

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

XVII. INTERN.
SPIELWAREN-
FACHMESSE
NÜRNBERG 1966
2. TEIL (L-Z)



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

5 BAND XVIII
25. 3. 1966

J 21282 E
Preis 2.- DM

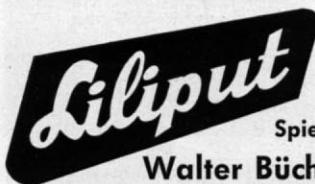


Großer Bildbericht über die Modellbahn-Neuheiten

DER XVII. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

2. Teil und Schluß

Anmerkung: Die Bildausbeute an Neuheiten und Motiven war – trotz einer gewissen Auslese – so groß, daß wir auch den diesjährigen Messebericht auf zwei Hefte verteilen mußten. Da wir uns bei diesem Bericht im allgemeinen an eine alphabetische Reihenfolge halten, umfaßt dieser zweite Teil also gleichwertig die Neuheiten der Firmen L-Z. In diesem Sinne also weiter im Messebericht!



Spielwarenfabrik

Walter Bücherl, Wien

Liliput präsentierte ein besonderes Modell eines besonderen Wagentyps, das darüber hinaus noch den Vorzug hat, sofort nach der Messe lieferbar zu sein: den Mittenselbstentladewagen Fd-z-72 der DB

(nach dem Schrader-Bauplan in Heft 2/XVI). Dieses Modell ist wiederum bestens geraten und vorbildgetreu bis zum letzten Hebelchen. Die Beschriftung ist ein Kabinettsstückchen für sich und infolgedessen auch die Bedienungsanweisung an den Türen nicht vergessen worden (mit einer starken Lupe sogar noch lesbar!). Die Kastenhälften sind wie im Großen kippbar und rasten in der Endstellung ein. Die Detaillierung ist wiederum sehr fein und weitgehend, ja sogar die Bremsbacken fluchten bei diesem Modell mit den Rädern! Was sollen wir noch viel „schwärmen“ – nachdem es inzwischen bereits auf dem Markt ist, können Sie sich ja selbst ein Bild machen von diesem „Bild von Güterwagen“! (Abb. 144 und 150).

Abb. 144. Zweifellos der Star der diesmaligen Liliput-Neuheiten: der Mittenselbstentlader Fd-z-72, an dem selbst Waggon-Spezialisten nichts auszusetzen fanden. Wie die Abbildung zeigt, sind selbst der Fahrgestellrahmen mit seinen diversen Verstrebungen und die Federschaken an den Achslagern bestens nachgebildet. Richtigerweise hat das Wagen-Modell Nachbildungen der neuen 59-t-Überstoßpuffer, die es im Großen ebenfalls nur noch mit gewölbten Tellerflächen gibt (im Gegensatz zu den Normal-Puffern, bei denen bekanntlich jeweils einer gewölbt und der andere flach ist). Liliput will übrigens versuchen, den Wagenkasten noch so abzudichten, daß auch feinkörniges Ladegut verwendet werden kann.

Sofort lieferbar!



Heft 6/XVIII ist spätestens 7.5.1966 in Ihrem Fachgeschäft!



Abb. 145. „Ein netter Zug“ (so und so) ist es von Liliput, daß der Ce-Wagen des Vorjahres nun doch noch einen (u. E. noch schöneren) 1./2.-Klasse-Wagengefährten bekommen hat. (Wenn unser Unterlagen „Bücherl“ stimmt, soll es zu dieser Wagengruppe noch einen passenden Packwagen geben . . . ! – ?? – !!).

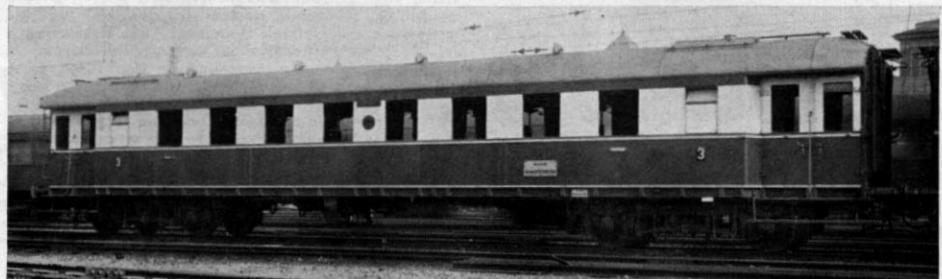


Abb. 146. Vielleicht sollte Liliput als Vorbild für den angekündigten Eilzugwagen mit Doppeltüren den „Karwendel-Expresß“-Typ wählen und ihn außer einfarbig auch noch in dieser zweifarbig (rot/elfenbein) Lackierung herausbringen.

Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt



Abb. 147. Vier der insgesamt sechs Bierwagen, die auf der Basis des schweizerischen Güterwagens Sofort lieferbar!

Abb. 148. Drei dänische Wagen auf dem „Oppeln“-Fahrwerk (v.l.n.r.): Kühlwagen mit Lüftungsklappen an beiden Stirnseiten; DSB-EUROP-Güterwagen (mit erhöhtem Bremerstand auf der hier nicht sichtbaren Stirnseite, ähnlich dem rechten Wagen); Kühlwagen mit erhöhtem Bremerstand (letzterer einschließlich Geländer aus flexilem und nahezu unzerbrechlichem Material). Sofort lieferbar!



Abb. 149. Damit Sie die Feinstbeschriftung auf den Türen mit einer starken Lupe nachkontrollieren können: hier die Original-Bedienungsanweisung.

Bedienungsanweisung

- 1.) Schaltbebel auf „Senken“.
- 2.) Förderband unterschieben.
- 3.) Stromzuführung in Steckdose, Motorsicherung einrücken.
- 4.) Bedienungshebel auf beiden Seiten entriegeln.
- 5.) Ladegut aus Türbereich ausfließen lassen, danach Schaltbebel auf „Heben“ zum Anhalten auf „Halt.“

- 6.) In Endstellung schaltet Pumpe ab.
- 7.) Tür vorsichtig öffnen, Ladegutreste entfernen, Tür schließen.
- 8.) Drehschieber schließen, Hebel verriegeln.
- 9.) Beim Heben mit Handpumpe, Schaltbebel auf „Heben“



Abb. 150. Einmal zum Vergleich, zum anderen (für ausländische Freunde) als Beweis dafür, daß es diesen Wagentyp tatsächlich bei der DB gibt! (Foto: Wolfgang Seehafer, Lübeck).

Ein weiteres (betrieblich) dankbares Modell ist die Nachbildung des guten alten „Oppeln“ der Deutschen Reichsbahn mit 6 m Achsstand, bei dem zwar die Bremsbacken noch nicht mit den Rädern fliehen, der dafür aber in bewährter Liliput-Qualität gestaltet und beschriftet ist (Abb. 151). Den gleichen Typ gibt es als DB-Eilzug-Güterwagen (mit dunklem Dach, s. Schüler-Anzeige), Europ DB (mit hellem Dach), UIC DB (wie vor), sowie in drei ÖBB-Versionen und einer jugoslawischen. Ein netter Einfall: Eine der Türen ist einen Spalt breit offen, wobei der vorgelegte Sperrriegel nicht zu imitieren vergessen werden soll (s. Abb. 151).

Drei weitere Wagenneuschöpfungen sind in Abb. 148 gezeigt, die (völlig vorbildgerecht!) auf dem Oppeln-Fahrwerk basieren, aber trotz des etwas anderen Gehäuses im UIC- bzw. Europ-Zeitalter ohne weiteres auch auf andern europäischen Modellbahnanlagen laufen können.

Bei dem typischen Schweizer K 2-Wagen dürfte es sich vielleicht anders verhalten, aber so eine Reihe

bunt dekorerter Bierwagen (Abb. 147) könnte es sogar einem notorischen Antialkoholiker antun.

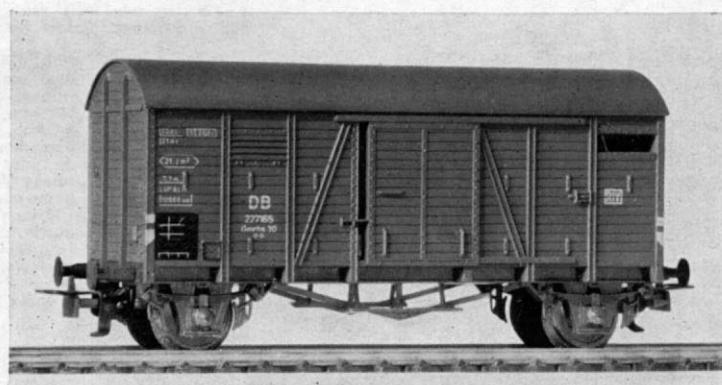
Der ÖBB-Personenwagen vom letzten Jahr erhält im Spätsommer einen Gefährtens 1. und 2. Klasse, der ebenfalls „Klasse“ ist (Abb. 145).

Fast zur gleichen Zeit wird ein Modell erscheinen, zu dessen Herstellung sich Liliput offenbar erst während der Messe entschlossen hat: ein vierüriger Eilzugwagen (Abb. 146, s. a. Heft 3/XVIII, S. 57), der Wunschräum gar vieler Modellbahner, der in natura rund 21 m lang ist und folglich in H0 vollkommen maßstabsgetreu eine LÜP von rund 24 cm hat.

Die Radsätze der Neuheiten entsprechen nunmehr der Norm (lichtes Maß zwischen den Rädern 14,1-14,3 mm!). Außerdem sind die Kupplungsbügel leicht abgeändert worden (die Nase am Bügel entfällt; die Bügelpernung ist etwas größer geworden).

Die EBT-Elok kann nun auch auf Original-Märklin-Anlagen eingesetzt werden. Sie ist mit einem (ständigen) Beiwagen erhältlich, in dem sich eine Wechselstromeinheit befindet.

