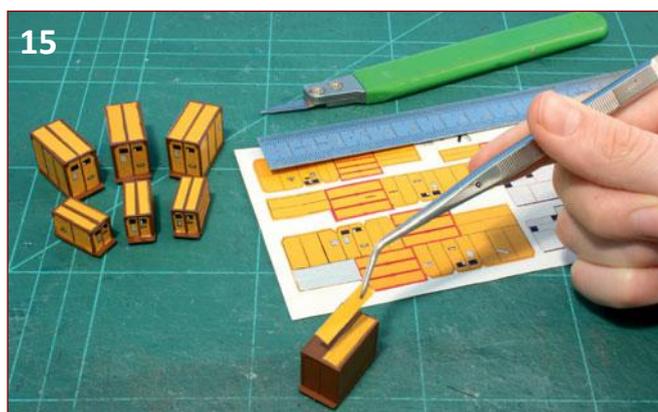


Bild 17: Manchmal entdeckt man brauchbare Dinge erst auf den zweiten Blick. In diesem Kibri-Set befinden sich neben Koffern auch kleinere Ladegüter. Mit Farbe (Modelmaster 4674 und 4768, Revell 84 sowie Humbrol 62) variiert man das „Einheitsbraun“ des Spritzlings.

Materialbedarf

- ◆ Faller Ladegut (180588)
- ◆ Kibri Ladegut (9458) und Zubehör (8108)
- ◆ Preiser Säcke, Paletten und Zubehör (17102, 17104, 17105, 17107, 17110)
- ◆ Weichmacher „Mr. Mark Softer“

Werkzeug

- ◆ verschiedene Pinsel
- ◆ verschiedene Emailfarben (Revell 5, 39, 76, 84, 88, 89 sowie Humbrol 34 und 62)
- ◆ Modelmaster 1735, 1740, 1742, 1780 4674 und 4768.)
- ◆ Vallejo 73.201 „Black Wash“ und 73.200 „Sepia Shade“
- ◆ Skalpell
- ◆ Pinzette

Bild 18: Die einzelnen Beschriftungen aus dem Preiser-Set 17110 werden randscharf mit einem guten Messer zugeschnitten, möglichst nicht alle auf einmal, da die winzigen Streifen auch rasch auf Nimmerwiedersehen entschwinden....



Bild 19: Jede Beschriftung wird mit der Pinzette kurz in kaltes Wasser getaucht. Dann wartet man 15 Sekunden und schiebt die Beschriftung von dem Trägerpapier an die gewünschte Stelle.

Bild 20: Sicher ist sicher. Damit die Beschriftungen auch dauerhaft halten, habe ich sie mit mattem Klarlack überstrichen.

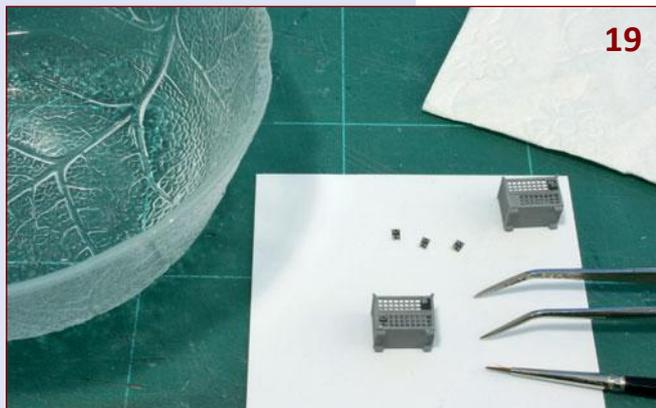


Bild 21: Ein wenig Farbe und natürlich die Beschriftungen machen die Ladegüter von Preiser zu einem echten „Hingucker“. Zugegeben, das Aufbringen der kleinen Bildchen auf die vier Paketstapel ist ein wahres Geduldsspiel, man wird aber mit einem tollen Ergebnis belohnt.



Bild 22: Auf der Anlage kann man kleine Szenen gestalten und auch immer wieder neu arrangieren, so wie sich auch im richtigen Leben



das Versandgut, das an einer Güterrampe, steht immer wieder ändert.

– Anzeige –

VW T1 Samba & VW T1 Kasten

BREKINA
AUTOMODELLE

Händlerverzeichnis
und alle Infos
www.brekina.de



Der Aufstieg der Laster

Galten die modischen und schicken Pkw um die Jahrhundertwende bereits als „extrem trendy“, war der Absatz von Motorlastwagen vor 1900 eher bescheiden. Erst die fortschreitende Industrialisierung sorgte für einen Bedarf an zuverlässigen Lieferwagen für die individuelle Warenverteilung.

Pferdekarren ohne Pferd – diese Idee kam bei den konservativen Fuhrunternehmern und Handwerkern zunächst gar nicht gut an.

So fand der 1896 von Gottlieb Daimler in Stuttgart gebaute Motorlastkraftwagen in Deutschland keinen Abnehmer. Das Einzelstück ging nach England. Dort hatte man bereits Erfahrung mit Dampflastwagen gesammelt. Schon 1827 gab es auf der Insel Linienverkehre mit Dampfbusen. Koks und Kohle waren ausreichend vorhanden. Erst mit dem Benzinantrieb kamen die Deutschen ins Geschäft.

Der richtige Antrieb

In Deutschland konnte man sich am Anfang nicht auf die „richtige“ Antriebsart einigen. Der Elektroantrieb war beliebt, die starken Motoren konnten fast überall aufgeladen werden. Zudem waren Elektrolaster leise und leicht zu bedienen, die geringe Reichweite von 40 bis 60 Kilometern war zumindest in der Stadt völlig ausreichend. Allerdings ging durch das hohe Gewicht der Batterien (zwischen

800 und 1600 Kilogramm) viel Ladepazität verloren.

120 Liter Benzin genügten dagegen für 300 bis 400 Kilometer. Doch der Bezug war umständlich: Es war zwar ab 1900 auch in Kolonialwarenläden und Gasthäusern erhältlich, doch die erste Tankstelle in Deutschland wurde erst 1922 eröffnet.

Trotzdem nahm die Lkw-Fertigung an Fahrt auf. Während bis 1900 hauptsächlich Daimler und Benz Laster bauten, kamen nun immer mehr neue Firmen hinzu. Die Jahresproduktion in Deutschland stieg von 39 Lastwagen im Jahr 1901 auf annähernd 500 im Jahr 1908.

Mit den sogenannten Subventionslastwagen erlebte der Lkw-Bau am Vorabend des Ersten Weltkriegs einen Boom: Private Lastwagen wurden von der Armee gefördert, wenn sie nach deren technischen Vorgaben gebaut wurden. Im Kriegsfall mussten diese „Subventions-Lkw“ an das Militär übergeben werden.

Durch die Normierung der Modelle (Teile im Feld austauschbar, geringe Fertigungskosten) wurden in den Fabriken nun Laster in Serie zusammenschraubt.

Am Ende des Ersten Weltkriegs standen bei den Herstellern tausende Lkw auf Halde. Daneben überschwemmten die Lkw des stillgelegten Heeresfuhrparks den Markt. Der Preisverfall bedeutete für viele Firmen ein jähes Ende der Produktion.

Ein neuer Typ Laster entsteht

Mit billigen und leichten Kleintransportern kam in den 1920er-Jahren ein neuer Fahrzeugtyp auf den Markt. Auch ein motorisiertes Dreirad ließ sich zum Lieferwagen umbauen – Dreiräder waren seit 1928 steuer- und führerscheinfrei!

Die Verträge der Siegermächte nach dem Ersten Weltkrieg beschränkten den Export in enormem Umfang und erleichterten die Einfuhr ausländischer (vor allem amerikanischer) Waren. Ford vertrieb das T Modell als Kleinlaster mit Erfolg, der wahre Renner aber wurde der Ford AA Schnelllastwagen. Die günstige Großserienproduktion der Schnelllaster machte es möglich, dass im Jahr 1928 bereits 35 Prozent der Nutzfahrzeuge aus amerikanischer Produktion stammten. □

Daimler Motorwagen

1896

Der erste Daimler-Lkw war ein umgebauter Pferdewagen, also eine Motorkutsche. Die Deichsel wurde abgesägt und mittels einer vorne angebrachten, senkrechten Lenkwelle mit Lenkrad konnte über eine Kette die (noch einteilige) Vorderachse mehr schlecht als recht gelenkt werden. Der Motor fand hinten unter der Ladefläche Platz, die Ladefläche blieb dadurch komplett erhalten. Ein Riemengetriebe mit vier Vorwärts- und einem Rückwärtsgang wurde verbaut, gebremst wurde mit je einem Holzklötz auf die Eisen der Hinterräder – maximale Leistung 12 km/h Dauergeschwindigkeit!

Den Zweizylinder-Motor mit einfacher Glührohrzündung entwickelte kein geringerer als der geniale Konstrukteur Wilhelm Maybach. Diese „Phönix“ getaufte Maschine war robust und unverwundlich. Der „Phönix“ hatte 4 PS mit 1,06 Litern Hubraum. Gottlieb Daimler lobte das „geräuschlose und stoßfreie Fahren“ und den „geruchlosen Auspuff“ – er kannte ja nichts Besseres.

Das Fahrwerk war bemerkenswert. Während vorne noch eine altmodische Kutschenachse mit Blattfeder regierte, thronte die Hinterachse auf hochmodernen Schraubenfedern. Das war neu! 1896 gab es keine Straßen, nur Schlaglochpisten, die bei Regen schlammig und aufgeweicht waren. Über diese Pisten galt es, eine Ladung von maximal 1,5 Tonnen unversehrt ans Ziel zu bringen. Motor und Vergaser waren empfindlich für Erschütterungen, also musste diese besondere Federung eingebaut werden. Der



Preiser lieferte mit dem Daimler Motorwagen von 1896 den Urahn aller modernen Last- und Lieferwagen im Maßstab 1:87.

weltweit erste Lastkraftwagen mit Verbrennungsmotor war geboren. Aber verkauft wurde er nach England.

Danach dann ging es Schlag auf Schlag: Ende 1896, bei der nächsten Konstruktion, wanderte der nun 10 PS starke Motor inklusive Getriebe unter den Fahrersitz. Die Zuladung stieg auf bis zu 5000 Kilogramm (je nach Ausführung). 1897 kam der Motor ganz nach vorne, das verschleißfreudige Riemengetriebe wurde durch ein robustes Zahnradgetriebe ersetzt. Eine zuverlässige Magnetzündung von Bosch verdrängte das Glührohr. Der Motor hatte 2,2 Liter Hubraum, auch ein von Maybach neu entwickelter Röhrenwasserkühler wurde eingebaut. In einer kurzen Evolutionsphase war ein ausgewachsener Lkw entstanden. Ein Exemplar dieses Typs ging 1899 an das Stuttgarter Wasserwerk und blieb dort 25 Jahre im Dienst.



Das Goliath Rapid-Dreirad ist bei Weinert als H0-Metall-Bausatz in verschiedenen Ausführungen mit Pritsche oder Kasten sowie mit oder ohne Windschutzscheibe erhältlich.

Der Kühler und Teilefabrikant Carl F.W. Borgward wollte Anfang der 1920er-Jahre die Transportprozesse in seinem Betrieb optimieren. Sein Wunsch: ein wendiger Transportkarren (mit Motor) sollte flott und effizient die Teile vom Lager in die Werkstatt befördern. Mangels Angebot konstruierte Borgward diesen „Blitzkarren“ kurzerhand selbst. Drei Räder genühten, zwei hinten – eins vorne. Über den Hinterrädern der Sattel für den Fahrer, darunter der Motor. Vor dem Fahrer lag die Ladefläche mit 250 Kilogramm Nutzlast. Der Antrieb erfolgte per Riemen auf das Hinterrad, so wurde das Getriebe gespart. Auch einen Anlasser gab es nicht, anschieben fertig!

Borgward war von seinem Lasten-Dreirad so begeistert, dass er höchstpersönlich mit dem Prototyp quer durchs Land fuhr, um

Goliath Rapid

1925 – 1933

Schmiede und Fahrradhändler als „Vertragshändler“ zu gewinnen. Viele von ihnen verkauften später das komplette Goliath und Borgward Programm bis zum Konkurs von Borgwards Reich im Jahr 1961. Der „Blitzkarren“ wurde noch 1925 patentiert. Der Verkaufspreis lag bei günstigen 980 Reichsmark.

1926 kam der Goliath Rapid auf den Markt. Die Anordnung der Räder wurde nun gedreht: zwei vorne und eins hinten; so kippte das Gefährt nicht so schnell um! Der Blitzkarren, blieb weiterhin im Programm. Der Rapid war ein feines Dreirad, nun mit Anlasser, Kupplung, Bremse sowie elektrischen Lampen – und mit bis zu 40 km/h tatsächlich „rapide“. Die Zuladung stieg von zunächst 250 auf 750 Kilogramm im Jahr 1931. Angetrieben wurde das praktische Fahrzeug von robusten ILO 2-Takt Motoren. Die Leistung reichte von 4 PS bis später 9 PS aus zwei Zylindern.

Eine patentierte Klauenkupplung verband Getriebe und Hinterrad mit Winkelgetriebe. So musste beim Radausbau die Mechanik nicht zerlegt werden. Reifenwechsel waren kein Problem – bei den damals häufigen Reifenpannen ein echter Vorteil. Die Dreiräder sorgten für guten Umsatz, neue Modelle legten später den Grundstock für die spätere PKW Entwicklung.

Peugeot 201 T

1931 – 1933

Französischer Chic nach amerikanischem Vorbild, raffiniert abgeleitet von der gleichnamigen Limousine – das war der Peugeot 201 T.

Noch vor der Weltwirtschaftskrise 1929 entwickelte Peugeot mit dem 201 ein Erfolgsmodell der kleinen Pkw-Klasse. Der Erfolg des 201 half Peugeot, die Wirtschaftskrise zu überstehen. Sein guter Ruf prägte das Image der Marke. Die schicke Limousine mit 3,80 Meter Länge war in 20 verschiedenen Karosserieversionen lieferbar. Mit dem 201 begann bei Peugeot die Modellbezeichnung mit der „0“ in der Mitte der Typenbezeichnung (später patentiert). Durch die „0“ verlief auch die Öffnung für die Drehkurbel im Frontblech, wo bei jedem Peugeot selbstbewusst der Schriftzug prangte. Die starre Vorderachse wich schon 1931 einer Einzelradaufhängung, der Komfort brachte Kunden. Stattliche 142 309 Exemplare wurden produziert.

Der Motor leistete zu Produktionsbeginn 23 PS bei 1122 ccm, später wuchs die Leistung auf 1465 ccm und 35 PS. Das genügte für bis zu 100 km/h, es gab nur wenige Modelle, die schneller waren.

Der 201 T „Camionnette“ (Kleinlaster), hatte zweifellos den sehr erfolgreichen Ford A als Vorbild. Der schicke Laster



Saller präsentierte im Frühjahr 2019 sein H0-Modell des Peugeot 201 T.

mit der schicken Holzladefläche wurde nur von 1931 bis 1933 gebaut in 1676 Exemplaren gebaut und ist somit eine Rarität in der Peugeot Szene. Ab Werk wurde er meist als Pritsche mit Holzbordwänden für kleine Handwerksbetriebe und Ladenbesitzer ausgeliefert. Es gab aber auch Fahrzeuge mit wetterfestem Kofferaufbau, sie waren wahlweise mit oder ohne Seitenfenster lieferbar.

Im größeren Peugeot 301 ab 1931 lebte der „Pick Up“ mit gleicher Vorderachse und ähnlicher Technik weiter.



Rietze liefert ein ansprechendes Großserienmodell des Renault NN 1 im Maßstab 1:87. Gealtert und mit Ladegut versehen wirkt der kleine Laster äußerst überzeugend.

Ende 1924 stellte Renault den neuen smarten Typ NN vor, nach der Modellpflege 1927 und 1928 unterschied man zwischen den Typen NN 1 und NN 2. Der NN war ein kleiner Mittelklassewagen mit ausreichend Platz für vier Personen – eine passende Basis für einen Kleinlaster!

Die größte Innovation des neuen Modells verbarg sich aber unter der Motorhaube: Vier Zylinder, 951 ccm und 17 PS lauteten

Renault NN 1

1924 – 1929

die Eckdaten. Als Neuheit bei Renault machte ein abnehmbarer Zylinderkopf die Instandsetzung einfacher und schneller. Der Antrieb erfolgte über eine Kardanwelle an die Hinterachse. Gebremst wurden nur die Räder der Hinterachse mit Trommelbremsen; für die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ausreichend und üblich. Die Handbremse wirkte direkt als Bandbremse auf die Kardanwelle. Die Federung war sehr robust, hinten zwei Blattfedern und vorne eine Querblattfeder, die „Schlaglochpisten“ der damaligen Zeit forderten ein stabiles Fahrwerk.

Renault-Fahrzeuge behielten lange ihr eigenes „Gesicht“, die spitz zulaufende Motorhaube ohne Kühlergrill war ungewöhnlich. Die Luft für den Wasserkühler wurde durch seitliche Schlitze geleitet, denn der Kühler saß hinter, das Getriebe vor dem Motor.

Die langlebige Maschine war ein prima Arbeitstier, so gab es den NN bald als „Pick-up“ mit und ohne Planenaufbau sowie als lange Kastenwagenversion (Krankenwagen), die sehr beliebt war.

Übrigens: Louis Renault war auch ein genialer Konstrukteur, er erfand unter anderem den Antrieb mit Kardanwelle und den Vorreiter des Turboladers.

Ford AA

1927 – 1931

Im Dezember 1927 präsentierte Henry Ford erstmals das Ford A Modell der Öffentlichkeit – und den passenden Pick-up AA gleich dazu. Der AA mit Ladefläche wurde zum Vorbild unzähliger Lieferwagen, die von Personenwagen abgeleitet wurden. Alles war neu, vom alten T Modell wurde nichts übernommen. Für die Konstruktion und den Umbau der Produktion auf das T Modell hatte Henry Ford sogar das Werk für sechs Monate geschlossen.

Seit 1928 wurden bei Ford Deutschland AA-Lastwagen aus von USA gelieferten Teilen montiert. Nach dem Ersten Weltkrieg gab es für amerikanische Fahrzeuge in Deutschland Einfuhrerleichterungen. Doch die Fords überzeugten auch durch ihre Robustheit, so stammten auf deutschen Straßen Ende der 1920er-Jahre bereits 35 Prozent der Kleinlastwagen aus amerikanischer Produktion.

Der AA wurde von einem robusten Vierzylinder-Motor mit 3236 ccm und 40 PS angetrieben. Die Kraftübertragung erfolgte über ein Dreiganggetriebe mit Rückwärtsgang auf die Hinterräder, vier mechanische Trommelbremsen sorgten für Sicherheit.



Der kleine Laster war ein echter 1,5-Tonner, statt der Speichenräder wurden die Lkw mit soliden Stahlfelgen ausgestattet. Der AA wurde als Pritschenwagen, Feuerwehrwagen, Werttransporter, Krankenwagen, Gefängniswagen, Tanklastwagen, Viehtransporter oder Abschleppwagen geliefert. Die rationelle Fließbandfertigung sorgte für genügend Geld in der Kasse, um Kundenwünsche zu realisieren.

1931 begann Ford mit der Pkw- und Lkw-Produktion in Deutschland aus vor Ort gefertigten Teilen. Doch der „Welt-Lkw“ AA wurde nicht nur in den USA und Europa sondern auch in Südafrika, Südamerika und Australien in Lizenz gefertigt – von 1932 bis 1938 sogar in der Sowjetunion.

MIBA-ANLAGEN

Das Lebenswerk

Die grandiose Modellbahnanlage von Rolf Weinert

Weinert-Modelle sind seit Jahrzehnten bekannt für höchste Detaillierung und äußerst geschmeidige Fahreigenschaften. Zu verdanken ist dies Rolf Weinert und der ihm eigenen Akribie. Und wenn ein solcher „Pingel“ – wie man im Norden anerkennend sagt – eine Anlage baut, dann kann der Betrachter etwas Außergewöhnliches erwarten. Die MIBA ist stolz darauf, ihren Lesern diese einzigartige Modellbahnanlage präsentieren zu dürfen. Zu sehen ist der norddeutsche Bahnhof Syke, ein Durchgangsbahnhof an der Strecke Osnabrück–Bremen, mit der abzweigenden Schmalspurbahn Syke–Hoya–Asendorf. Der Anlagenentwurf stammt von niemand Geringerem als dem unvergessenen Rolf Knipper. Der Profifotograf Markus Tiedtke hat die unzähligen liebenswerten Motive auf diesem Gesamtkunstwerk in 1:87 mit viel Herzblut, aber auch technisch perfekt eingefangen. Ein Anlagenporträt der Extraklasse, das Sie sich nicht entgehen lassen sollten!

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, mehr als 150 Abbildungen
Best.-Nr. 15087339 | € 12,-

NEU



www.facebook.de/vgbahn.de

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81 -100,
bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de



Hanomag 2/10

1924 – 1928

Ein Kilo Blech, ein Kilo Lack – und fertig ist der Hanomag!“ dieses spöttische Sprüchlein wurde dem kleinen Hanomag 2/10 oft hinterher gerufen. Bis heute ist der kleine Wagen unter dem Spitznamen „Kommissbrot“ bekannt.

Die 1871 gegründete Hannoversche Maschinenbau AG (Hanomag) war einst mit dem Lokomotivbau groß geworden. Doch in den 1920er-Jahren geriet das Unternehmen in wirtschaftliche Schieflage – Gegenlenker war angesagt. Die Idee: mit einem möglichst simplen und preiswerten „Volkswagen“ sollte die Lücke zwischen Motorrad und Automobil geschlossen werden. Es gelang den Verantwortlichen Mitte 1924 die beiden jungen Konstrukteure Fidelis Böhler und Carl Pollich samt ihrer Kleinwagen-Konstruktion inklusive zweier Prototypen an das Unternehmen zu binden. In Zusammenarbeit mit Hanomag verfeinerten die beiden ihren Entwurf.

Äußerlich nahm der 2/10 die Pontonform der 1950er-Jahre vorweg: keine schwülstigen Kotflügel, keine Trittbretter. Der Raum wurde komplett ausgenutzt: Auf bescheidenen 2,78 Metern bot der 2/10 ausreichend Platz für zwei Personen.

Im Inneren des bis zu 60 km/h schnellen Hanomags arbeitete ein quer vor der Hinterachse eingebauter wassergekühlter 10 PS-Einylindermotor mit 502 ccm – nach zeitgenössischen Berichten eine echte Rüttelplatte! Die Kraftübertragung geriet vom Dreiganggetriebe über Kette (kein Differential) direkt auf die Hinterachse. Gestartet wurde der 2/10 übrigens nach dem Rasenmäherprinzip mittels eines Ratschenhebels im Innenraum. Gebremst wurde über eine einzige Bremsstrommel.



Der Hanomag 2/10 „Kommissbrot“ kommt als edles Metallmodell für H0 aus dem Hause Saller (Bild). N-Bahner können zwischen verschiedenen Versionen des 2/10 von Aktionshaus MZZ wählen.

Produktionsleiter Otto Dyckhoff reiste eigens nach Amerika, um bei Ford die Fließbandproduktion zu studieren. In drei Produktionsjahren liefen respektable 15775 „Kommissbrote“ über das neu eingeführte Fließband.

Lieferbar waren neben einem zweisitzigen Cabrio mit Verdeck oder Hardtop eine Limousine mit großer Tür sowie ein Lieferwagen mit Kastenaufsatz oder mit Pritsche. Der Lieferwagenaufsatz wurde oft mit Regaleinbauten für Bäcker und kleine Lieferbetriebe ausgestattet. Auch die Reichspost, ADAC und DEKRA schätzten den günstigen Transporter und bestellten Kastenwagen und Cabrios. Wegen der außergewöhnlichen Form und auch der geringen Leistung wurden die gewünschten Absatzzahlen nicht erreicht. 1928 wurde die Produktion eingestellt. Aber Hanomag war zufrieden: Mit dem „Kommissbrot“ wurde ein automobiler Meilenstein gesetzt.

Tempo A 400 Hanseat

1935 – 2000

Ein 12,5 PS-Motor mit Dreiganggetriebe brachte den A 400 auf eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, die Zuladung betrug respektable 750 Kilogramm. 1950 wurde die Motorleistung auf 13,5 PS mit Vierganggetriebe gesteigert und der ab 1953 eingebaute Motor von Heinkel leistet kräftige 15 PS.

Während viele Hersteller ab 1939 ausschließlich für die Rüstung produzieren mussten, wurden dem Tempo Werk weiterhin erlaubt, den A 400 zu fertigen. Durch den „Schellplan“ wurde der „Kleinlaster“ von der Regierung zum Einheitsmodell ernannt. Alle Hersteller, die noch Dreiräder bauen wollten, mussten den A 400 in Lizenz bauen. Tempo war der erste deutsche Hersteller, der 1945 die Produktion wieder aufnehmen konnte, das Werk in Hamburg war nicht beschädigt worden.

1949 wurde aus dem A400 der „Hanseat“, 1950 war für alle Tempomodelle die für damalige Verhältnisse unheimliche Produktionszahl von 100 000 Stück erreicht. Bis 1955 wurde der Hanseat für den deutschen Markt gebaut, bis 1962 liefen noch Tempo-Dreiräder für den Export nach Indien vom Band. Anschließend wurden die gesamten Produktionsanlagen nach Indien verkauft. Erst 2000 verließ der letzte Tempo Transporter die Produktionshallen.

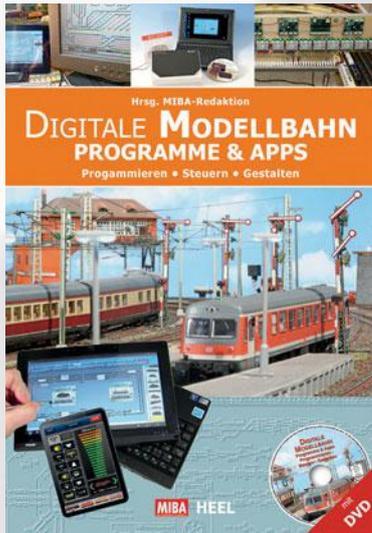


„Hast du keinen Tempowagen, wird die Konkurrenz dich schlagen!“ Bei Busch folgte man diesem griffigen Werbeslogan und präsentierte ein H0-Modell des „Hanseat.“

Im Jahr 1927 entstand bei Tempo ein „Kleinlaster“ ähnlich dem Goliath Blitzkarren: Ladefläche vor dem Fahrer, ein Rad hinten, zwei vorne. 1928 übernahmen Max Vidal und sein Sohn Oscar die Firma und brachten neuen Schwung ins Unternehmen. 1938 wurden die ersten neu konstruierten Dreiradlieferwagen des Typs A 400 verkauft: Zwei Räder hinten, ein Rad vorne, die Last lag nun auf der Hinterachse, die Fahrerkabine vorne war geschlossen und wetterfest. Motor, Getriebe, Auspuff – alles war direkt über dem Vorderrad montiert, das Vorderrad wurde mit Rollenkette angetrieben. Ein technisches Durcheinander, aber es funktionierte.

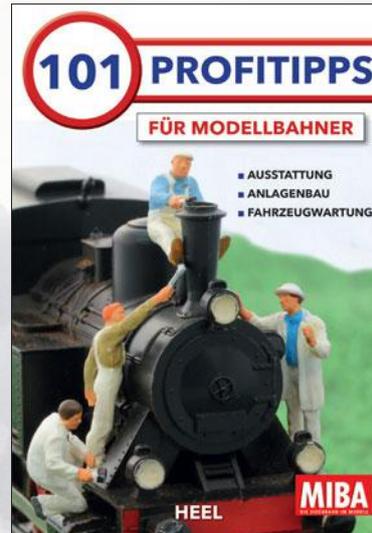
Jetzt ZUGreifen!

Portofrei bestellen!*



Im vorliegenden Buch finden Sie eine Auswahl an Anregungen, sowohl für Hobbyeinsteiger als auch für fortgeschrittene Modelleisenbahner. Neben Marktübersichten zu Steuerungsprogrammen und -apps geben die hier zusammengestellten Beiträge Anleitung beim Installieren, Einrichten und Gebrauch des Programms Win-Digipet sowie der Programmfamilie Railroad & CO mit den Komponenten TrainCommander, TrainProgrammer und +4DSound.

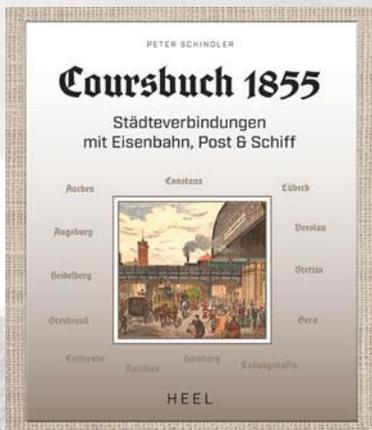
208 Seiten, 720 Abbildungen, 180 x 260 mm, Softcover mit DVD
ISBN 978-3-95843-377-9
EUR 24,99



Das neue Schrauber-Buch zeigt, was in einer gut ausgestatteten Modellbahn-Werkstatt nicht fehlen darf, wie die unterschiedlichsten Werkstoffe bearbeitet werden und wie sich die angestrebten Ergebnisse verbessern lassen.

208 Seiten, zahlreiche Abbildungen, 180 x 260 mm, Hardcover
ISBN 978-3-95843-587-2

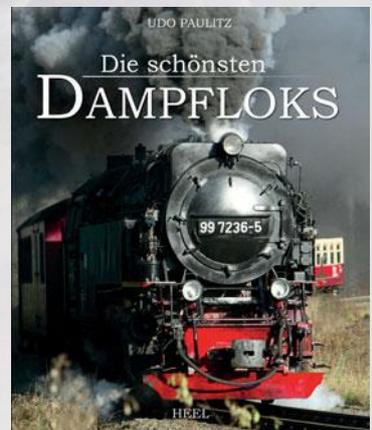
EUR 24,99



Im Fernreiseverkehr innerhalb Deutschlands und ins benachbarte Ausland ist das Jahr 1855 gekennzeichnet durch einen unauffaltbaren Wandel: Die Dampflokomotive hatte schon auf zahlreichen bedeutenden Hauptverbindungen die Pferdekutsche restlos ersetzt und dabei Reisezeiten ermöglicht, die bis vor kurzem undenkbar schienen. Wie aufwändig viele Reisende damals ihre Unternehmungen planen mussten, dokumentiert dieses sorgfältig recherchierte Werk.

240 Seiten, 210 x 245 mm, Softcover
ISBN 978-3-95843-796-8

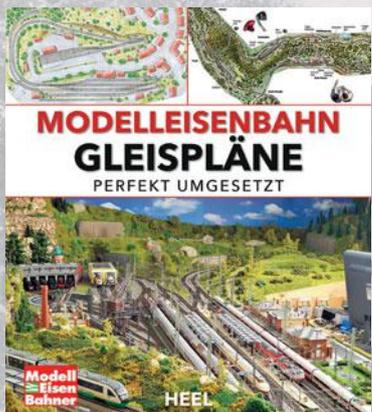
EUR 24,99



Lesen Sie alles über Schnell- und Güterzugloks, über Schmalspur- und Zahnradmaschinen, über gewaltige PS-Monster und beinahe zierliche Exemplare. 400 Farbbilder zeigen die Schönheit und die technischen Meisterleistungen. Jede Baureihe wird beschrieben, und zu jeder gibt es die wichtigsten technischen Daten. Ein Muss für jeden Eisenbahnfan.

256 Seiten, 400 Abbildung, 222 x 275 mm, Hardcover
ISBN 978-3-95843-154-6

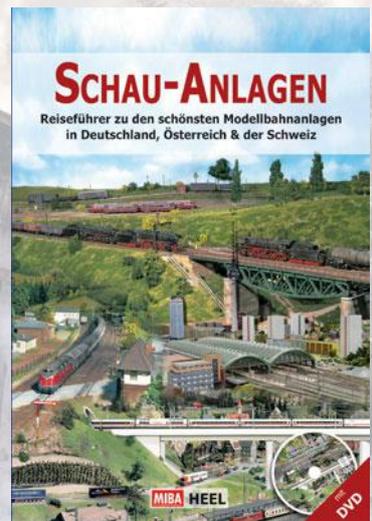
EUR 9,99



Von der ersten Idee bis zum endgültigen Plan: Neueinsteigern und Fortgeschrittenen bietet dieses Buch wertvolle Inspiration und Hilfestellung bei der Realisierung Ihrer Traum-Modelleisenbahnanlage. Zeitraubende Fehler bei der Gleisplanung werden mit diesem Buch garantiert vermieden.

248 Seiten, 750 Abbildungen, 240 x 270 mm, Hardcover
ISBN 978-3-95843-379-3

EUR 19,99



Für die meisten Leute verbinden sich Urlaub und Freizeit mit Begriffen wie Reisen, Entdecken und Zuschauen. Das vorliegende Buch wird Sie dabei unterstützen, eine Schauanlage, ein Modellbahnmuseum oder eine andere Einrichtung, die für Sie als Modelleisenbahner interessant sein könnte, ausfindig zu machen. Die beiliegende DVD zeigt die beeindruckendsten Anlagen Deutschlands.

208 Seiten, 720 Abbildungen, 180 x 260 mm, Softcover
ISBN 978-3-95843-315-1

EUR 14,99



Bestellungen:

Tel.: 0531 7088560 • Fax: 0531 708601

info@heel-verlag.de • www.heel-verlag.de

HEEL Verlag GmbH • Gut Pottscheidt • 53639 Königswinter
Amtsgericht Siegburg, HRG-Nr. B 6748 • Geschäftsführer: Franz-Christoph Heel
Sitz der Gesellschaft: Königswinter

* Lieferung innerhalb Deutschlands, ins Ausland nach Aufwand.





Facelift für den Veteranen

Neben der korrekten Beladung sind es vor allem die vielen Details, die einem Kleinlaster im Modell eine überzeugende Wirkung verleihen. Michael Volz zeigt, wie sich auch ein älteres Modell mit wenig Aufwand in ein echtes Schmuckstück verwandeln lässt.

Das Angebot an Automodellen im Maßstab 1:87 ist groß, doch die angebotenen Modelle unterscheiden sich in der Ausführung teilweise deutlich. Gerade an älteren Modellen fehlen oft Außenspiegel oder Scheibenwischer. Doch bereits mit einigen Handgriffen lässt sich die Wirkung eines Modells erheblich verbessern.