Abb. 151. Der gute alte „Oppeln“ mit dem für ihn so typischen „Achs-Stand“ – hier als ausgezeichnetes Liliput-Modell eines „modernen“ Gmrhs der DB abgebildet – hat schon lange auf den H0-Anlagen gefehlt! LÜP: 103 mm. Die Bretterfugen aller neuen Güterwagen werden übrigens durch ein besonderes Verfahren dunkel schattiert.
Sofort lieferbar!



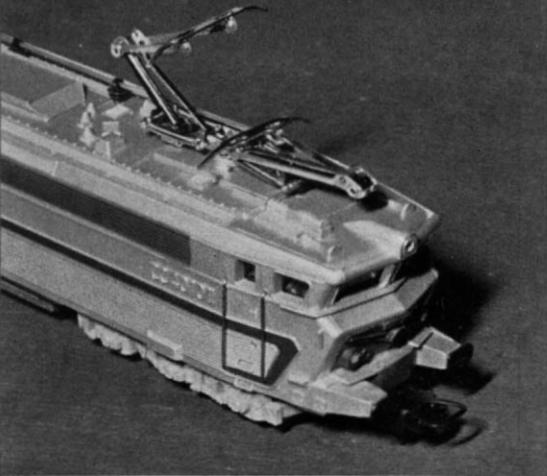


Abb. 152. Viel feiner und besser detailliert als anfänglich geplant: überdies mit insgesamt 4 Einbein-Pantographen (einer davon mit Doppel-Schleifstück): das Modell der französischen CC 40101.

Der zur vorjährigen Messe von Lima nur bildlich vorgestellte französische TEE-Zug ist nun lieferbar. Es handelt sich dabei um das über die Puffer 25,5 cm lange H0-Modell der SNCF-Vierstrom-Lok CC 40101 (ein Konterfei einer Original-Lok dieses Typs „zierte“ übrigens das Titelbild von Heft 10/XVII), sowie den dazugehörigen 1.-Klasse-TEE-Wagen vom Typ A8 mit einer LÜP von immerhin 26,5 cm! Der für diesen TEE-Zug charakteristische Endwagen steht allerdings noch nicht auf dem Programm.

Ebenfalls 26,5 cm lang sind ein im Sommer lieferbares Modell des 1.-Klasse-Wagens A9myfi der SNCF (silberfarben, Abb. 157) und ein Modell des blauen ISG-Speisewagens vom Typ 4787 (Abb. 156), sowie ein fast maßstäbliches Modell des Schweizer Einheits-Schnellzug-Wagens. Der Trend zu D-Zug-Wagenmodellen ohne übertriebene Verkürzung ist also auch bei Lima unverkennbar.

Die Fertigung des im Vorjahr gleichfalls nur bildlich vorgestellten Spezialwagens für den Transport von flüssigem Eisen ist inzwischen angelaufen und das Modell soll in Kürze lieferbar sein. Beim noch interessanteren zwölfachsigen Schwertransportwagen (LÜP 33 cm!) soll es gar Herbst werden. – Nachdem die wichtigsten europäischen Modellbahnersteller bemüht sind, die Räder ihrer Wagenmodelle dunkel

LIMA S.p.A. - Modellbahnen Vicenza - Italien

zu färben, sollte man auch bei Lima diesen Punkt einmal überdenken.

Wie schon in Heft 3/XVIII auf Seite 101 kurz angedeutet, hat nun auch Lima die Fertigung einer N-Bahn (namens „Micromodell N“) aufgenommen. Die Fahrzeuge sind fast ausschließlich im wesentlichen italienischen Vorbildern nachgestaltet, jedoch sollen auch einige ISG-Wagen herauskommen. Der Triebfahrzeugpark besteht vorerst aus einer leider schon vom Vorbild her nicht gerade formschön zu nennen Diesel-Lok (Bo'Bo'; FS-Typ D 341) sowie einer Bo'Bo'-Ellok der Reihe E 424 (Abb. 153).

Bei den Reisezugwagen waren lediglich der UIC-1.-Klasse-Wagen (Typ Az, Abb. 155) sowie der dazu passende Packwagen vom Typ Ulz (Abb. 154) ausgestellt. Bei den Güterwagen wird es vier Kesselwagen, einen gedeckten und einen offenen Güterwagen sowie einen Kühlwagen geben. Der offene Güterwagen ist übrigens der einzige deutsche Typ (Omm 39) im Programm.

Das Gleisortiment ist noch nicht allzu umfangreich und umfaßt außer zwei geraden und zwei gebogenen Gleisstücken (Radius 19,2 mm) noch ein Weichenpaar (leider mit überdimensionalem Antrieb und sehr störenden Anschlußkontakte) sowie eine 30°-Kreuzung und ein Prellbockgleis.

Wenngleich – wie in Heft 3 bereits gesagt – Lima sich bezüglich seiner N-Bahn erfreulicherweise von Anfang an der Normpolung angeschlossen hat, so ist andererseits zu bedauern, daß man eine eigene Kupplung verwendet, die zwar mit der früheren Matrix-Kupplung und auch der Piko-Kupplung harmonieren mag, nicht aber mit der sich offensichtlich doch allgemein durchsetzenden Arnold-Kupplung. Es wäre zu begrüßen, wenn Lima nachziehen und ebenfalls zur Arnold-Kupplung greifen würde.

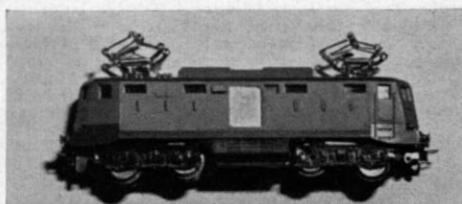


Abb. 153. Das N-Modell der italienischen Ellok E 424 ist sehr nett nachgestaltet und hat eine LÜP von 95 mm.



Abb. 154. Das Lima-N-Modell des italienischen D-Zug-Packwagens (UIC-Typ Ulz) mit einer LÜP von 138 mm.

▼ Abb. 155. N-Modell des italienischen UIC-D-Zugwagens Typ Az, der nicht nur hinsichtlich seines Äußeren, sondern vielleicht auch wegen seinen 13,8 cm LÜP mancherorts gefragt werden dürfte. Sogar der Wagenboden ist gut und zweckmäßig detailliert und die Fenster sind extra eingesetzt (aber zu tief liegend). Beide Wagen sofort lieferbar!

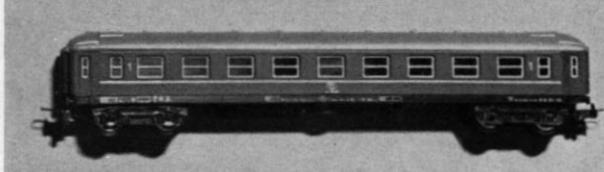


Abb. 156. Lima-H0-Modell des blauen ISG-Schlafwagen-Typs 4787 mit 26,5 cm LÜP.

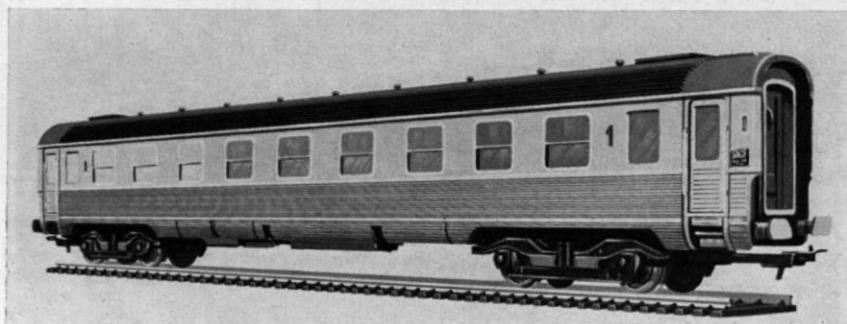
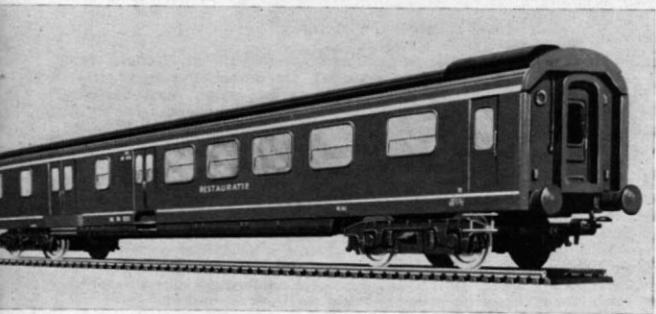


Abb. 157. Das ebenfalls 26,5 cm lange (LÜP) gut durchgebildete Modell des französischen 1.-Klasse-Wagens A 9 myfi wird im Sommer lieferbar sein. Der Wagenkasten besteht aus silberfarbenem Kunststoff mit gelbem Zierstreifen.



Inzwischen ist auch eine Vertriebsfirma für Lima-Erzeugnisse in Deutschland gefunden worden. Interessenten mögen ihren Fachhändler ggf. darauf hinweisen, daß die Auslieferung über die Fa. J. Th. Okkerse, 504 Brühl, Kölnstr. 1, erfolgt.

Abb. 159. Dieses H0-Modell der blauen, irgendwie elegant wirkenden niederländischen Co'Co'-Ellok (Serie 1300) hat eine LÜP von 21,7 cm. Die gleiche Maschine wird es auch in Hellgrün/Dunkelgrün mit SNCF-Beschriftung als "Mistral"-Lok geben (SNCF-Serie 7100).

Abb. 158. Dieser Speisewagen niederländischen Typs paßt zum vor zwei Jahren herausgekommenen 1.-Klasse-Wagen mit Mitteleinstiegen und hat wie dieser eine LÜP von 25 cm.

Um nur 3% verkürzt und mit 26,5 cm LÜP somit fast maßstäblich ist das Modell des Schweizer Einheitswagens vom gleichen Typ wie das Arnold'sche N-Modell (Abb. 13, 1. Teil), jedoch 1. Klasse. Infolge Platzmangels haben wir daher von einer bildlichen Wiedergabe des Lima-Modells Abstand genommen.



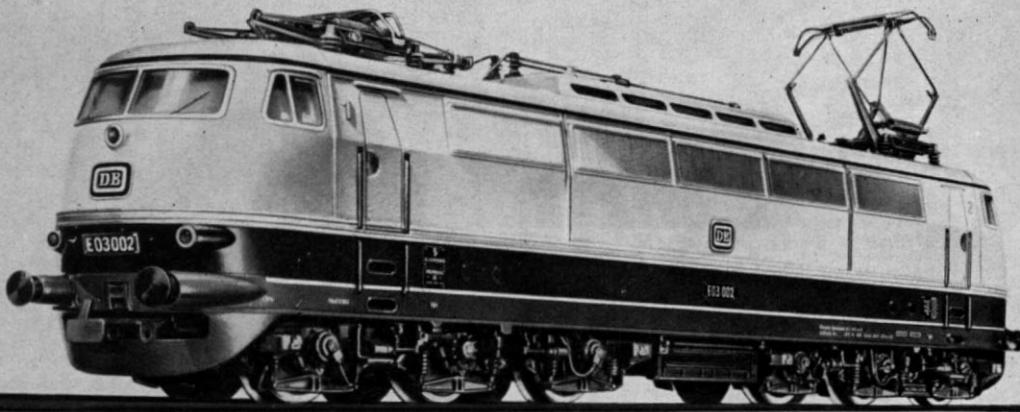


Abb. 160. An erster Stelle der MIBA-Wunschliste (Heft 2/XVIII) und – dem allgemeinen Widerhall auf der Messe nach zu urteilen – ebenfalls mit an erster Stelle der Messenehmen: das bildschöne Modell der E 03 in den TEE-Farben rot/beige! Zwischen dem Metallchassis und dem Kunststoff-Oberteil ist in der Tat keine Trennfuge zu entdecken und die Drehgestell-Seitenteile sind bestechend detailliert. 3 Achsen werden angetrieben.

MÄRKLIN

Gebr. Märklin & Cie., GmbH.
Fabrik feiner Modellspielwaren

Göppingen

Vorweg bitten wir erst mal um Entschuldigung für den etwas verunglückten Text im Messevortrag von Heft 3/XVIII (insbesondere für die vergessene V 100!), da versehentlich eine Kurznotiz abgedruckt wurde, was beim Korrekturlesen während des Messetrubels glatt übersehen wurde! Nichts für ungut! Doch nun zum Bericht selbst:

Es scheint schon fast Tradition geworden zu sein, daß sich in den letzten Wochen vor der Messe die Gerüchte über angebliche Märklin-Neuheiten förmlich überschlagen, um schließlich wie die Seifenblasen zu platzen, alldieweil die tatsächlichen Märklin-Uberraschungen auf einer ganz anderen Linie liegen. Es ist ein irgendwie interessantes Spiel und vielleicht schließt man eines Tages auch noch Wetten ab. Dabei hätten in diesem Jahre alle die verloren, die jetzt schon mit dem Erscheinen einer Märklin-N-Bahn rechneten, oder auf eine angeblich todlicher erscheinende Märklin-Autobahn und dergleichen warteten. Daß man jedoch den Zweileiter-Gleichstrom-Modellbahnen so entgegenkommen würde, wie es mit dem

neuen Hamo-Sortiment geschehen ist, hätten wohl die wenigsten erwartet. Da diese Angelegenheit im Zuge des Hamo-Berichtes im ersten Messeberichtsheft (Heft 4/XVIII), bereits eingehend gewürdigt wurde, brauchen wir an dieser Stelle wohl nicht nochmals darauf eingehen, sondern können uns vielmehr den „reinrassigen“ Märklin-Neuheiten zuwenden.

An die Spitze dieser Neuheiten muß ohne Frage das bildschöne Modell der E 03 gestellt werden (Abb. 160). Man hat es bei Märklin zweifellos verstanden, den eleganten Charakter des Vorbildes auch auf das Modell zu übertragen, ein Problem, das selbst bei genauester maßstäblicher Einhaltung der Proportionen nicht immer leicht zu lösen ist und viel Erfahrung erfordert. Die Märklin'sche E 03 ist jedoch eine E 03 und mit 21,9 cm LÜP immerhin auch die längste Märklin-Lok mit starrem Rahmen. Trotzdem sind die Pufferbohlen fest am Zinkdruckguß-Untergestell angebracht. Das eigentliche Lokgehäuse besteht aus unzerbrechlichem Kunststoff. Diese ideale Kombina-

Abb. 161. Die E 03 mit ihren TEE-Wagen (gleich hinter der Lok der Abteilwagen 1. Klasse Av4üm), die ein weiteres anerkennenswertes Novum darstellen: die erste komplettete Märklin-Zuggarnitur „auf einen Streich“ (und nicht auf Raten)!

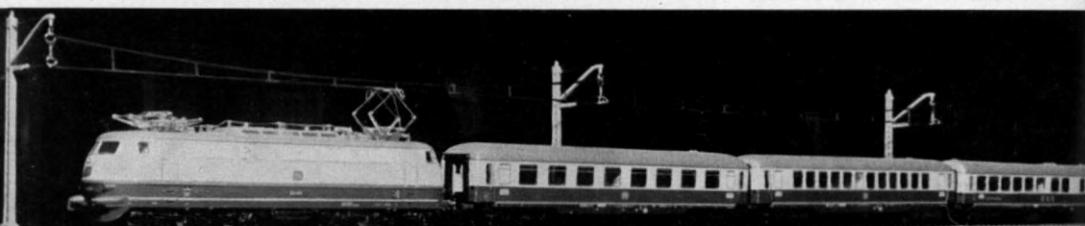


Abb. 162. Ebenfalls bestens geraten und in der Detailierung der E 03 nicht nachstehend ist die von den Märklinisten so sehr gewünschte V 100. Untergestell auch hier aus Zinkdruckguß, Gehäuse aus unzerbrechlichem Kunststoff. Die Führerstandfenster sind eingesetzt und die Drehgestelle wiederum ganz ausgezeichnet modelliert. Eine elegante Lösung: die spitz auslaufenden Griffstangen! Die LÜP beträgt 14,1 cm.

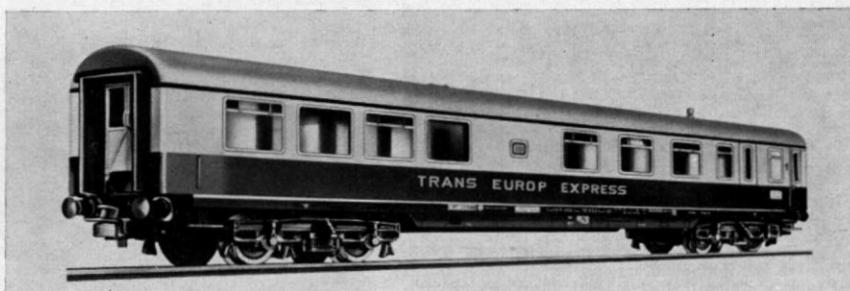
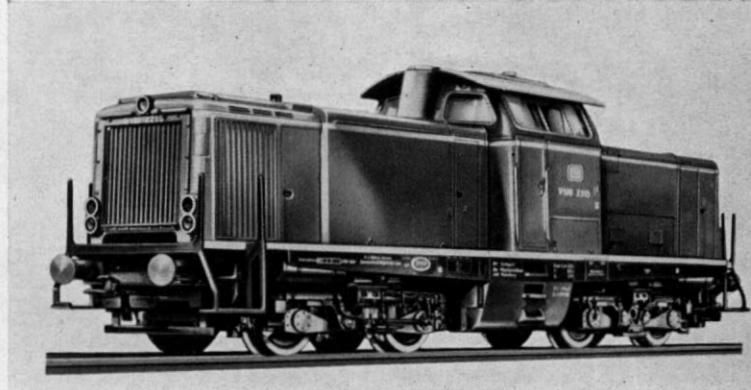


Abb. 163. Zweifellos eine elegante und ansprechende Nachbildung des 27,5-m-TEE-Barwagens ARD 4üm, aber wenigstens auch so um die 4-3 mm länger als die 26,4-m-Modelle?? - „Hanoi! Net ums Verreckeln“ (hörten wir einen schwäbischen „Eisebähnler“ vor sich hinmurrmeln). Doch Spaß beiseite: Eine kleine Längendifferenzierung hätte nichts geschadet. Dafür können sämtliche Märklin-TEE-Wagen mittels des bekannten Leuchtstabes beleuchtet werden.

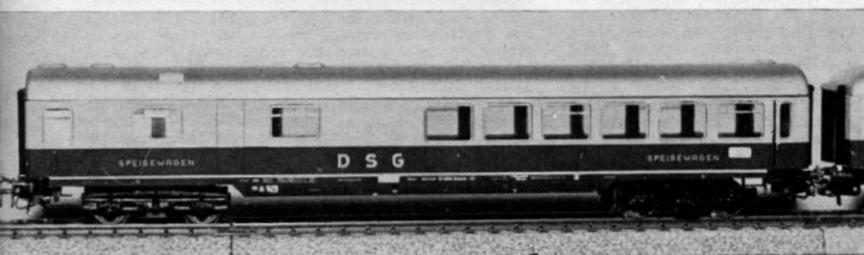


Abb. 164. TEE-Speisewagen WR 4üm, ebenfalls in der bekannten Märklin-Qualität (jedoch wie auch die anderen TEE-Modelle ohne Inneneinrichtung).

Abb. 165. Der Großraumwagen des Märklin-TEE-Zuges mit der ursprünglichen Dachform. - Der Abteilwagen 1. Klasse (s. Abb. 161 direkt hinter der E 03) wird auch mit Schlüßbeleuchtung geliefert werden (und läuft dann natürlich als Schlüßwagen).