Als Basis für mein kleines Bastelprojekt diente ein H0-Modell des Hanomag L28 von Wiking. Direkt aus der Schach-

tel sieht der kleine Laster noch etwas arg nach Plastik aus, Zunächst wird das Modell mit Kennzeichen ausgestattet. Entsprechend der dargestellten Zeit sind entweder schwarze Kfz-Kennzeichen (bis 1956) oder weiße (ab 1956) anzubringen. Schwarze Besatzungszonenkennzeichen der Epoche IIIa gab es von Roco in selbstklebender Form. Diese sind immer mal wieder auf dem Gebrauchtmart zu finden. Weiße Kennzeichen der Epoche IIIb findet man bei TL-Decals als Nassschie-

bebilder. Diese können aber auch direkt aus dem stabilen Träger ausgeschnitten werden und trocken verwendet werden.

Im ersten Schritt soll die Pritsche des kleinen Lasters verfeinert werden. Dabei sollen sich zum einen die Bretter der Pritsche durch einen braunen Farbton von den blau lackierten Metallteilen abheben und zum anderen soll die Maserung der Holzbretter noch stärker betont werden. Dazu werden zunächst die Fugen zwischen den Brettern mit einem spitzen



Bild 1: Das H0-Modell des Hanomag L28 von Wiking ist sowohl preiswert als auch solide detailliert. Frisch aus der Schachtel wirkt der Laster aber noch etwas plastikhaft.



Bild 2: Entsprechend der gewählten Epoche wird das Modell mit schwarzen Kfz-Kennzeichen (bis 1956) von Roco versehen. Die Kühleröffnungen werden mit verdünnter schwarzer Farbe akzentuiert.



Bild 3: Die Fugen zwischen den Brettern der Bordwände werden mit einem spitzen Skalpell vertieft, anschließend wird noch eine etwas feinere Holzstruktur in die Bretter geritzt. Das gleiche geschieht mit der Ladefläche. Je ramponierter die Ladefläche aussehen soll, desto mehr Riefen und Beschädigungen können der Ladefläche mit dem Skalpell zugefügt werden.

Bild 4: Ist die Pritsche zufriedenstellend strukturiert, werden alle Holzteile in brauner Farbe mit einem feinen Rotmarderpinsel (Stärke 0) bemalt.

Skalpell vertieft. Anschließend kann man dasselbe Skalpell nutzen, um die Holzstruktur der Bretter zu vertiefen. Den Vorgang wiederholt man nun auch auf der Ladefläche. Je stärker abgenutzt die Pritsche dargestellt werden soll, desto mehr Riefen und Beschädigungen können der Ladefläche mit dem Skalpell zugefügt werden.

Ist die Pritsche zufriedenstellend strukturiert, werden die Holzteile zum Beispiel in brauner Farbe mit einem feinen Rotmarderpinsel (Stärke 0) bemalt. Ich

verwende dazu Acryl-Modellbaufarben von Gunze-Sangyo um gesundheitsschädliche Nitrodämpfe zu vermeiden. Je nach Geschmack kann man die Pritsche auch noch mit hellgrauer Farbe granieren, um ihr ein verwittertes Aussehen zu verleihen.

Noch bevor die Farbe ganz getrocknet ist, werden die Schmutzspuren der vorherigen Ladungen auf die Ladefläche aufgebracht. Dazu werden graue und beigefarbene Farbpigmente mithilfe eines tro-

ckenen Pinsels in die noch feuchte Farbe getupft und in die Vertiefungen gefegt.

Nun ist die Plane an der Reihe. Auf dem Kunststoff-Aufsatz wird eine Mischung aus mit Wasser verdünntem Holzleim und grauer Farbe aufgespritzt. Nun trennt man eine Lage Tempotaschentuch von den anderen drei Lagen, scheidet es entsprechend der Plane zu und legt es über die flüssige Holzleim-Farb-Mischung. Danach kann man noch ein wenig Falten in die Plane schieben. Ist die



Bild 5: Die Reste vorheriger Ladung werden in Gestalt von grau-beigefarbenen Farbpigmenten mithilfe eines trockenen Pinsels auf die Fläche und in die Vertiefungen getupft.

Bild 6: Die unterste Schicht eines Papiertaschentuchs imitiert den Faltenwurf der Plane. Dazu zieht man vorsichtig eine der drei Papierlagen ab, schneidet sie entsprechend der Plane zu, streicht die Plane in einer flüssigen Holzleim-Farb-Mischung und drückt das Papier auf die Plane. Liegt das Papier richtig, werden die Enden nach innen umgeklappt.

Bild 7: Die Scheibenwischer des Hanomag waren über den Windschutzscheiben befestigt. Die Modellnachbildungen kommen von Weinert (4359). Sie werden mit etwas Sekundenkleber in 0,3-Millimeter-Bohrlöchern befestigt.

Bild 8: Im selben Weinert-Set sind auch die Rückspiegel enthalten. Die werden in 0,3-Millimeter Bohrungen auf den Kotflügeln befestigt und passend lackiert – nicht alle Spiegel waren verchromt. Zuvor wurden bereits Blinker und Türgriffe farblich abgesetzt.

feine Papierschicht nach Wunsch drapiert, wird der überstehende Rest des Taschentuchs nach innen umgeklappt. Ist das Ergebnis zufriedenstellend geraten, lässt man die Plane nun in Ruhe aushärten. Wer mag, kann den Planenaufsatz später noch einmal mit grauer Farbe überstreichen. Auch hier sorgen graue und braune Farbpigmente als Verschmutzungsspuren für den letzten Akzent. Auch an den Rädern und im Fahrwerksbereich können Trockenfarben gute Dienste leisten. Die

Pigmente setzen sich dann in allen Ecken und Vertiefungen fest. Für stärkere Fahrwerksverschmutzung sollte man eher flüssige Farben verwenden.

Auf Abbildungen des Originals zeigte sich, dass die Scheibenwischer des Hanomag L 28 Kleinlasters über der Windschutzscheibe angebracht waren. Die entsprechenden Modellnachbildungen kommen von Weinert (4359). Die fein geätzten Mittelteile werden mit etwas Sekundenkleber in Bohrlöchern (Durchmesser 0,3

Millimeter) mittig über den Windschutzscheiben befestigt.

Im selben Weinert-Set sind auch die Rückspiegel enthalten. Die werden in 0,3-Millimeter Bohrungen auf den Kotflügeln befestigt und passend lackiert, schließlich waren zur damaligen Zeit nicht alle Spiegel verchromt.

Im selben Arbeitsschritt werden auch die Blinker auf den Kotflügeln in Orange sowie die Türgriffe in Silber mit einem Pinsel der Stärke 0 hervorgehoben.

Ein Platz für den Fahrer

Automodelle mit etwas Farbe und hochwertigen Zurüstteilen zu verfeinern ist eine kurzweilige Bastelei, die schon mit wenig Übung überzeugende Ergebnisse liefert. Auch im Inneren des Führerhauses gibt es Raum für Verbesserungen, wie Michael Volz am Beispiel eines Magirus S3500-Möbelwagens von Brekina zeigt.

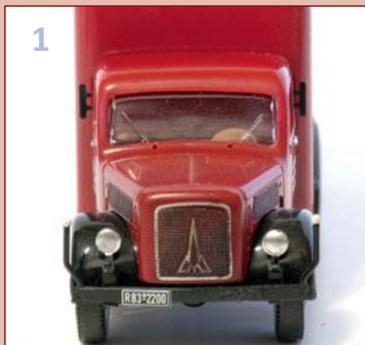


Bild 1 und 2: Markante Kühleröffnungen wie bei diesem Magirus S 3500 von Brekina sollten mit etwas verdünnter Farbe betont werden. Setzt man noch ein Tröpfchen Spülmittel zu, fließt die Farbe gut in die Vertiefungen und perlt nicht als Tropfen ab.

Bild 3 und 4: Das Führerhaus wird mit geätzten Rückspiegeln und Scheibenwischern aus dem Weinert-Sortiment (4359) verfeinert. Die Spiegel wurden in eine 0,3-Millimeter-Bohrung eingeklebt und anschließend schwarz bemalt.

Bild 5 und 6: Nun folgt der Arbeitsplatz für den Fahrer: Nach dem Zerlegen lassen sich Lenkrad und Sitze farblich abheben. Anschließend wird eine passend zugeschnittene Preiser-Figur eingeklebt.

Bild 7: Ein Tupfer aus dickflüssiger weißer Farbe stellt eine Kugel auf dem Ende der Peilstangen dar.

Bild 8: Zum Schluss werden am Heck noch Lichter und Scharniere hervorgehoben.





Natürlich darf auch die Ladung nicht fehlen. Schön gegossene Säcke aus Metall gibt es ebenfalls von Weinert. Eine Bretterkiste aus Kunststoff stammt aus dem Restefundus. Wer zudem noch schön bedruckte, kleine Kartons oder anderes Ladegut aus längst vergangener Zeit sucht, wird bei Kotel in Berlin fündig. Die Ladegut-Spezialisten führen auch diverse

kleine Säcke mit verschiedenen Inhalten im Sortiment.

Ist die Plane fertig getrocknet, wird sie zum Schluss auf die fertig beladene Pritsche aufgesteckt. Sollte es dabei noch an der ein oder anderen Stelle etwas klemmen, muss man die überschüssige Holzleim-Taschentuch-Mischung an dieser Stelle vorsichtig abfeilen. □

Bild 9: Gegossene Säcke aus Metall von Weinert, Bretterkisten aus dem Restefundus sowie Kartons und Ladegut von Kotel füllen die Ladefläche.

Bild 10: Ist die Plane fertig getrocknet, wird sie auf die fertig beladene Pritsche aufgesteckt.

Materialbedarf

- ◆ Lkw-Modelle
- ◆ verschiedene Ladegüter
- ◆ Papiertaschentuch
- ◆ Weinert Lkw-Scheibenwischer und -Außenspiegel (4359)
- ◆ Kennzeichen (TL Decals/Roco)

Werkzeug

- ◆ Skalpell
- ◆ Airbrush-Ausrüstung
- ◆ Trockenfarben (Grau/Beige/Braun)
- ◆ Weißleim
- ◆ Bohrer (0,3 Millimeter)
- ◆ Pinzette
- ◆ Pinsel (Stärke 0)
- ◆ Borstenpinsel
- ◆ verschiedene Acrylfarben

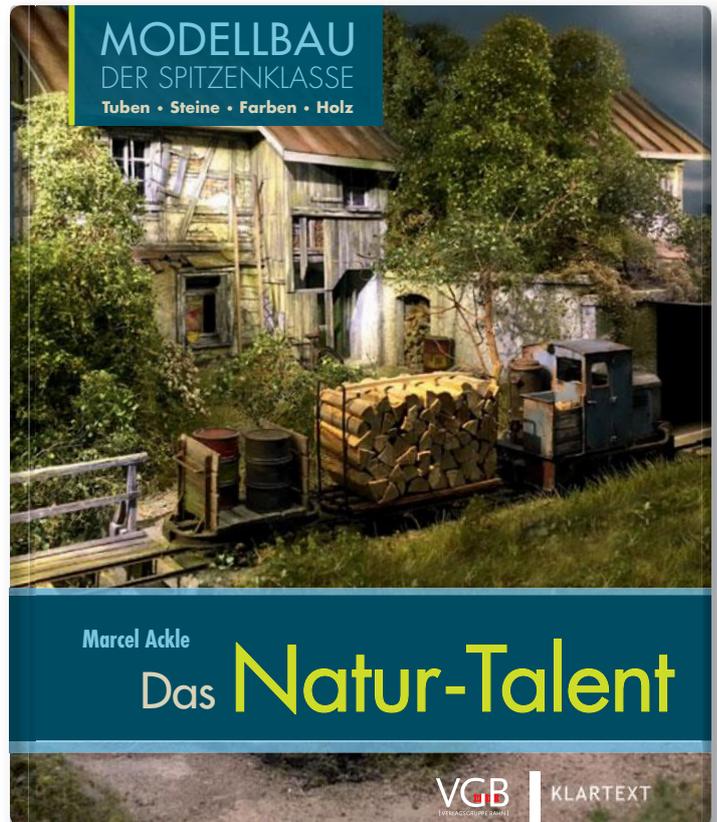


FÜR PERFEKTIONISTEN

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

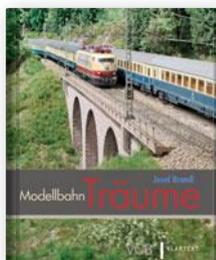
★★★★★ Ein einfach nur begnadeter Modellbauer. Der in der Lage ist seinen Modellbau sehr gut und verständlich zu erklären. Man meint es wäre ein Stück aus der Natur herausgeschnitten. *Herr Liebe aus Dassel*

★★★★★ 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 Gruibingen

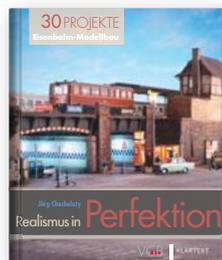
www.vgbahn.de/testleser



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



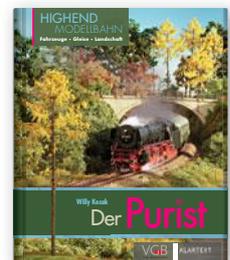
Modellbahn-Träume
18 Anlagenporträts mit Planzeichnungen von Josef Brandl
192 Seiten
Best.-Nr. 581306



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 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Die Nachkriegslaster

Der Bedarf an Lastwagen stieg in der unmittelbaren Nachkriegszeit nach 1945 sprunghaft an – es musste aufgeräumt und aufgebaut werden. Aber oft litt die Produktion unter erschwerten Bedingungen oder war gar nicht möglich. Die meisten Fahrzeugwerke waren von Bomben zerstört, vor allem jene, in denen zuvor hauptsächlich Kriegsgüter produziert worden waren.

Der Neustart nach dem Zweiten Weltkrieg war schwierig – auch für die Autoindustrie. Im Ost- ebenso wie im Westsektor ließen die Siegermächte Maschinen demontieren und abtransportieren. Rohstoffe wie Reifen und Stahl blieben noch lange Zeit rationiert. Carl Friedrich Wilhelm Borgward durfte seine Fabrik erst nach Abschluss des Entnazifizierungsverfahrens im Jahr 1948 wieder betreten. Der Neustart gelang ihm mit einem Trick: er gründete drei Marken: Borgward, Goliath und Lloyd. Dadurch stand ihm die dreifache Zuteilungsmenge zur Verfügung.

Die Ford-Werke in Köln wurden in den letzten Kriegstagen durch Artillerieangriffe beschädigt, doch mit Genehmigung der amerikanischen Militärregierung lief die Produktion bereits vor der Kapitulation am 7. Mai 1945 wieder an.

Tempo in Hamburg war verschont geblieben, auch hier nahm man die Produk-

tion bereits 1945 wieder auf, aber es fehlte zunächst noch an Rohstoffen.

Mercedes baute den Opel Blitz Einheitslastwagen weiter bis 1949. Henschel und Sohn, einer der größten Rüstungsbetriebe, war zu 80 Prozent zerstört. Die Firma Kaelble Nutzfahrzeuge brachte noch 1936 den ersten Lkw mit 6,5 Tonnen Zuladung auf den Markt, in den Kriegsjahren wurden Zugmaschinen und schwere Kriegsgeschütze produziert. Das Werk blieb zwar vom Krieg verschont, wurde aber bald darauf demontiert. Dennoch rappelte sich Kaelble wieder auf, kam aber 1953 durch die restriktiven Längen- und Gewichtsbeschränkungen der „Seeböhm'schen Gesetze“ erneut an den Rand des Ruins.

Im Verlauf der 1950er-Jahre mauserten sich kleine, von Personenwagen abgeleitete Kasten- und Pritschenwagen zu beliebten Gefährten. Die Lastwagen erhielten neue Gesichter nach amerikanischem Vorbild. Man wollte raus aus der

alten Zeit, dem alten Muff, man wollte modern sein und nach vorne blicken.

Mit vierrädrigen, kleinen Schnell-Laster betrat eine weitere neue Klasse die Bildfläche: oft mit schwachen, röhrenden Zweitakt-Motoren, aber beweglich und flott vor Ort. Sie hatten lustige Gesichter – traurig war man lange genug gewesen. Zum „Schaffe“ waren sie ideal.

Laster aus der DDR blieben bis in die 1960er-Jahre konkurrenzfähig, erst danach verlor die Industrie den Anschluss an den Westen. Die meisten Betriebe überlebten die Wende nicht – allein bei Robur gingen 9000 Arbeitsplätze verloren.

1950 schließlich trat mit dem VW T1 „Bulli“ ein wahrer Star ins Rampenlicht; er wurde aus der Not geboren: wie schon der Borgward Blitzkarren in den 1920ern sollte er nur zum werksinternen Lieferverkehr von Teilen dienen, beide begründeten eine neue Generation von Nutzfahrzeugen. □

Büssing N.A.G. 5000 S

1945 – 1950

Heinrich Büssing produzierte bereits seit 1903 Lastwagen, die als besonders zuverlässig und robust galten. „Deutsche Wertarbeit!“, war gemeinhin zu hören. Am Kühlergrill prangte stolz das Firmenlogo – der Braunschweiger Löwe. 1931 fusionierte die Firma Büssing mit der „Nationalen Automobil Gesellschaft“ (N.A.G.) zu Büssing N.A.G. Ab 1932 festigten neu konstruierte Vier- und Sechszylinder-Dieselmotoren den guten Ruf des Unternehmens. Besonders die „ganz großen Laster“ waren die Spezialität von Büssing.

In großer Stückzahl lief noch ab Mai 1945 der „Kriegslastwagen“ 4500 S vom Band. Der 4,5-Tonner entsprach als Langhaubenlaster mit hoher Bodenfreiheit noch den Maßgaben des „Schell-Plans“ (siehe Kasten) und damit den Wünschen der Wehrmacht, die insbesondere die Allradausführung schätzte. Entstanden die ersten Exemplare des 4500 S anfangs noch aus vorhandenen Teilen der Kriegsproduktion, wurde der Laster mit Erhöhung der Nutzlast auf fünf Tonnen bald zum 5000 S. Die Wandlung vom „Kriegslaster“ zum „Wiederaufbauhelfer“ war damit geglückt.

Unter der langen Motorhaube arbeitete ein 105 PS-Motor mit 7413 ccm, er leistete maximal 1800 U/min. Der Dieselmotor war nach dem Büssing-Prinzip mit Vorkammer konzipiert:

Der Schell-Plan

Die Verordnungen von Oberst Adolf von Schell (1893 – 1967) waren ein Programm zur Vereinheitlichung der reichsdeutschen Automobil-, Lastwagen- und Motorradproduktion. Ziel waren die einfache Instandsetzung des Militärfuhrparks sowie die Steigerung der Produktion durch Gleichschaltung (So musste Mercedes-Benz etwa einen Leichtlaster von Opel pro-



Weinert bietet den 5000 S als Metallbausatz in 1:87 mit vielen Aufbau-Varianten an, darunter auch mit zwei Milchtanks (45009). Auch die Kriegsversion Büssing 500 findet sich im Sortiment.

Die gesteuerte Wirbelbildung sorgte für ein gutes Kraftstoff-Luft-Gemisch und einen geringen Verbrauch (18 – 20 Liter). Das Fünfgang-Getriebe war nicht synchronisiert; also galt es: doppelt kuppeln, langsam schalten und zurückschalten mit Zwischengas – das war harte Arbeit für das linke Bein.

Die Fahrzeuge wurden nach dem Krieg hart eingesetzt, nicht selten hingen zwei voll beladene Anhänger an einem 5000 S.

Die Marke Büssing ging Ende 1971 in den Besitz von MAN über. Geblieben sind viele technische Spitzenleistungen. Schon 1967 fertigte Büssing sparsame Direkteinspritzer und setzte 1969 Turboladertechnik ein. Heute ist Büssing eine fast vergessene Marke, nur der Braunschweiger Löwe prangt immer noch auf den MAN Nutzfahrzeugen. Schauen Sie einmal nach.

duzieren). Vereinheitlichung der Bauteile war angesagt! Am 15. März 1939 legte Schell den Plan vor. Wenige Grundtypen für Motorräder, Lkw und Pkw durften produziert werden. Die Lkw-Produktion beschränkte sich sogar auf nur vier Grundtypen. Die zivile Produktion wurde eingestellt, alle Fahrzeuge waren von nun auf die Wünsche der Wehrmacht „zugeschnitten“.



Brekina bietet den Steyr 380 mit verschiedenen Aufbauten als Pritschenlaster (Bild) sowie als Kastenwagen und als Bus für H0 an.

Schon seit 1920 wurden in den Hallen der 1864 gegründeten Steyr-Werke Kraftwagen produziert, bis 1928 noch unter dem alten Firmennamen „Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft“ (ÖWG). Die berühmten Konstrukteure Hans Ledwinka und Ferdinand Porsche waren für Steyr tätig.

Steyr 380I und 380II

1948 – 1953 / 1953 – 1968

Der erste Lkw, der bei Steyr nach dem Krieg produziert wurde, war der Steyr 380. Seine Qualität war legendär und während des Wiederaufbaus vielerorts gefragt. Es gab wohl kaum einen Fleck in Österreich, an dem nicht irgendwann einmal ein Steyr 380 auftauchte.

Drei verschiedene Radstände mit verschiedenen Aufbauten standen zur Wahl: 3260, 3710 und 4200 Millimeter. Den Steyr 380 gab es ab Werk als Pritschenlastwagen, Autobus, Kastenwagen, Kipper oder als Zugmaschine. Das Fahrgestell konnte aber auch mit Sonderaufbauten versehen werden.

Angetrieben wurde der 380 von einem wassergekühlten Vierzylinder-Diesel, der zwischen 85 und 90 PS leistete. Dank eines ausgeklügelten Baukastenprinzips (jeder Zylinder hatte seinen eigenen Zylinderkopf) konnte auf derselben Basis auch leicht ein Ein- und Zweizylinder-Motor gefertigt werden.



H0-Bahner können auf ein Modell des B 1500 von Brekina zurückgreifen. Unter den zahlreichen Varianten gibt es auch einen DB-Stückgutlaster.

Der Name Borgward ist heute untrennbar mit den form-schönen Pkw-Modellen aus Bremer Fertigung verbunden, der legendären „Isabella“, der zickigen „Arabella“ der eher aufgeblasenen „Hansa“. Gegenüber diesen Ikonen der Wirtschaftswunderzeit scheint die einst bedeutende Lkw-Produktion heute beinahe vergessen.

Borgward B 1500

1953 – 1961

Im Frühjahr 1953 präsentierte Borgward pünktlich zur IAA in Frankfurt/Main eine neue topmoderne Karosserie für seine 1,5-Tonner (B 1500). Die charakteristische Front sah jener des Hanomag L 28 oder des Opel Blitz zum Verwechseln ähnlich. Doch der neue „American Style“ kam gut an, die Auftragsbücher waren rasch gefüllt.

Der B 1500 war wahlweise mit einem 60 PS-Benzinmotor oder einem 42 PS-Dieselmotor mit je 1800 ccm Hubraum lieferbar – denselben Motoren, die bereits im Borgward „Hansa“ Verwendung fanden. Mit Einführung der Isabella 1954 rüstete man den B 1500 mit deren modernem und sparsamen 60 PS-Motor (1493 ccm) auf. Für damalige Verhältnisse ein Traum: Die Höchstgeschwindigkeit des 1,5-Tonnners lag nun bei sagenhaften 95 km/h – damit konnte der B 1500 auf den damals noch leeren Autobahnen so manchen Pkw hinter sich lassen.

Hanomag L 28

1950 – 1970

Der erste große Wurf des hannoveraner Industriekonzerns nach dem Zweiten Weltkrieg war der L28, er sollte bis 1970 der wichtigste Kleinlaster im Konzern bleiben. Der 1950 erstmals präsentierte L28 war optisch nach amerikanischem Muster gestaltet. Scheinwerfer und Kühlergrill bildeten eine Ebene und wurden mit der Frontmaske in die noch frei stehenden Kotflügel integriert – freistehende Scheinwerfer waren längst ein alter Hut! Die stolze Motorhaube erstreckte sich noch vor dem Fahrerhaus, die Kotflügel schwülstig ausladend. Damit setzte der L 28 zur damaligen Zeit neue Maßstäbe in Sachen Design: die moderne amerikanische Form des Fahrerhauses gefiel dem Publikum.

Der L28 war zunächst für 1,5 Tonnen Nutzlast konzipiert, später waren allerdings auch Ausführungen mit 2, 2,5 und 3 Tonnen Nutzlast lieferbar. Die Kunden konnten zwischen Ver-



Sowohl Wiking als auch Brekina haben den L 28 in ihrem H0-Sortiment. Neben verschiedenen Varianten mit Pritsche und Kastenaufbau sind auch ein Lieferwagen (Bild. Brekina) sowie eine Variante als Lohner-Reisebus lieferbar.

sionen als Pritschenwagen, Kastenwagen, mit Kofferaufbau sowie einem Kleinbus wählen

Für die Traktion sorgte ein selbst entwickelter Vierzylinder-Dieselmotor mit 2799 ccm Hubraum, der standardmäßig zwischen 45 und 50 PS sowie optional mit Roots-Kompressor-Aufladung 65 bis 70 PS leistete. Der B1500 war mit einem teilsynchronisierten Viergang-Getriebe von ZF ausgerüstet.

Der Clou war jedoch die ab 1953 produzierte Allradvariante AL 28. Das Fahrerhaus und die Motoren wurden direkt übernommen, der Rahmen verstärkt und die Bodenfreiheit erhöht. Dass Hanomag 1952 vom Rüstungslieferanten Rhein-stahl aufgekauft wurde, sicherte dem AL 28 zahlreiche Großaufträge von Bundeswehr, Bundesgrenzschutz und THW – meist mit Kofferaufbauten.

Die Fahrzeuge erwiesen sich als so robust, dass viele Globetrotter den AL 28 nach dessen Ausmusterung aufkauften und zum Wohnmobil umbauten. Viele dieser Wüstenfahrzeuge leben heute noch. Der Hanomag wurde zum Spielmobil!



Buschs Allradversion des AL 28 in 1:87: Ob die beiden Interessenten schonmal Maß für den Umbau zum Wohnmobil nehmen?

Citroën 2 CV „Fourgonette“

1951–1978

Er war ein französischer Volkswagen; konstruiert in den 1930er-Jahren, durch den Krieg gebremst, anschließend verbessert und 1948 auf dem Pariser Automobilsalon als Sensation präsentiert: Der Citroën 2 CV, besser bekannt als „Ente“ oder „Deux chevaux“.

1951 präsentierte Citroën den 2 CV „Fourgonette“ (kleiner Lieferwagen) – für die meisten schlicht die „Kastenente“. Ein Wellblechkoffer ab der B-Säule mit zwei Flügeltüren am Heck, viele gerade Flächen und eine tiefe Ladekante – fertig war der Lieferwagen. Einzelhändler und Handwerker nahmen die genügsame „Lastenente“ mit Vergnügen an. Die einfache Version bot 250 Kilogramm Zuladung, im Laufe der Zeit stieg sie in der „großen Version“ auf 400 Kilogramm. Um die Kastenenten, die bei den Handwerkern ausgemustert wurden, rissen sich Studenten. Als Wohnmobil umgebaute Kultmobile mit „Atomkraft, nein danke“-Aufklebern überlebten viele Jahre. Ein solches Gefährt war einst bei Brekina in 1:87 erhältlich (14119).

Der Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor mit Gebläse-Luftkühlung war als Frontmotor vor dem Getriebe verbaut. Zu Beginn der Produktion bot er 9 PS bei 375 ccm Hubraum. Die Leistung wurde nach und nach auf 29 PS bei 602 ccm Hubraum gesteigert (1990 im letzten Baujahr). Das Viergang-Getriebe mit Revolverschaltung war vollsynchronisiert.

1978 endete die Produktion der Kastenente. Trotz aller technischen und optischen Retuschen blieb sie stets dasselbe Auto.

Nachfolger wurde der bis 1987 gebaute Citroën „Acadiane“, eine nur sehr vorsichtige, optische Weiterentwicklung der kultigen Kastenente. Immerhin fand nun aber auch eine Euro-Palette auf der Ladefläche Platz.



Neben dem in vielen Versionen erhältlichen Brekina-Modell können H0-Bahner auch zu einem preiswerten Metallmodell der „Fourgonette“ von Norev greifen.

Renault R 4 - die kultige Konkurrenz

Einige Jahre nach dem Auftauchen der Kastenente folgte auch Renault der Konkurrenz und präsentierte auf Basis seines legendären R 4 den kleinen Lieferwagen 4R4 „Fourgonette“. Ein fein detailliertes Modell des kleinen Kastenwagens im Maßstab 1:87 ist bei Wiking erhältlich.

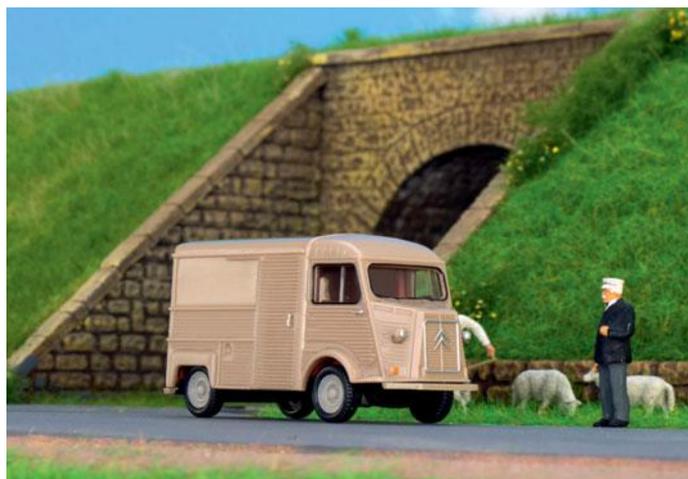


Citroën Typ H

1951–1978

Den 68ern diente der unverwechselbare Wellblechtransporter mit dem knuffigen Hundegesicht als prima Hippiemobil. Handwerkern, Polizei, Feuerwehr, Post und unzählige andere Berufsgruppen wussten die Vorzüge des Typ H zu schätzen, der einfache, robuste und vielseitige Transporter war schlicht ein duftige Kumpel. Schiebetüre an der Seite, Flügeltüren hinten – perfekt.

Auch technisch konnte er sich sehen lassen: Die Ladekante war nur 35 Zentimeter hoch. Das tiefe Fahrwerk bot auch bei hoher Zuladung beeindruckenden Federungskomfort. Nur Verkleidungen für den Schallschutz suchte man im Innenraum vergebens, aber so konnte man den Typ H zur Reinigung einfach mit dem Wasserschlauch durchspritzen. Angetrieben wurde der Kultlastler zunächst durch 58 PS-Motor des Traction Avant, später wurde er durch den 68 PS-Motor der eleganten DS abgelöst. Der Antrieb erfolgte auf die Vorderachse. Besonders raffiniert: Für Instandsetzungsarbeiten konnte die komplette Antriebseinheit mit Vorderachse und Hilfsrahmen relativ schnell ausgebaut werden.



Neben einem Metallmodell von Norev gibt es den Citroën Typ H auch von Busch im Maßstab 1:87 (Bild).

Nur ein Jahr vor dem 2 CV feierte mit dem Typ H ein weiterer Auto-Klassiker aus dem Hause Citroën 1947 seine Premiere. Ab 1948 verkauft, erscheint die 33-jährige Bauzeit des eigenwilligen Wellblechtransporters heute unvorstellbar. Ob die Wellblech-Optik der Flugzeuglegende Junkers Ju 52 für das eigenwillige Design Pate stand?

Mercedes-Benz L 319

1956 – 1968

In der Wirtschaftswunderzeit wuchs der Bedarf an neuen und zuverlässigen Transportmitteln. Die kleinen VW Busse, DKW-Schnellaster, Ford Transit und deren Verwandte, konnten den Markt nicht ganz bedienen. Doch dann kam 1955 der „Mercedes Schnell-Lastwagen“ auf den Markt.

Der L 319 (die interne Konstruktionsnummer wurde gleich zur Modellbezeichnung) war die Lastwagenversion, der O 319 das Pendant als Kleinbus. Die harmonische, moderne Frontlenkerform (Motor zwischen den Vordersitzen, keine lange Fronthaube) mit der weit nach vorne gesetzten Vorderachse zum besseren Einstieg setzte neue Maßstäbe. Mit der glatten Front und dem ovalen Kühlergrill, der den großen Stern und auch die Scheinwerfer umfasste, lehnte sich der „Kleinlaster“ an das Design der großen Mercedes-Lastwagen und Busse dieser Zeit an.

Seine 16-Zoll-Räder ließen den L 319 nicht nur robust wirken, er war es auch. Die Nutzlast betrug je nach Ausführung 1,6 bis 1,8 Tonnen. Optimal für die Baustelle! Das Fahrwerk schluckte die Last weg. Die Starrachsen vorne und hinten waren an Blattfedern aufgehängt. Zwar musste man bei voller Beladung schon aufpassen, dass man nicht von der Straße geweht wurde, aber damals zählte eher die Haltbarkeit.

Zu Produktionsbeginn stand der 43 PS starke 180 D-Dieselmotor mit 1800 ccm Hubraum zur Verfügung, später stieg die Leistung auf immerhin 55 PS. Alternativ dazu gab es auch den 190-Benzinmotor mit 65 PS, seine Leistung wurde später



Wiking führt sowohl den L 319 als Kastenwagen sowie den O 319-Kleinbus in Maßstab 1:87 im Sortiment. Bei Brekina gibt es zudem dazu noch weitere Aufbauvarianten, etwa mit Pritsche und Plane oder als kommunaler Laster, mit Parkbänken beladen (Bild).

auf 80 PS erhöht. Die Höchstgeschwindigkeit betrug bis zu 80 km/h mit Diesel- und 95 km/h mit Benzin-Motor. Bei voller Beladung brauchte man Geduld, bis der L 319 seine Höchstgeschwindigkeit erreicht hatte, aber auch hier ging eben Robustheit vor Geschwindigkeit.

Durch das kurze Frontlenkerführerhaus maß der L 319 trotz seiner großzügigen Pritsche nur 4,80 Meter, der Wendekreis von 11,50 Meter konnte mit so manchem Pkw mithalten.

Übrigens: Der Kastenwagen wurde von hinten über Flügeltüren beladen, Schiebetüren seitlich gab es nur im Führerhaus wahlweise zum leichteren Ein- und Aussteigen.