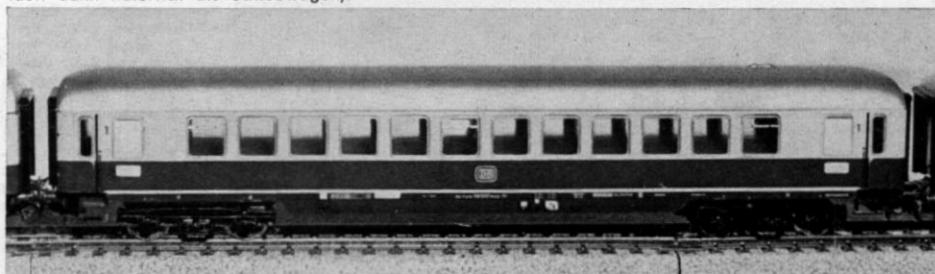
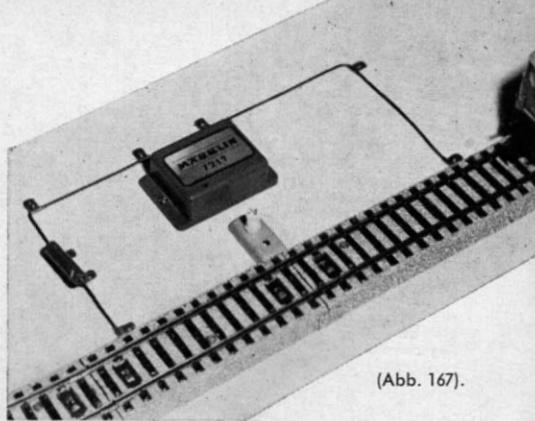
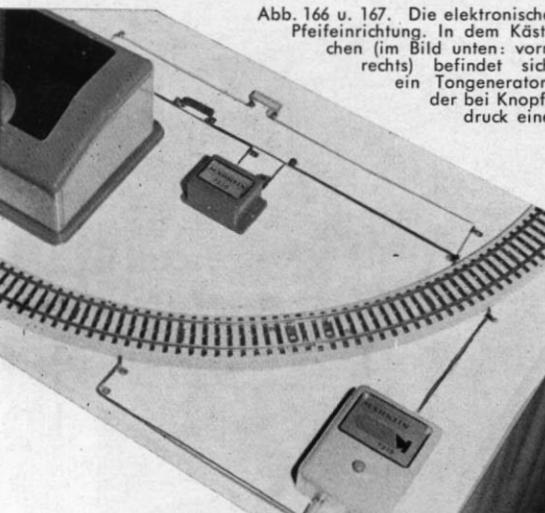


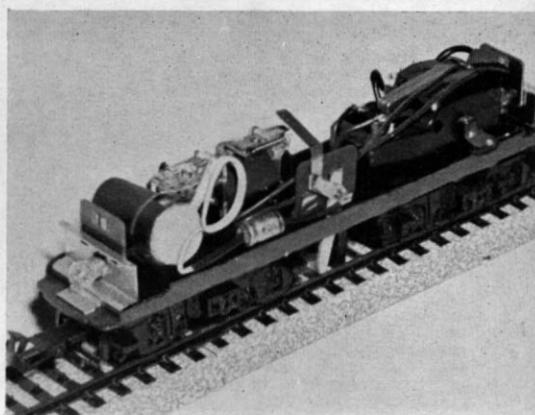
Abb. 166 u. 167. Die elektronische Pfeifeinrichtung. In dem Kästchen (im Bild unten: vorn rechts) befindet sich ein Tongenerator, der bei Knopfdruck eine



(Abb. 167).

Tonfrequenzspannung auf das Gleis gibt. Damit diese bei eingeschaltetem Trafo (= fahrender Lok) nicht über die Trafowicklung kurzgeschlossen wird, ist das neben dem Trafo sichtbare Zwischengerät (Drossel) in die Fahrstromzuleitung einzuschalten. – Zur Überbrückung von Gleistrennstellen (z. B. vor Signalen mit Zugbeeinflussung) für die Tonfrequenz ist ein weiteres Zwischengerät (Kondensator) erforderlich (Abb. 167).

Abb. 168. Der „Lautsprecher“ in der Lok besteht aus einem Ohrhörer mit „Resonanzkammer“ und wurde hier vor dem Umschaltrelais eingebaut.



tion garantiert erstens beste Fahreigenschaften durch tiefe Schwerpunktlage (für eine schnellfahrende Lok besonders wichtig), zweitens ein gute Zugkraft durch verhältnismäßig hohes Reibungsgewicht und drittens jene feine und akkurate Detaillierung, die eben derzeit nur bei Kunststoffgehäusen möglich ist.

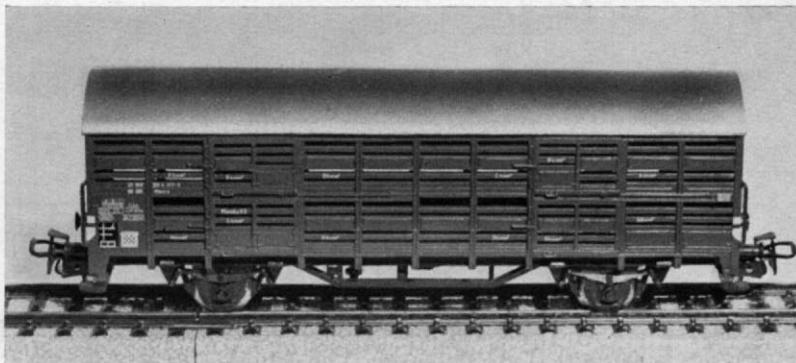
Durch das langgestreckte Modell der E 03 wirken

die neuen TEE-Wagen mit ihrer LÜP von (genau gemessen) 24,3 cm etwas kurz, zumal die 27,5-m-Typen (Speisewagen WRüm, Abb. 164 und Barwagen ARD 4üm, Abb. 162) auf dem gleichen Chassis wie die 26,4-m-TEE-Großraumwagen Ap 4üm und -Abteilwagen Av 4üm aufgebaut sind. Alle 4 Wagenmodelle sind in der bekannten Märklin-Ausführung mit Wa-



Abb. 169. Zwei Worte („Münchner Spatenbräu“ oder „Dortmunder Union“) – ein Bier! (Und zwar ein so gutes, daß Märklin es in seinen Kühlwagen vom Typ Tehs 50 befördern läßt.)

Abb. 170. Ganz ausgezeichnet ist Märklin auch dieser Verschlagwagen vom Typ Vlmms 63 mit der maßstäblichen LÜP von 14 cm und einem Achsstand von 7,8 cm gelungen. Die Feinheit der Detaillierung und der Beschriftung ist exquisit.



genkästen aus bedrucktem Blech, eingesetzten Plastikfenstern und feiner Beschriftung, desgleichen auch ein D-Zugwagen-Modell der dänischen Staatsbahn (Typ 2300). Der 2.-Klasse-Nahverkehrswagen B 4nb der Deutschen Bundesbahn entspricht konstruktiv dem letzjährigen 1./2.-Kl.-Nirosta-Wagen, erhielt jedoch eine andere, d. h. die für ihn zutreffende Beschriftung. – Für die neuen TEE-Wagen gibt es gleich von Anfang an Innenbeleuchtungseinrichtungen mit dem 1964 erstmals vorgestellten Leuchtstab.

Die Freunde des Wechselstrom-Betriebes haben nun (wie gewünscht) ebenfalls ihre V 100! Wenn wir im allgemeinen auch dafür plädieren, daß die Modellbahnersteller nicht allesamt stets das gleiche Modell herausbringen sollten, so ist es hier bei der betrieblich universell einsetzbaren V 100 doch etwas anderes. Die Umstellung eines Zweileiter-Gleichstrom-Fahrzeugs auf das Märklin-System bereitet schließlich einem Laien erhebliche Schwierigkeiten. Um bei diesem Modell (Abb. 162) die Vorbauten möglichst vordrigerecht schmal halten zu können, ist der Motor im starren Lokrahmen in Höhe des breiteren Führerstandes untergebracht und nicht in einem der Drehgestelle. Die Kraftübertragung auf die zwei mit Hafstreifen versehenen Achsen erfolgt mittels Gelenk-Kupplung.

Der in Heft 2/XVIII auf Seite 63 abgebildete vierachsige VTG-Druckgas-Kesselwagen ist tatsächlich als

Neuheit gezeigt worden, und zwar genauso wie die drei anderen neuen Güterwagen – zwei Bierwagen (Abb. 169) und ein Verschlagwagen (Abb. 170) – in Kunststoff-Ausführung.

Mit einer elektronischen Pfeifeinrichtung, über deren Sinn man geteilter Meinung sein kann und die im Märklin-Magazin 1/1966 in all ihren technischen Einzelheiten ausführlich beschrieben wird, hält erstmals die moderne Halbleiter-Elektronik Einzug in die Modellbahn-Großserienfertigung, womit vielleicht bereits der Grundstein für eine noch nicht absehbare Entwicklung gelegt wurde (evtl. sogar im Sinne unserer Schlüsseleinstellung über das Rot-System in Heft 3/XVIII, S. 114). Mit einem Transistor-Tongenerator wird ein Pfeifsignal über das Gleis auf ein in die größeren und neueren Dieselloks einbaubares „Signalhorn“ gegeben; die Lok kann sich dabei an beliebiger Stelle der Anlage befinden (s. Abb. 166–168). Das Pfeifsignal ist zwar recht gut zu hören, eine objektive Beurteilung der Tonqualität war jedoch wegen der in einer Messehalle andersartigen Akustik und des erheblichen Messe-Lärmpiegelns nicht gut möglich.

Bei der Planung einer Gleisanlage wird eine neue Gleisplan-Schablone gute Dienste leisten, bei der auch die Bogenweichen sowie eine Markierungsmöglichkeit für die Drehscheiben-Anschlüsse berücksichtigt sind.