Das Highlight: Der O 319 Reisebus mit 12 bis 19 Sitzplätzen und Panoramadach, Zweifarbenlackierung und verchromten Zierleisten. Ein Augenschmaus! Heute sind diese formschönen Busse seltene Sammlerfahrzeuge mit sehr hohem Marktwert.



Busch bietet den formschönen Robur Garant 30K als Kleinbus und als Kastenwagen (hier im Dekor des Keksfabrikanten Bahlsen) in 1:87 an.

Der Kleinlastwagen Robur Garant 30 K hat seine Wurzeln in der 1936 vorgelegten, erfolgreichen Konstruktion „Phänomen Granit 1500“ der Phänomenwerke Zittau. Eine Allradversion für die Wehrmacht (mit 1,5 Tonnen Nutzlast) brachte während des Zweiten Weltkriegs hohe Stückzahlen.

1949 konnte im VEB Robur Werk Zittau in der DDR die Produktion des Kleinlasters als „Granit 27“ mit zahlreichen Verbesserungen wieder aufgenommen werden. Der 1953 präsentierte, stärker motorisierte Nachfolger erhielt die Bezeichnung „Granit 30 K“. Der enteignete Sohn des Firmengründers, Rudolf Hiller war unterdessen nach Westdeutschland zur Ha-

Robur Garant 30K

1953 – 1961

nomag AG gewechselt, die Namensrechte am „Phänomen Granit“ nahm er mit zum Klassenfeind. So wurde aus dem „Granit“ im Jahr 1956 schließlich der „Garant 30 K“.

Wie sein Westpendant, den Mercedes-Benz L 319, gab es den Garant in verschiedenen Ausführungen mit Pritsche oder als geschlossenen Kastenwagen, als Kleinbus, sowie mit zahlreichen Spezialaufbauten als Feuerwehr-, Kranken- oder Leichenwagen von verschiedenen Karosseriefirmen. 1957

wurden 6 260 Stück gebaut, 2 300 Exemplare davon in die Tschechoslowakei, der Garant wurde in 40 Länder exportiert.

Angetrieben wurde der „Garant 30 K“ von einem luftgekühlten Vierzylinder-Benzinmotor mit 3000 ccm Hubraum und 60 PS, er war mit einem nicht synchronisierten Viergang-Getriebe ausgerüstet. Unter der Haube der Diesel-Version 32 K arbeitete ein luftgekühlter Dieselmotor mit 3181 ccm Hubraum und 52 PS.

Solche luftgekühlten Motoren wirken heute eher ungewöhnlich. Aber in einer Zeit, da Kühler, Wasserpumpen und Leitungen oft undicht wurden, stellten sie eine zuverlässige Alternative dar. Kühlungsprobleme in sehr warmen, kalten oder hoch gelegenen Gebieten waren dem Robur „Garant“ unbekannt.

Goliath „Goli“

1955 – 1961

Auch wenn Lastendreiräder oft spöttisch belächelt wurden, für viele kleine Unternehmen und Handwerker waren sie die einzigen erschwinglichen „Einsatzfahrzeuge“, die sie sich leisten konnten. Carl F. W. Borgward hatte die Produktion dieser Fahrzeugfamilie 1925 mit seinem „Goliath Rapid“ (Siehe Seite 23) begründet, der „Goli“ war der letzte Spross dieser Baureihen-Familie. Seine Wurzeln reichen bis zu den 1933 präsentierten Vorkriegsmodellen F 200 und F 400 zurück. Weil die Goliath-Werke im Zweiten Weltkrieg zerstört wurden, gab es erst 1949 ein Comeback der Vorkriegsdreiräder, nun unter der Bezeichnung GD 750.

Als im Juni 1955 schließlich der „Goli“ folgte, gehörten Dreiradlaster längst zu den „Dinosauriern“ unter den Lieferwagen – sie waren am Aussterben. Trotz des günstigen Preises hielten sich die potenziellen Kunden zurück. Sie wünschten sich mehr Komfort, stärkere Motoren und vor allem: vier Räder!

Vielleicht hielt Carl F. W. Borgward nur aus Sentimentalität an seinem Dreirad fest; dennoch: Der „Goli“ war ein patenter und schicker Lieferwagen: Die Motorhaube wurde stromlinienförmig in die Länge gezogen, die Scheinwerfer waren in die Karosserie integriert, ein edler „Goli“-Schriftzug schmückte die Seiten. Im Inneren warteten eine breite Kunstleder-Sitzbank

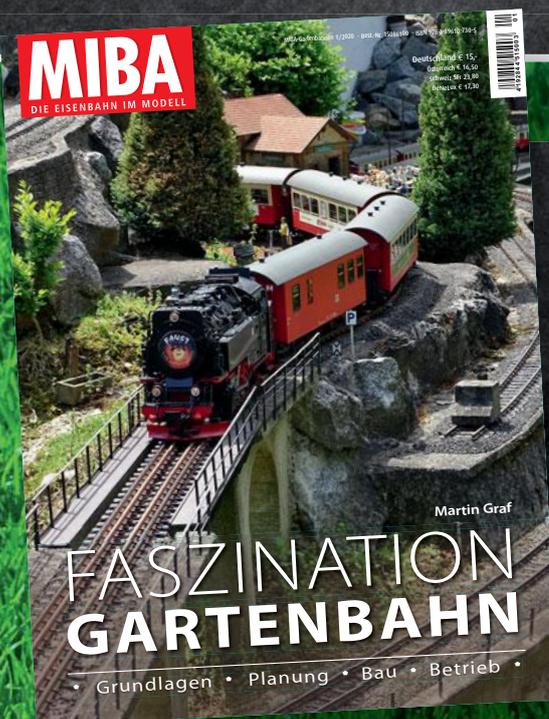


Wiking bietet den Goliath „Goli“ im Maßstab 1:87 an. Der kultige Klassiker dürfte nicht nur für Epoche III-Fans interessant sein.

und ein modernes Bakelitarmaturenbrett (auf Wunsch mit Uhr und Radio). Der „Goli“ war in verschiedenen Varianten bis maximal 5,25 Meter Länge mit Pritsche, als Koffer- oder Kastenwagen (mit seitlichen und hinteren Türen) lieferbar. 1956 wurde die Zuladung auf 950 Kilogramm erhöht.

Angetrieben wurde der „Goli“ von einem luftgekühlten Zweitaktmotor mit 17 PS und 493 ccm Hubraum. Der ab Sommer 1957 verwendete neu entwickelte wassergekühlte Zweitaktmotor mit 16 PS war ruhiger und haltbarer. Die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h war für den Stadtverkehr ausreichend. Heute ist der „Goli“ ein begehrtes Sammlerobjekt.

Für alle Freunde der Freiluft-Modellbahn: Das neue Standardwerk!



FAZINATION GARTENBAHN Mit dieser brandneuen Sonderausgabe will die MIBA-Redaktion zum Bau und Betrieb einer Gartenbahn motivieren. Vorgestellt werden zunächst mehrere Gartenbahn-Anlagen unterschiedlichen Charakters.

Nicht zu kurz kommt vor allem die Gartenbahn-Praxis: Neben einer Marktübersicht gartenbahntauglicher Gleissysteme gibt es auch Tipps für die Planung in Abhängigkeit von den topografischen Gegebenheiten und vom Betriebskonzept. Eigene Kapitel widmen sich dem Bau von stabilen Gartenbahntrassen, Tunneln und Viadukten. Hinweise zur Gleisverlegung und zur Stromversorgung sorgen für dauerhaften Spaß am Gartenbahn-Betrieb. Das neue Standardwerk für alle Freunde der Freiluft-Modellbahn!

132 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, mehr als 300 Abbildungen

Best.-Nr. 15086100 | € 15,-



Unter der Haube

Mehr Leben an der Laderampe: Tomasz Florczak zeigt, wie sich mit geöffneten Türen und Motorhauben an Lkw-Modellen abwechslungsreiche Szenen auf der Anlage gestalten lassen.

Neben meinem Interesse für die Eisenbahn und ihre hochdetaillierte Nachbildung in der Baugröße H0 hatte ich zu allen Zeiten offene Augen für den Straßenverkehr und die Vielzahl der Lastkraftwagen, Busse, Personenkraft-

wagen und Traktoren. Aufgewachsen in einer Gegend, in der es bis zum nächsten Schienenstrang recht weit war, überwog zeitweilig meine Neigung für all das, was es da jeden Tag auf der wichtigen Straße vor unserem Haus zu sehen gab. Wahr-

scheinlich führte meine konzentrierte Aufmerksamkeit für alles Neue auf der Straße schließlich zu meinem heutigen Beruf in der Autoindustrie. Und mal ganz ehrlich: Welcher Junge hat nicht irgendwann einmal den Traum vom Job als Fernfahrer auf einem Sattelschlepper oder als „Kapitän“ auf einer großen Baumaschine gehabt? So war es eigentlich a priori klar, dass auch auf meinen H0-Anlagen stets Platz für interessante Straßenfahrzeuge sein musste. Ob auf meinen Landstraßen, auf den Zufahrten zu meinen Bahnhöfen, an Bahnschranken oder auf den Ladestra-



Bild 1: Als Ausgangspunkt für die Bastelarbeiten dient ein Bausatz eines KrAZ 256 der Firma SMK (Z@Z) im Maßstab 1:87. Alternativ haben auch ZZ Modell sowie der österreichische Spezialist für Militärmodelle Arsenal M ein Modell dieses ukrainischen Lkw-Klassikers im Sortiment. Zur Türöffnung werden neben einem scharfen Messer ein Laubsägeblatt, ein Minibohrer (0,3 Millimeter) sowie eine scharfe Rasierklinge benötigt.

Bild 2: Im ersten Schritt bohrt man am „Startpunkt“ der beabsichtigten Schnittlinie ein Loch mit Durchmesser 0,3 Millimeter.

Bild 3: Man sägt mit einem kurzen Stück Laubsägeblatt entlang dieser Linie. Eine Rasierklinge könnte dabei helfen oder alternativ zum Einsatz kommen.

ßen – überall fand ich Möglichkeiten, meine Automodelle zu präsentieren; sie gehören einfach dazu.

Ost-Klassiker in Kleinserie

Die H0-Anlage „Karnin Gorzowski“, die mein Freund Roman Szczeciński und ich in jahrelanger Arbeit bauten, ist schon mehrfach in der MIBA vorgestellt worden. Heute darf ich diese Publikationen um einen Bericht über Straßenfahrzeuge auf unserer Anlage erweitern, wie sie in den 1970er-Jahren in Polen unterwegs waren

und mehr oder weniger zum Alltag in unserem Lande gehörten.

Die Mehrheit dieser Modelle sind aus Bausätzen von Kleinserienherstellern entstanden, die aus meiner Sicht bisweilen erheblicher Verbesserungen, manchmal aber auch nur weniger Ergänzungen bedurften. Fast immer ließ die Optik zu wünschen übrig. Im Hinblick auf die mechanische Seite ging es mir darum, bei aller Filigranität auf die robuste Ausführung vieler Details zu achten, denn meine Modelle begleiteten uns stets auf allen möglichen Ausstellungen, mussten einge-



Bild 4: Mit einer Rasierklinge gelingt die kleine Operation an der Motorhaube nicht minder gut.

Bild 5: Aus einer Rasierklinge lässt sich eine Modellbau-Säge basteln. Die Zähne entstehen, indem man mit einem scharfen Tapetenmesser in senkrechter Richtung eine Schnittkante in die Rasierklinge schlägt.

Bild 6: Mit der so modifizierten Rasierklinge wird nun die Türöffnung ausgesägt.



7

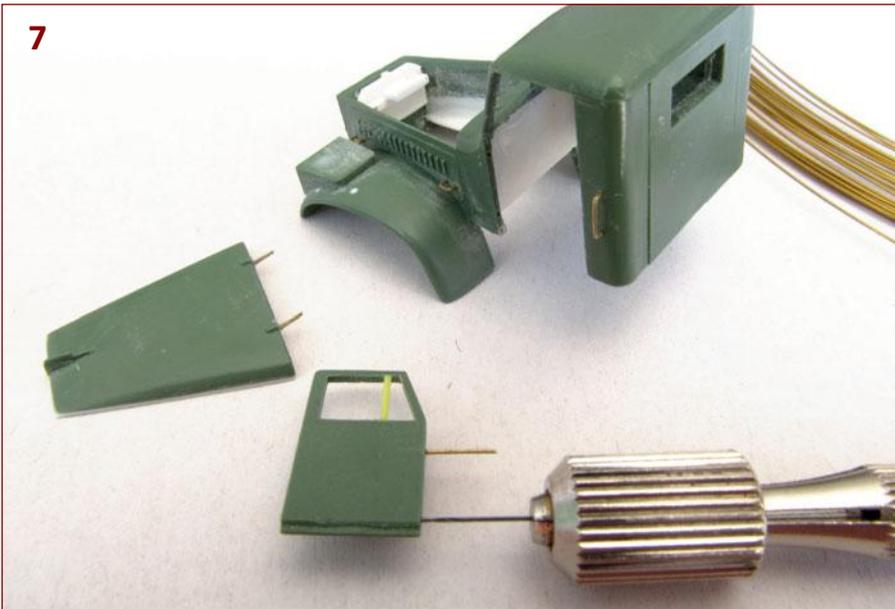


Bild 7: Beim Vorbild sind Türen, Motorhauben und Wartungskappen mit Scharnieren an der Karosserie befestigt. Im Modell empfiehlt sich feiner Messingdraht für die Nachbildung dieser Elemente. Das sieht nicht nur vorbildlicher aus, sondern verleiht geöffneten Türen oder Motorhauben auch zusätzliche Stabilität.

packt, ausgepackt und wieder eingepackt werden. Jeder aktive Modellbahner weiß, was das bedeutet.

Gemäß meiner Philosophie werden die Modelle von Straßenfahrzeugen niemals auf der Anlage dauerhaft befestigt. Und warum nicht? Deshalb nicht, weil es mir großen Spaß macht, immer wieder neue, verbesserte, manchmal auch wieder reparierte Fahrzeugmodelle an unterschiedlichen Orten zu postieren und schon dadurch für immer wieder neue Szenen und neues Leben auf unserer Anlage zu sorgen.

Wer eine Anlage nach polnischem Vorbild mit passenden Straßenfahrzeugen ausstatten möchte, ist unweigerlich auf die Produkte von Kleinserienherstellern angewiesen. Zwar liefern auch einige

Großserienhersteller wie Brekina, Busch, oder Herpa manche Modelle nach osteuropäischen Vorbildern, aber mit den Modellen von spezialisierten Kleinserienherstellern wie „TOLOLOKO“, „SAW MODEL“, „SMK“ oder „MKprojekt“ lässt sich die Vielfalt, die einst auf Straßen in Polen herrschte, realistisch nachstellen. Zwar benötigen diese Firmen nicht selten recht lange Lieferzeiten, umso größer ist die Freude, wenn die gewünschten Modelle urplötzlich geliefert werden können.

Der KrAZ 256

Eine meiner Lieblingszenen habe ich erst kürzlich arrangiert: Sie zeigt einen älteren Kraftfahrer, der einem jüngeren Kollegen

– Anzeige –

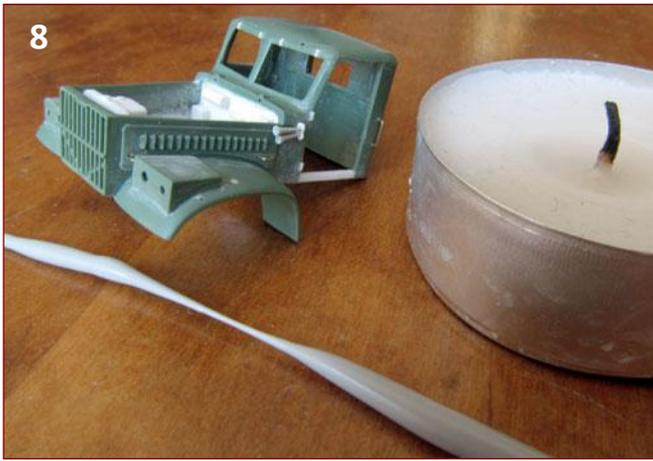
Wir bewegen
was!



WEINERT MODELLBAU

info@weinert-modellbau.de

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



erläutert und vorführt, wie man einen sowjetischen Lkw des Typs KrAZ 256 repariert. Dieser recht große und wuchtige Lkw aus ukrainischer Produktion wurde von 1966 bis 1994 gebaut. Die mächtigen Fahrzeuge wurden vor allem militärisch verwendet, konnten aber auch im zivilen Bereich angetroffen werden. Der KrAZ 256 wurde meist als Muldenkipper ausgeliefert, den etwas leichteren KrAZ 255 gab es oft als Pritschenwagen mit Ballonreifen. Gemeinsam zählten die beiden Typen zu den verbreitetsten Fahrzeugen des „Krementschuker Automobilwerks“ KrAZ. Auch in der DDR wurden die ge-

ländigängigen und äußerst robusten Fahrzeuge hoch geschätzt.

Ergänzt wird die Szene um einen Lastwagen des Typs GAZ-51/Lublin-51. Polen erhielt nach dem Kriege eine sowjetische Lizenz zum Bau dieser leichten Fahrzeuge, die in Lublin gebaut wurden. In derselben Fabrik wurde später ein kleiner Lieferwagen namens „ŽUK“ gefertigt. Mein Modell vom Lublin-51 kommt von Miniaturmodelle. Auch dieses Modell wurde mit zahlreichen Details wie geöffneten Türen, einer realistischen Beladung sowie den obligatorischen Kennzeichen versehen. □

Bild 8: Selbst die konischen Bauteile für die Hupe lassen sich mit wenig Aufwand selbst herstellen: Man erweicht den Rest des Kunststoffrahmens eines Modellbausatzes kurz über einer Flamme und zieht das Teil vorsichtig zu beiden Seiten lang. Mit ein wenig Übung kommt man schnell zum gewünschten Ergebnis.

Bild 9: Der komplette KrAZ 256 kurz vor der Bemalung. Die geöffnete Motorhaube motivierte mich zur Anfertigung einer kleinen V8-Motor-Imitation mit Teilen aus der Restekiste.

Bild 10: Zwei Varianten des DDR-Kleintransporters Framo V901 (Modelle von Busch und Herpa): Für meinen Freund Franz Rittig modifizierte ich zwei Modelle des beliebten Kleintransporters, das Busch-Modell (links) erhielt eine geöffnete Tür und eine offene Pritsche. Das Untergestell für die Plane baute ich aus feinstem Messingdraht zusammen. Auch bei dieser Tür habe ich Türscharnier-Imitationen aus Messingdraht für die Befestigung der Tür am „Restfahrzeug“ verwendet.



Materialbedarf

- ◆ SMK KrAZ-256 Soviet Dump Truck #8700-4
- ◆ Messingdraht (0,5 mm)
- ◆ Airbrush-Ausrüstung
- ◆ Diverse Teile aus der Restekiste

Werkzeug

- ◆ Bastelmesser
- ◆ dünnes Laubsägeblatt
- ◆ Minibohrer (0,3 Millimeter)
- ◆ Scharfe Rasierklinge
- ◆ Kerze

- ◆ Email- oder Acrylfarben für die Bemalung

Die Zukunft der

Eisenbahn

NEU



Nie war die Eisenbahn so spannend wie heute: Seit der Bahnreform im Jahr 1994 hat sich die Schienenlandschaft tiefgreifend gewandelt. Neben der DBAG sind sowohl im Güter- als auch im Regionalverkehr zahlreiche neue Anbieter unterwegs. Farbenfrohe Lokomotiven und Triebzüge prägen die Landschaft. Aufwendig beklebte Fahrzeuge sind nicht nur ein Blickfang beim Vorbild, sondern längst beliebte Sammlerstücke bei Modellbahnern. In dieser Spezial-Ausgabe präsentieren wir ihnen die wichtigsten europäischen Lokomotivbaureihen Traxx und Vectron und sorgen für einen Überblick über die erfolgreichsten Triebzugfamilien. Marktübersichten und mehrere Werkstätten zu modernen Themen zeigen wie abwechslungsreich die Epoche VI im Modell sein kann.

84 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 150 Abbildungen mit DVD „Die Baureihe 189“ (Laufzeit ca. 61 Minuten)

Best.-Nr. 941901 | € 12,50



www.facebook.de/vgbahn



Rand-Erscheinungen

Schätze am Bahndamm
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD „Dampfwolken über der Lausitz“ mit 50 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941801 | € 12,50



Am Schienenstrang

Charmante Details: Kleinode der Eisenbahn
92 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 200 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD „Schmalspurwunder im Erzgebirge“ mit 58 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941701 | € 12,50



Schmalspurige Raritäten

Alltagsbetrieb bei der DR: Zwischen Ostsee, Harz und Erzgebirge
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD „Die Selketalbahn“ mit 55 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941602 | € 12,50



Eisenbahn im Erzgebirge*

Eine Reise durch die Zeit: Vom Fichtelberg zum Musikwinkel
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD „IV K-Dampf pur“ mit 55 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941601 | € 12,50

* nicht im MEB-Abo enthalten

Modell Eisen Bahner

Erhältlich beim Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Abschied von der Haube

In den 1960er-Jahren durchlief die Formensprache der gängigen Lkw und Kleinlaster in Deutschland und Europa einen tiefgreifenden Wandel. Der Frontlenker löste die bis dato üblichen Rundhauber ab, zugleich betraten dank der neuen kompakteren Bauformen neue Liefer- und Kastenwagen die automobiler Bühne.

Die klassische Form des Lastwagens war noch bis weit in die 1960er-Jahre hinein der Haubenlaster, auch als Langhauber oder Haubenlenker bezeichnet. Unter der meist elegant gerundeten und mit einem eindrucksvollen Kühleremblem versehenen Haube wirkte der stehende Reihenmotor, daran angeflanscht das Getriebe, das nur geringfügig in den Innenraum ragte. Der Motor war für Wartungsarbeiten gut zu erreichen, der Monteur konnte sich oft direkt in den Motorraum oder auf die Trittleisten an den Kotflügeln stellen, um besser an die verschiedenen Bauteile heranzukommen. Die lange Motorhaube hatte aber auch Nachteile: Der gewaltige Vorbau kostete Ladefläche und schränkte die Sicht nach vorne sehr ein, was gerade bei Bergfahrten unangenehm werden konnte. Peilstangen an den vorderen Kotflügeln sollten dem

Fahrer eine bessere Orientierung bieten und zugleich das Rangieren erleichtern.

Alternative Kurzhauber?

Kurzhauber erwiesen sich als eine denkbare Lösung für diese vielfältigen Probleme. Der Motor konnte bei dieser Bauform wahlweise längs oder quer eingebaut werden. Wurde er allerdings weiterhin längs montiert, ragten Getriebe und Motor teilweise in den Innenraum. Als ideale Lösung erwies es sich daher, Motor und Getriebe quer einzubauen, so konnte der geräumige Innenraum komplett erhalten bleiben. Noch heute wird dieses Konstruktionsprinzip bei den meisten Kleintransportern erfolgreich angewendet. Sein Vorteil: Mehr Schutz für die Insassen, eine bessere Raumnutzung und günstigere Produktionskosten.

Die Frontlenker kommen

Als zukunftsweisender erwies sich allerdings bald der Bautyp des Frontlenkers: Beim Frontlenker war das Führerhaus platzsparend über dem Motor montiert. Meist wurde die Kabine kippbar montiert, um zu gewährleisten, dass der Motor für Reparatur und Wartung erreichbar blieb. Manche Hersteller wie beispielsweise Mercedes-Benz hielten dagegen noch längere Zeit an fest verbauten Führerhäusern fest. Man hatte Bedenken, dass die Kabine bei einem Unfall leichter abreißen könnte.

Vorreiter in der Klasse kleiner Frontlenker wurde ein europäisches Konsortium aus DAF, Magirus-Deutz, Renault und Volvo. Der „Vierer Club“ präsentierte 1975 einen Kleinlaster, der den europäischen Markt auf Jahre dominieren sollte. □

Hanomag-Henschel F 45 – F 86

1967 – 1973

Louis W. Lepoix, der auch für den wunderschönen Bugatti Typ 101 verantwortlich zeichnete, war der kreative Kopf hinter diesem zukunftsweisenden Lkw-Projekt von Hanomag-Henschel.

Der Typ „F“ war ein strapazierfähiger, kleiner Lastwagen für zwei bis fünf Tonnen Zuladung. Die genaue Bezeichnung (F 45 bis F 86) richtete sich nach dem zulässigen Gesamtgewicht, beim F 45 etwa waren dies 5,5 Tonnen.

Sensationell für die damalige Zeit war das schlichte, glatte, kantige Fahrerhaus mit der leicht vorgewölbten, kaum wahrnehmbaren Motorhaube. Ansonsten war der Typ „F“ jedoch ganz für den harten Arbeitsalltag konzipiert. Führerhaus und Pritsche wurden ganz einfach auf dem langlebigen Leiterrahmen-Chassis aufgeschraubt. Lieferbar war neben Pritschen- und Kofferaufbauten auch Feuerwehrfahrzeuge und Sattelschlepper.

Angetrieben wurde der Transporter von bewährten Hanomag-Dieselmotoren mit vier bis sechs Zylindern und einer Leistung zwischen 65 und 115 PS.



Brekina Hanomag-Henschel F 55 (1:87) in den Farben der britischen Peninsular and Oriental (P & O).

Dennoch war dem Typ „F“ kein lang anhaltender Erfolg beschieden. 1971 verkaufte das Mutterunternehmen Rheinstahl seine Nutzfahrzeugsparte an Mercedes-Benz, kurz darauf verschwanden die traditionellen Firmennamen Hanomag und Henschel. In Österreich waren die kantigen Formen dagegen noch länger zu bewundern: Von 1969 bis 1982 produzierte Daimler-Puch den Steyr 590 – 690 auf Basis des Hanomag-Modells. Anschließend übernahm der indische Hersteller Tata Motors die Presswerkzeuge und produzierte bis 2004 die Kabine mit eigener Motor- und Antriebstechnik weiter.

Mercedes-Benz LP 608

1965 – 1984

Ein schmucker Frontlenker ist er geworden, der erste im neuen Daimler-Benz Werk in Wörth am Rhein produzierte Kleinlastwagen. Selbstbewusst übernahm der LP 608 das Frontdesign der „großen“ Mercedes-Lastwagen und schnell avanciert der „Wörther“ zum Liebling der Berufskraftfahrer und Fuhrparkbesitzer.

Mit seinen anfänglichen 6,5 Tonnen Gesamtgewicht war er mit dem Führerschein der Klasse 3 zu fahren, ein Vorteil der bei Kleinbetrieben gerne gesehen war. Dank des kurzen kubischen Fahrerhauses war die Ladefläche enorm groß. Den LP 608 gab es als Abschleppwagen, als Autotransporter, als Tanklastwagen, als Kasten- und Kühlfahrzeug sowie als Kipper oder als Sattelschlepper (bis zu 10 Tonnen).

Neben den Aufbau-Varianten konnten Interessenten auch aus vier verschiedenen Radständen wählen – doch egal für welche Variante man sich auch entschied, der „Wörther“ blieb immer übersichtlich, wendig und flink.

Der LP 608 bot alles, was man von einem Kurzstreckenbrummi erwarten konnte; nicht zuletzt auch die richtige Leistung: Unter dem Fahrerhaus-Boden arbeitete ein Vierzylinder-Dieseldirekteinspritzer (einer der ersten bei Mercedes) mit 3,8 Litern Hubraum und immerhin 80 PS. Mit dieser Leistung war man in den 1960er-Jahren schon vergleichsweise flott unterwegs. Der haltbare und sparsame Direkteinspritzer sowie die solide Technik machten den „Wörther“ bald zum Favoriten in seiner Klasse. Mercedes-Benz brachte es mit dem LP 608 schließlich auf einen Marktanteil von sagenhaften 45 Prozent.

Ein Manko war lediglich der schlecht zugängliche Motor zwischen den Sitzen unter dem fest montierten Fahrerhaus. Er nahm viel Platz in der Kabine ein und war kernig laut. Ein kippbare



Das Fahrerhaus war eng, doch Karosseriebauer verlängerten es auf Wunsch. Brekina gibt den LP 608 treffend in H0 wieder, bei Schuco ist ein ebenfalls gelungenes Metallmodell erhältlich.

Führerhaus gab es erst mit dem 1983 vorgestellten Nachfolger der bis 1998 produzierten LK-Reihe. Da war der „Vierclub“ ab 1975 schon ein ganzes Stück voraus.

– Anzeige –



VW T1 Doka & T1 Pritsche

BREKINA
AUTOMODELLE

Händlerverzeichnis
und alle Infos
www.brekina.de

Die glorreichen Vier

Vier große europäische Nutzfahrzeug-Hersteller schafften es zu Beginn der 1970er-Jahre zusammen einen „Einheits-Lkw“ zu konstruieren und zu produzieren. Gelebtes Europa. Offiziell wurde die Vereinigung sowohl als ETD (European Truck Development) wie auch als „Mittelklassering“ (MKR) bezeichnet.

Die Kooperation von DAF (Niederlande), Magirus-Deutz (Deutschland), Saviem-Renault (Frankreich) und Volvo (Schweden) stellte 1975 einen gemeinsam entwickelten modernen Lastwagen der leichten bis mittelschweren Klasse vor.

Das Grundkonzept des Fahrzeugs blieb bei allen Anbietern dasselbe: Das kippbare Führerhaus war ebenso identisch wie Fahrwerk und Bremsen. Lediglich den Bereich unterhalb der Frontscheibe sowie insbesondere den Kühlergrill gestaltete jeder Produzent so individuell wie möglich.

Die Antriebseinheiten nahmen die Hersteller, je nach Bedarf aus ihrem eigenen Portfolio. Der „Vierer-Club-Lkw“ war in vielerlei Hinsicht wegweisend: Neben der modernen Bauweise und ihrem ebenso frischen wie zeitlosen Design glänzten die flotten Kleinen durch günstige Produktionskosten, sowie eine preiswerte und zuverlässige Ersatzteilversorgung. Besonders erfreulich für international tätige Spe-

diteure: Reparaturen waren durch die normierte Bauweise auch im „Ausland“ ohne Probleme möglich.

Der zeitlos wirkende Lastwagen war wirklich überall in Europa präsent, ob als Kühltransporter in Italien, als Abschleppwagen auf der Autobahn, als Mülllaster, als Baustellenkipper, mit Kastenaufbauten mit oder ohne Schiebetüren sowie mit langen oder kurzen Fahrgestellen. Mit seinem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 7,5 Tonnen konnte er in Deutschland mit einem Führerschein der Klasse 3 gefahren werden.

Als Schwachstelle erwies sich im Laufe der Zeit lediglich die Rostanfälligkeit der Laster. Besonders im Bereich der Einstiege und Auftritte war das Führerhaus nur mäßig verarbeitet und oft bereits nach wenigen Jahren durchgerostet.

Später wurde nachgebessert und es wurden auch Reparaturbleche zum Einschweißen angeboten.



„Oh je, schon wieder das Nummernschild runtergefallen.“ – Brekinas Magirus MK im Einsatz für die DB im Maßstab 1:87.

Magirus MK

1975 – 1992

Bei Magirus-Deutz wurde der „Vierer-Club-Lkw“ als Typ MK (für Mittelklasse) geführt. Die hohen Investitionen in den neuen Hoffnungsträger hatten jedoch bald einen ganz anderen Effekt: Zwar verfügte man nun über eine zeitgemäße Klein-Lkw-Familie, doch für die dringend nötige Erneuerung des übrigen Sortiments hatte das Unternehmen nun keine Mittel mehr zur Verfügung.

Auf der Suche nach einem langfristigen Partner wurde man in Italien fündig. Das Unternehmen wurde schließlich Teil der

1974 von FIAT gegründeten Nutzfahrzeug-Sparte Iveco (Industrial Vehicles Corporation). Anfang der 1980er-Jahre prangte dann auf dem „Facelift“ mit breitem Kühlergrill der neue Iveco Schriftzug. Technisch hatte Magirus-Deutz in den 1970er-Jahren mit seinem Beharren auf luftgekühlten Dieselmotoren eine Sonderstellung inne. Die überaus robusten Motoren erreichten sehr hohe Laufleistungen. Besonders typisch war der spezielle Klang des Motors durch den Kühlluftventilator. Die Leistungsspanne reichte von 87 bis 228 PS bei einer Nutzlast von – je nach Ausführung – 3 bis 9 Tonnen. Bei der jungen Umweltbewegung hatte man mit diesen schadstoffreichen Aggregaten allerdings keinen leichten Stand.

Renault JP-/JN-Reihe

1975 – 2000

Die Nutzfahrzeugsparte des damaligen französischen Staatskonzerns firmierte seit 1955 unter dem Namen Saviem. Bei den Franzosen erlebte die gemeinsam entwickelte Basis des „Vierer-Clubs“ ihren größten Erfolg. Wurde der kleine Laster anfangs ebenfalls mit Vier- und Sechszylinder-Motoren angeboten, wurde die Konstruktion bald zur Basis schwerer Neuentwicklungen, so basierte etwa die bis 1996 produzierte G-Reihe auf dem „Vierer-Club.“

Die Produktion endete nach mehreren optischen und technischen Überarbeitungen erst im Jahr 2000.



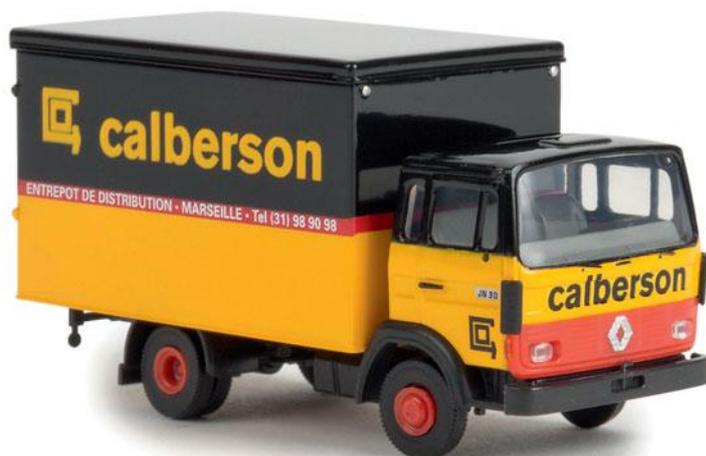
Seit 2017 produziert Brekina die „Vierer-Club-Laster“ in 1:87, hier ein DAF F 900 in den Farben des Lebensmittelhändlers Spar.

Volvo F4/F6/F7

1975 – 1987

Der „Vierer-Club-Lkw“ war für Volvo Teil eines großangelegten Investitionsprogramms, mit dem der schwedische Konzern bis Ende der 1970er-Jahre sein gesamtes Lkw-Sortiment auf Vordermann bringen wollte. Dazu nahmen die Schweden auch fremde Hilfe in Anspruch: Die Vorderachsen des „Vierer-Club-Lkw“ kamen von Renault-Saviem, Radnaben und Hydraulikbremse von Magirus.

Das Führerhaus musste eigens strukturell verstärkt werden, um den strengen schwedischen Vorschriften gerecht zu werden. Die Motoren bezog man zunächst, ebenso wie DAF, bei Perkins. 1978 erhielt die gesamte Fahrzeugfamilie neu entwickelte Volvo-Sechszylindermotoren des Typs FD 40. Parallel erhielten die Fahrzeuge den charakteristischen diagonalen Volvo-Balken auf dem Kühler. 1986 endete die Fertigung des F6, ein Jahr darauf die des F4 und des F7.



Mit der typischen Renault-Raute auf dem Kühlergrill präsentiert sich Brekinas H0-Modell des JN 90 in den Farben der Spedition Calberson aus Marseille.

DAF F 700/F 800/F 900

1975 – 1985

Die Niederländer waren der kleinste Partner im „Vierer-Club.“ Die Niederländer integrierten den „Vierer-Club-Lkw“ als F 500, F 700 und F 900 – je nach zulässigem Gesamtgewicht von 5,5 bis 8 Tonnen – in ihr Sortiment. Ausgerüstet wurden die Fahrzeuge entweder mit einem zugekauften Perkins-Vierzylinder-Motor (Typ DE 385 mit 78 PS) oder einem hauseigenen Sechszylinder-Motor (DAF 575 mit 110 PS).

International gelang DAF mit dem Typ jedoch kein Erfolg. Insbesondere in Deutschland blieben die Fahrzeuge sehr selten. Bereits 1985 strichen die Niederländer die Typen F 500, F 700 und F 900 aus ihrem Deutschland-Sortiment. Stattdessen übernahm man 1987 die Lkw-Sparte von Austin-Rover und entwarf auf Basis des Leyland Roadrunners einen Vierer-Club-Nachfolger.



Mit dem schrägen Balken auf dem Kühlergrill entspricht Brekinas H0-Modell des Volvo F 613 (F 6) dem Zustand nach dem Facelift im Jahr 1978. Passend zum skandinavischen Ursprung des Vorbilds wirbt dieses Modell für eine bekannte schwedische Knäckebröt-Marke.

Robur LO 1800A, LO 2002A und LD 2002

1961 – 1989

Der Name war Programm, denn robust war der Robur allemal. Das geländegängige Gefährt erblickte 1961 im VEB Robur-Werke Zittau das Licht der Welt. In den besten Zeiten waren dort 9000 Arbeiter beschäftigt.

Der Robur begann seine Karriere als stattlicher 2,5-Tonner. Er stand dem West-Pendant Borgward B 622 kaum nach. Weil in der DDR die Landesverteidigung oberste Priorität hatte, war der erste Bautyp LO 1800 A als allradgetriebener Armeelaster konzipiert. Erst später kamen „normale“ Pritschenwagen.

Der Frontlenker war einfach, aber stimmig durchkonstruiert, mit dem einfachen Allradantrieb und Vorgelegegetriebe konnte man ihn nahezu überall einsetzen. Seine luftgekühlten Benzin- und Dieselmotoren waren beinahe unverwundlich. Weder klirrende russische Kälte noch subtropische Temperaturen in Afrika konnten ihnen etwas anhaben. Die Exportzahlen erfreuten die Verantwortlichen im VEB, aber wie in den meisten DDR-Betrieben wurden verkaufsfördernde Neuentwicklungen aufgeschoben und die bestehende Produktion nur schwach verbessert.

Noch heute beeindruckend ist die Variantenvielfalt: Es gab den Robur als Kleinbus, als Koffer- und Kühlkofferlaster, als Feuerwehrfahrzeug, mit Pritsche, als Krankenwagen, als geländegängiges „Safari“-Modell und als Armeefahrzeug.

Standardmäßig war der Robur mit luftgekühlten Benzinmotoren in einem Leistungsspektrum zwischen 70 und 75 PS (Verbrauch 25 bis 28 Liter) oder mit luftgekühlten Dieselmotoren zwischen 70 und 77 PS ausgerüstet. Damit erreichte der Robur eine Geschwindigkeit von bis zu 80 km/h. Laut Betriebsanleitung waren Steigungen von bis 76 Promille möglich.

Die Modellbezeichnungen waren verhältnismäßig simpel: Beim LO 2002 A handelte es sich um eine Allrad-Version mit zwei Tonnen Nutzlast und luftgekühltem Ottomotor, der



Busch hat sowohl den Robur LO 1800 (Bild) als auch den LO 2002 mit verschiedenen Aufbauten im Sortiment. Ein entsprechendes TT-Modell gibt es beispielsweise bei Tillig.

LD 2002 hatte ebenfalls zwei Tonnen Nutzlast, aber einen luftgekühlten Dieselmotor.

Der Robur LD Safari, ein kerniger „Allrounder“, kam 1985 als gute Idee auf den Markt. Gebaut für unerschlossene Straßen, Expeditionen, Abenteurer und Wildhüter. Auch umfangreiches Zubehör war erhältlich: Vom Steinschlagschutz über grobe Geländereifen, Seilwinden, verstärkte Stoßfänger vorne bis hin zu Bügeln zum Anziehen hinten, Zusatzheizung und noch vielem mehr. 1989 war bereits ein neues Dieselmotor mit Direkteinspritzung parat, doch die Wende stoppte den unglücklichen „Oldtimer“. Wiederbelebungsversuche bis 1991 mit Kunststoffverkleidung und Deutz-Dieselmotoren scheiterten.

Mercedes-Benz LK

1983 – 1998

Mit der LK-Serie brachte Daimler-Benz 1983 einen komplett neu entwickelten Klein-Lkw auf den Markt, nachdem der Vorgänger LP 608 beinahe 18 Jahre unverändert im Programm gewesen war. Wer hinter dem Steuer Platz nahm, mochte den Luxus zunächst kaum glauben: neue leise Motoren, guter Anzug, vollverkleidetes, kippbares Fahrerhaus, Schwebesitz, Servolenkung – wahrlich ein Traum! Das neue Fahrerhausdesign mit dem charakteristischen Knick wirkte glatt und modern.

Das zulässige Gesamtgewicht reichte von sieben bis 13 Tonnen, um den Verkaufsschlager LK 814 mit seinen acht Tonnen zulässigem Gesamtgewicht noch mit Führerscheinklasse drei (7,5 Tonnen) fahren zu können, durfte er allerdings nicht ganz voll beladen werden.

Die Motoren (Vier- und Sechszylinder Reihendieselmotoren mit Direkteinspritzung und 90 bis 240 PS erwiesen sich als problemlos, sparsam und langlebig. Wegen des großen Kofferaufbaus standen bei Möbelhäusern, Lkw-Vermietern und Umzugsfirmen meist mehrere 814er auf dem Hof.



Komfort wie im Fernlaster und trotzdem mit einem Führerschein der Klasse 3 zu fahren: Der LK 814 war nicht nur bei den Fahrern beliebt, er macht auch im Maßstab 1:87 (hier ein Modell von Herpa) eine gute Figur. Eine etwas einfachere Modellausführung war auch bei Wiking zu haben.

Opel Blitz

1952 – 1960

Der Neubeginn nach dem Zweiten Weltkrieg war für viele Hersteller schwierig. Zwar war die Technik des „Blitz“ zunächst noch über alle Zweifel erhaben, doch ein neues Äußeres musste her. Was lag näher als dem amerikanisch geprägten Opel auch ein passendes Gesicht zu geben? So präsentierte Opel 1952 einen „Blitz“ der eine große Ähnlichkeit zu den Konkurrenten Hanomag L28 und Borgward B 1500 aufwies.



Brekina und Wiking haben beide schöne H0-Modelle des Opel Blitz im Sortiment, Brekina (Bild) führt allerdings bei den Aufbauvarianten.

Der Produktionsbeginn des kleinen 1,5-Tonnners im Werk Rüsselsheim gestaltete sich zäh, alles musste neu eingerichtet werden.

Als es schließlich so weit war, gab es den „Blitz“ ab Werk als Kastenwagen, mit Pritsche oder als Kleinbus sowie mit allerlei Sonderkarossen als Feuerwehrfahrzeug, Krankenwagen oder Autotransporter. Der robuste Rahmen meisterte die Nutzlast von 1,75 bis 2,0 Tonnen problemlos.

Ausgerüstet war der „Blitz“ mit einem Sechszylinder-Benzinmotor mit 58 PS und 2,6 Liter Hubraum – dem Vorkriegsmotor des Opel Kapitän. Ein lafruhiges, kräftiges Triebwerk mit „höherem“ Verbrauch, aber das spielte damals keine große Rolle. Damit entwickelte sich der „Blitz“ bald, obwohl ohne Dieselmotor (!), zum Marktführer bei den leichten Lastwagen.

Nicht nur bei den Feuerwehren war der haltbare und flinke Kleinlaster (95 km/h) sehr beliebt und konnte oft noch bis in die 1970er-Jahre hinein gesichtet werden.

In den 1950er-Jahren hatte der Paketbote noch alle Zeit, gemächlich von seinem Opel Blitz zu den ungeduldigen Empfängern zu schlendern.

Opel Blitz

1960 – 1965



Brekina produziert den „Blitz“ in 1:87 vornehmlich als Kastenwagen (Bild). Bei Wiking gab es ein einfacheres Modell mit Pritsche und Plane.

Im Modelljahr 1960 durchlebte der „Blitz“ eine optische und technische Verjüngungskur. Aus dem amerikanischen Hai-fischmaul wurde eine elegante und modische „Kurzhaube“. Die Nutzlast wurde auf 1,9 Tonnen erweitert aber als Antrieb diente weiterhin der altbewährte Sechszylinder-Benzinmotor des Opel Kapitän. Eine Dieselvariante, nach der nun immer mehr Kunden verlangten, wurde nach wie vor nicht angeboten, so drohte Opel auf kurz oder lang den Anschluss im Nutzfahrzeugbau zu verlieren – schade. Für die meisten Kunden war der Sechszylindermotor mit seinen 70 PS und 105 km/h Spitze völlig ausreichend.

Dennoch blieben zunächst viele Feuerwehren, Krankenhäuser, die Bundespost und die Bundesbahn treue Kunden. Nicht



Der Sechszylinder-Motor des „Blitz“ zog auf der Baustelle einfach alles weg und sprang immer zuverlässig an.

Opel Blitz

1965 – 1975

Der letzte „echte Blitz“ hatte im Jahr 1965 seinen Auftritt. In dieser neuerlich überarbeiteten Version wurde die Frontpartie dem glatteren und geradlinigeren Zeitgeschmack der herannahenden 1970er-Jahre angepasst.

Ein Dieselmotor war jedoch zunächst wieder nicht verfügbar. So verspielte Opel letztlich die Gunst seiner Kunden. Als 1968 doch noch eine Version mit einem 2,1-Liter-Vierzylinder-Dieselmotor aus Peugeot-Produktion auf den Markt kam, war es schon fast zu spät. Die Verkaufszahlen stiegen kurzzeitig etwas an, aber der Erfolg war nicht von Dauer. Man hatte schon zu viele Kunden



Auch bei diesem Opel Blitz-Modell konkurrieren Brekina (Bild) und Wiking um die Gunst der H0er.

den an die Konkurrenz verloren. Ein neu entwickelter Dieselmotor wäre die bessere Wahl gewesen. So endete die Fertigung des „Blitz“ sang und klanglos im Jahr 1975

Mit dem Ende der Fertigung des „Blitz“ zog sich Opel, immerhin lange Zeit einer der führenden Lkw-Produzenten Deutschlands, völlig aus dem Geschäft zurück.

Erst im Jahr 1998 wagte man, diesmal in Kooperation mit Nissan und Renault, ein Comeback und präsentierte den Opel Movano, dem 2001 der etwas kleinere Vivaro folgte.

Gänzlich war die Geschichte des „Blitz“ 1975 allerdings noch nicht beendet: Als die Verkaufszahlen in den frühen 1970er-Jahren rapide sanken, reagierte die Muttergesellschaft General Motors auf ihre Art und gab die Konstruktion an die britische Tochter Bedford weiter. Leicht überarbeitet wurde der „Blitz“ dort als Bedford CF 1 und CF 2 noch bis 1988 gebaut.

Durch seine verhältnismäßig niedrige Ladefläche ließ sich der „Blitz“ auch von Hand noch gut beladen.

Multicar

1956 – heute

Eine Erfolgsgeschichte ganz anderer Art begann 1956 im VEB Fahrzeugwerk Waltershausen in Thüringen: Dort startete die Produktion eines zunächst als Dieselkarre DK 2003, später (nach einem firmeninternen Preisausschreiben) als Multicar M 21 bezeichneten Gefährts. Das 6,5 PS-starke Einmann-Verhikel war ursprünglich nur für Fahrten innerhalb der Industriekombinate der Republik gedacht, entwickelte sich jedoch bald zu einem vollwertigen kleinen Lieferwagen, der mit Pritsche, Plane und anderen Spezialaufbauten geliefert werden konnte.

1964 ging der Nachfolger in Gestalt des Multicar M 22 an den Start. Der kleine Flitzer leistete nun bis zu 15 PS, hatte eine Nutzlast von bis zu zwei Tonnen und bot seinem Fahrer sogar ein Dach über dem Kopf. Das bis 1974 gebaute Fahrzeug war auch ein internationaler Erfolg: 58 Prozent der Produktion ging in den Export.

In Gestalt des ab 1978 gebauten M 25 überlebte der Multicar sogar die Wende. Als die Produktion 1992 auf den modifizierten M 26 übergang, waren mehr als 100 000 M 25 produziert.

Heute ist Multicar ein Teil des Spezialfahrzeugbauers Hako, damit ist Multicar als letzter Name der einst bedeutenden Nutzfahrzeugindustrie der DDR verblieben.



Drei Generationen Multicar von Mehlhose (Vertrieb bei Busch) und Auhagen (M22 mit Abfallsammelbehälter, rechts).

– Anzeige –

Opel Blitz '51

BREKINA
AUTOMODELLE

Händlerverzeichnis
und alle Infos
www.brekina.de



Umzug mit der Spinne

Mit einem Umzug lässt sich quasi jede Straße einer Stadt oder eines Dorfes auf der Anlage mit einer zusätzlichen Attraktion schmücken. Die Zubehörintustrie hält ein reiches Sortiment an Möbeltransportern in 1:87 bereit, doch ein Spezialfahrzeug ist ein besonderer Hingucker.

Egal ob in die erste eigene Wohnung oder ins lang ersehnte Traumhaus, ob mithilfe eines professionellen Unternehmens oder im verschrammten VW Bus mit ein paar Kumpels: Mit einem Umzug beginnt oft ein neues Kapitel im Leben. Für den Modellbahner bietet eine Umzugsszene aber noch ganz andere Reize. Mit einigen Möbeln (Kibri, Noch oder Preiser) ein paar sorgfältig drapierten Kisten und einem passenden Möbelwagen lässt sich jede Dorf- oder Altstadt-

straße auf der Anlage um eine Attraktion bereichern.

An passenden Fahrzeugen für den Umzug auf der Anlage herrscht kein Mangel. Wie beim Vorbild kann schließlich jeder noch so kleine Wagen als Möbeltransporter umfunktioniert werden – vom voll gepackten Fiat Punto bis zum gemieteten Ford Transit. Daneben sind die meisten Lieferwagen- und Lkw-Typen auch im Dekor bekannter Umzugsunternehmen passend zu verschiedenen Epochen lie-

ferbar. Besonders attraktiv für Epoche III-Freunde sind die Möbelkoffersattelzüge auf Basis gängiger Mercedes-Benz-Zugmaschinen, die etwa von Wiking immer wieder aufgelegt werden.

Ein Niederflerhubwagen

Ein besonders interessantes Ausgangsmodell, um eine etwas andere Umzugsszene im Maßstab 1:87 zu gestalten ist jedoch ein Niederflerhubwagen der Firma



Bild 1: Die Ausgangsmodelle für die kleine Umzugs-Basterei: Mercedes-Benz T2-Hubwagen und VW Bulli von Herpa sowie Sperrmüll (3210) und Lkw-Zurüstteile (4359) von Weinert.

Bild 2: Um das Führerhaus des Mercedes-Benz T2 zu zerlegen, zieht man zunächst vorsichtig Kühlergrill und Stoßstange heraus. Anschließend lässt sich das Führerhaus vom Längsträger lösen und in seine Einzelteile zerlegen.



Bild 3: Die Scheibenwischer und die Stege der Seitenfenster werden mit matter schwarzer Farbe (Revell 8) betont.

Bild 4: Auch an den Rückleuchten und Nummernschildhaltern am Heck können ein paar Farbakzente nicht schaden.



Ruthmann, hier auf dem Fahrgestell eines Mercedes-Benz 809 D, besser bekannt als T2. Die Anton Ruthmann GmbH aus Gescher-Hochmoor fertigte solche Sonderaufbauten auch für Fahrgestelle von Tempo und Unimog. Die Ladefläche dieser Spezialfahrzeuge ist so konstruiert, dass sie sowohl hydraulisch auf Straßenhöhe abgesenkt als auch niveaugleich zu verschiedenen Be- und Entladehöhen platziert werden kann. Die Ladefläche ist wie ein Container in den x-förmig ver-

schränkten, beweglichen Längsträgern des Fahrzeugs verankert. Je nach Entladehöhe verleihen die teils weit gespreizten Längsträger den Fahrzeugen ein spinnenförmiges Aussehen. Meist werden solche Kleinlasten als Einsatzfahrzeuge von THW, Feuerwehr oder DRK verwendet, einige Exemplare gelangten in den 1990er-Jahren aber auch zu privaten Speditionen – glücklich, wer sich für den Möbeltransport ein solch praktisches Gefährt sichern konnte.

Kleine Verbesserungen

Das Herpa-Modell des T2-Ruthmann-Niederflurhubwagens hat bereits einige Jahre auf dem Buckel. Im Internet oder auf Verkaufsbörsen sind aber immer wieder interessant bedruckte Modelle zu finden, darunter auch dieses Exemplar einer bekannten Spedition aus dem Schwäbischen.

Das Führerhaus des Hubwagens wird zunächst in seine Einzelteile zerlegt. dazu

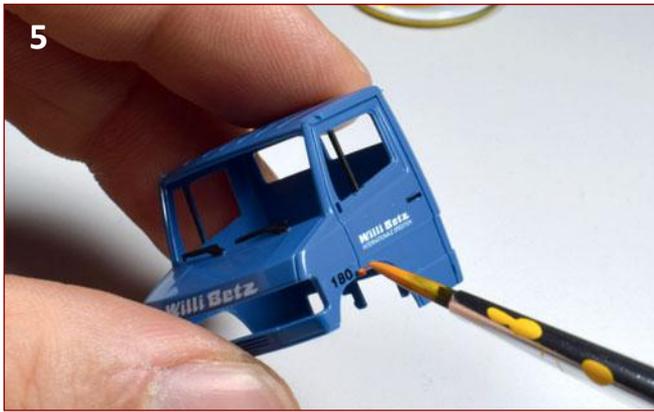


Bild 5: Der Blinker über dem Kotflügel wird in einem Gemisch aus Gelb und Orange (Revell 310 und 30) ausgelegt, ebenso die Blinker am Kühler.

Bild 6: Nun bestreicht man das Nummernschild an der Rückseite mit Klebstoff und fixiert es dann vorsichtig mit der Pinzette an der Stoßstange.

Bild 7: Die Familie reist ihren Möbeln in einem VW Bulli hinterher. Vorher braucht der VW Bus ebenfalls noch Nummernschilder, für die Rückspiegel (Weinert) werden 0,3-Millimeter-Löcher in die Seitenwände gebohrt.

Bild 8: Nun werden die Spiegel eingesteckt und mit einem Tröpfchen Klebstoff fixiert.

Bild 9: Bereit für die Reise: Mit Kennzeichen und vielen weiteren Details versehen, steht der Fahrt zum neuen Wohnort nichts mehr im Wege.

muss man zunächst vorsichtig Kühlergrill und Stoßstange herausziehen, dann lässt sich Führerhaus, Fenstereinsatz und Sitze abheben. Nun kann man die in Wagenfarbe angespritzten Scheibenwischer mithilfe eines dünnen Pinsels Mattschwarz (Revell 8) lackieren, ebenso die Stege der Türfenster.

Um die feinen Türgriffe zu betonen, empfiehlt sich ein schwarzer Folienschreiber. Wer weitere Farbakzente wünscht, kann auch den Nummernschildhalter am

Heck sowie Halter der Rückleuchten mit etwas schwarzer Farbe betonen.

Die Blinker am Kühlergrill und an den Kotflügeln werden im Folgenden vorsichtig durch ein Gemisch aus Orange und Gelb (Revell 30 und 310) betont, die Rückleuchten in Rot. Wer mag, kann anschließend noch weitere Details wie den Verstellhebel hinter dem Führerhaus mit etwas Farbe hervorheben.

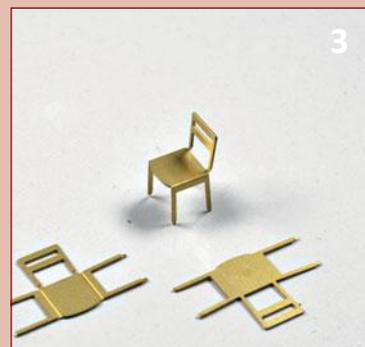
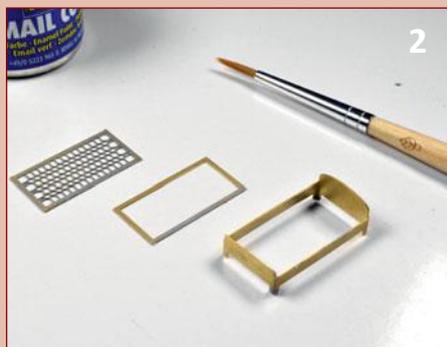
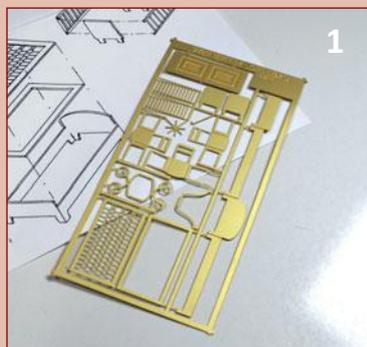
Sind alle Details wie gewünscht lackiert, geht es daran, das Führerhaus wieder zu-

sammenzusetzen: Fenstereinsatz, Sitze (je nach Geschmack farblich behandelt oder auch nicht) und Führerhausboden nacheinander in die Kabine hineinlegen, am Längsträger festklipsen und mit Kühlergrill und Stoßstange fixieren.

Natürlich dürfen auch die Kennzeichen nicht fehlen. Die Nummernschilder wurden am PC passend zur gewählten Epoche (vor 1994) erstellt und anschließend auf Fotopapier ausgedruckt. Um keine allzu dicken Kartonstückchen auf die

Möbel für den Umzug

Der Messingbausatz „Sperrmüll“ von Weinert liefert die passenden filigranen Möbel für den Umzug. Die winzigen Ätzteile müssen zunächst mit einer Schneidezange oder einem scharfen Skalpell vom Rahmen getrennt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die filigranen Teile nicht verbiegen. Zum Fixieren eignet sich handelsüblicher Sekundenkeber. Die Bemalung gelingt mit handelsüblichen Emailfarben.



Materialbedarf

- ◆ Niederflurhubwagen (Herpa)
- ◆ verschiedene Ladegüter
- ◆ Papiertaschentuch
- ◆ Weinert Lkw-Scheibenwischer und -Außenspiegel (4359) + Sperrmüll (3210)
- ◆ Kennzeichen (TL Decals/Roco)

Werkzeug

- ◆ Skalpell
- ◆ Airbrush-Ausrüstung
- ◆ Trockenfarben (Grau/Beige/Braun)
- ◆ Weißleim
- ◆ Bohrer (0,3 Millimeter)
- ◆ Pinzette
- ◆ Pinsel (Stärke 0)
- ◆ Borstenpinsel
- ◆ verschiedene Acrylfarben
- ◆ Nagelschere

Stoßstangen zu kleben, empfiehlt es sich, zunächst vorsichtig die oberste bedruckte Schicht abzuziehen. Dann schneidet man die Nummernschildchen vorsichtig aus, zieht sie mit der Rückseite über einen Klebestift und fixiert sie vorsichtig mit der Pinzette. Wer möchte, kann anschließend mit Pulverfarben oder der Airbrush noch eine Alterung von Fahrgestell und Plane unternehmen.

Als kleiner Kontrast erhielt der VW Bulli (Herpa 090469) ebenfalls selbst erstellte

Kfz-Kennzeichen, allerdings nach Lichtensteiner Vorbild – die kleinen schwarzen Schilder passen perfekt auf die runde Stoßstange des VW T1. Zusätzlich wurde der kleine VW Bus mit Außenspiegeln von Weinert (4359) versehen.

Die Möbel des Umzugs entstammen zum einen Teil der Restekiste (Preiser) und zum anderen Teil dem Messingbausatz „Sperrmüll“ (3210) aus dem Hause Weinert. Die Packung enthält allerlei ausgerangierten Hausrat, vom Doppelbett über

drei filigrane Stühle bis zum Kinderbett. Auch ein Kinderwagen sowie ein ausrangierter Regenschirm liegen bei.

Das Ausschneiden, Falten, Verkleben und Lackieren der kleinen Messingätzteile geht für den Plastikmodellbauer anfangs etwas ungewohnt von der Hand, ist aber eine schöne Gelegenheit, sich einmal mit dem Metallmodellbau vertraut zu machen. Mit einigen engagierten Handwerkern und einem hoffnungsfrohen jungen Pärchen lässt sich die Szene vollenden. □



Zum Wirtschaftswunder gehören Transporter

Mit der Grundfläche eines Pkw und der Zuladung von einigen hundert Kilo trieben die kleinen Lieferwagen die Motorisierung der Wirtschaft kräftig voran.

Seine Majestät“ wurde 1949 erdacht und ans Tageslicht durfte er 1950 – ein Paukenschlag! Jeder wollte ihn haben. Wir sprechen von dem berühmten VW T1, an den fast jeder denkt, wenn man von der Wirtschaftswunderzeit spricht.

Aber wo sind die anderen kleinen meisturigen und rundgesichtigen Transporter geblieben? Sie sind teilweise aus der Not des Herstellerbetriebs heraus als letzter Rettungsanker entstanden. Den Älteren sind sie noch gut im „Geruchsgedächtnis“, denn meist zogen die Transportvehikel mit ihren hochgedrehten, kreischenden Zweitaktmotoren eine fette Ölwolke hinter sich her.

Volkswagen, Tempo, Goliath und Ford kämpften um die vorderen Plätze in der

Gunst der Kunden. Dies geschah oft mit harten Bandagen: VW lieferte von 1949 – 1952 den „VW-Industriemotor“ an Tempo für den Matador und stellte dann Knall auf Fall die Lieferung ein. Solche Aktionen konnten einen kleinen Hersteller wie Tempo arg ins Schlingern bringen. Einen zuverlässigen und guten Viertaktmotor zu finden war schwer. Also musste Tempo zuerst auf einen Zweitakt-Typ ausweichen.

Der kleine DKW-Schnelllaster, oft belächelt, kämpfte sich derweil wacker durch. Das neue DKW-Werk in Ingolstadt stellte die Arbeiter vor viele Probleme. Aus Platzmangel schraubten sie die kleinen Laster „wie am Fließband“ auf dem nicht einmal betonierten Hof vor der Werkshalle zusammen.

Gutbrod war eine kleine Firma im Stuttgarter Raum. Sie wollte mit dem Gutbrod-Atlas-Kleintransporter dabei sein, scheiterte aber. Auch die Goggomobil-Transporter TL 250 und TL 400, gebaut in Dingolfing von der Firma Hans Glas, fanden nur geringe Nachfrage (3646 Stück in acht Jahren). Den TL 250 (für 250 ccm) konnten die Besitzer der alten Führerscheinklasse 4 fahren.

Wer kennt die Ostner-Rex-Modelle? Willy Ostner hatte eine kleine Firma im sächsischen Brand-Erbisdorf und fertigte vor dem Krieg mit Erfolg Lieferwagen. Nach 1945 verschlug es ihn nach Sulzbach-Rosenberg. Bald begann er auch dort mit der Produktion von hübschen praktischen Lieferwagen. Der Absatz reichte jedoch nicht und er verkaufte 1955 an die Firma Faun.

Aus Rohstoffmangel fertigten die Lloyd-Werke der Borgward-Gruppe in Bremen den Transporter LT 500 in Gemischtbauweise: Holzgerippe mit Kunstleder bezogen, später sogar mit Blech beplankt.

Heute lächeln wir darüber, aber damals hatte der Wagen seine Berechtigung. Er war nur etwas teurer als ein Motorradgespann – das war doch ein Angebot!

Mit all den großen und kleinen, guten und weniger guten Transportern versuchten viele emsige Menschen ihr Gewerbe zu betreiben und Geschäfte zu machen. Waren kaufen, verkaufen, tauschen oder (für Geld) zu transportieren, das brachte Umsatz und Gewinn, die Grundlage für das Wirtschaftswunder. □

DKW-Schnellaster

1949 – 1962

Der „DKW ist wieder da“ säuselte es 1949 in einem Kino Werbespot. DKW, im Osten verstaatlicht, fand in alten Wehrmachtskasernen im bayerischen Ingolstadt eine neue Heimat. Der Schnellaster F 89 L verließ als erste Produktion das neue Werk. Der hübsche kleine Transporter hatte gleich die Herzen der Käufer erobert. Der Wagen hatte einen Frontantrieb, wie man es von DKW gewohnt war: Die Konstrukteure bedienten sich an bewährten Vorkriegskonzepten.

Je nach Ausführung betrug die Nutzlast 745–850 kg. Die Maschinen waren etwas schwach. Der F 89 L hatte einen Zweizylinder-Zweitaktmotor mit 684 ccm. Der leistete zuerst 20 PS, ab 1952 dann 22 PS. Ab 1954 wurden die Werte beim Typ F800/30 auf 792 ccm und 30 PS gesteigert. Höhepunkt war der ab 1955 bis 1962 gelieferte F800/3 mit einem Dreizylinder-Zweitakter aus dem 3=6-PKW mit 32 PS. „Drei Kraftimpulse pro Kurbelwellen-Umdrehung, genau wie beim Sechszylinder-Viertakter“ – so brachten es die Werbetexter der Auto Union auf den Punkt. Der neue Motor bewegte die Lasten deutlich besser, manchmal erreichte der Wagen sogar 100 km/h!



Für jeden etwas: „breite Pritsche“, Kastenwagen und der schicke Kleinbus für 8 Personen! Sogar Kastenwagen mit Elektroantrieb wurden gefertigt, aber mangels Nachfrage eingestellt. .

Die Ingolstädter bauten unglaublich viele Karosserievarianten, dazu kamen noch Sonderaufbauten der Karosserieschneider. Bestatter-, Metzger-, Krankenwagen, mit Pritsche, auf Wunsch mit Kipper, als Kleinbus, Pferdetransporter, wobei die tiefe Ladefläche den Einstieg begünstigte, als Kofferwagen, als Kaffeehaus oder Kaufhaus auf Rädern, mit langem oder kurzem Radstand, mit verbreiterem Fahrgestell – nichts war beim DKW-Schnellaster unmöglich!



Ein Stierkämpfer der ersten Serie mit dem Boxer-(Hunde-)Gesicht ...

Tempo Matador

1949– 1952

Um den Anschluss nicht zu verpassen, musste der Dreiradhersteller Tempo auf dem Markt für Transporter mit vier Rädern aktiv werden. Das erfolgte mit dem ersten Nachkriegsmodell „Tempo Matador“. Ein flotter Transporter mit solider Technik: Frontantriebsblock und Fahrerhaus bildeten den Triebkopf, dadurch hatten die verschiedenen Hersteller von Sonderaufbauten viel mehr Möglichkeiten als z.B. beim VW T1. Der Frontantrieb im Matador bot im Gegensatz zum VW eine wesentlich bessere Raumausnutzung. Außerdem war der Tempo ein echter Eintonner, während der VW nur 750 kg Nutzlast hatte. Auch bei Tempo konnte man aus einer reichen Modellpalette schöpfen.

Im Matador war der 25-PS-VW-Industriemotor eingebaut, geliefert vom VW-Werk. Leider hatte es Tempo versäumt, einen Vertrag über die komplette Produktionszeit des Lieferwagens abzuschließen. 13.621 verkaufte Matador bis Juli 1952, das ist ganz ordentlich. Manchen waren es wohl zu viele: 1952 stellte VW, auf Anweisung von Generaldirektor Heinz Nordhoff, die Motoren-Lieferung ein. Dem Matador 1000 pflanzte man einen Dreizylinder-Zweitakter 26 PS ein. Gleichzeitig bot Tempo

ab 1952 den etwas größeren Matador 1400 mit einem wassergekühlten Heinkel-Vierzylinder mit 1100 ccm und 34 PS an. Das war ein kluger Schachzug und so kam man wieder ins Rennen.

Natürlich gab es auch vom „Hundegesicht“ eine Vielzahl verschiedener Ausführungen. Ab 1955 erschien ein komplett neu konstruierter Matador auf der Bildfläche, mit 1,3 Tonnen Zuladung, ab 1958 wahlweise auch mit 1,5 Tonnen. Den empfindlichen Heinkel-Motor ersetzten die Konstrukteure durch einen robusten 1,5-Liter-Austin-Motor mit 48 PS. Der Matador sah nun dem VW-Bus sehr ähnlich. Die hübsche Kabine des Frontlenkers zeigte sich schlicht, ohne große Verkleidungen und mit Schiebefenstern – und mit drei Sitzen, ganz praktisch!

1962 tauchte in der Preisliste ein 42-PS-Dieselmotor von Perkins auf. Das war zukunftsweisend! Dem Matador standen die ähnlichen, aber kleineren Geschwister Wiking und Rapid zur Seite. 1963 wurden diese Modelle zum Matador E wie Einheitstyp zusammengefasst. 1965 ging die Marke Tempo in Hanomag auf, die die Fahrzeuge im eigenen Sortiment weiterführten.