Marx-Lüder

Elektrotechnische
Fabrik
Gemmingheim/
Neckar

Außer ein paar neuen „saftigen“ Witzen gab's – wenigstens was den Modellbahnsktor angeht – nicht viel Neues, d. h. für die Motoren der Monoperm und der Milliperm-Serie wurden neue, praktische Motorhalterungen aus Kunststoff geschaffen, in die die Motoren einfach eingesteckt und mit ihren Befestigungslaschen gesichert werden. Die Grundplatten haben u. a. auch Langlöcher, durch die ggf. eine Feinjustierung der Motorlage möglich ist. Es ist geplant, auch für die kleineren Motor-Typen Microperm und Nanoperm ähnliche Halterungen herauszubringen (die wir Ihnen dann selbstverständlich bildlich vorstellen werden).

Meccano-Hornby-Acho/Tri-ang

England und Frankreich

Bei dieser Firmengruppe waren weder im englischen noch im französischen Sortiment wirklich bemerkenswerte Neuheiten zu verzeichnen. Es soll zwar im Laufe des Jahres ein Modell der SNCF-Elok CC 7100 erscheinen, aber es bleibt dennoch abzuwarten, ob überhaupt und in welchem Umfang das Modellbahnpogramm nach dem seinerzeitigen Zusammenschluß dieser Firmen (die ja noch auf vielen anderen Gebieten der Spielwarenherstellung tätig sind) weitergeführt wird oder ob man es allmählich „auslaufen“ läßt.

natural

G. Klingeberger, Konstanz/Bodensee
Elemente für Landschaftsmodelle

Diese Firma stellte zwar nicht aus, die bisherigen Erzeugnisse werden jedoch weiterhin gefertigt und über den Fachhandel geliefert.



Abb. 171. Hier wird demonstriert, welches Gedränge es in Zukunft auf den H0-Treppen geben wird, und welches Gedränge es bei der Arbeit nicht mehr geben würde, wenn die „Forderungen“ der Merten-Demonstranten erfüllt würden: „3-Tage-Woche“, „4-Stunden-Tag“ und allem voran: „6 Monate Jahresurlaub“ – das ist die Spitze (des Zuges).



Abb. 172. Sehr nett und lebensecht: Frauen und Kinder beim Wäscheaufhängen (Box 2319); daß die Mainzelmännchen – pardon! – Gartenzwerge noch winziger als der Nackedei sind, sei nur am Rande bemerkt.



Abb. 173 u. 174. Dem Gedränge der 171 entnommen: die treppabsteigenden Personen (Box 2301 bzw. 2295).

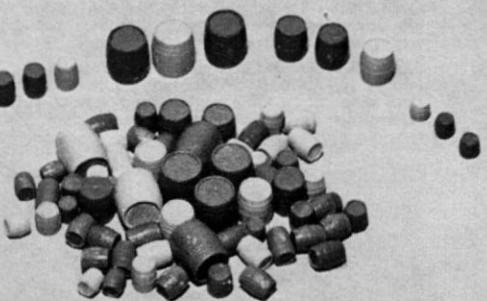
Abb. 175 u. 176. Diese Herrschaften üben nicht etwa einen neuen Tanz auf Eiszapfen, sondern es sind diejenigen (Figuren), mit denen es Stufe um Stufe oder auch sprunghaft aufwärts geht...! (Box 2292 und Box 2319, 2301, 2295, 2292 u. 2286 sofort lieferbar!)



Walter Merten

Miniatur-Plastiken Berlin-Tempelhof

Überall gibt es Leute, die eine Stufe höher hinauf wollen und solche, mit denen es Stufe um Stufe abwärts geht. Das ist auch in „Hanullanien“ nicht anders! Und dieser „typischen Zeiterscheinung“ erweist die Firma Merten mit den treppauf- bzw. treppabsteigenden Figuren ihre „Referenz“. Endlich! Gott sei Dank! Es gibt diese „Typen“ einzeln aufwärtssteigend (Abb. 176) bzw. in Gruppen (Abb. 175) sowie absteigend einzeln (Abb. 174) oder in Dreier-Gruppen (Abb. 173). Bald wird es in H0 wohl



▲ Abb. 177. Zählen Sie nach! Es sind tatsächlich 70 Fässer (in verschiedenen Größen und Farben), die in der Box 2369 zu 2,30 DM enthalten sind. Sofort lieferbar! (ebenso nebenstehende Box 2313)



Abb. 178. Box 2313: der besagte Ba- Ba- Ba- na! na! ... Bananenverkäufer nebst Abnehmern.

keine einzige menschenleere Treppe oder Stufe mehr geben! Die neue Parole heißt daher: „Auf in den Garten zu den Gartenzwergen und den wäscheaufhängenden Frauen und Kindern (Abb. 172)! Oder: „Spielt mit den Bananen Bala Bala“! (Bananenverkäufer mit Passanten, Abb. 178).

Auf dem Auslieferungs-Programm 1966 haben wir außerdem etwas entdeckt, was im Hinblick auf die verschiedenen Viking-Feuerwehrautos ebenfalls schon lange fehlt: deutsche und amerikanische Feuerwehrleute! Zünden Sie Ihre Anlage aber noch nicht an, es kann nämlich Herbst werden, bis es sie gibt!

Sehr zu begrüßen sind die Boxen mit Fässern und Kisten, von denen die 70 Holzfässer in verschiedenen Größen (Abb. 177) bereits lieferbar sind.

So eine Viecherei! In N gibt's immer noch keine Viecher! (Ob das mit der geforderten 3-Tagewoche zusammenhängt?) Es sind jedoch für das kommende Jahr einige in Aussicht gestellt; außerdem die Hufschmiede mit zwei Pferden, die jedoch leider nicht grasen (eine bei den Käfern besonders beliebte Tier-Stellung) sowie Förster und Schäfer mit Hunden (die leider nicht bellern), ähnlich den H0-Boxen 889 und 891, sowie die Verkäuferserie Box 800.

J. Mössmer

Schaumstoff-Verarbeitung

Tettnang/Württ.

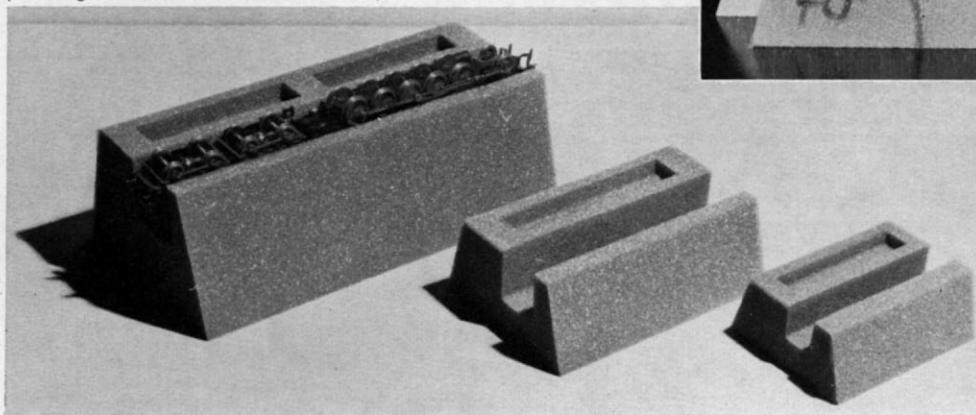
Das muß man Herrn Mössmer lassen: Schnell geschaltet hat er, denn unsere Anregung in Heft 15/XVII, eine Reparatur-Liege für Loks und andere Modellbahnenfahrzeuge aus Schaumstoff herzustellen, ist schon zur Messe verwirklicht! „System Klinkenberg“, und sogar unsere Kurzbezeichnung „Loli“ wurde übernommen. Drei verschiedene Ausführungen wird es geben: für H0, TT und N, wobei die TT-Loli wohl auch für H0-Schmalspurfahrzeuge geeignet sein dürfte. Die Breite der Fahrzeugaufnahme „Nut“ beträgt bei H0 38 mm, bei TT 27 mm und bei N 18 mm.

Die Preise dieser Loli's sind so gering, daß man sich wohl gleich immer einen ganzen Satz kaufen wird und damit für alle Fälle gerüstet ist.

Die Lolis sind, wie die Abb. 180 zeigt, nicht symmetrisch, sondern das Lokbett ist nach vorn gerückt, so daß auf der somit entstandenen breiteren hinteren Fläche Drehgestelle oder andere Teile abgelegt werden können. Vorläufig werden jedoch die in Abb. 180 sichtbaren kleinen Vertiefungen zur Aufnahme von Schraubchen usw. noch nicht vorhanden sein. Der Einwand, der von verschiedener Seite vorgetragen worden sein soll, daß z. B. durch die federnden Eigenschaften des Schaumstoffes kleinste Teile zuleicht davonspringen würden, wenn man sie mit einer Pinzette etwas ungeschickt erwischte, ist nach unseren Erprobungen nicht stichhaltig bzw. springen kleine Federchen auch auf einer weniger nachgiebigen Unterlage mindestens genauso leicht davon. Deshalb möchten wir eigentlich doch zu den kleinen „eingebauten“ Kästchen raten, selbst wenn die Lolis dadurch um ein paar Zehnerlei teurer wer-

Abb. 179 (rechts). Auf ausdrücklichen Wunsch der Kunden: schmälere Grundfläche der Schaumstoffauffahrten; daher die 70°-Böschungswinkel, die ein "richtiger" Modellbahner allerdings mittels Geländekrepp wieder auf wenigstens 45° absenken oder mit einer Mauer abfangen sollte!

Abb. 180. Die 3 Größen der Loli's (v.l.n.r.): H0 (2,- DM), TT (1,40 DM) und N (1,- DM). Mit 250 bzw. 150 bzw. 100 mm sind sie lang genug, um auch eine große Güterzuglok samt Tender aufzunehmen. Lieferung ab Mai (allerdings noch ohne Schräubchenmulden).



den würden. Gegebenenfalls könnte man sich ja in die Vertiefungen noch ein kleines Pappkästchen einpassen.