– Anzeige –

Opel Blitz '59 und '65

BREKINA
AUTOMODELLE

Händlerverzeichnis
und alle Infos
www.brekina.de

Tempo Matador E, Hanomag F20-F25, MB L206 – 308

1963 – 1977



Bewegte Vergangenheit und eine vielversprechende Zukunft: Im Werk Harburg war die Produktion bald vollkommen überlastet. Ein neuer Standort musste gefunden werden. Simple Lösung: Rhein Stahl kaufte 1969 in Bremen Sebaldsbrück das ehemalige Borgward-Werk aus der Konkursmasse.

Der Tempo Matador E stellte ein neues Konzept für Frontlenker-Kleintransporter dar. Die Rahmen zeigten keine V-Form mehr, sondern waren als parallele Rohre angeordnet. Vorne hatte die Antriebseinheit zwischen den Rahmenrohren ihren Platz, hinten der Tank und das Reserverad. Ab 1964 dieselte es (Hanomag) im Matador. Der Motor bewährte sich bestens. Clever war die Ausführung „Möbelwagen“ mit fast 6 m Länge. 1967 firmierten die Firmen Hanomag, Tempo und Henschel unter Rhein Stahl Hanomag.

Es debütierte die neue „F20“-Reihe. Diese Weiterentwicklung war glatter, eckiger, moderner. Immer noch mit Frontantrieb und vielseitig einsetzbar, traf sie genau den Zeitgeist. Ab 1969 hieß die Marke „Hanomag-Henschel“, 1970 verkauft an Mercedes-Benz. Nun wurden die aus dem Mercedes PKW-Programm bzw. aus dem 200D bekannten Dieselmotoren eingesetzt. Ab Ende 1974 sah man nur noch den Mercedes-Stern auf der Front (L 206D).

Der Innenraum, die Lenkung und die Bremsen wurden dem Mercedes Niveau angepasst und das Lenkrad mit dem Stern sorgte für ein „echtes“ Mercedes-Gefühl. Gerade die Mercedes-Motoren sorgten für ein gutes Image und der Dieseleanteil stieg auf bis zu 75 %. 1977 endete die Epoche der „Harburger Transporter“, wie sie nach ihren Produktionsort genannt wurden.

Barkas 1000

1961 – 1991

Eine 30 Jahre währende Produktionszeit scheint heute sehr ungewöhnlich – war aber in der DDR und im Ostblock ganz normal.

„Nomen est omen“ dachten sich die Barkas Leute. Barkas bedeutet „Blitz“ im Phönizischen. Das „schnell“ des Schnelltransporters ergab sich schon aus dem Firmennamen. 1961 rollten die ersten Barkas aus dem VEB-Barkas-Werk, ehemalige Framo-Werke GMBH in Hainichen bei Chemnitz.

Durch die Rahmenbauweise konnten leicht verschiedene Aufbauten realisiert werden. Der Motor lag zwischen den Frontsitzen und eine relativ kleine Abdeckung bot Zugang zu ihm zur Durchführung von Wartungsarbeiten. Die Drehstabfederung und die Einzelaufhängung lagen über dem damals bei Transportern üblichen technischen Niveau. Natürlich lieferte das Werk Busse, Pritschenwagen, Krankentransporter, Polizeibusse und Fahrgerüste für Sonderaufbauten. Die Maschine war ein Dreizylinder-Zweitakter mit 1000 ccm und 43 PS, ab 1971 gesteigert auf 46 PS. Der Motor kam vom Wartburg-PKW. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 100 km/h.

Immer wieder erfolgten (nur) kleine Modellverbesserungen. Zweistufige Scheibenwischer, Warnblinker, Sicherheitsgurte seien hier nur als Stichpunkte genannt. Die Raddeckel aus Aluminium wurden ab 1977 weggelassen und somit konnte man viele Rohstoffe sparen. Ab 1987 verjüngte eine seitliche Schiebetür die Konstruktion.



Der „Blitz“ aus der DDR: Der Kasten, ein echter Eintonner. Immer wieder erfolgten kleine Modellverbesserungen. Zweistufige Scheibenwischer, Warnblinker, Sicherheitsgurte. Ab 1977 wurden die Raddeckel aus Aluminium weggelassen und somit viel Rohstoff gespart.

1989, nach der Wende, erschien der Barkas mit VW-Vierzylinder-Motor mit 1272 ccm und 58 PS. Doch das in den 1960er-Jahren moderne und zeitgemäße Fahrzeug war in einem Dornröschenschlaf veraltet und konnte nicht mehr bestehen. Die Produktion wurde im April 1991 eingestellt. Die ganze Produktionsanlage sollte nach Russland verkauft werden. Viel Zeit wurde in den Abbau und das Verpacken der Anlage investiert. Leider blieb auch das Umzugsvorhaben ohne Erfolg, am Ende landete alles im Schrottcontainer. Schade!

Ford FK 1000

1953 – 1965

Die Ford-Modelle von 1953–1955 hatten den Motor vor der Vorderachse eingebaut. Das machte den Wagen sehr „kopflastig“. Wenn der Wagen nicht beladen war, brachten die angetriebenen Hinterräder die Leistung nur schwer auf den Boden, gleichzeitig schob er in Kurven über die Vorderräder. Expertentipp damals: leeres Heck beladen! Bei der zweiten Serie ab 1955 wurde dies deutlich verbessert: Der Motor wanderte ein Stück zurück zwischen die Vordersitze. So gab es mehr Platz vorne und ein deutlich besseres Fahrverhalten.

Mit dem Modell 1958 verschwanden die antiken Winker, moderne Blinker zeigten nun den Richtungswechsel an. Es kam der FK 1250 mit 1250 kg Nutzlast, modifizierter Front, besseren Bremsen, besserer Beleuchtung und Auspuffanlage. Die meisten



Die Eltern des „Transit“: Ab 1961 wollte Ford die Typenbezeichnung FK (Ford Köln) abstreifen, die großen Lkws mit dem gleichen Markenkürzel hatten so ihre Problemchen. Der neue Name Taunus Transit schaffte Abstand.

Feuerwehrfahrzeuge und viele Sonderbauarten entstanden. Der Taunus Transit war im Prinzip das gleiche Auto. Die Augen der Kunden funkelten, als 1963 der starke Taunus-17M-Motor kam. Der „echte“ große Transit, der Grundvater sozusagen, eine Neukonstruktion, setzte später neue Maßstäbe.

Mercedes-Benz 309, 310, 313 (T2)

1967 – 1986 / 1986 – 1996

Im Jahr 1967 war wieder einmal Premiere bei Daimler-Benz: Die neuen Großtransporter L406 D, L408 und der dazugehörige Kleinbus O309 standen im Blitzlicht der Presse. Der Nachfolger des legendären L319. Der „Neue“ war deutlich gewachsen, größer als ein typischer Lieferwagen, aber immer noch kleiner und wendiger als die schweren Lastwagen. Der PKW-Führerschein der Klasse 3 reichte aus, um den „LKW“ mit 6,8 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu lenken. Sowohl große Front- und Seitenscheiben als auch die dünnen B-Säulen sorgten für eine hervorragende Rundumsicht.

Die Düsseldorfer Transporter (so wegen ihres Produktionsstandorts genannt), fanden großen Anklang. Die Konkurrenz bot nichts Vergleichbares und die Kleinlaster gingen von Anfang an weg wie warme Semmeln. Der T2 stand am Anfang als Pritsche, als Doppelkabine mit Pritsche, als Kleinbus und als Kastenwagen zur Verfügung. Es gab ihn mit langem und kurzem Radstand, mit Normal- oder mit Hochdach. Die Käufer konnten sich von 3,49 Tonnen bis zu 6,8 Tonnen Gesamtgewicht entscheiden. Drehtür, Schiebetür, Dachluken, ..., kaum etwas, was es nicht gab – ein Allrounder! Für Sonderaufbauten wählte man aus sechs Fahrgestellen mit oder ohne Kabine.

Die Bundespost bestellte viele Kastenwagen, die sich als ideale Paketzustellfahrzeuge erwiesen. Umzugsfirmen und Möbelhäuser schätzten den langen Kastenwagen mit niedriger Ladekante, innen super geräumig und trotzdem noch wendig. Der Doppelkabiner mit Pritsche diente den Männern am Bau: Am Morgen die ganze Mannschaft in die „Doka“ gepackt, Material hinten drauf, Anhänger angehängt und ab ging es. Die Feuerwehren nutzten den L408 als Mannschaftswagen und Löschfahrzeug mit zuverlässigem und „flottem“ Benzinmotor.

Folgende Motoren wurden angeboten: Der Zweiliter-Diesel mit 55–60 PS aus dem PKW Programm im 406D war für den schweren Wagen ziemlich schwach. Schon besser zeigte ich der 2,4-l-Diesel mit 65–72 PS im 407D. Zwei Lkw-Diesel, ein Vierzylinder mit 80 PS und ein Sechszylinder mit 130 PS waren kräftig, aber sehr laut. Die Benziner mit 2,0–2,3 l Hubraum leisteten im 408 – 410 ganze 80 – 95 PS.



Tausendfach bewährt: Mehr Raum kann man bei dieser Fahrzeuglänge nicht bekommen. Viele T2 hatten ein zweites Leben als Wohnmobil.

Modellpflege wird bei Mercedes groß geschrieben, so auch bei den Großtransportern. Viele Teile erfuhren im Laufe der Jahre Verbesserungen: Leuchten, Innenausstattung, Bedienhebel und Griffe, Kurbelfenster statt Schiebefenster. 1981 brachte ein Facelift einen Kunststoff-Kühlergrill und eine Geräuschdämmung für das Fahrerhaus. 1986 folgte der neue T2, eine komplette Neuentwicklung.

– Anzeige –

MB L 319

BREKINA
AUTOMODELLE

Händlerverzeichnis
und alle Infos
www.brekina.de



Der Schöne aus dem Norden: Top Kastenwagen mit „Wasserboxer“ und großem Laderaum

Obwohl Carl F. Borgward weiterhin seine geliebten aber nicht mehr zeitgemäßen Lastendreiräder baute, schickte er 1951 den GV 800 (Goliath Vierrad) auf die Straße. Der floppte auf ganzer Linie: technische Mängel, schwache Maschine, zu klein, zu teuer – 1953 wieder eingestellt. Es folgte der „Goliath Express 700“. Der war modern und so avantgardistisch, dass man ihn auch in den 1970er-Jahren noch hätte verkaufen können. Der „Express“ trug zunächst noch den „angestaubten“ Namen Goliath, erst im letzten Produktionsjahr prangte stolz der Name Borgward an der Front – zu spät!

Der frontangetriebene Express mit 4,6 m Länge und 950 kg Nutzlast war ein stattlicher Transporter. Mercedes, Gutbrod und Borgward verbauten als erste Hersteller die Bosch-Benzineinspritzung. Leistung und Verbrauch erwiesen sich als hervorragend, jedoch gab es Heißstartprobleme durch Dampfblasenbil-

Goliath (Borgward) Express

1953 – 1961

dung im Kraftstoffsystem. Die Kunden blieben zurückhaltend. Ab 1955 kam mit dem 900 E (Einspritzer) sogar eine Leistungssteigerung. Jetzt waren die „Express“ die stärksten in der Kleintransporter-Klasse. 1957 fand der neuentwickelte, leise Wasserboxer ein Zuhause im Express 1100.

Die Technik und die Ausstattung des Express lagen auf hohem Niveau: Das Armaturenbrett war elegant aus rotbraunem Bakelit geformt (kein Blech, wie es sonst üblich war), die Türen hatten eine hochwertige Verkleidung, die Ladefläche mit niedriger Ladekante war eben, der Motor war unterflur eingebaut. Die Hecktür des Kastenwagens hatte eine Breite von 105 cm und an der rechten Seite befand sich eine Doppeltür. Fast unglaublich erscheint, dass der Aufbau aus Gewichtsgründen tatsächlich aus Aluminium war. Alles in allem war der Express sauber durchkonstruiert.

Er verkaufte sich trotzdem schlecht, man hatte den Anschluss verpasst. Das Geschäft machte VW. Was VW in gut zwei Wochen produzierte, lief bei Borgward übers Jahr vom Band. Der VW war billiger, mittlerweile bekannt und zuverlässig.

1955 kam mit dem Luxusbus als Konkurrent zum VW-Samba-Bus die Offensive: Achtsitz mit Schiebedach von Golde, Dachrandverglasung, Stoff an den Seitenverkleidungen, Polster mit Kunstlederbezug, weißes Banjo-Lenkrad, Zweifarbenlack auf Wunsch. Obwohl der Borgward 400 DM billiger war als der VW, wurden gerade einmal 500 Stück ausgeliefert. Schade – ein verkannter Wagen!

Borgward B 611

1957 – 1961

Carl F. Borgward, der seine Modellpalette schnell ausgebaut hatte, überraschte 1957 einmal mehr, als er zur Frankfurter Automobilausstellung mit einem neuen 1,5-Tonner Frontlenker auftauchte. Die Bezeichnung war B 1500 F (F für Frontlenker), ab 1959 Borgward B 611. Dieser Borgward war die Antwort auf den Mercedes 319, nur war er ein paar Zentimeter länger und breiter.

Der B 1500 F war der erste Frontlenker in der Borgward Lkw-Familie und es sollten noch viele folgen. Neu war, dass Borgward keinen Leiterraum sondern geschlossene Kastenprofile als Bodengruppe benutzte. Der Aufbau lag dadurch sehr tief und zeigte sich als sehr verwindungssteif. Das Baukastenprinzip war richtungsweisend: Die Rückwand des Fahrerhauses befand sich in genau gleicher Form auch am Ende der Borgward-Busse! Das Fahrwerk bestand vorne aus einer Querlenkerachse mit Schraubenfedern, hinten aus einer Starrachse mit Blattfedern. Die Maschinen waren ein Dieselmotor mit 1758 ccm und 42 PS und einem aus dem PKW-Programm übernommenen Benzinmotor mit 1493 ccm und 60 PS. Die Antriebseinheit wurde tief auf einem Hilfsrahmen platziert, angetrieben wurden die Hinterräder. Die Höchstgeschwindigkeit betrug beim Benziner 90 km/h



Baukastenprinzip hieß es beim B611. Trotzdem ist es erstaunlich, wie viele Pkws und Lkws in kurzer Zeit bei Borgward entwickelt wurden.

und 75 km/h beim Diesel. Der mittlere Sitz in der Kabine konnte für Wartungsarbeiten am Motor hochgeklappt werden.

Lieferbare Varianten: Koffervagen, Pritschenwagen, Kastenwagen, Doppelkabiner, Kleinbus (BO 611) und Sonderaufbauten verschiedenster Art. Nutzlast 1335 kg (BUS) bis 1830 kg (Pritsche), Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen.

Saviem SG2 – Super Goëlette

1965 – 1982

Saviem, die Nutzfahrzeuggesellschaft von Renault, produzierte diesen kleinen, einfachen Lkw bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Saviem benutzte gerne Schiffstypbezeichnungen wie „Galion“ (Galeone) oder eben Goëlette (Schooner). Da das Vorgängermodell gleich hieß, machte man ihn kurzerhand zum SG: Super Goëlette.

Auch bei Saviem bot man eine reiche Palette an Varianten: Pritschenwagen, Kipper, Kastenwagen und Fahrgestelle für Sonderaufbauten. Das Fahrwerk mit Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern vorne und Blattfedern mit Stoßdämpfern hinten stellte sich als gutwillig und haltbar heraus. Die Maschine war ein 2,1 Liter Ottomotor mit 65 PS. Alternativ gab es einen 2,6-Liter-Ottomotor mit 75 PS oder einen 2,7-Liter-Dieselmotor mit 70 PS.

Interessant: Ab 1969 produzierte Alfa Romeo den Saviem-Typ 599 mit 3,3 Liter Dieselmotor und Direkteinspritzung mit 75 PS. Der moderne Motor war eine MAN-Entwicklung und



Super Goëlette: Ein moderner Frontlenker der Saviem SG2, bei so manchem französischen Handwerker ist er heute noch im Einsatz.

durfte von Alfa Romeo nachgebaut werden. Die Typenbezeichnung lautete „Alfa Romeo Saviem A15“.



Das Raumwunder aus Italien: Die großen seitlichen Flügeltüren erlaubten ein leichtes Beladen. Leider entstammen die Fiat 238 der Epoche „Schnellroster“. Ihre „Lebenszeit“ war dementsprechend relativ gering.

Fiat 238

1967 – 1977

Der Fiat 238 bot für seine übersichtliche Größe jede Menge Platz. So viel, dass sogar Wohnmobilhersteller die Wagen umbauten. Durch den Frontantrieb mit kompaktem Motor war eine durchaus stattliche Ladefläche möglich. Die Nutzlast von einer Tonne reichte aus, es wurden viele Varianten angeboten: Polizeiwagen, Krankentransporter, Kastenwagen, Kombi, Pritsche (sogar wahlweise mit Doppelkabine), Kleinbus mit neun Sitzplätzen, Wohnmobil ...

Dem Vortrieb diente ein Vierzylinder-Benzinmotor mit Vergaser (1438 ccm, 44 PS). Diese sparsame und robuste Maschine hatte ihren Ursprung in der Fiat 124 Limousine.

– Anzeige –

**K
R
MODELL
I
S**

CAR SYSTEM

**Krois-Modell
Wienerstrasse 42
2320 Schwechat
Austria
Handy:00436509456736**

- 2,4 Ghz Funkgesteuerter Miniaturdecoder, der es erstmalig erlaubt kleinste PKW's 1:87 zu betreiben (z.B.: Smart von der Firma Busch).
- Lasergesteuerte Abstandsregelung, erkennt automatisch hindernisse auf der Fahrbahn.
- 16 frei über Software festlegbare Funktionsausgänge ohne Vorwiderstände.
- PWM Motorsteuerung (Bergauf und Bergab gleiche Geschwindigkeit).
- Erstmaliges Retourfahren ohne Zusatzelektronik.
- Über PC oder DCC Digitalzentrale steuerbar (Roco, Zimo, Lenz, ESU, usw.
- Stromversorgung über LIPOs
- Firmware, Updates und Decoder-Programmierung über Funk.

<https://car.krois-modell.at>
Krois-Modell.at Mail:verkauf@krois-modell.at

Starline models

Hanomag L28

**BREKINA
AUTOMODELLE**

Händlerverzeichnis
und alle Infos
www.brekina.de



Er war ein Kurzhauber mit sympathischem Gesicht, mit sachlicher aber gefälliger Form. Die neue Generation der leichten Lieferwagen war schnell und gut. 85 % wurden mit Dieselmotor gebaut.

Mit der neuen Kleintransporterreihe verließen die Mercedes Ingenieure 1977 die alten Pfade des „Tempo Matador“ und stellten eine komplette Neukonstruktion vor. Dieser neue Transporter prägte für Jahrzehnte Deutschlands Straßenbild. Auf Baustellen, bei Paketdiensten, Busunternehmen, Handwerkern – der kleine „Bremer“ (die Transporter kamen aus Bremen Sebaldsbrück, dem ehemaligen Borgward-Standort) war einfach allgegenwärtig. Durch die tiefe Frontscheibe war Helligkeit im Cockpit und es war eine gute Übersichtlichkeit gegeben. Der Antrieb erfolgte hinten, Motor und Getriebe lagen vorne. Mercedes machte keine Experimente: Die Basis war ein stabiler Lkw-Rahmen mit einer Starrachse mit Blattfedern hinten. Sämtliche Bauteile waren am richtigen Platz, der Innenraum war zweckmäßig, aber solide und erinnerte an die Pkw-

Mercedes-Benz T1

1977 – 1995

Typen. Sein großer Vorteil: der T1 war so einfach wie ein Pkw zu fahren. In fünf Jahren Entwicklungszeit hatten die Techniker ihre Hausaufgaben bestens gemacht.

Auch der Motor war gut zu erreichen: im Innenraum war ein abnehmbarer Deckel zwischen den Vordersitzen montiert, vorne sorgte eine kleine Motorhaube für Zugang und das Frontblech konnte mit wenigen Schrauben ausgebaut werden. Die Motoren stammten aus dem Pkw-Programm. Die ersten Maschinen im 207D und 308D (D für Diesel) waren ein 2405-ccm-Motor mit 65 PS, im 208 und 308 ein Benzinmotor mit 2307 ccm und 85 PS.

Das war schon nicht schlecht, aber ab Mai 1980 kam der OM617, ein 5-Zylinder Dieselmotor mit 2998 ccm und 88 PS dazu. Nun herrschte das richtige Verhältnis von Gesamtgewicht (bis 3,2 t) und Leistung. Durch die lange Bauzeit profitierte der T1: Man baute ihn auch mit den neueren Pkw-Motoren, nun aus dem Typ 124. Diese Motoren brillierten durch einen ruhigen Lauf, eine hohe Laufleistung und einen niedrigen Verbrauch. Die Leistung stieg bei den Dieselmotoren auf bis zu 98 PS und bei den Benzinern bis 105 PS.

Schon damals, im Jahr 1978, wurde eine Studie für Elektrofahrzeuge aufgelegt und einige Fahrzeuge an die Post auf Helgoland ausgeliefert.

Nach vielen Detailverbesserungen lief der solide „Bremer“ 1995 aus, die Nachfolge trat der „Sprinter“ an.

Dodge A 100

1964 – 1970

Mit 4,4 Meter Länge kann man die Dodge-A-Serie noch zu den Frontlenker-Kleintransportern zählen. Von Beginn an war die ihm eingebaute Motorleistung herausragend: 1964 gab es ihn mit für europäische Verhältnisse sagenhaften 101 PS aus dem 2,8-Liter-R6-Chrysler-Aggregat! Ob die Amerikaner so an den Erfolg des VW Bulli herankommen wollten? Das Design entsprach auf jeden Fall dem damaligen Geschmack.



– Anzeig

Amerikanischer Wolf im Schafspelz: Ein flottes Bürschchen, vor allem mit dem 5,2-Liter-V8-Motor mit 210 PS!

Im Angebot waren Varianten als Kleinbus, als Pickup und als Kastenwagen. Dank ihrer guten Fahrleistungen waren gerade die Letzteren sehr beliebt. Der A 100 wurde wegen seines günstigen Preises aber auch gerne zum Wohnmobil umgebaut.

Über Untermotorisierung brauchte man sich auch in späteren Jahren nicht zu beklagen. Die Motoren stammten allesamt von Chrysler, dem Dodge-Mutterkonzern und der anfänglich eingebaute 2,8-Liter war noch die kleinste Variante, angeboten von 1964 – 1966.

Die Alternativen, sortiert nach ihrer Leistung:

1970: 3,2 Liter-R6 Chrysler, 125 PS

1964 – 1970: 3,7 Liter-R6 Chrysler, 145 PS

1965 – 1966 : 4,5 Liter-V8 Chrysler LA, 180 PS

1967 – 1970 : 5,2 Liter-V8 Chrysler LA, 210 PS.

Ein König wird geboren

Auf der Basis des VW-Käfers (Typ 1), sollte der VW-Bus (Typ 2) aufgebaut werden. 1950 lief der erste vom Stapel. Die Transporterwelt erstarb! So etwas hatten die Kunden gesucht: günstig in der Anschaffung, viel Platz, zuverlässige Technik und gute Optik. Mit seiner tief reichenden V-förmigen Nase, und dem davon ausgehenden breiten Wulst in Tür und Seitenteil erwies sich der Typ 2 als „ultramodern“! Dazu die solide Verarbeitung – das kam an.

Der Urtyp: VW T 1

1950 – 1967

Viele Technikkomponenten für den T1 wurden aus dem Käfer-Programm übernommen. Bei einer Zuladung von 750 kg (später 930 kg) waren allerdings die Käfer-Vordachse und der Rahmen überfordert. Beim Boden gab es eine Neukonstruktion, wie wir sie auch beim Borgward B611 finden: Der Rahmen mit sehr hoher Verwindungssteifigkeit bei wenig Eigengewicht wurde aus mehreren Quadratprofilen zusammengeschweißt. Am Anfang produzierte VW nur ein Einheitsmodell: den Kastenwagen ohne Hecktür, Farbe blau! Bald folgten: Kasten mit Hecktür, Pritschenwagen mit Einfach- oder Doppelkabine, Kleinbus mit bis zu neun Sitzplätzen, das später „Samba Bus“ genannte Sondermodell mit 23 Fenstern, Faltschiebedach, Zweifarbenlackierung, Einsatzfahrzeuge (Kranken-, Polizei-, Feuerwehrwagen), Verkaufswagen, Campingbusse u.v.m. Der Bus erfuhr ständige Modellpflege. In den 17 Jahren Bauzeit (ab 1956 im



Die Form inspirierte zu Zweifarbenlackierungen! Die Frontfenster waren gerade, dadurch sparte man sich eine teure gebogene Frontscheibe. Der Gag waren die ausklappbaren Frontscheiben (Zubehör), heute „Safari Scheiben“ genannt.

„Bulli-Werk“ Hannover) reifte er zum Urtyp eines Transporters mit Vierzylinder-Boxermotor.

Tipp: Der Samba-Bus von Tamiya

Das funkferngesteuerte Modell des VW T 1 „Samba“ von Tamiya-Carson bringt freie Bewegung auf Ihre H0-Straße. Die Steuerung funktioniert denkbar simpel und intuitiv: Mit zwei Hebeln lassen sich Beschleunigung und Lenkbewegung unabhängig voneinander kontrollieren. Über die Trimmung an der Fernbedienung kann man die Lenkung jederzeit nachjustieren. Mit ein wenig Übung bewegt sich das Modell sicher und flüssig über die Anlage. Neben der Ausführung als „Samba“-Bus sind auch Varianten als Kasten- und Pritschenwagen lieferbar.



Die 2,4-GHz-Fernbedienung gehört zum Lieferumfang.



Der Klassiker, orange-weiß lackiert mit brauner Innenausstattung. Wer kann da widerstehen? Die Blinker rutschten ab Modell 1973 nach oben, damit sah er sehr modern aus. Die Busse galten als vergleichsweise leise, der Motorraum im Heck war gut gedämmt und weit von den Passagieren entfernt!

Der Thronfolger : VW T2

1967-1979 (in Brasilien bis 2014)

Der T2 lehnte sich im Aussehen stark an das letzte T1 Modell an, war jedoch technisch und konstruktiv völlig neu ausgearbeitet. Wesentliche Neuerungen waren ein normaler Profilrahmen anstelle des Gitterhilfsrahmens. Vorn und hinten erfolgten Verlängerungen um je 10 cm. Die Kastenaufbauten verfügten nun über eine seitliche Schiebetür. Die Fahrerkabine war größer und hatte eine ungeteilte gerundete Frontscheibe. Das solide Kunststoffarmaturenbrett verfügte über ein

Handschuhfach und die Fenster waren zum Kurbeln. Die Hinterachse wurde mit Doppelgelenkantriebswellen ausgestattet, das Bremssystem war nun zweikreisig ausgelegt. Auch beim T2 gab es in der langen Bauzeit viele Verbesserungen. Während die ersten T2 noch auf Käfer-Niveau waren, tendierten die letzten Modelle in Ausstattung und Design eher in die Richtung des großen VW 411/412. Auch der T2 war in allen Varianten erhältlich, dazu kamen noch die Hochdachversionen (Post), die später oftmals zu Wohnmobilen „umgestrickt“ wurden.

Bis 1979 verließen 2,5 Millionen „VW Busse“ (alle Typen) die Werkshallen von Hannover, zwei Drittel davon wurden exportiert. In Brasilien lief die letzte – natürlich oft modifizierte – Serie 2014 vom Fließband.

Der letzte Hecktriebler: VW T3

1979 – 1992

Zum Erstaunen der Fachwelt, hielt VW am Heckmotor Konzept fest. Sozusagen das „High End“ der VW-Bus-Familie. Mit kantiger, geräumiger Kabine und vergrößertem Innenraum konnte der „Neue“ gut punkten. Die Verkleidungen und Bezüge machten wie immer einen soliden Eindruck. Leider blieben vorerst die luftgekühlten T2-Motoren der alleinige Antrieb. Die Revolution erschien 1981 in Form eines wassergekühlten Dieselmotors und 1982 die wassergekühlten Otto-Motoren. Die Dieselmotoren boten einen Verbrauch, den VW-Bus-Fahrer noch nicht gekannt hatten. Weniger als die Hälfte des Benzinpendants waren normal. Die öffentliche Hand (z.B. die Post und Bundeswehr) griff eifrig zu. Bei den Bauformen gab es Kastenwagen, Kombi, Pritschenwagen (mit einfacher und doppelter Kabine), Hochraumkasten, sowie Sonder- und Einsatzfahrzeuge. Neu dazu kam der fast schon legendäre Multivan mit seinen sechs Sitzen, Kühlbox, Vorhängen und Schlafbank. Des Vaters Liebling! Im Oktober 1990 liefen die letzten T3 in Hannover aus dem Werk.



Ab 1979 boten die Westfalia-Werke eine T3 Camping Version mit großem Hochdach oder Aufstelldach an. Die Campingliebhaber jubelten und eroberten in der Folge Italien und Jugoslawien mit dem T3. Besonders gut ausgestattete Sondermodelle und die „Caravelle“-Serie veränderten das „VW-Bus-Image“ vom sachlichen Warentransporter zum „Lifestyle-Van“. Im Bild ein Umbau von Reimo.



Auf neuen Wegen: VW T4

1990 – 2003

Der neue T4 war nicht nur in die Länge gewachsen, nein es gab ihn auch noch in zwei verschiedenen Längen: mit 4,7 m und mit 5,1 m. Endlich hatte der VW-Bus eine ebene Ladefläche. Die Leistung der neuen Motoren war ordentlich und obendrein erwiesen sich die Maschinen als langlebig und sparsam.

Der größte Bruch zu den Vorgängermodellen war, dass es keinen Heckmotor und keinen Heckantrieb mehr gab! Der „Neue“ entsprach dem klassischen Fronthauber mit Frontantrieb und quer

eingebautem Motor. Dieser war dadurch für Wartung und Reparaturen gut zugänglich.

Der T4 begeisterte sofort. Taxifahrer, Schulbusunternehmen, Flugplatzshuttlebetreiber, Gemüsehändler, Handwerker – einfach jedermann konnte auf einmal einen „VW-Bus“ brauchen.

Der Wagen war hochpreisig, trotzdem verkaufte er sich wie „geschnittenes Brot“. Obwohl die letzten T4 schon 2003 vom Band liefen, ist er im Straßenbild noch immer allgegenwärtig.

Es ging noch besser: VW T5

2003 – 2013

Im Jahr 2003 erschien der neue VW T5 mit gestrafftem Outfit. Durch das abgerundete Design und den klassischen VW-Knick in der Gürtellinie schließt der VW-Bulli wieder zur PKW-Familie auf. Endlich: die Seitenteile wurden nun aus einem Blech gepresst und die überaus rostanfällige senkrechte Nahtstelle entfiel. Der Schalthebel ragte nur noch unauffällig aus der Armaturentafel und ließ sich spielend leicht bedienen. Wer hätte sich so etwas 1950 bei Erscheinen des T1 vorstellen können?

Die Einzelradaufhängung und der Fahrschemel, auf dem die Antriebsaggregate ruhten, machten den Wagen noch ruhiger. Die Gesamtgeräuschkulisse wurde durch Verbesserungen an den Karosserieabdichtungen und der Dämmung weiter verbessert. Die Passgenauigkeit von Karosserieteilen und Innenverkleidungen lag nun auf gehobenem PKW-Niveau.

Die Produktionskapazität musste erweitert werden. Die Busse wurden daher in Hannover und im polnischen Poznan gefertigt. Die Campingvariante „California“ rollte aus einem eigenen Werk in Hannover. Der „VW-Bus“ war zum astreinen Luxus-PKW avanciert. Dennoch blieb die Nutzfahrzeugschiene mit Kombi, Kastenwagen, Pritsche und Doppelkabine erhalten.



Hätte er nicht seine Abstammung, würde man bei ihm ganz einfach von einem hochklassigen PKW-Van sprechen. Allerdings gab es durchaus auch gewerblich und für den Lastentransport zu nutzende Varianten des T5.



Der Firmenwagen

Oft genügt schon ein wenig Farbe, um aus einem handelsüblichen Modell ein exklusives Einzelstück zu gestalten. Wer sich aber ein ganz bestimmtes Vorbild auf die Anlage holen will, kommt um größere Umbauten und das Aufbringen von Beschriftungen kaum umhin. Peter Schmäring zeigt, wie es geht.

Ausgangspunkt für die hier vorgestellte Bastelei war der Wunsch, den Firmenwagen des Werkzeugmachers Peter Post aus dem niedersächsischen Duderstadt im Maßstab 1:87 auf die heimische Anlage zu holen.

Das Basisfahrzeug für das Umbauprojekt – ein Mercedes-Benz Sprinter mit Flachdach aus dem Modelljahr 2013 – war als preiswerter „Minikit“-Bausatz im Herpa-Sortiment verfügbar (091169).

Auf direktem Weg über das Büro des Werkzeugmachers ließ sich sogar die Artikelnummer des Originallacks in Erfahrung bringen. Die passende Farbe lieferte dann der Autozubehörhandel.

Individuelle Beschriftung

Nun fehlten also nur noch die markanten Werbeaufkleber, um das Modellauto zum Firmenfahrzeug zu machen. Aber auch das ist kein Problem, denn im Internet findet man einige Anbieter, die sich auf die Herstellung von Nassschiebebildern spezialisiert haben (z.B. Andreas Nothaft).

Nach den Originalunterlagen – die der Eigentümer des Firmenwagens auf Nachfrage freundlicherweise ebenfalls zur Verfügung gestellt hatte – wurden diese dann auch relativ schnell produziert. Dem Umbau des Fahrzeuges stand nun nichts mehr im Wege.

Zunächst wurde das Herpa-Modell zerlegt und die nicht benötigten Teile beiseite gelegt. Da beim Original-Firmenwagen die rückwärtigen Türen keine Fenster haben, mussten diese verschlossen werden. Dazu wurden die Rückfenster vom gesamten Fensterteil des Modells getrennt, in die hinteren Türausschnitte eingeklebt und bündig verschliffen. Das übriggebliebene Fensterteil wurde zunächst beiseite gelegt. Das Heraustrennen der Rückfenster war notwendig geworden, damit das übriggebliebene Fensterteil erst nach dem Lackieren wieder eingesetzt werden kann. Bevor es ans Lackieren ging, wurden mit Druckentferner

Bild 1: Grundlage für diesen Umbau war ein weißer Sprinter aus dem Herpa-Minikit-Sortiment (091169). Dieser musste nun umlackiert und mit der Firmenbeschriftung versehen werden.

Bild 2: Die Fahrzeugbeschriftung wurde nach Bildern des Original-Fahrzeugs gestaltet und anschließend auf die Größe des Maßstabs 1:87 skaliert.

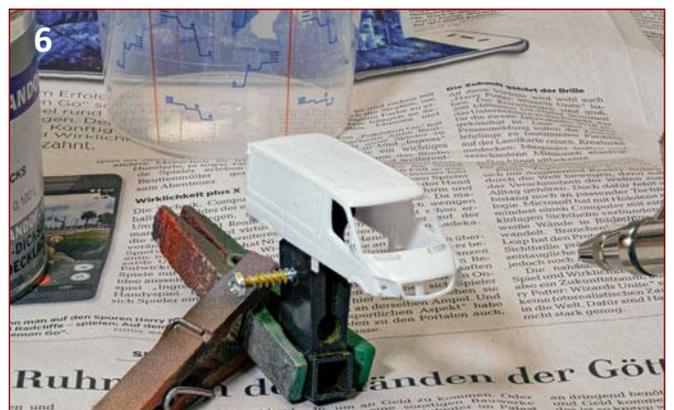
Bild 3: Da das Vorbild in den rückwärtigen Türen keine Fenster hat, wurden diese mit einer Säge im Format einer gerade einmal 0,5 Millimeter dicken Rasierklinge, aus dem Fenster-einsatz herausgetrennt.



Bild 4: Anschließend wurden diese ausgesägten Fenster in die hinteren Türausschnitte eingeklebt und mit feinem Naßschleifpapier (Körnung 400) bündig verschliffen.

Bild 5: Bevor es mit den Lackierarbeiten weiterging, wurden mit einem Druckentferner noch die vom Modell-Autohersteller aufgetragenen Drucke entfernt (Türgriffe, Führung der Schiebetür, Hintergrund der Außenspiegel).

Bild 6: Die originale Fahrzeugfarbe wird mit einer Airbrushpistole aufgetragen.



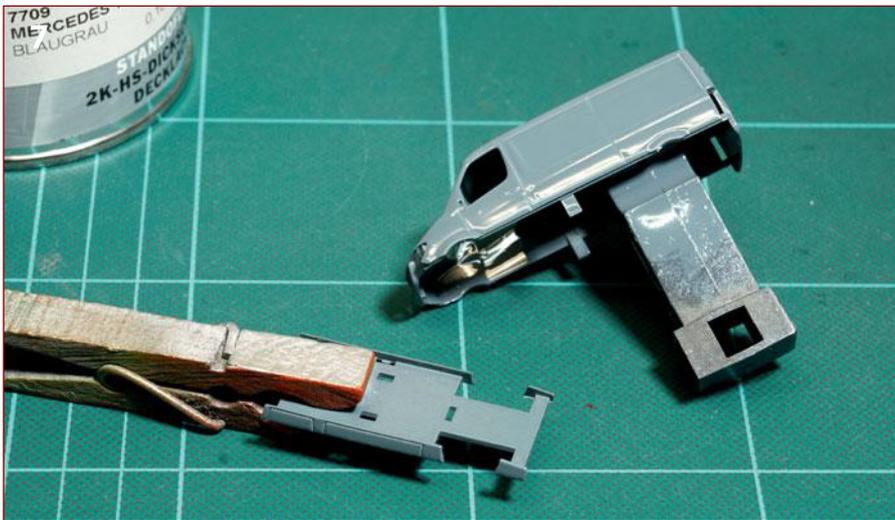


Bild 7: Die Lackierarbeiten sind abgeschlossen, der Lack getrocknet. Jetzt kann es mit dem Aufbringen der Decals weitergehen.

Bild 8: Eine kleine Schale mit Wasser wird zum Einweichen der Decals benötigt. Ein Tropfen Spülmittel nimmt dem Wasser die Oberflächenspannung und das Decal lässt sich nach dem Einweichen mit einer Pinzette besser im Wasser greifen.

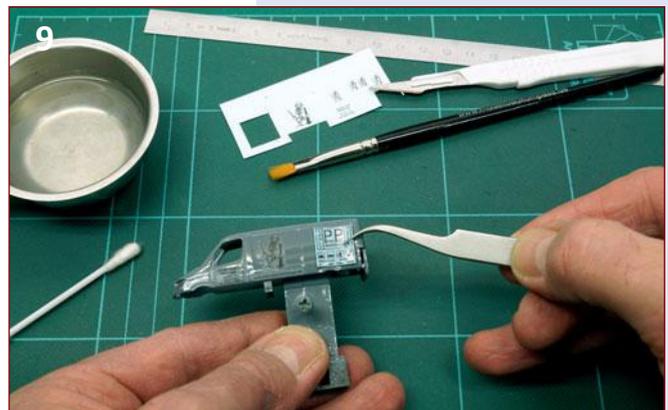


Bild 9: Das Motiv wird in der Wasserschale eingeweicht und anschließend an der richtigen Stelle der Karosserie platziert. Nun kann es vorsichtig vom Trägerpapier auf das Modell geschoben werden.

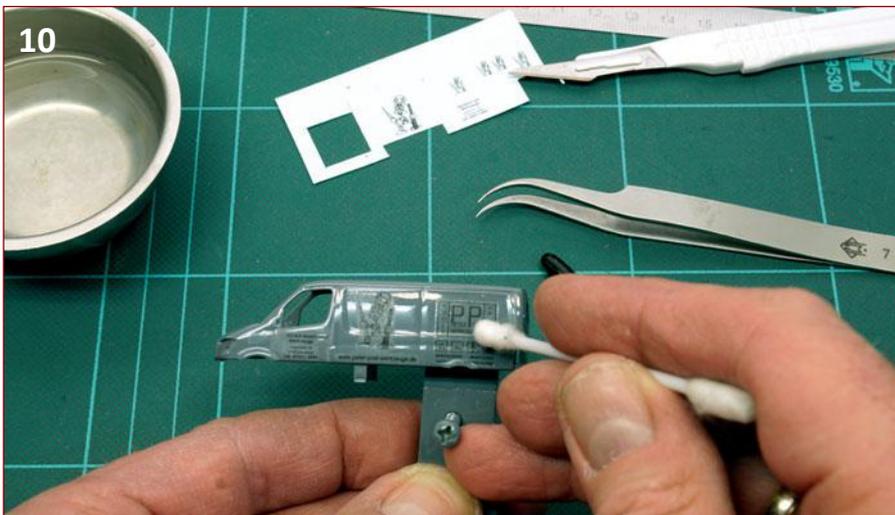


Bild 10: Sitzt das Decal am rechten Platz, wird mit einem Wattestäbchen überschüssiges Wasser/Kleber unter dem Decal herausgedrückt und dieses so möglichst platziert.

die schwarzen Aufdrucke (der Hintergrund der Seitenspiegel, die Türgriffe oder die Führungen der Schiebetür) von der Karosserie entfernt.

Da die Original-Fahrzeuglacke nicht mehr auf einer Nitrogrundlage basieren, braucht man sich um das Kunststoffmodell keine Sorgen zu machen. Man kann also problemlos lackieren. Wer weitere Informationen zum Thema Lackieren sucht, dem seien etwa die MIBA Praxis-Hefte „Lackieren, Altern, Beschriften“ oder „Farbe, Pinsel, Airbrush“ empfohlen.

Nachdem der Lack durchgetrocknet war, konnte es an das Aufbringen der Nassschiebilder (Decals) gehen. Das zu verwendende Motiv wird mit der Schere oder mit einem scharfen Skalpell aus dem Decalbogen ausgeschnitten, in einer Wasserschale eingeweicht und anschließend auf der Karosserie platziert, bevor es vorsichtig vom Trägerpapier auf das Modell geschoben wurde. Hier wird es durch leichten Druck mit einem Wattestäbchen auf der Karosserie fixiert. Im nächsten Schritt wurde das Decal mit Weichma-

cher („Mr. Mark Softer“) eingestrichen. Es ließ sich so vorsichtig mit einem angefeuchteten Wattestäbchen oder der Ecke eines Stücks Haushaltsrolle in jede noch so kleine Sicke des Modellfahrzeugs eindrücken. Danach wurde die Karosserie mit den Decals erst einmal in Ruhe gelassen.

Kennzeichen sind Pflicht

Zur Vervollständigung des Fahrzeugs gehören natürlich noch Kfz-Kennzei-

Bild 11: Das Decal wird danach noch einmal mit Weichmacher eingestrichen. Es lässt sich so vorsichtig mit einem angefeuchteten Wattestäbchen in jede noch so kleine Sicke eindrücken.



Bild 12: Zur Vervollständigung des Fahrzeuges gehören selbstverständlich Kennzeichen dazu – natürlich mit dem blauen Euroband, der Zulassungsplakette des Landeskreises und der TÜV-Prüfplakette. Diese findet man ohne Probleme im Internet, die Kennzeichen lassen sich noch am PC optimieren, bevor sie dann mit dem Tintenstrahldrucker auf Fotopapier ausgedruckt werden.



Bild 13: Die Kennzeichen wurden mit dem Tintenstrahldrucker auf Fotopapier gedruckt. Mit einem Skalpell und einem Stahllineal konnten sie dann konturgenau ausgeschnitten werden.

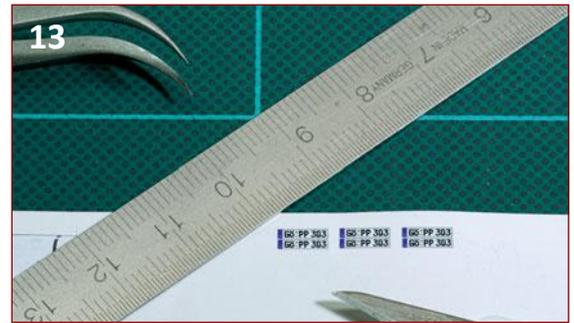
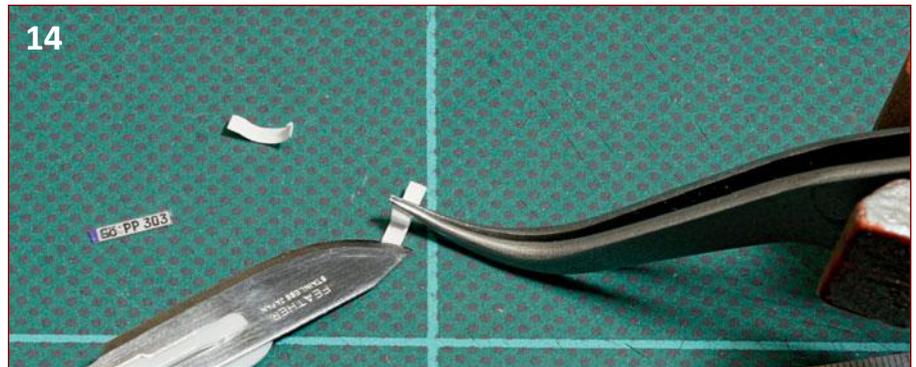


Bild 14: Das Fotopapier für den Tintenstrahldrucker lässt sich teilen, so kann man einen Teil der Papierschicht entfernen und die Stärke des Kennzeichens wird deutlich reduziert.



Materialbedarf

- ◆ Herpa Minikit MB Sprinter 2013 (091169)
- ◆ Lack aus dem Automobilbedarf
- ◆ Weichmacher „Mr. Mark Softer“
- ◆ individuell gestaltete Decals

Werkzeug

- ◆ Airbrush-Ausrüstung
- ◆ Schere/Skalpell
- ◆ Feines Schleifpapier
- ◆ Wattestäbchen
- ◆ Stahllineal
- ◆ Naßschleifpapier, Körnung 400
- ◆ Pinzette
- ◆ Drucker
- ◆ Kunststoffkleber
- ◆ Rostfreie Rasierklingensäge 0,5 mm (von Hauler)

chen. Diese lassen sich mit wenig Aufwand direkt daheim am Rechner generieren. Die Schriftart liefert der Zeichensatz „Cargo Two SF“, der im Netz kostenlos zum Download zu haben ist. Nach der Installation lassen sich unter Rückgriff auf ein traditionelles Officeprogramm die Wunschkennzeichen direkt am PC erstellen. Die Nummernschilder wurden anschließend mit einem Tintenstrahldrucker auf Foto-Papier gedruckt und passgenau ausgeschnitten. Da einige Fotopapiere die Eigenschaft haben, sich teilen zu lassen

(siehe Bild oben mitte), konnte ein Teil der Papierschicht entfernt und die Stärke des Kennzeichens dadurch deutlich reduziert werden. So wurde es dann auf die Stoßfänger des Fahrzeuges geklebt. Nun muss das Firmenauto nur noch wieder zusammengebaut werden.

Wem das kleine Gefährt nach all der Mühe zu edel für den harten Anlagen-einsatz erscheint, der kann sich natürlich auch aus einer PC-Box eine passende Behausung basteln. Eine Betonplatte aus dem Tintenstrahldrucker und etwas Tro-

ckenfarbe genügen für einen überzeugenden Untergrund.

Der Chef des kleinen Werkzeugbauers ließ sich auf einer Messe höchstpersönlich in 3D-Technik scannen und nach diesem Vorbild schließlich eine Modellfigur in 1:87 gestalten. Er steht in unserer kleinen Szenerie neben seinem neuen Firmen-Sprinter.

Dieser Bericht soll Mut machen, sich auch mal an Projekte, wie ein selbst gestaltetes Auto oder einen Firmenwagen im eigenem Design heran zu trauen. □



Sprinter und Transit

Offene Märkte – ab geht die Fahrt in die 1980er- und 1990er-Jahre!

Wollte eine Großfamilie in den 1980er-Jahren einen Kleinbus kaufen, drückte man sich am Sonntag meist die Nasen an den Schaufenstern von VW, Ford, Mercedes und Renault platt. Nach dem Studium der Preisliste und des Portemonnaies kam schnell die Ernüchterung – es reicht nicht. Aber dann überkam uns das Unglaubliche, eine Flut von Kleinbussen aus Japan. Einfache Frontlenker mit sehr guter Raumausnutzung, inklusive kompletter „Serienausstattung“ und solider Technik zu einem vernünftigen Preis. Manche dieser Ausführungen waren für die anderen Hersteller fast peinlich, mehr Ausstattung inklusive Schiebedach

und Teppichboden konnte man in so ein Auto nicht hineinstopfen. So gab es zum Beispiel den Mitsubishi L300 Transporter oder Luxus Bus. Mazda brachte seine „E“-Serie in verschiedenen Versionen für Handwerker auf den Markt – ein geräumiger Neusitzer mit großem Kofferraum war auch dabei. Der Toyota Hiace ist fast schon eine Legende, der Nissan Urvan holte die schiere Kraft aus großen Dieselmotoren. Eines hatten diese Transporter und Kleinbusse gemeinsam: Sie waren beinahe „unkaputtbar“. Das allerbeste an diesen eigenartigen Mobilien fand sich in der Preisliste: Sie kosteten meist nicht mehr als ein normaler Mittelklasse Pkw. Anfangs lächelten die europäischen

Hersteller noch („Reiskocher“), doch dann trat ihnen der Schweiß auf die Stirn und sie sangen im Chor: „Gelbe Gefahr!“ Auch das Fahrzeugangebot europäischer Firmen fächerte immer weiter auf, kleinere Transporter wurden solider und gewannen an Fahrt. Renault Rapid, Peugeot Partner, Citroen Berlingo, Fiat Doblo und der allgegenwärtige VW Caddy sind nur einige Vertreter der praktischen Familien- und Handwerkerwagen. Unglaubliche 24 Jahre nach dem „Blitz“ zauberte Opel 1998 den neuen modernen Kleintransporter Movano aus dem Ärmel. In den Modellen leben sie weiter, die Helden des Alltags und hier setzen wir ihnen ein Denkmal! □

VW Caddy

1979 – 2020

Los ging es mit dem Golf 1 Pick-up, einer einfachen günstigen „Pritsche“. Lustig: die Unterbauten wechselten im VW-Konzern – für Caddy II diente als Basis der Seat Inca, bei Skoda waren der Skoda Favorit (1991–1995) und der Skoda Felicias (1995–2001) die Grundlage. Mit der Zusammenführung der drei Marken bot VW ab 2003 den soliden „Einheitscaddy“ auf Grundplatte des VW Turan an. Vorbildlich: es gibt zwei unterschiedliche Längen 4,40 und den Caddy Maxi mit 4,87 m. Der im polnischen Poznan gefertigte Wagen hat zwei Schiebetüren und eine schöne, ebene Ladeflächen. Durch die hohe Zuladung hat er hinten solide Blattfedern, was den Komfort etwas schmälert. Für Familien bietet der 7-Sitzer Caddy Life ein erschwingliches, einfaches, gutes Auto. Der Caddy ist von seinen Abmaßen optimal für den Transport eiliger Güter vom Bahnhof zur Apotheke und für Kurierdienste. Die Maschinen: 75–130 PS Benzin; 70–170 PS Diesel.



Von der Golf-Pritsche zum Raumwunder:
Hier die einfache „Lkw“-Variante ohne hintere Scheiben, es gibt für jeden Einsatzbereich ein passendes Auto!

Mitsubishi L 300

1980 – 1998 (Serie I und II)

Kein Anfänger – seit 1930 baute Mitsubishi schon Lastwagen und Busse, 1935 erschien dort der erste Dieselmotor. Bei uns legendär: die L300 Transporter und Kleinbusserie. Die kantige Form der ersten Serie ging den Mitsubishi-Händlern gut aus der Hand (1980-1987). Die rundere, gefälligere Serie 2 mit der großen, flacheren Scheibe und guten Ausstattungen verbesserte die Verkaufslage nochmals. Otto-Normalverbraucher konnte sich ab 1990 einen Luxus Neunsitzer Bus leisten! Während der langen Bauzeit gab es unzählige technische Änderungen und Verbesserungen. Vor allem bei der Motorisierung vollzog sich gerade in den 1980er-Jahren der große Wandel. Die robusten Vergasermotoren wichen robusten Einspritzmotoren, nun mit Katalysatoren. Das brachte Kraft und weniger Verbrauch.

Die Benzinmotoren reichten von 65 – 115 PS, die Dieselmotoren von 68 – 87 PS. Interessant: ab 1985 bot Mitsubishi eine Allradversion mit der Technik aus dem Geländewagen „Pajero“



Pflegeleichter Einwanderer aus Japan: Es gab ihn als Kleinbus oder Kastenwagen, mit ein oder zwei Schiebetüren, und zwei oder drei Vordersitzen. Bei den Nutzern war er wegen des Allradantriebs beliebt.

an, die in den alpennahen Regionen oft zu sehen waren. Der einfache Leiterraum reizte so manchen Aufbauhersteller zu „Sonderkarossen“. Auch heute kann man noch Wohnmobile des L 300 sehen, man kennt sie sofort: der Aufbau scheint für den Wagen eine Nummer zu groß zu sein.



Das Kind einer großen Ehe:
Vielfältig nutzbarer Platz bis zum Abwinken!

Magirus Deutz ging mit seinen luftgekühlten Motoren die „Puste“ aus. 1975 entsteht die Zweckehe mit Fiat, Lancia, OM und Unic, der Name: IVECO (Industrial

Iveco Daily

1978-1999 (Serie I und II)

Vehicle Corporation). Später sprach man von einem Glücksfall. Der Daily war auch so einer – ein Glücksfall. Er trat als Kurzhauher seinen Dienst an und so sollte es bleiben. Die eckige Kabine des neuen Kleinlasters war zweckmäßig und im Design kantig.

Erst mit der zweiten Version ab 1990 erhielten die Kabinen ein runderes, attraktiveres Gesicht – die Typische Daily Front. Interessant: das zulässige Gesamtgewicht reichte von 2,0 bis 5,0 Tonnen (zweite Serie 6,0 Tonnen), wodurch man viele Käufer-schichten erreichte. 1996 zog ein neuer Motor in den Daily: ein kräftiger Diesel mit 2,8 Liter, bis 122 PS, eingebaut auch bei Fiat, Peugeot, Citroen, Renault. Die Vielfalt der Daily-Reihe und ihrer „Verwandtschaft“ ist unerreicht.

Mercedes-Benz Vario

1996 – 2013

Der Nachfolger des „Düsseldorfer Transporters“ (Seite 61) war der Vario. Äußerlich unterschied er sich nicht sehr stark von der zweiten Version des T2. Die Front bekam ein moderneres Gesicht mit heruntergezogenen Scheinwerfern und Blinkern. Der neu gestaltete Innenraum mit umfangreicher Geräuschdämmung und die neuen Motoren mit „langen Getriebeübersetzungen“ machten den Laster erheblich leiser und zugkräftiger. Das Gesamtgewicht von 7,49 Tonnen sorgte für gute Laune bei Besitzern der Führerscheinklasse 3. Eine Langversion mit 8,23 Metern umschloss ein bis dahin unerreichtes Ladevolumen.



Der Vario besetzt den Übergangsbereich von Transporter zu Lkw. Auf das solide Fahrgestell in Lkw-Technik konnten auch ausladende oder schwere Sonderaufbauten gesetzt werden, ein Führerschein der Klasse 3 reichte immer, um das Fahrzeug zu bewegen.

Opel Vivaro

Version A von 2001-2014

Hoppla, schaut man dem Vivaro-Vorgänger Opel-Arena ins Gesicht, erkennt man den Quantensprung, der sich hier vollzogen hatte. Der Vivaro schaute richtig kess aus mit seiner Seitenfensterlinie, die unter dem Kühlergrill endete. Auch die schmalen, hohen Rückleuchten in den Seitenteilen waren chic und ermöglichten eine sehr breite Heckklappe. Opel hatte es geschafft: Man war erfolgreich zurück in der modernen Transporterriege.

Wieder war es die bekannte Nutzfahrzeug „Dreierehe“: Renault/Nissan und Opel hatten den Wagen gemeinsam entworfen. Renault Trafic, Nissan Primastar und Opel Movano waren das freudige Ergebnis. „Van of the Year 2002“ wurde und wird man nicht von ungefähr. Das Gesamtgewicht blieb bei allen Varianten immer knapp unter 3 Tonnen. Im Programm wa-



Ein besonderes Gesicht in der Menge: Der Vivaro hat seinen eigenen Stil. Man durfte sich freuen, dass ab 2001 wieder sehr viel mehr Opel-Transporter an der Laderampe standen.

ren Kleintransporter, Doppelkabine, Kleinbus und Pritsche. Es gab sparsame Otto- und Dieselmotoren, die zwischen 90 PS und 135 PS leisteten.

Mercedes-Benz Vito

Typ W638 (1996-2003) und Typ W639

(2003-2014)

Bei der Geschichte zur Transporterreihe Vito muss man etwas weiter ausholen, denn die Entwicklung des Produktionswerks in Vitoria-Gasteiz (Spanien/Baskenland) ist durchaus interessant. Hier wurden ursprünglich ab 1954 DKW-Schnellaster für Spanien gebaut, ebenso dessen Nachfolger F1000 L, der in Deutschland als Ersatz für den Schnellaster in den Verkauf kam.

1981 übernahm Mercedes-Benz das Werk. Auf der Grundlage des F1000 L, natürlich kräftig weiterentwickelt, entstand der sehr bekannte Mercedes MB 100 und als entfernter Nachfahre der Mercedes Vito. Mittlerweile ist das Werk im Baskenland die zweitgrößte Mercedes-Transporter-Produktionsstätte der Welt. Die Vitos der ersten Serie hatten die Typbezeichnung W638. Sie verließen die spanischen Hallen entweder als Kleinbus oder als Transporter in verschiedenen Varianten. Die verfeinerte Pkw-Variante wurde als Mercedes V-Klasse angeboten. Die geräumigen Wagen mit überschaubaren Abmaßen (Länge 4,6 m) und gutem Fahrkomfort fanden schnell Abnehmer. Leider stellte sich die Qualität, vor allem die Korrosionsbeständigkeit, als mangelhaft heraus. Erst das Nachfolgemodell sollte für Abhilfe sorgen.

Der Motor war quer eingebaut. Der Antrieb erfolgte auf die Front, die Benzinmotoren leisteten 129 – 174 PS. Die Topmotorisierung, ein Sechszylinder-Benziner, kam von VW – der berühmte VR6. Die Diesel von 79 – 122 PS stammten jedoch ausschließlich aus dem Mercedes-Regal. Mit neuer Technik und Optik (Motor längs eingebaut und Antrieb hinten) kam der Nachfolger Typ 639 als echter Mercedes. Der Wagen erstarkte fühlbar: Benziner leisteten 190 – 256 PS, Dieselmotoren 88 – 224 PS, man wollte den alten Typ weit hinter sich lassen. Es gesellten sich noch ein Elektrotransporter und eine Allradversion dazu. Der Erfolg sprach für sich.



Der Vito ist ein Baske mit Geschichte. Als Mietwagen ist er beliebt: guter Preis, aber der Rost ... Die zweite Serie war deutlich moderner und die Verarbeitung noch solider.

VW LT

1975-2006

Schon länger wollte VW einen größeren „Bus“ auf den Markt bringen, um auch ein Stück vom Kleinlaster-Kuchen zu bekommen. Der LT schlug komplett aus der Art: Motor zwischen den Vordersitzen, Antrieb auf die Hinterräder und – Wasserkühlung! Durch die satte Spurbreite von 2,5 Metern lag der LT für einen leichten Laster ungewohnt gut auf der Straße. Im April 1975 durfte die Konkurrenz staunen. Der LT kam mit drei verschiedenen Motoren auf den Markt: LT 28, LT 31, LT 35 (später noch LT 40 und LT 45). LT steht für Lasten-Transporter, die Zahl dahinter gibt das zulässige Gesamtgewicht an (z.B. LT 28 = 2,8 Tonnen).

Der Volkswagen stand den Konkurrenten in nichts nach: Koffer, Pritsche, Doppelkabine, Kasten, Plane, Bus oder einfach nur ein Führerhaus mit Fahrgestell konnte geordert werden. Sonderaufbauten erwünscht! Das Armaturenbrett erinnerte an die Golf-Verwandtschaft. Die Benzinmotoren waren alte Bekannte – es waren die „älteren“ Audi 100-Motoren, mit 75 PS und Vergaser, damit etwas schwach ... 1982 zog ein 2,4-Liter-Sechszylinder mit 90 PS in den LT ein. Von 1988 bis 1995 wurde der Motor mit Katalysator und Einspritzung geliefert. Damit war der LT kräftig und zugleich sparsamer. Die Dieselmotoren bezog Volkswagen am Anfang von Perkins, zwar sparsam, aber lahm und laut.

Erst die Eigenentwicklung eines Sechszylinders mit 2,4 Liter Hubraum und 75 PS brachte hier Fortschritt. Der Motor war sparsam, sehr laufruhig und hatte einen typischen vollen Sound. Der Motor war den Kunden so angenehm, dass Volvo ihn in seine Limousine 240 D6 einbaute. Nach nur vier Jahren Bauzeit verließ



Eine gute Idee aus dem Norden: Sämtliche Post-Zustellfahrzeuge sollen durch ihn oder eine andere Variante ersetzt werden. Das spart Energie und Geld. Hinsichtlich Lieferservices könnte dieses Konzept zum Umbruch in den Städten führen

Nicht eine der großen Autofirmen entwickelte den elektrisch angetriebenen Streetscooter sondern eine Forschungsinitiative der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen (kurz RWTH Aachen). Federführend bei der Gründung der Forschungsinitiative und der Firma Streetscooter waren die Ingenieure Achim Kampker und Günther Schuh, sowie viele Unternehmen und weitere Forschungseinrichtungen. Es sollte ein Elektrofahrzeug für den Kurzstreckengebrauch zu einem niedrigen Preis entwickelt werden. In mühevoller Arbeit schaffte es das Team 2014, eine „Erstserie“ auf die Straße zu bringen. 40 Mitarbeiter schraubten 200 Fahrzeuge in der alten Talbot Waggonfabrik in Aachen zusammen. 70 davon kamen bei der Post als Zustellfahrzeug zum Einsatz. Aus Über-



Der Breite aus Hannover: Durch sein ausgezeichnetes Verhältnis von Nutzfläche zur Verkehrsfläche sowie das sehr gute Fahrverhalten sorgte der LT für Aufsehen.

LT Nummer 100.000 das Fließband. Dieser Transporter wurde als „boxig“ bezeichnet: eckig, breit, geräumig und hell im Führerhaus. Durch die Frontlenkerbauweise thronte man über der Vorderachse und unter einem sang der Sechszylinder-Dieselmotor – eine richtige Freude. Auch die Wohnmobilsten entdeckten den „breiten“ LT.

Eine überarbeitete LT Generation (ab 1979) wurde in Zusammenarbeit mit MAN auf gleicher Basis konstruiert. Beim „neuen“ LT wurde noch einmal kräftig draufgelegt: 6,9 und sogar 10 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht ließen die Konkurrenz zusammenzucken. MAN lieferte Fahrgestell, Motoren und Vorderachse, VW das Fahrerhaus, Getriebe und Hinterachsen kamen modifiziert dazu. Die Maschinen: 90 bis 150 PS. Bei MAN hieß der Typ G90. Der Verkauf in Deutschland endete 1996. Der folgende LT sah dem Mercedes Sprinter sehr ähnlich. Kein Wunder, denn die beiden waren ein Paar – eine Koproduktion!

Streetscooter Work

seit 2014

zeugung kaufte die Deutsche Post Ende 2014 das Unternehmen Streetscooter. Eigentlich wollte die Post von einem Automobilhersteller Elektrofahrzeuge für das Zustellgeschäft konstruieren lassen, aber irgendwie ging das schief. Nun war eben Eigeninitiative gefragt, mit dem Ergebnis Streetscooter Work – geht doch. Und wie das geht - 2017 betrug der Jahresausstoß 15.000 Fahrzeuge! Wer hätte das gedacht? Der Streetscooter konnte durch den vorgegebenen Einsatz bei der Post genau auf die Bedürfnisse zugeschnitten werden. Einfach, zweckmäßig, günstig sollte der Transporter sein, nicht zu groß und mit der benötigten Tagesreichweite von 50-60 Kilometern. Das Fahrwerk besteht aus Stahl, Kofferaufbau und Karosserieteile wie Dach, Türhäute und Fronthaube aus Kunststoff. Die Ladefläche ist angenehm auf Hüfthöhe, dadurch ergibt sich eine angenehme Entnahmeposition, und die Radkästen reichen nicht bis in den Laderaum hinein. Der Aufbau ist mit Türen beidseits und hinten ausgestattet. Der Clou: neben dem Fahrersitz finden sieben Briefbehälter ihren Platz. Der Motor hat eine Leistung von 38 b.z.w. 48 KW und ermöglicht eine Geschwindigkeit von 80 km/h. Verschiedene Varianten folgten, zusätzlich ein Transportrad und ein Dreirad. 2018 folgte der Streetscooter XL auf Ford Transit Basis, er wird bei Ford in Köln produziert. In Kleinserie – na also! Der Hammer: das Ladevolumen beträgt 20 Kubikmeter! Platz für ca. 200 Pakete. Zuladung 1.275 Kilogramm. Es bleibt spannend!



Das Outfit des so erfolgreichen MB-Sprinters wird laufend erneuert.

Nachdem der „Bremer Transporter“ und auch der VW LT in die Jahre gekommen waren, standen Neukonstruktionen an. Was war da näher, als die Konstruktion auf gemeinsame Schultern zu laden? Das Ergebnis war das „Euro-Fahrgestell“, Produktion und Antriebseinheit blieb dem eigenen Werk überlassen. Volkswagen baute den LT weiterhin in Hannover, Daimler – Benz den Sprinter in Düsseldorf. So kam es auch, dass VW den Grundtyp optisch nahezu unverändert über die gesamte Laufzeit anbot, während Mercedes typisch mit optischen und konstruktiven Verbesserungen aufwartete. So lassen sich die wesentlich besseren Verkaufszahlen bei Mercedes erklären. Erstaunlich: erzählt jemand über die „Sprinter-Klasse“ meint er die Klasse der größeren Vans! Neu: Mit den großen Motoren sind Transporter, die mit 160 km/h über die Autobahn hetzen, kei-

Mercedes Sprinter und VW LT III/ Crafter I

1995-2016

ne Seltenheit! Schon mit der Form symbolisierte der Transporter eine neue Epoche. Die Front wirkte wie aus einem Guss, die Frontscheibe bündig verklebt, die Haube nicht mehr als Kante im Wind, sondern im schrägen Winkel angestellt. Bei Mercedes prangte stolz der Stern in voller Größe am Kühlergrill, die Scheinwerfer flach anschließend. VW wählte quadratische Scheinwerfer, die dem Wagen etwas an Dynamik nahmen, aber ein eindeutiges Gesicht gaben. Mit dem Projekt schufen Mercedes und VW zum ersten Mal einen sehr langen Kleintransporter mit bis zu 17 Kubikmeter Ladefläche. Da freuten sich die immer weiter expandierenden Paketdienste. Internetbestellungen schnell zugestellt! Der LT wurde modern: Komfortextras und Sicherheitsausstattung überschritten den damaligen Standard! Nun werkten im Motorraum je nach Wunsch und Baujahr verschiedene Dieselmotoren von 75-158 PS. Die Benzinvariante mit 2,3 Liter (Mercedes-Motor) und 143 PS blieb eher ein Staubfänger. Beim Sprinter setzte Mercedes natürlich auf seine robusten Vier- und Fünfzylinder Diesel, die sich bestens bewährten. Die erste Serie des „Eurotransporters“ war von der Umstellung auf Wasserbasis-Lack betroffen, das hatte man noch nicht so im Griff. Es entstanden oft beachtliche Rostflecken.

Sprinter und Crafter

ab 2006

Parallel zum neuen Sprinter 2006 wird auf der gleichen Plattform ein VW-Kleintransporter gebaut. Bei VW wählte man den Namen „Crafter“, dem Zeitgeist entsprechend englisch für Facharbeiter. Die „Neuen“ waren mit vielen Aufbauvarianten lieferbar: drei verschiedene Radstände und vier Längen von 5,54 bis 7,34 Meter. Kastenwagen mit verschiedenen Hochdächern gibt es genauso wie Pritschen und unzählige Sonderaufbauten (z.B. Feuerwehr, Krankenwagen). Sogar als Sattelzugmaschine fungierte der Sprinter. Das Gesamtgewicht betrug zwischen

– Anzeige –



Mit Längen von rund 5,5 bis über 7 Metern, mit verschiedenen Radständen und unzähligen Aufbauvarianten gibt es kaum eine Aufgabe in der Fahrzeugklasse bis 7,5 Tonnen, die der Sprinter/ Crafter nicht erledigen könnte.