Bei den Auffahrten aus Schaumstoff sind doppelgleisige Rampen hinzugekommen (bei N mit 4 % Steigung, bei H0 mit 6 %), desgleichen bei den Bahndämmen (für N mit 50 mm Höhe, für H0 mit 99 mm Höhe). Weiterhin beträgt der Böschungswinkel jetzt 70° statt bisher 60°, weil den Käufern (besonders bei den hochansteigenden Auffahrsrampen) eine steilere Böschung lieber ist als eine zu breite Ram-

penbasis. Zur eventuellen Aufstellung von Oberleitungsmasten an den Rampenstrecken gibt es kleine Fundamente, die an die Rampenböschung angeklebt werden können. Damit die Maste dann aber auch einen Halt finden, dürfte es ratsam sein, die Böschungs-Oberflächen mit der speziellen Kunststoff-Dispersion zu härten, die ebenfalls von der Firma Mössmer geliefert wird.

Bei den Gleisbettungen (System Willke) sind die passenden Stücke für die Fleischmann-Dreiweg-Weiche sowie das Zeuke-Gleis lieferbar.

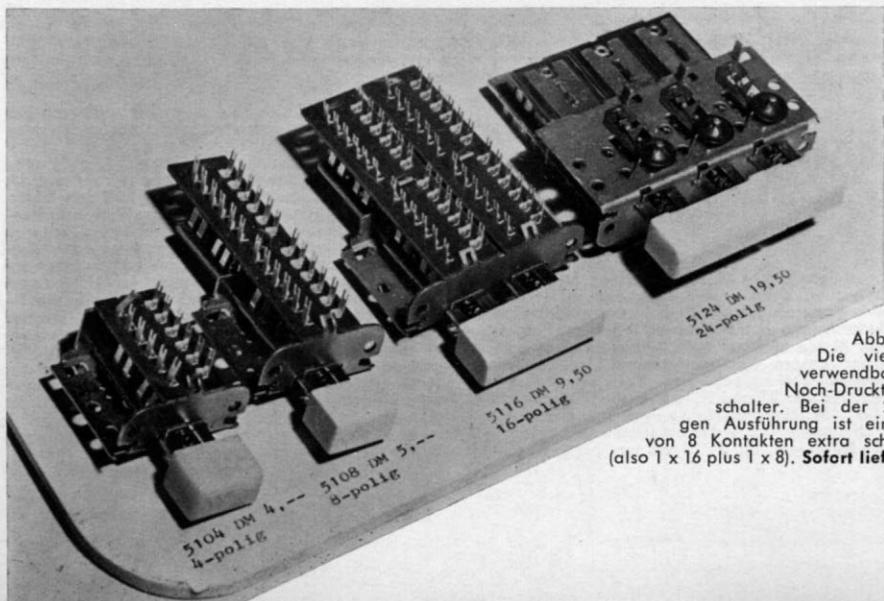


Abb. 181.
Die vielseitig
verwendbaren
Nock-Drucktasten-
schalter. Bei der 24poli-
gen Ausführung ist ein Satz
von 8 Kontakten extra schaltbar
(also 1 x 16 plus 1 x 8). Sofort lieferbar!

Noch zu Noch

Das Sortiment der Geländematten wurde durch einige preisgünstigere Matten auf Papierbasis, aber mit dichterer Beflockung erweitert. Diese neuen Matten sind $1,20 \times 0,60$ m groß und werden in Rollen verpackt geliefert, so daß man nicht erst Knicke und Falten „ausbügeln“ muß.

Hauptsächlich für die Ab- bzw. Zuschaltung der Fahrstrecken-Automatik bei den fertigen Noch-Anlagen ist eine Serie von Drucktasten-Schaltern gedacht (Abb. 181). Diese haben je nach Ausführung bis zu 16 gleichzeitig schaltbare Umschaltkontakte. Durch einen kleinen Handgriff läßt sich die Rastmechanik ausspielen, so daß man dann auch einen Vielfach-Momentsteller hat. Diese Drucktastenschalter sind aber nicht nur für den obengenannten Zweck einsetzbar, sondern überall dort, wo es darum geht, mit einem Handgriff mehrere Kontakte gleichzeitig zu betätigen. Der Anschluß der Zuleitungen erfolgt durch Anlöten.

Bei einer Serie neuer Tannen (Abb. 182) sind die Äste unregelmäßig bzw. stufenförmig beschnitten, wodurch sie natürlich gewachsenen Vorbildern ähnlicher sehen. Die Gelände-Kleinmotive werden nunmehr in einem glasklaren Kunststoff-Gehäuse geliefert, dessen Boden gleichzeitig der „Erboden“ der Motive selbst ist. Dieser Boden ist mit Streufasern belegt und heraustrennbar. Die Kleinmotive sind auch als Bausatz lieferbar.

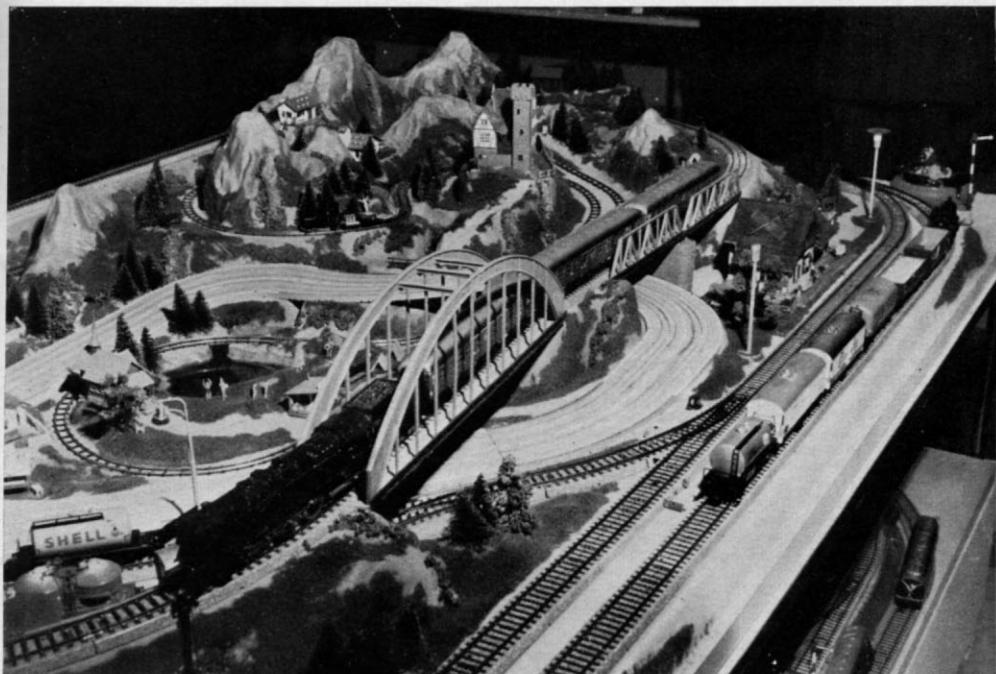
Bei den fertigen Anlagen-Plastiken ist eine neue in der Größe von $2,20 \times 1,20$ m namens „Steingaden“ hinzugekommen, sowie eine weitere ähnliche dem bisherigen Typ „Silvretta“, jedoch mit Trassen für eine Egger-Bahn anstelle eines Teiles der Faller-Autobahn (Abb. 183).

Abb. 182 (rechts). Die neuen Tannen mit den unregelmäßig beschnittenen Ästen bzw. Zweigen.

Abb. 183. Eine Noch-Fertiganlage mit Faller-Autobahn und Egger-Schmalspurstrecke.

O.E. NOCH

Spielwarenfabrik
Wangen/Allgäu



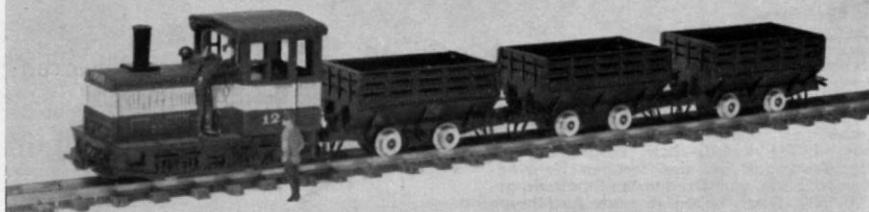
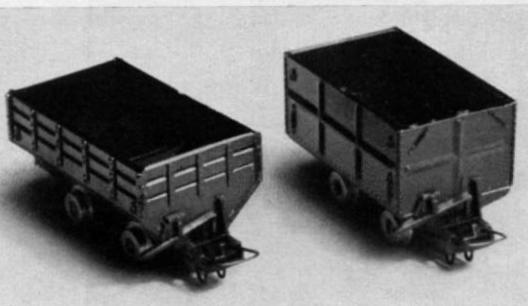


Abb. 184 u. 185. Die Schmalspur-Diesellok in Grün (mit gelbem Streifen) sollte etwas leiser laufen (LÜP: 6,5 cm). Die sog. Kohlenwagen (unten abgeschrägt) und Bergwerkswagen (Hunde) sind – wie die übrigen Loren – sehr fein detailliert und höchst preiswert. (Außerdem gibt es ein amerikanisches B-Dampflokmodell!).

Sofort lieferbar!



Über die 22 neuen Modelle von Panzern und sonstigen Militärfahrzeugen hinweg wollen wir dieses Jahr gleich zur Tagesordnung übergehen, d. h. zu der nahezu ausgewachsenen H0-9-mm-Schmalspurbahn, die zwar als Grubenbahn deklariert wird, aber treffender mit „Feldbahn“ zu charakterisieren ist, wenngleich wiederum die Loks und gewisse Wagentypen weitaus besser auf eine „richtige“ Schmalspurbahn gehören (siehe z. B. Abb. 184 und das Anzeigebild der Firma Quick von S. 278). Die übrigen sechs Kleinloren-Typen usw. sind ausgesprochen feld-

Peetzy-Roco-Modelle

J. Ehrenfried, Nbg.-Reichelsdorf

(Hersteller: Ing. H. Rössler, Salzburg)

bahnmäßig, ebenfalls sehr nett detailliert und weisen die gleiche Kupplung wie die Egger-Feldbahn auf (was unsere Kreise jedenfalls begrüßen). Hin-sichtlich der falschen Polung der Triebfahrzeuge könnten wir jedoch noch keinen Entscheid erhalten.