2,0 und 5,0 Tonnen. Die Leistung bei den Dieselmotoren reichte von 88 – 190 PS. Nun waren auch zwei Benzin im Programm: ein Vierzylinder mit 156 PS und ein Sechszylinder mit 258 PS.

Die dritte Sprinter-Generation läuft seit 2018 vom Band. Da war die Ehe mit VW schon geschieden. VW hatte seinen eigenen Partner gefunden: MAN!

VW Crafter II und MAN TGE

seit 2016

Der neue VW Transporter Crafter ist baugleich mit dem MAN TGE. Beide Transporter kommen aus dem neuen VW-Werk in Września (Polen), das extra dafür in nur 23 Monaten gebaut wurde. Mit „nur“ 3000 Mitarbeitern werden 100000 Transporter im Jahr hergestellt. Die MAN SE (Societas Europaea – europäische Aktiengesellschaft) wird von der Volkswagen AG mit ihrem Tochterunternehmen Traton SE zu gut 94 % der Stammaktien gehalten. Dazu gehören Scania, MAN, Volkswagen Lastwagen und Busse (nur für Lateinamerika) und RIO-Logistik.

Der Crafter ist eine komplette Neuentwicklung – technisch und optisch. Die Front entspricht dem typischen modernen VW-Design und überzeugt, im Gegensatz zum Vorgänger, durch harmonische Gestaltung. Sogar die für VW-PKW übliche Seitensicke im Blech zieht sich über die ganze Fahrzeuglänge. Es gibt natürlich wieder zahlreiche Varianten des Crafters/TGE: Bus, Kastenwagen, Kastenwagen mit Doppelkabine, Pritsche, Pritsche mit Doppelkabine und sogar Kipper. Vier Längen und (schon Standard) drei Höhen finden sich in der Preisliste. Die Aufbau- und Wohnmobilhersteller sind rege und bereichern die Palette. Die eigene Wohnmobilvariante „VW Grad California“ ergänzt schlaue das Programm.



Davon haben die Fahrer früher geträumt: leiser Motor, bequeme Sitze, Servolenkung, Notbremsassistent und Einparkhilfen. Übrigens: Bei den MAN-Typen thront noch immer der Büssing-Löwe auf dem Kühlergrill!

Neu bei Kleintransportern: Heck-, Front- oder Allradantrieb ist lieferbar, wahlweise mit Sechsgang-Schaltgetriebe oder Achtgang-Automatikgetriebe kombinierbar. Die Langversion mit Überhang misst 7,39 Meter und verstaut satte 18,3 Kubikmeter Ladung!

Die Typenbezeichnung Crafter 30 bis Crafter 55 gibt das zulässige gerundete Gesamtgewicht an (z.B. Crafter 30 hat 3 Tonnen zul. Gesamtgewicht). Die Maschinen: Die Zweiliter-Dieselmotoren reichen von 102 bis 177 PS. Die elektrische Variante e-Crafter (Kastenwagen) leistet 100 kW/136 PS. Die MAN Elektroverson hat sogar schon den „Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit 2020“ für sich verbucht.

Ford Transit

1965 – 1978: der neue große Transit

Als Grundvater des Ford Transit gilt der Ford FK 1000, der direkte Konkurrent des VW T1 (Seite 61). Beide Frontlenker haben den gleichen Schöpfer: Der Ingenieur Alfred Haesner war 1934–1945 Konstrukteur für Lastwagen bei den Phänomen-Werken in Zittau, danach 1948–1952 Entwicklungsleiter bei VW (T1) und ab 1952 der Entwickler des FK 1000 bei Ford Köln. 1961 wird der FK zum Taunus Transit. 1965 brachte man den „neuen“ Transit, der eine komplette Neukonstruktion von Ford England für Europa war.

Die zuerst nur in England gefertigten „neuen“ Transits erinnerten stark an amerikanische Vans. Der Kurzhauber mit geräumigem Führerhaus, großer Ladefläche und ausreichend Heizleistung ließ die VW-Busse „alt“ aussehen. Die sympathische Schnauze mit dem breiten Kühlergrill prägte sich schnell in die Köpfe der Interessenten ein und für eine ganze Generation wurde sein Gesicht zum „typischen Transitsgesicht“.

Der Transit wurde auf Wunsch mit hinterer Zwillingbereifung und einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,25 Tonnen geliefert. Auch einen langen Radstand konnte der Kunde wählen. Das Fahrzeug war allort anzutreffen, als Lieferwagen des Gemüsehändlers, mit Pritsche für die Baustelle, als Werkstattwagen der Spengler und Elektriker oder als Kleinbus für Schulen.

Die Benzinmotoren waren durch die Bank robuste Gesellen aus dem Ford-Regal: ruhige V4-Motoren von 1,2 – 1,7 Liter



So markant, eigenwillig und unverwechselbar sieht für eine ganze Generation ein Ford Transit aus.

Hubraum und 44 – 70 PS. Das Fahrwerk wies hinten eine Starrachse mit Blattfedern und Heckantrieb auf, ein bisschen grob, aber sehr robust. 1971 erschien der Transit mit „Facelift“ und Zweiliter-Benzinmotor. Die Leistung der Benziner reichte nun von 45 – 76 PS. Mit 125 km/h mutierte er zum flotten Neunsitzer-Bus. Kein Hörgenuss war der Perkins-Dieselmotor (ab 1972) mit sagenhaften 43 PS! Diese Maschine wurde 1974 durch eine Ford-Eigenkonstruktion ersetzt, die immerhin 65 PS leistete. Da der Reihenvierzylinder um einiges länger war als der V4-Benziner, mussten Haube und Kühlergrill verlängert werden. Schnell bekam er dadurch seinen Kosenamen – „Schweineschnauze“. Der Transit verkaufte sich sehr gut, die geräumige Karosserie und die große Anzahl der verschiedenen Aufbauvarianten lockte Käufer an. Beim Preisniveau (unter 7000 DM) lag er zudem am unteren Ende.

... Ford Transit

1978 – 1985: glattgebügelt in die 80er

Die zweite Transit-Generation der Kurzhauber, zeigte sich moderner, aber langweiliger. Die schönen Rundungen im Frontbereich verschwanden. Das Gesicht der Transporter folgte wie immer dem Trend der aktuellen modernen Pkw-Front. Haube und Vorbau wurden länger, die Reihenmotoren brauchten mehr Platz nach vorne. Das Fahrwerk bediente sich immer noch einer einfachen Konstruktion, wer eine „Notbremse“ hinlegte hatte schon viel Arbeit damit, den Wagen in der Spur zu halten. Spitzen-Motorisierung: 3-Liter Essex Benzinmotor. Neu: die Luxusversion „Transit-Clubmobil“, sehr viel Teppich, große Fenster, Servolenkung und Alufelgen mit Breitreifen. Facelift 1984, zugleich Einführung Dieselmotor mit Direkteinspritzung - 25 Prozent weniger Verbrauch!



Rettungsdienste, Katastrophenschutz, Feuerwehr, THW, aber auch Bundeswehr und städtische Fuhrparks – der Transit trug in den 1980ern erheblich zur Mobilität bei der öffentlichen Hand und von karitativen Verbänden bei.



Design im Trend der Zeit: Taunus 86

1986 – 2000: auf neuen Wegen

Da staunten selbst die Ford-Händler: Ein noch unbekannter Transit rollte auf den Hof. Er war technisch und optisch völlig neu! Die Form bereitete den Weg für die künftigen Designlinien der 1990er-Jahre: schräge Haube, tiefe Fensterlinie. Es gab vorne eine Einzelaufhängung mit McPherson-Federbeinen und mit einer leichtgängigen Zahnstangenlenkung, das war äußerst innovativ und modern.

1994 erfolgte das übliche Facelift nach ungefähr halber Modelllaufzeit. Die Front zeigte sich flotter und der Innenraum prahlte förmlich mit einem neuen Armaturenbrett. Neue Maschinen wurden auch angeboten: Ein Benzinmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen mit 114 PS, ein Dieselmotor mit nun 115 PS.



– Anzeige –

Barkas B 1000

BREKINA
AUTOMODELLE

Händlerverzeichnis
und alle Infos
www.brekina.de



2000 – 2006: unbegrenzte Möglichkeiten

Um allen Märkten gerecht zu werden, produzierten nun Werke in Genk, in Southampton und in der Türkei den Transit. Die Top-Version hieß nun „Transit Euroline“ und war mit Klapptisch, Vorhängen und drehbaren Vordersitzen ausgestattet. Auch diese Generation, genauso wie die Vorgänger, waren und sind bei den Feuerwehren beliebte Einsatzfahrzeuge. Die Maschinen: ein Benziner mit 145 PS, Dieselmotoren von 75 – 107 PS



Der Transit 06 wurde „Van of the Year 2007“.

seit 2014: Alles neu macht der Mai

Die aktuelle Ford-Transit-Generation kam Mai 2014 auf den Markt: Die Scheinwerfer sind nun weiter nach oben gelegt und der Innenraum ist komplett neu gestaltet. Das Armaturenbrett, Sitze und Verkleidungen sind auf Pkw-Niveau. Der Transporter ist gut gedämmt und somit leiser als seine Vorgänger. Übergroße Kastenwagen fassen jede Menge Pakete der Nachtexpressdienste. Die Motoren sind nun stärker und sparsamer. Dieselmotoren erreichen bis 3,2 Liter Hubraum und 200 PS. Neu ist die kleinere Version Ford Transit Custom. Übrigens: der Transit für den europäischen Markt kommt ausschließlich aus dem Ford-Werk in Gölcük in der Türkei.



Aus vielfältigen Produktionsstandorten kamen die Transits 2000

2006 – 2013: Facelift plus plus

Ab 2006 präsentierte Ford „die nächste Generation“, eigentlich wäre nur das Facelift fällig gewesen. Die Front hatte nun einen bulligeren Auftritt und die Scheiben reichten weiter herunter. Der Transit blieb als Front- oder Heckantrieb wählbar und wurde zum „Van of the Year 2007“. Der Allrad mit 3,5 Tonnen Gesamtgewicht lieferte die Päckchen auch in entlegene Gebiete aus. Der Transit rückte auch wegen seiner Länge in die Crafter- und Sprinter-Klasse auf.

Die neuen Transits sind topmodern, wendig und stark bei gleichzeitigem Pkw-Ambiente im Fahrerraum..



gens: der Transit für den europäischen Markt kommt ausschließlich aus dem Ford-Werk in Gölcük in der Türkei.

Ganz links der auf dem FK 1000 basierende Ford Taunus Transit, der Urvater der „Transit“-Bezeichnung. Daneben eine Vorführung verschiedener Aufbauten. Rechts davon: Der „Sofortdienst“-Kastenwagen hatte einen Dieselmotor, der länger war als der Benziner. Darunter: ein Diesel-„Schweineschnäuzchen“ im Herkunftsland. Großes Bild: Auch als Bus machte der Transit wie hier im Jahr 1971 eine gute Figur.



– Anzeige –

Robur Garant & Robur LO

BREKINA
AUTOMODELLE

Händlerverzeichnis
und alle Infos
www.brekina.de



Für Straße und Schiene

Zweiwege-Fahrzeuge sind die idealen Helfer, um die Zustellung einzelner Güterwagen zum Kunden zu übernehmen. Maik Möritz zeigt, wie sich aus einem handelsüblichen Unimog von Kibri, ein echter Hingucker für jedes Anschlussgleis gestalten lässt – Beleuchtung natürlich inklusive.

Auf der Suche nach einem Basismodell für mein Zweiwege-Unimog-Projekt wurde ich auf den Bausatz 16062 von Kibri aufmerksam. Da mein Modell später auf einem stromlosen und bisher ungenutzten Abstell- und Ladegleis in Szene gesetzt werden sollte, kam mir der im Bausatz enthaltene Zug- und Schubrahmen sehr gelegen. Der im Kibri-Bausatz außerdem enthaltene Fahrleitungsbauwagen ist vorerst nicht Bestandteil dieses Projekts.

Montage und Lackierung

Gemäß der Bauanleitung wird zunächst das Fahrgestell des U 437.1 (U 2400) mit

Auspuff, Antriebsstrang und weiteren Kleinteilen komplettiert. Achsen und Reifen mit den Felgen werden noch nicht montiert. Das Fahrgestell lackierte ich hauchdünn mit der Airbrush in einem dunklen Grauton. Weitere Details am Fahrgestell hob ich mit einem feinen Pinsel hervor. Detailverbesserungen an der Frontstoßstange ersparte ich mir, da diese später durch den montierten Zug- und Schubrahmen sowieso nicht sichtbar ist.

Ich habe es mir zur Gewohnheit gemacht, die Reifen meiner Kfz-Modelle an der Unterseite mit feinem Schleifpapier ein wenig platt zu schleifen. So stehen sie später „satter“ auf der Straße. Nach dem Schleifen erhielten die Reifen ein mattes

Schwarz, bevor sie mit den vorher noch separat lackierten Felgen und den Steckachsen am Fahrgestell montiert wurden.

Vor der Montage der Fahrerkabine und des umlaufenden Zug- und Schubrahmens bekamen auch diese beiden Baugruppen eine farbliche Grundbehandlung mit anschließender Detailbearbeitung. Zuvor lackierte ich die Riffelplatten am Zug- und Schubrahmen aluminiumfarben. Erst nach gutem Durchtrocknen klebte ich die Riffelplatten ab, um den Rahmen mit der Airbrushpistole passend zur Fahrerkabine zu lackieren.

Auch wenn die relevanten Kunststoffteile aus dem Bausatz bereits eine gelbe Grundfarbe besitzen, wird der optische Eindruck durch die Neulackierung in „Verkehrsorange“ deutlich verbessert. Vor der Montage der Fahrerkabine und des Rahmens am Fahrgestell erfolgte noch das Dekorieren mit Warnstreifen und den gewünschten Schriftzügen (liegen als Aufkleber bei).

Zum Schluss bekam der Unimog einen Überzug mit Klarlack. So sind die Übergänge der Aufkleber an der Kabine und am Zug- und Schubrahmen nahezu un-



Bild 1: Das Fahrwerk des Unimog-Bausatzes wird in Dunkelgrau lackiert. Prinzipiell kann das mit einem Pinsel erfolgen, gleichmäßiger geht es jedoch mit der Airbrushpistole. Dabei wird die Farbe in mehreren dünnen Schichten aus verschiedenen Richtungen aufgetragen.

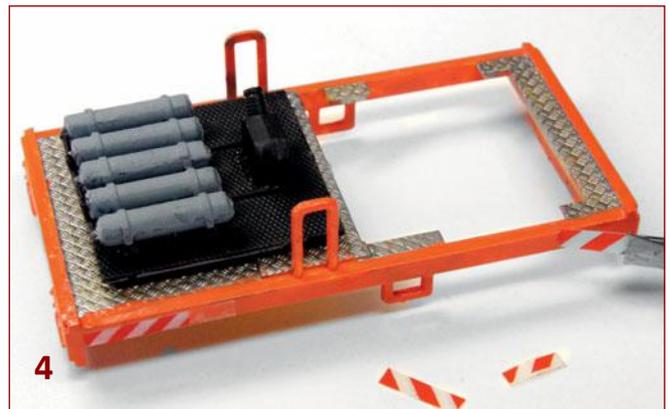
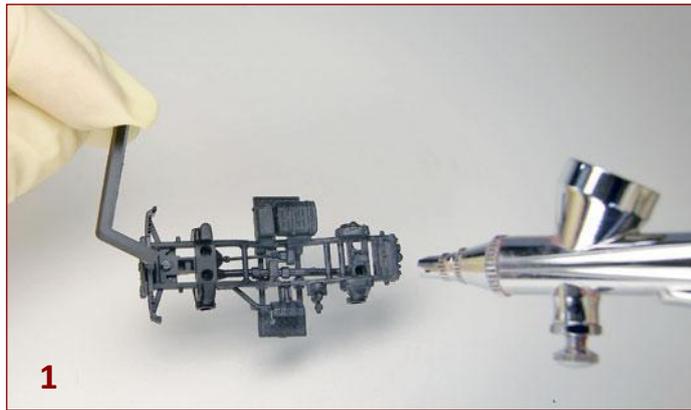


Bild 2: Details am Fahrgestell wie der Tank oder der Auspuff werden mit einem feinen Pinsel farblich abgesetzt (Revell 57), ebenso die Propangasflaschen auf der Ladefläche.

Bild 3: Für einen realistischen Stand auf der Straße werden die Reifen des Unimogs vorsichtig angeschliffen.

Bild 4: Nach Abschluss der Lackierungsarbeiten sorgt das Aufbringen der beigefügten Warnstreifen für die letztem Akzente.

sichtbar. Mit der folgenden Endmontage nimmt der Unimog nun mehr und mehr Formen an. Die Verglasung, eine Fahrerfigur aus der Bastelkiste sowie die restlichen, teilweise recht filigranen Bauteile finden nach und nach ihren Platz.

Beleuchtung mit SMD-LED

Da der Unimog auch nachts in Aktion sein soll, darf eine effektvolle Beleuchtung nicht fehlen. Noch vor dem Ankleben der Scheinwerferattrappen des Bausatzes und dem Aufsetzen der Fahrerkabine präparierte ich die Teile mit vorverkabelten weißen und roten SMD-LEDs der Bauform 0402. Die Fahrerkabine erhielt Bohrungen im Dach, einen gelben Warnbal-

ken sowie zwei gelbe Blink-LEDs in der SMD-Bauform 0805 – mit ihnen erspare ich mir eine zusätzliche Blinkelektronik.

Vor der Montage der Blink-LEDs im Inneren der Fahrerkabine schwärzte ich das Dach rundherum ein wenig, damit das Blinklicht später nicht durchs gesamte Dach schimmert, sondern nur durch die Bohrungen unter dem Warnbalken. Mit LEDs und Mikrolitzen versehen klebte ich die einzelnen Leuchten ans Modell und führte die Leitungen nach innen bzw. unter das Fahrzeug. Ein guter Platz zum Bündeln der Kabel ist der Raum unter der Fahrerkabine.

Hier sammelte ich die LED-Kabel gemäß den separat schaltbaren Funktionen (Fahrlicht, Arbeitslicht und Warnleuch-



ten) und fasste die Anoden (Pluspol der LEDs) zusammen. Die Kathoden (Minuspole) der LEDs erhielten noch den passenden Vorwiderstand entsprechend der späteren Betriebsspannung. Alle Leitungen führte ich dann unter der Fahrzeugunterseite heraus. Bei späterem Betrieb an einem Wechselspannungstrafo sollte in die gemeinsame Anodenleitung noch eine weitere Diode zum Schutz der LEDs eingebaut werden. Beim Betrieb an einer Gleichspannung kann diese entfallen.

Letzte Verbesserungen

Nachdem alle Leuchten montiert waren und die Funktionsprüfung zur Zufriedenheit ausgefallen war, erhielt das Mo-

Unimog von Roco

Ein alternatives Ausgangsmodell für unser Umbauprojekt war vor einigen Jahren im Roco-Sortiment zu finden. Der Zweibege-Unimog war dort beispielsweise im Set mit einem Kesselwagen als „Gefahrgut Ausbildungszug“ der DB AG erhältlich (1930). Das Fertigmodell wird zwar ohne Zug- und Stoßrahmen geliefert, doch machen feine Details wie die metallenen Laufradsätze das H0-Modell ebenfalls zu einem lohnenden Bastelobjekt.

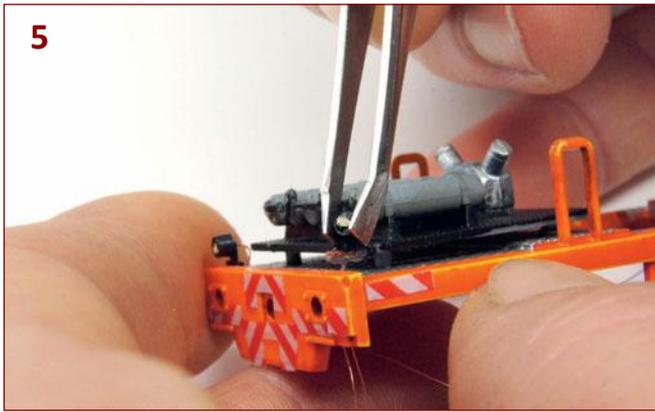


Materialbedarf

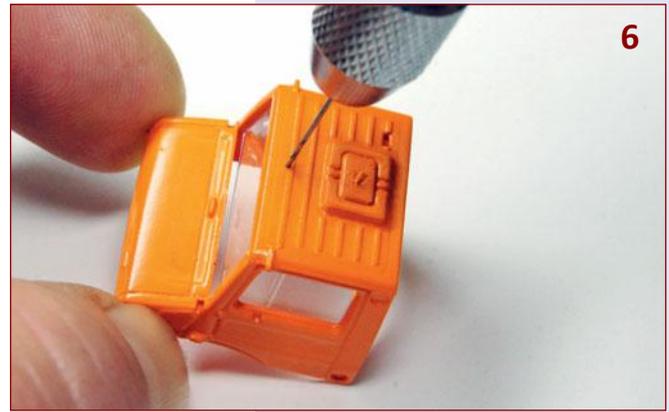
- ◆ Bausatz Zweibege-Unimog mit Zug- und Schubrahmen sowie Fahrleitungsbauwagen (Kibri 16062)
- ◆ SMD LED Bauform 0402 (rot/weiß)
- ◆ SMD LED Bauform 0508 (gelb)
- ◆ Warnlichtbalken (Herpa 051781)

Werkzeug

- ◆ Airbrush-Ausrüstung
- ◆ Acryl- oder Emailfarben (z.B. Revell) in Grau, Orange, Silber und Braun
- ◆ Schleifpapier (Körnung: 120)
- ◆ Pinsel
- ◆ Pinzette
- ◆ Bohrer (0,3 Millimeter)



5



6



7



8

High-Tech-Unimog von Viessmann

In der Zwischenzeit legte Viessmann eine gründlich überarbeitete Version des Kibri-Gespans als Fertigmodell auf (2680). Die motorisierte Zugmaschine (U 427) verfügt nun über ein fein detailliertes und sorgfältig bedrucktes Metallgehäuse sowie allerlei Beleuchtungs- und Soundfunktionen. Dennoch könnte der recht hohe Preis des Sets (UVP ca. 370 Euro) so manchen Modellbauer motivieren, erst einmal den Selbstbau zu wagen.



dell noch kleinere betriebsbedingte Gebrauchsspuren und eine dezente Alterung mittels Airbrushpistole und Trockenfarben. Zu beachten ist, dass der Farbsprühnebel der Airbrushpistole beim Aufbringen der leichten Verschmutzungen nicht direkt auf das Modell gerichtet wird, sondern möglichst kurz vor dem Fahrzeug auf eine Unterlage trifft. Von hier aus werden die Farbpigmente sehr dezent abgelenkt und lassen sich von unten nach oben viel

besser dosieren. Das letzte Finish erreichte ich mit dem Einsatz von Trockenfarben und einem Pinsel.

Der Zweiwege-Unimog steht nun für seine ersten Aufgaben bereit und erhält gleich einen authentischen Arbeitsauftrag. Dank der LED-Beleuchtung hinterlässt das Modell besonders im abgedunkelten Hobbyraum einen interessanten Eindruck und ist ein Hingucker in diesem Teil meiner kleinen Modellbahnwelt. □

Bild 5: Die mit SMD-LEDs ausgerüsteten Lampen werden auf den Rahmen gesetzt. Durch die geringe Größe von etwa 1 x 0,5 Millimetern wird die Optik des Modells auch im unbeleuchteten Zustand kaum beeinträchtigt.

Bild 6: Für das dritte Spitzenlicht und den Warnbalken werden mit einem dünnen Bohrer Löcher in das Führerhausdach gebohrt.

Bild 7: Die optische Wirkung lässt sich mittels Trockenfarben steigern. Da unser Unimogmodell später im Umfeld einer Zechanlage im Ruhrgebiet seinen Dienst tun soll, werden hier noch dezente Spuren des „schwarzen Goldes“ aufgebracht.

Bild 8: Im letzten Schritt folgt die Patinierung mit der Airbrushpistole. Staubgrau sowie Rost- und Brauntöne werden lasierend aufgespritzt. Dies gelingt besonders dezent, wenn der Farbstrahl der Spritzpistole ein paar Zentimeter vor dem eigentlichen Objekt im 45 Grad-Winkel auf einer Unterlage aufrifft. Der in Richtung Modell reflektierte Sprühnebel genügt zur dezenten Alterung vollauf.



Der Unimog – ein Allround-Vehikel

Nur selten gelang es einem Hersteller, eine ganze Fahrzeugklasse zu definieren und diese über Jahrzehnte hinweg so erfolgreich zu bedienen, dass es keine direkten Wettbewerber gibt. Das Universal-Motor-Gerät von Daimler Benz ist eines der wenigen Beispiele, bei dem dies glückte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war sehr schnell klar, dass Deutschland entmilitarisiert, demontiert und geteilt werden sollte – nie wieder sollte es die Mittel zum Führen eines Angriffskriegs haben. Ein reiner Agrarstaat sollte Deutschland werden, so zumindest lautete der vielzitierte Morgenthau-Plan.

Ganz so schlimm kam es dann nicht, aber angeregt durch die neue Lage konstruierten Albert Friedrich und Heinrich Rößler kurz nach Kriegsende den Unimog.

Beide waren ehemalige Daimler-Benz-Ingenieure. Albert Friedrich leitete bis Kriegsende als Chefingenieur die nun überflüssige Flugmotorenentwicklung.

Heinrich Rößler wiederum brachte große Erfahrung im Pkw-Bereich mit. Albert Friedrich konnte die britischen und amerikanischen Alliierten mithilfe seiner Entwürfe bereits im November 1945 davon überzeugen, dass der „Vielzweckwagen“ für die Landwirtschaft eine sinnvolle Sache sein würde. Eine „Production Order“ wurde erteilt und es mussten zehn Prototypen entstehen.

Hans Zabel, der Beschaffer, hatte die schwierige Aufgabe, die für das „Universal-Motor-Gerät“ benötigten Teile zu finden. Weil diese lange Bezeichnung lästig war, kürzte er auf „Unimog“ ab. Der eingängige Name war gefunden.

Der Unimog stellte die damaligen rohen, unverkleideten Traktoren in den Schatten. Er war genial anders und erinnerte mehr an einen kurzen Lkw mit Führerhaus und Pritsche als an einen Ackerschlepper. Dank seiner Portalachsen und des Allradantriebs gab es keine (landwirtschaftlichen) Hindernisse, die er nicht überwinden konnte.

Anfänglich gebaut von Boehringer, übernahm Daimler 1951 die Fertigung. Der kleinen Erstlingstypen folgten bald schwerere und größere, das Grundkonzept blieb aber immer gleich. Interessant ist, dass viele verschiedene Unimog-Typen (groß, klein, lang, kurz) über viele Jahre hinweg parallel zueinander gebaut wurden.

Es gab einfach alles für ihn, an ihm und um den Unimog herum: Kreissägenaufsätze, Feuerwehropumpen, sämtliche denkbaren landwirtschaftlichen Arbeitsgeräte... Er war Antrieb für Dreschmaschinen, später Zweibegefahrzeug (Straße und Schiene) zum Rangieren von Eisenbahnwagen und unendlich vieles mehr. Der Unimog ist ein Stück Geschichte und gehört zu den Marken, die für deutsche Wertarbeit stehen. □

– Anzeige –

Fiat 238 & Fiat Lupetto

BREKINA
AUTOMODELLE

Händlerverzeichnis
und alle Infos
www.brekina.de

Erste Prototypen

1946 – 1949

Den 9. Oktober 1946 kann man als Geburtstag des Unimog sehen, denn da rollte der erste Prototyp aus den Hallen. Die Spurweite betrug 1270 Millimeter, das sind genau zwei Kartoffelreihen. Das Fahrzeug überzeugte im Gelände und auf der Straße. Pluspunkte waren das geschlossene Fahrerhaus mit Faltdach, die Polstersitze, die Federung, die guten Bremsen und die gleichgroßen Reifen vorne und hinten.

Gefertigt wurden die ersten Fahrzeuge bei Erhard & Söhne, später bei Boehringer in Schwäbisch Gmünd. Bei der öffentlichen Vorstellung des Unimog im August 1948 bei der DLG (Deutsche

Landwirtschafts-Gesellschaft), jubelte das Publikum. Die ersten 150 Kaufverträge zu einem Stückpreis von 13.000 DM konnten abgeschlossen werden. Und nun ging es richtig los. Die Patentanmeldung erfolgte am 21.11.1948. Endlich, Anfang Februar 1949, konnte die Produktion der ersten Vorserie gestartet werden. Bis 1951 baute Boehringer insgesamt 600 Unimogs, Typ 70200.

Der Unimog erfreute seine Besitzer mit neuen spezifischen Anbauteilen: Kartoffelsetzmaschine, Pflanzenspritze, Frontkompressor, Schneepflug, Seilwinde... Aber die Nachfrage war so groß, dass ein neuer Partner mit Kapazitäten und Kapital her musste. Die Daimler-Benz AG, anfangs skeptisch (der Daimler Ackerschlepper der Jahre 1928 – 1939 verkaufte sich eher schlecht), holte den Unimog ins Werk Gaggenau. Durch moderne Fließbandproduktion im großen Werk konnte der Ausstoß rasch erhöht werden.

Unimog-Baureihe 2010

1951 – 1953

Optisch nahezu unverändert ging der Unimog bei Mercedes-Benz in Serie, das Ochsenkopf-Logo der Firma Boehringer prangte weiter auf der Motorhaube. Viele Detailverbesserungen fanden Einzug in die Produktion. Zulieferunternehmen brachten immer wieder neue Zusatzgeräte ein. Beachtlich ist die erste Rübenvollerntemaschine. Mit dieser Konstruktion war es möglich, die Rübenenernte mit einer oder zwei Personen zu schaffen. Eine unheimliche Erleichterung. Die am Unimog vorne und hinten angebrachten Zapfwelle sowie der Riemetrieb erschlossen noch mehr Möglichkeiten für die Zubehör Industrie. Der stabile Leiterraum ermöglichte extreme Einsätze, der Mercedes Dieselmotor OM 636 (25 PS) mit Sechsganggetriebe sorgte für guten Vortrieb. Interessant: 1952 lieferte Daimler-Benz 800 Unimogs an die Schweizer Armee. Die „Dieseli“, so nannte man die Unimog in der Schweiz, hatten Tarnlicht, Spaten, Spitzhacke, Beil und Stahlseil als Sonderausstattung.



Eine rundliche tief herabgezogene Motorhaube und „Froschaugen“ kennzeichneten den Führerhaustyp B beim U401 und U402..

Ab 1953 lösten die Baureihen U401 und U402 den Typ 2010 ab. Die Außenfarbe blieb grün, der Kühlergrill rot. Nun kam der Stern zusätzlich ins Fahrzeugesicht. Das offene Führerhaus mit Faltdach war eckig wie beim Vorgänger. Alternativ wurde nun auch ein von Westfalia produziertes geschlos-

Baureihen U401 und U402

1953 – 1956

senes Fahrerhaus aus Blech angeboten. Hier waren alle Ecken abgerundet, wodurch es recht modern erschien. Die Scheinwerfer standen etwas hervor, so bekam der 401 den Spitznamen „Froschauge“. Dieses Fahrerhaus blieb bis 1961 im Programm, Werksbezeichnung Typ B.

Der „Runde“ war bei Feuerwehren und Kommunen sehr beliebt. Dadurch ergab sich eine Erweiterung der Farbpalette: Zementgrau und Signalorange kamen hinzu. Der offene Unimog blieb grün. 1955 wurde die Grenze von 100.000 ausgelieferten Einheiten überschritten.

Mit dem U402 wurde der Radstand verlängert und er konnte bestens als Sattelschlepper für Langholztransporte oder auch als Baustellenkipper für den Straßenbau eingesetzt werden.

Unimog S 404

1955 – 1980

Man nannte ihn Unimog S (Sonderfahrzeug), weil er noch mehr konnte. Diesen Unimog konnte man zwar auch auf dem Acker einsetzen, aber mit seinen Fähigkeiten (extreme Wattiefe, bestens im Schnee und schwierigstem Gelände, Wendigkeit und Steigvermögen) war er ein konkurrenzloser Gelände-Lkw. Das heißt, ein Fahrzeug für Streitkräfte. Die französische Armee war so begeistert, dass sie gleich 500 Stück bestellte.

Es gab nun auch einen Benzin-Sechszylinder mit 82 – 110 PS als Antrieb. Der hatte einen Straßenverbrauch von 25 – 30 Litern Sprit auf 100 Kilometer, aber auch eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Das Dieselchen nagelte dagegen mit 60 PS daher.



„Der Bundeswehr-mog“, ein Star im Gelände

Auch die 1956 gegründete deutsche Bundeswehr wurde Kunde und versorgte sich während der langen Produktionszeit mit 36.000 Stück dieser Unimogs. Den Funk- oder „Sanka“-Koffer kennt wohl jeder, und auch im zivilen Einsatz z.B. bei der Feuerwehr konnte der S 404 zeigen, was er kann.



Richtig „knuffig“ schaute der kleine Unimog 411 mit Blechführerhaus aus. Es gab fast nichts, für das er nicht eingesetzt wurde.

Nach nur drei Jahren Bauzeit löste der U 411 den Unimog 401 ab. Auch der Nachfolger war eckig, hatte einen Leiterraum, eine geteilte Scheibe, vier gleich große Räder, Allradantrieb und sechs Gänge. 30 – 32 Diesel-PS sorgten für den Vortrieb. Die Zusatzausstattung wurde erweitert, nun

Unimog 411/411c

1956 – 1974

gab es u.a. ein Kriechgang-Zusatzgetriebe. Mit ihm konnte man extrem langsam fahren, ohne die Kupplung schleifen zu lassen (bei der Ernte sehr hilfreich).

Ein Ganzstahlführerhaus kam wieder von Westfalia. Es war nun deutlich größer, die hier ungeteilte gewölbte Panorama-scheibe sorgte für eine bessere Sicht. Ein Hauch von Luxus zog ins Fahrerhaus ein: Einstiegsgriffe, Kleiderhaken und Lüftungsschlitze an der Frontscheibe, begradigte „Froschaugen“. Die Technikseite: Ein vollsynchronisiertes Schaltgetriebe fand seinen Weg in den Unimog – die Schaltpausen wurden kürzer und der Gangwechsel angenehmer.