An Gleisen gibt es vorerst nur gerade und gebogene Gleisjochen, doch sollen Weichen usw. in Vorbereitung sein. Allerdings passen Schwellenabstand und -größe nicht zum Charakter der Fahrzeuge, denn sie sind offensichtlich zu eng und eher für eine N-Bahn geeignet. Insgesamt besehen ist die Roco-Grubenbahn jedoch ein netter Anfang und für viele wohl schon aus preislichen Gründen recht interessant.

Doch nicht genug mit dieser Bahn: Man hat sich in punkto Straßenfahrzeugen ebenfalls auf dem zivilen Sektor betätigt und einige Fahrzeuge (nicht abgebildet) herausgebracht: Sattelschlepper mit Langholzanhänger, LKWs, VW-Bus und -Transporter, Omnibus und Feuerwehrleiter, dazu kommen schließlich und endlich noch zwei Tankstellen.

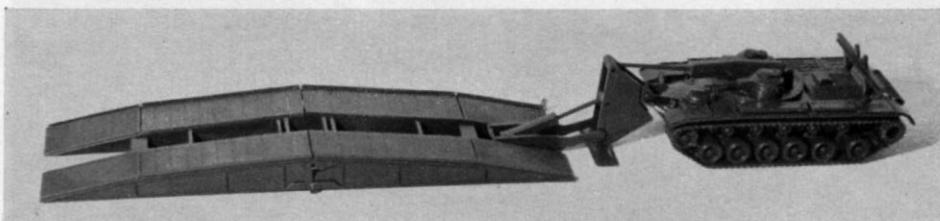


Abb. 186. Ein sogenannter Brückenlegepanzer. Die Brückenteile werden zum Transport über dem Panzer „zusammengefaltet“ (auch beim H0-Modell möglich).

Sofort lieferbar!

Abb. 187. V.l.n.r. (ebenfalls und wiederum sehr fein detailliert): Amphibien-Fahrzeug, Panzer M 47, Flakpanzer.

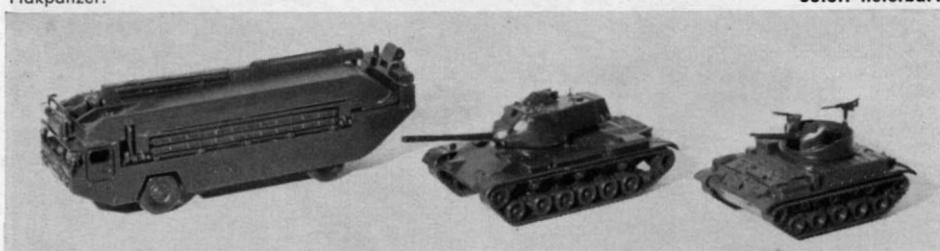




Abb. 188. „Ja, da schaugst her!“ – Tanz um den Maibaum mit allen möglichen neuen Preiser-Kreationen, die wir – außer der Schuhplattlergruppe (Nr. 240) – z. T. nochmals einzeln „vorführen“. Und der Sepp und der Franz, die eifersüchtigen Gockel, rauen mal wieder mit’nand ...

Paul M. Preiser KG.

Kleinkunstwerkstätten Rothenburg ob der Tauber - Steinsfeld



39 neue Figurensätze und 15 Schafe allein in der Exclusivserie sind wahrlich ein beachtliches Neuheiten-Programm! Es ist wohl einleuchtend, daß wir diese unmöglich sämtlich wiedergeben können, sondern nur eine gewisse Auswahl. Darüber hinaus werden wir auch dieses Jahr wiederum ein ganze Reihe andrer Motive, für die Herr Preiser jun. in bewährter Weise verantwortlich zeichnet, in den nachfolgenden Heften veröffentlichen.

Nur eine kleine Übersicht über die neuen Sätze: Hochzeitsgäste, sitzende Arbeiter (wobei das „Sitten“ nicht falsch verstanden werden sollte) und Arbeiter in Tätigkeit (wobei die „Tätigkeit“ natürlich auch nur eine schöne Pose ist), Gäste eines

Abb. 189. ... dieweil der Xaver, der Bazi, ausprobiert, ob man bei dem neuen Faller-Haus tatsächlich fensterln“ kann, „ohne sich gleich’s Hirn anz’rempeln“.



Abb. 190. Die Rundtanz-Gruppe (Nr. 241), die auf der Abb. 188 nicht in Aktion ist.

Abb. 191. Rund geht's auch bei der sog. „Bayer. Bierisch-runde“ (242) zu, die auf Abb. 188 um so aktiver ist.

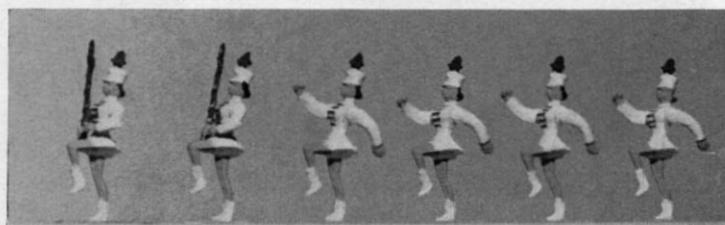


Abb. 192. „Alaaft – Helaau! – Ahaal – die Gardemädchen sind auch da!“ Sie gehören als „Girlparade“ (272) eigentlich zur „US-Marine-Band“ (270/279), aber das macht einem Fasnachtjecken fast gar nichts aus!

Gartenlokals (Abb. 193), ein kleiner Gesangsverein, Jazzbands (Abb. 193) in allen möglichen Anzügen, tanzende Paare (Abb. 193), eine Zigeunerkapelle, Dorfmusikanten, eine Stadtkapelle, Spielmannszüge, bayerische und Tiroler Schützen, Schuhplattler, bayer. Trachten, Bierisch-Runde (Abb. 191), Alphorn-Bläser mit Sennern und Sennerrinnen (Abb. 199), „Fensterlin“-Gruppe (Abb. 198), US- und Luftwaffenkapelle (Abb.

195 u. 196), US-Marine-Band und Girl-Parade (Abb. 192). Preiser machte dieses Jahr also besonders in bayerischer „Folklore“ und in Kapellen en masse! Aber auch die Städter sind nicht vergessen worden. Man ist also in die Lage versetzt, gewisse Anlagen ecken „zünftig“ oder „heiß“ oder „schmissig“ auszu gestalten. – Sämtliche Neuheiten dieses Jahres sind ab Herbst lieferbar.

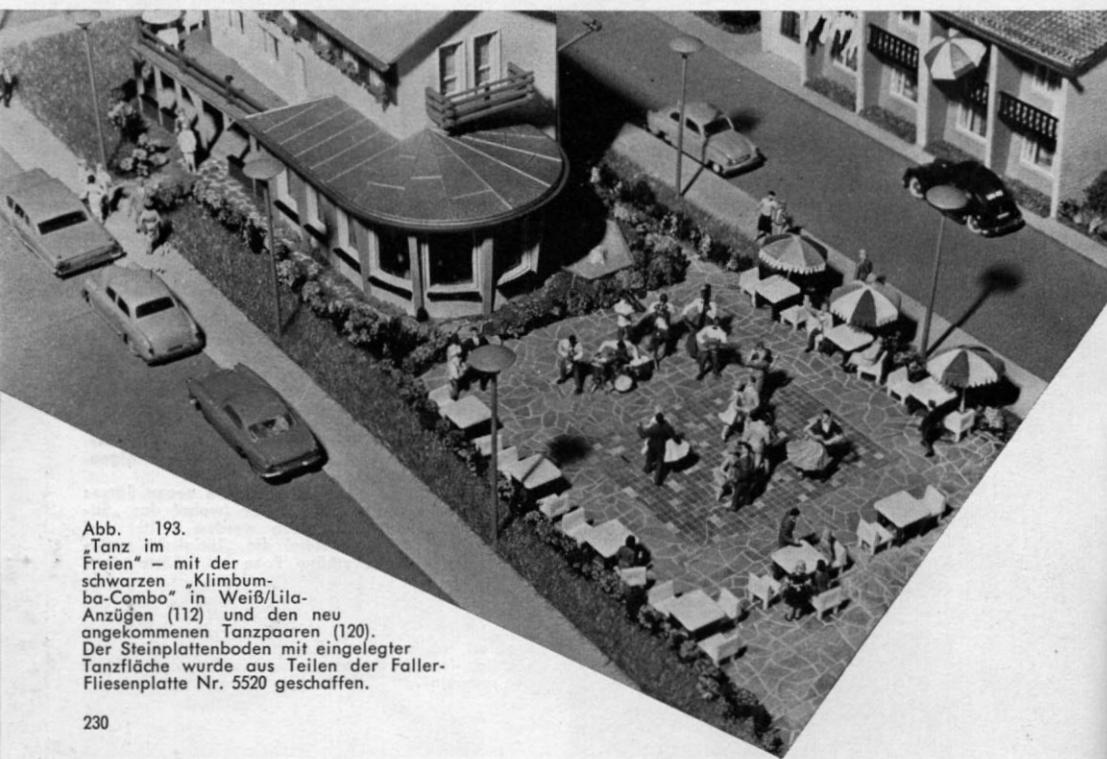


Abb. 193.
„Tanz im Freien“ – mit der schwarzen „Klimbumba-Combo“ in Weiß/Lila-Anzügen (112) und den neu angekommenen Tanzpaaren (120). Der Steinplattenboden mit eingelegter Tanzfläche wurde aus Teilen der Faller-Fliesenplatte Nr. 5520 geschaffen.



Abb. 194. Umzug der Heimatvereine (Ausschnitt aus einem der netten Preiser junior-Motive). Rechts die Trachtenkapelle vom letzten Jahr, dahinter hermarschierend bayerische Schützen (231). Das Gesamtmotiv folgt in einem der nächsten Hefte.



Abb. 195 u. 196. Um eine gescheite Militärkapelle zusammenzubekommen, wird man schon 3–4 der hier abgebildeten Gruppen 263 und 264 „zusammenstrommeln“ müssen!