Ab 1965 schloss sich der Typ 411c an. Die Motorleistung stieg auf 34 – 36 Diesel-PS an. 1963 zog die Lkw-Produktion von Gaggenau nach Wörth um, um mehr Platz zu haben. Im Zuge der Modellpflege wurden die Achsübersetzungen angepasst, die Frontscheibe um 4 cm erhöht und der Radstand vergrößert. Weitere Anbaugeräte wie z.B. Schneefräse, Kompressor für Druckluftwerkzeuge oder Vorbaukehrmaschinen kamen hinzu.

Unimog 406/416

1963 – 1988

Mit dem U 406 begann der Aufstieg in die mittlere Lkw-Klasse. Die landwirtschaftlichen Betriebe hatten sich verändert, es wurde rationalisiert und viele Arbeitsgänge durch günstigere maschinelle Arbeiten ersetzt. Da brauchte man größere Maschinen, größere, stärkere Unimogs. Diese Anforderungen erfüllte der U 406: Das Fahrzeug war deutlich größer, der Innenraum nach (damaligen) sicherheitstechnischen Maßstäben optimiert, und die Motoren stammten aus dem starken Mercedes-Lkw-Programm. Die Sechszylinder-Diesel leisteten anfangs 65 PS, später bis zu 110 PS. Das war mehr als doppelt so viel wie beim Vorgänger! Die Steigfähigkeit betrug bei voller Beladung 70%! Mit der neuen Optik prägte der U 406 für lange Zeit das „Unimog“-Bild schlechthin. Zur einfachen Kabine



Der große U 406 mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 6000kg konnte noch mit Führerscheinklasse 3 gefahren werden!

kam eine Doppelkabine mit Pritsche. Alle Unimogtypen wurden während der Produktionszeit ständig verbessert. 1965 kam der 416 dazu, im Prinzip ein U 406 mit langem Radstand.

Unimog 421

1965 – 1989

Die U 421 waren eine Variante zwischen den U 411 und den U 406. Sie wurde als „leichte“ Baureihe mit kurzem und langem Radstand definiert. Die Dieselmotorisierung gab es bis 60 PS. Verschiedenste technische Varianten für den Forstbetrieb waren verfügbar. Das Aussehen passte zum Rest der Unimog-Familie. Interessant: Der „Bruder“ U 431 wurde von 1969 bis 1971 in Argentinien für Südamerika gefertigt.

Der MB-trac

1972– 1991

Ein weiteres Fahrzeug in der Unimog-Familie kam 1972: Der MB-trac (Mercedes-Benz-Traktor). Der „trac“ übernahm viele technische Komponenten und Aggregate aus dem Unimog-Regal und ergänzte das Programm im Bereich Agrar-Schlepper. Mit seiner wahlweise großen Motorisierung (bis 180 PS) und gehobenem Fahrkomfort brauchte er die Konkurrenz nicht zu fürchten. Die Landwirte freuten sich: festes Dach, gute Heizung, Klimaanlage und leiseres Motorengeräusch.

Baureihen U 300 – U 530

seit 2000

Entscheidend bei der neuen Reihe ist, dass sie viele alte Modelle ersetzt. Das Führerhaus erinnert an eine Ameise. Die riesige Frontscheibe ermöglicht bestes Arbeiten mit vorne angesetzten Arbeitsaufsätzen (z.B. Mähgeräte im Autobahnbereich). Der Innenraum ist der moderne Arbeitsplatz eines Lastwagens. Das Fahrerhaus wird aus leichtem stabilem rostfreiem Kohlefaserverbundwerkstoff hergestellt.

Auch den neuen Typ gibt es als Zweibegefahrzeug für die Schiene als „Rangierlok“. Seit 2002 kommen diese Unimog-Typen aus dem neuen Werk in Wörth. Im April 2013 kam die zweite Generation dieser Reihe auf den Markt. Die Kabinensicht wurde nochmals verbessert. „Freisichtkabine“ ist die Bezeichnung, die Kamera- und Monitorsysteme in das Bedienkonzept einbezieht. Eine weitere technische Neuerung ist zum Beispiel der Joystick für die Gerätesteuerung. Die Bedieneinheit ist herausnehmbar und kann von außen als Fernsteuerung eingesetzt werden. Das Spitzenmodell U530 hat eine Leistung von 299 PS.



Hingucker für die Bahn: Die Spurweite des Unimogs entsprach exakt der Schienenspurweite. So entstand die Idee eines Zweibegefahrzeugs: „Die Aufgleisung dauert nur 20 Sekunden!“

Baureihen U 1000 – U 1700

1975 – 1990

Modern und eckig erschienen die neuen Modelle Unimog U 1000, U 1300/L, U 1500 und das Flaggschiff U 1700/L (168 PS). Die Zahlen verschlüsselten, wie bei Benz üblich, die gerundete PS-Stärke. Der Buchstabe L stand für einen langen Radstand. Die Typenvielfalt war schwer zu durchschauen. Nun ging es mit der Lkw-Technik voran: Scheibenbremsen rundum! 1977 war eine Feierstunde im Werk: Der 200.000. Unimog war fertig!



Baureihen U 90 – U 100 turbo

1992– 2001

Die neue leichte Baureihe fällt besonders durch das neue Design auf. Die Motorhauben sind entweder klassisch symmetrisch oder ganz pfiffig auf der linken Seite stark abfallend. „Sichtkanal“ sagt Mercedes dazu, eine gute Idee. Die Dieselmotoren reichen von 64 bis 115 PS mit acht Vorwärts- und vier bis acht Rückwärtsgängen. Er ist bestens für Expeditionen geeignet, da die Überrollfestigkeit besonders hoch ist. Ebenfalls 1992 startete die „mittlere“ Reihe U 110 – U140 mit einem ähnlichen Design.



Wenn der Postmann ...

Werden Lieferwagen be- und entladen, bleiben die Türen zum Laderaum beim Vorbild meist eine ganze Weile geöffnet. Im Modell sind die Laderäume jedoch stets fest verschlossen. Wer eine Ladeszene, egal welcher Epoche, nachstellen möchte, muss also selbst zur Säge greifen.

Lieferwagen verschiedener Paketdienste gehören heute – dem Onlinehandel sei Dank – zum gewohnten Bild in Städten und Dörfern. Die Fahrer sind fast immer in Eile und parken die bunten Kastenwagen meist prekär am Straßenrand, oder (zum Leidwesen vieler Anwohner) gleich mitten auf der Straße; der Warnblinker aktiviert, die Hecktüren geöffnet.

Auch für die Modellbahn sind zahlreiche hoch detaillierte Modelle verschie-

dener Lieferwagen im Dekor der gängigen Paketdienste lieferbar – nur die Ladetüren bleiben leider ab Werk verschlossen.

Das Modell wird zerlegt

Als Ausgangspunkt für die kleine Bastelarbeit diente das Herpa-Modell eines Mercedes-Benz Sprinters (Facelift 2000).

Der Lieferwagen ist in den Farben eines bekannten Paketdienstes lackiert (Herpa 046114) und mit einem typischen Kögel-

Spezialaufbau versehen. Sein eckiger Laderaum eignet sich besonders gut für die nötigen Schnitte für die Umbauarbeiten.

Zunächst aber wird das Modell in seine Einzelteile zerlegt. Dazu muss zunächst vorsichtig der Kühlergrill herausgezogen werden ohne diesen dabei zu beschädigen (etwa mithilfe eines flachen Schraubenziehers). Ist der Kühlergrill entfernt, lassen sich durch leichtes Spreizen des Kastenaufbaus der Fahrzeugboden, die Inneneinrichtung und die Fenstereinsätze lösen.



Bild 1: Das Ausgangsmodell für die Bastellei: Das H0-Modell eines Mercedes-Benz Sprinters mit Kugel-Aufbau in den Farben eines bekannten Paketdienstes (Herpa 046114)

Bild 2: Im ersten Schritt wird das Modell in seine Einzelteile zerlegt. Dazu muss man zunächst vorsichtig den Kühlergrill herausziehen, dann lassen sich Fahrzeugboden und Inneneinrichtung lösen.



Bild 3: Im zerlegten Zustand sind viele Details für kleine Verbesserungsarbeiten leichter zugänglich. Die Blinker werden in Orange-Gelb (Revell 30 und 310) betont.

Bild 4: Mit einem Folienschreiber fährt man nun die Lüftergitter unter der Frontscheibe sowie die Türgriffe nach.



Ist der Wagen in seine Einzelteile zerlegt, empfiehlt es sich, gleich einige Verbesserungen im Detail mit vorzunehmen. So werden die Blinker an den Kotflügeln sowie an den Heckleuchten in einem Orange-Gelb-Gemisch (Revell 30 und 310) betont, die Türgriffe, die seitliche Türleiste am Laderaum sowie das Lüftergitter unterhalb der Frontscheibe werden mit einem schwarzen Folienschreiber hervorgehoben, die Rückfahrleuchten am Heck erhalten eine silberne Farbe (Revell 90).

Natürlich dürfen auch die Kennzeichen nicht fehlen. Die Nummernschilder wurden am PC passend zur gewählten Epoche (nach 1994) erstellt und anschließend auf Fotopapier ausgedruckt. Um keine allzu dicken Kartonstückchen auf die Stoßstangen zu kleben, empfiehlt es sich, zunächst vorsichtig die oberste bedruckte Schicht abzuziehen. Dann schneidet man die Nummernschildchen vorsichtig aus, zieht sie mit der Rückseite über einen Klebestift und fixiert sie vorsichtig mit der Pinzette.

Nun beginnen die eigentlichen Sägearbeiten: Mit einem scharfen Tapetenmesser oder Skalpell schneidet man zunächst vorsichtig die Türkanten und den Türsturz am Heck entlang, anschließend vertieft man die Schnitte in mehreren aufeinanderfolgenden Durchgängen immer weiter. Zu guter Letzt kann man auch eine dünne Bastelsäge zu Hilfe nehmen, sollte dabei aber stets auf eine exakt gerade Schnittführung achten. Ist die Tür aus dem Wagenkasten herausgetrennt, müssen nur noch die bei-



Bild 5: Mit einem scharfen Tapetenmesser oder Skalpell schneidet man zunächst vorsichtig die Türkanten und den Türsturz am Heck entlang, anschließend vertieft man die Schnitte in mehreren aufeinanderfolgenden Durchgängen immer weiter.



Bild 6: Auch eine dünne Bastelsäge kann beim Aussägen der Türöffnung gute Dienste leisten. Im Hintergrund ist der einteilige Fenstereinsatz zu erkennen.



Bild 7: Die Türen lassen sich auf einer passenden Schneideunterlage leicht trennen. Größere Probleme bereitet das spröde Trägermaterial der Heckfenster, das entfernt werden muss, um die Fenster exakt in die Öffnungen einzupassen. Alternativ kann man auch neue Fenster aus Folie zuschneiden.

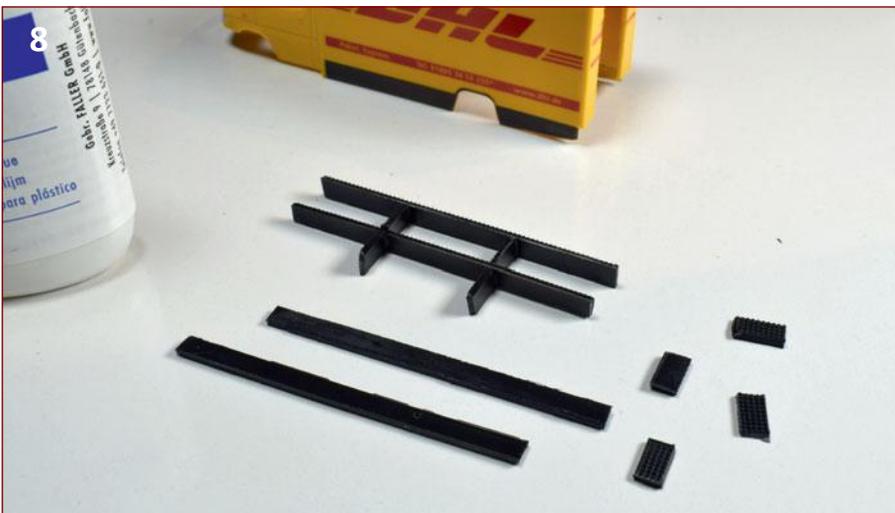


Bild 8: Die Regale entstehen aus alten Brawa-Kunststoffplatten mit Riffelblechmuster.

den Türflügel voneinander getrennt werden. Da man die Tür nun plan auf die Bastelfläche legen kann, ist dies eher eine der leichteren Aufgaben.

Etwas mehr Fingerspitzengefühl erfordern die kleinen Fenster in den Hecktüren. Um sie bündig in die Türen einzusetzen, müssen sie vom quadratischen Fenstereinsatz getrennt und sorgfältig verschliffen werden, was sich angesichts des spröden Materials gar nicht so einfach gestaltet. Alternativ kann man natürlich

auch neue Fensterscheiben aus Plastikfolie zurechtschneiden.

Damit ist die Arbeit allerdings noch lange nicht getan: schließlich erlauben die geöffneten Türen den Blick in den Innenraum – und der will gestaltet werden.

Postfahrzeuge, insbesondere solche mit geräumigem Kastenaufbau, werden nach ihrer aktiven Zeit im Zustellbetrieb gerne als Wohnwagen weiterverwendet. So fand sich auf einer einschlägigen Verkaufsplattform eine ganze Bilderserie unseres

Kögel-Sprinters, samt zahlreicher Innenraumaufnahmen.

Prominentestes Merkmal sind die beiden Aluminium-Paketregale an den Seiten zu je neun Fächern. Die Wandflächen erscheinen innen weiß bis hellgrau, der Boden ist mit robusten Pressspanplatten ausgelegt und es herrscht freier Durchblick zum Führerraum.

Für Längs- und Querträger der Paketregale fanden alte Riffelblech-Kunststoffplatten von Brawa aus der Restkiste Ver-

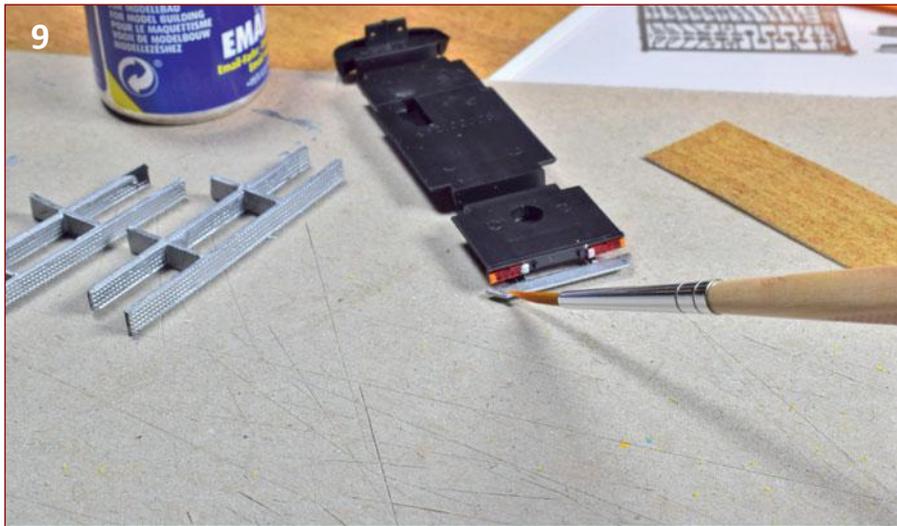


Bild 9: Es genügt, sechs der eigentlich neun Fächer nachzubilden, die oberste Regalreihe wäre unter dem Dach des Wagens ohnehin kaum sichtbar. Anschließend wird das Regal in Silber (Revell 90) bemalt, ebenso die Trittstufe am Heck und die Rückfahrleuchten.

Bild 10: Der Innenraum wird in dezentem Hellgrau (Revell 76) neu lackiert.



Bild 11: Die Laderaumwände werden mit passend zugeschnittenen Stücken hellgrauen Papiers verkleidet. Zum Befestigen genügt Alleskleber.

Bild 12: Die Imitation des Pressspanbodens wurde zunächst auf handelsüblichem Druckerpapier ausgedruckt. Nun klebt man den passend zugeschnittenen Bodenbelag in den Laderaum ein – auch über dem Achskasten.



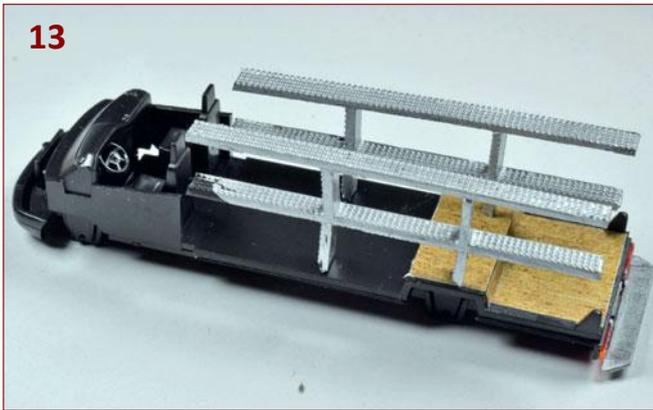


Bild 13: Weil die Regale auch auf dem Radkasten aufsitzen, müssen die RegalfüÙe vor dem Zusammenbau passend abgelängt werden. Eine kleine Stellprobe zeigt, ob alles gerade ist.

Bild 14: Nun klebt man die Regale direkt auf die Seitenwände auf, sodass die Bretter exakt waagrecht verlaufen und die FüÙe bündig mit dem Fahrzeugboden liegen.

Bild 15: Nun wird das Fahrzeug Stück für Stück wieder zusammengebaut. Wer mag kann den Laderaum noch mit einigen Paketen (hier von Preiser) bestücken.

Bild 16: Im nächsten Schritt werden die Türen im gewünschten Winkel eingeklebt. Nun fehlen nur noch die Außenspiegel und der Sprinter kann wieder auf Lieferfahrt gehen. Besonders schön wirkt es, wenn man die Innenseiten der Rückspiegel in Silber lackiert (Revell 30).

wendung. Weil das Fahrzeugdach die obere Regalreihe ohnehin verdecken würde, genügt es, sich bei der Nachbildung auf die unteren sechs Fächer zu beschränken.

Die Regalbretter werden zunächst in mehrere gleich breite Streifen geschnitten, dann längt man Längs- und Querfächer passend ab und verklebt die Einzelteile möglichst rechtwinklig miteinander. Zum Schluss, wenn der Klebstoff ausreichend ausgehärtet ist, lackiert man die fertigen Regale in Silber (Revell 90). In derselben

Farbe wird im nächsten Schritt auch die Trittstufe am Heck lackiert.

Nun schreitet der Innenausbau des Sprinters weiter voran. Die Führerhausrückwand wird vor dem Einbau der Inneneinrichtung von der Führerstands- und von der Laderaumseite her hellgrau (Revell 76) ausgelegt.

Die Seitenwände des Kofferaufbaus können der Einfachheit halber auch mit passend zugeschnittenem hellgrauen Tonpapier ausgelegt werden. Zum Ver-

kleben mit den Seitenwänden genügt handelsüblicher Uhu-Alleskleber.

Der Belag für den Boden entstand am PC. Ein passendes „Wallpaper“ einer Pressspanplatte wurde in einem Office-Programm auf einen glaubwürdigen Maßstab skaliert und anschließend mit dem Laserdrucker ausgedruckt. Natürlich kann man auch zum Pinsel greifen, aber die Arbeit mit Papier hat doch ihren eigenen Reiz. Der Radkasten der Hinterachse erschwert das Einkleben des Boden-



Bild 17: Der erste Praxistest verläuft zufriedenstellend. Die Ladehöhe passt, der Wagen ist nun bereit für die erste Dienstfahrt.

belags ein wenig. Wegen der kleinen Stufe muss man zunächst drei Stücke von minimal verschiedener Breite ausschneiden. Verläuft die Legeprobe zufriedenstellend werden die Bodenstücke mit Uhu auf den Fahrzeugboden geklebt.

Damit die Regale waagrecht im Fahrzeug stehen, muss jeweils ein Fuß, der auf dem Radkasten aufsitzt, passend gekürzt werden. Zeigt sich bei der Stellprobe, dass alles passt, kann man mit dem Zusammenbau beginnen.

Zunächst werden die Regale mit den Seitenwänden des Kastenaufbaus verklebt. Dabei ist darauf zu achten, dass die Regalfüße exakt auf der Höhe des später einzusetzenden Wagenbodens liegen. Am Besten eignet sich wiederum Uhu zum Befestigen der Teile, gerade um diese später notfalls noch um einige Millimeter nachjustieren zu können.

Nun wird der Transporter Stück für Stück weiter zusammengesetzt; erst legt man Scheiben und Fahrersitze ein, dann

folgen die beiden Bodenplatten sowie die Achsen. Der zum Schluss eingesteckte Kühlergrill fixiert das Fahrzeug.

Nun werden die Laderaumtüren im gewünschten Winkel verklebt, je nach Präferenz können Sekunden- oder Kunststoffkleber zum Einsatz kommen. Wer mag kann den Laderaum zum Schluss noch mit einigen Paketen aus der Restekiste (Preiser) bestücken. Dann werden noch die Rückspiegel eingesetzt und der Sprinter ist fertig für den ersten Einsatz. □

Materialbedarf

- ◆ Mercedes-Benz Sprinter mit Kögelaufbau (Herpa 046114)
- ◆ verschiedene Ladegüter (Preiser)
- ◆ Druckerpapier
- ◆ Kunststoff-Profilplatten.

Werkzeug

- ◆ Skalpell
- ◆ Tapetenmesser
- ◆ Bastelsäge
- ◆ Uhu-Alleskleber
- ◆ Kunststoffkleber
- ◆ Verschiedene Emailfarben (Revell 30, 310, 90, 8 und 76)
- ◆ Pinsel (Stärke 0)
- ◆ Graues Tonpapier
- ◆ Schwarzer Folienschreiber



Unsere Fachhändler (nach Postleitzahlen)



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



Spielzeugring-Fachgeschäft

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



14057 Berlin

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

FH/RW/A

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

01187 Dresden

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

22083 Hamburg

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

49078 Osnabrück

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

67655 Kaiserslautern

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

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

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

04159 Leipzig

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

30519 Hannover

TRAIN & PLAY
Modelleisenbahnen • Modellautos
Hildesheimer Str. 428 b
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

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

10318 Berlin

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

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

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®

34379 Calden

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

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

10789 Berlin

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

40217 Düsseldorf

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

63654 Büdingen

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

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

12105 Berlin

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

42289 Wuppertal

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

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



BAHNHOFSPRESS & BUCH Karl Schmitt & Co.

Eine große Auswahl an VG Bahn-Publikationen finden Sie u.a. in unseren Filialen
in Nürnberg, Mannheim, Frankfurt, Kassel, Baden-Baden/Oos und Göttingen.

www.buchhandlung-schmitt.de



82110 Germering

AUTO-MODELLBAHN-WELT
Germering Linden GbR
Untere Bahnhofstr. 50
Tel.: 089 / 89410120
Fax: 089 / 89410121
FH/RW/H

84307 Eggenfelden

MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckermaier
Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
www.steckermaier.de
steckermaier@steckermaier.de
FH/RW **EUROTRAIN**



97070 Würzburg

ZIEGLER MODELLTECHNIK
Textor Str. 9
Tel.: 0931 / 573691
www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW **EUROTRAIN**

83352 Altenmarkt/Alz

MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
Hauptstr. 27
Tel.: 08621 / 2834
Fax: 08621 / 7108
FH/RW **EUROTRAIN**

86199 Augsburg

AUGSBURGER
LOKSCHUPPEN GMBH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW

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**

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

90419 Nürnberg

RITZER MODELLBAHN
Inh. Knoch
Kirchenweg 16
Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756
www.modellbahnritzer.de
FH/RW/A/B **EUROTRAIN**

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**

Schweiz

90478 Nürnberg

MODELLBAHN
Helmut Sigmund
Schweigigerstr. 5
Tel.: 0911 / 464927

EUROTRAIN

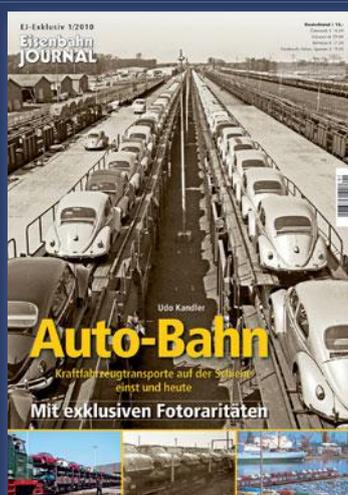
95676 Wiesau

MODELLBAHN PÜRNER
Südweg 1
Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988
www.puerner.de
modellbahn@puerner.de
FH

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

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,-

Eisenbahn
JOURNAL

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

VCB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Weitere noch lieferbare Titel
aus der Reihe MIBA-Spezial



MIBA-Spezial 115
Neues für Nerds
Best.-Nr. 120 11518



MIBA-Spezial 116
Kleine Stationen
Best.-Nr. 120 11618



MIBA-Spezial 117
Verfeinern und verbessern
Best.-Nr. 120 11718



MIBA-Spezial 118
Großer Plan für kleine Bahn
Best.-Nr. 120 11818



MIBA-Spezial 119
Landschaft mit Landwirtschaft
Best.-Nr. 120 11919



MIBA-Spezial 120
Warten, pflegen, verbessern
Best.-Nr. 120 12019



MIBA-Spezial 121
Nebenbahnen
Strecken, Bauten, Züge
Best.-Nr. 120 12119



MIBA-Spezial 122
Projekte mit Pfiff
Best.-Nr. 120 12219

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 12,-

Die Spezialisten



MIBA
SPEZIAL 123

SPEZIAL 123

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

R 10525
Deutschland € 12,-
Österreich € 13,90
Schweiz Sfr. 23,80
Italien, Frankreich, Spanien
Portugal (cont.) € 14,50
Westindien € 15,00
Dänemark DKK 130,-



**Nicht nur Bahnhöfe:
Hochbauten**

Gegossen, geritzt, geklebt
Stabile Stützmauern

Ein Nebengebäude in Frästechnik
Kleiner Schrankenposten

Voll im Trend und nicht von Pappe
Lasercut-Gebäude

Keine Bahn kommt ohne Hochbauten aus. Folglich dürfen Hochbauten auch bei der Modellbahn nicht fehlen. Denn nicht nur Empfangsgebäude prägen das Bild, auch Stellwerke in ihren unterschiedlichsten Formen sowie große und kleine Güterschuppen ergänzen das Ensemble. Richtig komplett wird der Überblick aber erst durch kleine, unscheinbare Bauten wie Stofflager, Schrankenwärterbuden oder Blockwärterhäuschen an der freien Strecke. Das aktuelle MIBA-Spezial stellt Ihnen die Vielfalt der Hochbauten in Vorbild und Modell vor, natürlich mit zahlreichen Bauvorschlägen und Basteltipps, u.a. zu Lasercut-Bausätzen.

104 Seiten im DIN-A4-Format mit Ausklapper, Klebebindung,
mehr als 300 Abbildungen

Best.-Nr. 12012320 | € 12,-



Auch als eBook verfügbar!

Alle lieferbaren und längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de/ebook und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.



www.facebook.de/vgbahn

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de



Spezialisten-Verzeichnis

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*

MONDIALVertrieb

Claus-Peter Brämer e.K. • Woldlandstr. 20 • D 26529 Ostsee
 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.
 Fahrgleis für den Analogbetrieb. Hausbeleuchtung mit Zufallsgenerator und Weiteres.
 Internet: www.mondial-braemer.de e-Mail: info@mondial-braemer.de

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

Oskar Wilde

Anlagenbau Michael Butkay
 Klapperweg 9
 30966 Hemmingen
www.mehbu.de Tel.: 0172 5115021
info@mehbu.de Fax: 05101 585187

schnellenkamp modell

Treiser Pfad 1
 35418 Buseck
 Tel. 06408/3918
 Fax 06408/501496

www.schnellenkamp.com schnellenkamp@t-online.de

Besuchen Sie mein Spur-0-Kaufhaus im Internet.
 Hier finden Sie Fertigmodelle sowie Anlagenzubehör.

Eisenbahn JOURNAL

Mit € 42,50 sind Sie dabei!

Erfolgreich werben
 und trotzdem sparen

Infos: 081 41/53481-153
 oder
b.wilgermein@vgbahn.de

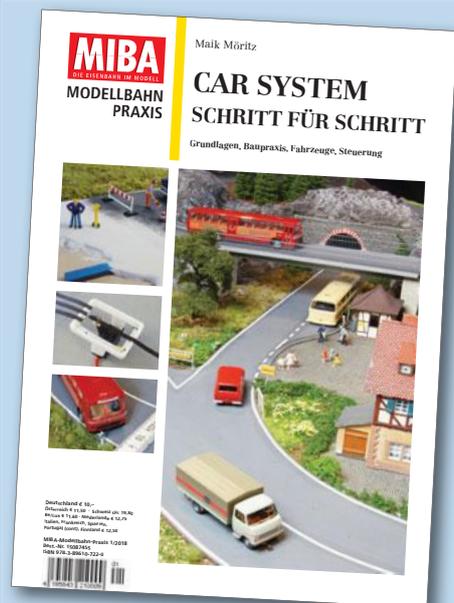
WEINERT MODELLBAU

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

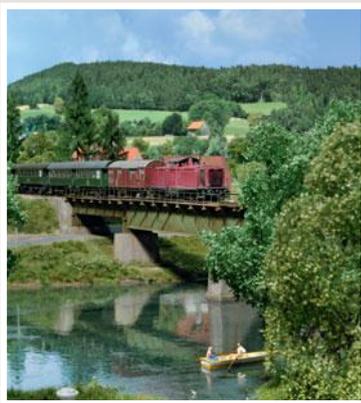
PROFITIPPS FÜR DIE PRAXIS

Neben der Modellbahn ist der funktionsfähige Straßenverkehr zu einem festen Bestandteil vieler Anlagen geworden. Maik Möritz zeigt in dem MIBA-Praxisband zunächst die Grundlagen des Car Systems auf, um dann in zahlreichen Schritt-für-Schritt-Anleitungen inklusive detaillierter Stücklisten konkret den Nachbau zu schildern. Angefangen vom Straßenbau mit Eisendraht oder Magnetstreifen über die Modifizierung angetriebener Fahrzeuge bis hin zur kompletten Verkehrssteuerung mit Elektronik und Digitalkomponenten gibt es jede Menge Tipps und Tricks für einen spannenden Fahrbetrieb. Verladeabläufe und Einsatzfahrten von Feuerwehr und Rettungsdienst sind dabei ebenso vertreten wie viele interessante Betriebsszenarien an den Schnittstellen von Straße und Schiene.

**84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung
 über 250 Abbildungen
 Best.-Nr. 15087455 | € 10,-**



VORSCHAU



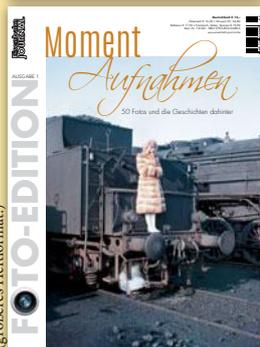
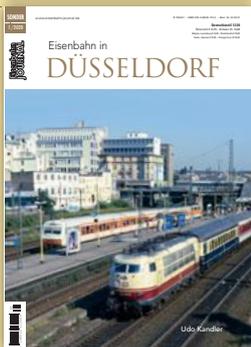
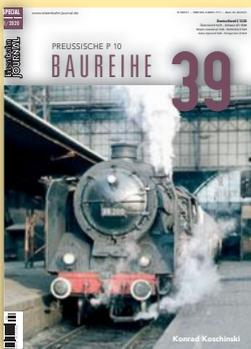
Josef Brandls Traumanlagen

Die Anlage „Burglengenfeld“ hat die Grundform eines auf dem Kopf stehenden U – so zumindest erscheint es, wenn man den Anlagenraum betritt. Das Geschehen ist in der Epoche III angesiedelt, Jahre bevor der Personenverkehr eingestellt wird. Der linke Anlagenschengel wird vom Endbahnhof Burglengenfeld und seiner Zufahrt über die Naab-Brücke geprägt. Im Anlagenquerteil finden sich die Wallfahrtskirche von Saltendorf nebst einiger Häuser. Rechts dominiert eine zweigleisige Paradedecke, die der reichhaltigen Fahrzeugsammlung des Anlagenauftraggebers Auslauf gibt.

Burglengenfeld

Josef Brandls Traumanlagen 1/2020 erscheint im April 2020

AKTUELLE SONDERAUSGABEN



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

Text

Thomas Petz, Bernd Keidel

Fotos

Gabriele Brandl, Wilhelm Hönnige, Thomas Petz, Bernd Keidel, Christof Kutter, Tobias Pütz, Norbert Schnitzler, Andreas Bauer-Portner, Archiv Heel, Archiv VGB, Werkfotos Brekina, Busch, Ford, Herpa, Mercedes Benz, Opel, Rietze, Roco, Saller, Schuco, Tamiya, Weinert, Wiking

Lektorat

Eva Littek

Lithografie

Fabian Ziegler

Redaktionelle Betreuung

Bernd Keidel, Tobias Pütz, Thomas Schaller

Layout

Bernd Keidel, Tobias Pütz, Kathleen Baumann

Redaktionssekretariat

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

Verlagsgruppe Bahn GmbH

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 081 41/5 34 81-0 • Fax 081 41/5 34 81-100



Geschäftsführung

Andreas Schoo, Ernst Rebelein, Horst Wehner

Verlagsleitung

Thomas Hilge

Anzeigenleitung

Bettina Wilgermeir (Durchwahl -153)

Anzeigensatz und Anzeigenlayout

Astrid Englbrecht (-152)

Vertrieb und Auftragsannahme

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

Martina Widmann (-107), Stefanie Huber (-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. 30 vom 1. 1. 2020. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck.

1. Modellbahn-Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals 2020
„Laden und liefern“
ISBN 978-3-89610-753-4

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 Daakeschön für Ihr Vertrauen

Roco-Kesselwagen , Haltermann in HO (210 170)

Das von Roco exklusiv gefertigte Modell kann auf allen Epoche-III- und -IV-Anlagen vorbildgerecht eingesetzt werden.



Foto: Gabriele Brandl



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