Abb. 197. Eine reizende Gruppe von Sonntagsjägern, die z. T. auf dem Anstand ständig mit Anstand anständig belebt sein werden (183). Weniger belebt: die Wilderer und ihre Verfolger (184), nicht abgebildet.



Abb. 198. Die Gruppe rund ums „Fensterln“ (246), die wir bereits kennengelernt haben (auch den „linkischen“ Bauer, dem man bei der Szene der Abb. 188 – vorn rechts – den Prügel abgenommen hat). – Abb. 199. Gruppe 245 „Auf der Alm“ mit Alphorn-Bläser.



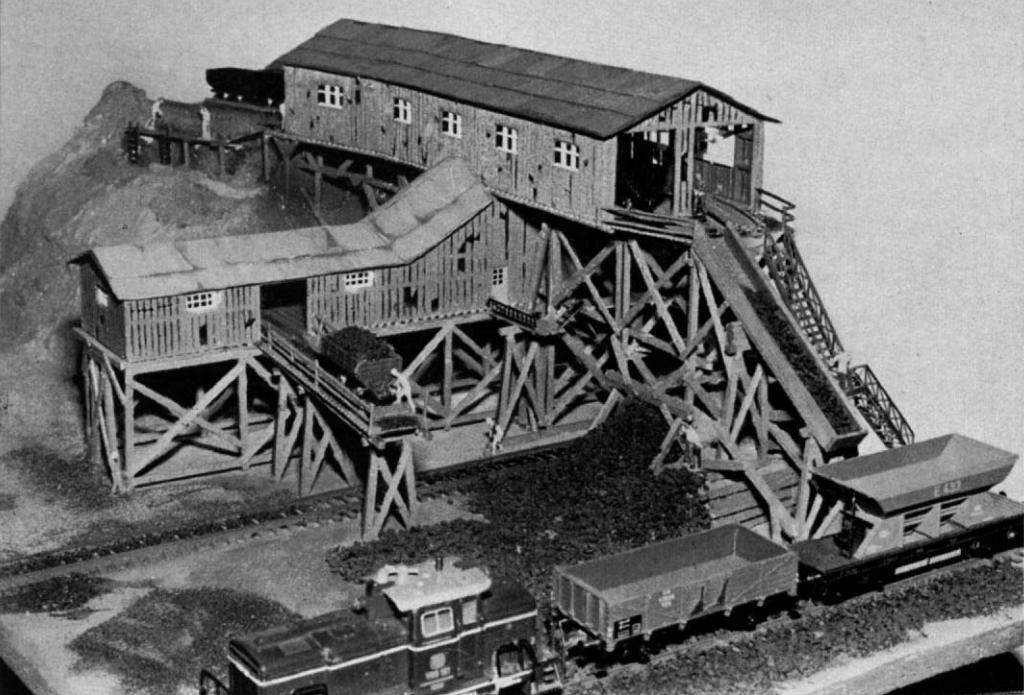


Abb. 200. Die alte Kohlenmine – ein in mancher Beziehung reizvolles Objekt. Bausatz 9,75 DM. Lieferbar Juni.

QUICK -plastic-model-Kits-GmbH. und Co. KG · Maßbach



Abb. 201.
Die andere,
nicht minder
interessante Seite der
vergammelten Kohlenmine.

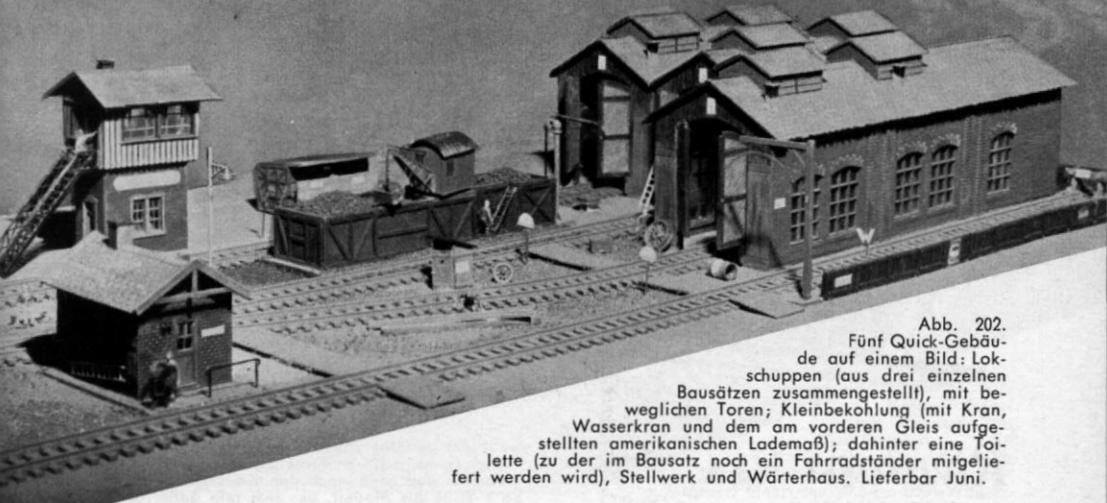


Abb. 202.
Fünf Quick-Gebäude auf einem Bild: Lokschuppen (aus drei einzelnen Bausätzen zusammengestellt), mit beweglichen Toren; Kleinbekohlung (mit Kran, Wasserkran und dem am vorderen Gleis aufgestellten amerikanischen Lademaß); dahinter eine Toilette (zu der im Bausatz noch ein Fahrradständer mitgeliefert werden wird), Stellwerk und Wärterhaus. Lieferbar Juni.

Hinter dem Namen „Quick“ verbirgt sich keineswegs die bekannte Illustrierte, sondern eine Schwesternfirma von Pola. Man stellte ein gewisses Sortiment an Gebäudemodellen und Zubehörbauten vor, dessen herausragendstes Objekt zweifellos eine prachtvolle alte Kohlenmine ist (Abb. 200). Obgleich irgendwie etwas amerikanisch angehaucht, könnte sie ebenso gut in irgendeiner gottverlassenen Gegend Deutschlands stehen. Die „Gebäude“ sind so ausgelegt, daß man auch eine Feldbahn hineinverlegen und so ggf. auch einen realistischen Umladebetrieb darstellen kann. Die Durchfahrtshöhe der Balkenkonstruktion ist mehr als ausreichend; ja, wem die ganze Anlage etwas zu hochbeinig erscheint, dem bleibt es unbenommen, die Stützbalken entsprechend zu kürzen.

Ebenfalls einen gewissen amerikanischen Einschlag weisen einige weitere Bahn-Zubehörbauten auf, wohl mit Rücksicht auf bestehende Absatzmöglichkeiten

in den USA. Bei dem alten Lokschuppen (Abb. 202) sind es vor allem die holzverschaltenen Stirnwände, die diesen Eindruck hervorrufen. Bei dem Stellwerk, der Wärterbude und der Kleinbekohlungsanlage dürften jedoch bekannte Vorbilder Pate gestanden haben, desgleichen bei einer alten Toilette und einem Fahrradständer.

Weiter sind im Sortiment noch einige moderne Bahnbauten, ein alter vergammelter Schuppen für Schmalspurloks (Abbildung siehe Quick-Anzeige), sowie Dorf- und Siedlungshäuser usw. zu finden.

Hinsichtlich der in der Vorberichtsbeilage (Heft 3/XVIII) bei Quick erwähnten (und im Katalog aufgeführten) Feldbahn teilte uns die Firma kurz nach der Messe mit, daß diese nun doch wieder aus dem Verkaufsprogramm gestrichen worden sei. (Es handelte sich dabei übrigens im wesentlichen um die gleichen Erzeugnisse, die auch von Peetzy-Roco herausgebracht werden).

Abb. 203. Die doppelspurige Rasant-Kreuzung.

Rasant Modell-Autostraße

Reinhard & Co. KG. · Gunzenhausen

Drei neue Fahrzeuge sollen ab Herbst lieferbar sein: ein Mercedes-Tankwagen, der BMW 1800 und der Opel Admiral, und zwar sowohl in der eigentlichen Rasant-Ausführung als auch als sogenannte Universal-Autos, die auf allen Autostraßen und Rennbahnen mit obenliegenden Kontaktbahnen (17 mm maximaler Kontaktbahnenabstand) eingesetzt werden können, also z. B. auch auf den Fallerautobahnen. Außerdem werden diese Universal-Autos in drei Versionen herausgebracht: Typ A für Gleichstrombetrieb, Typ B für Wechselstrombetrieb mit eingelegtem Gleichrichter in Plus-Richtung, Typ C mit eingelegtem Gleichrichter in Minus-Richtung. Bei gleichzeitiger Verwendung der Typen B und C besteht die Möglichkeit, beide Fahrzeuge nach dem Halbwellsensystem getrennt auf einer Spur zu steuern.

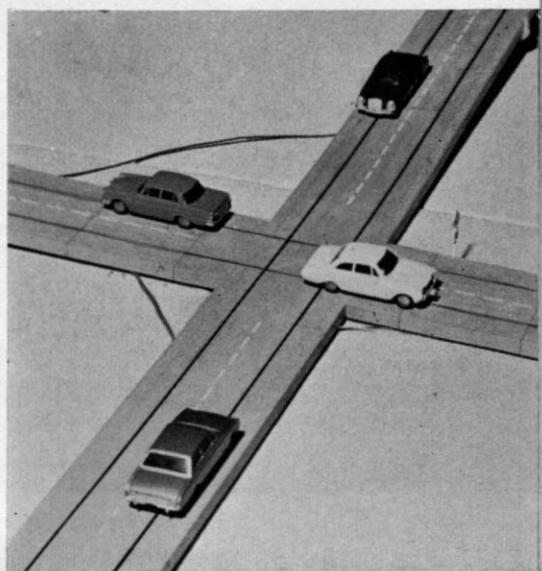




Abb. 205.

Das Rivarossi-Modell der französischen 2'Cl'-Lok 231 E dürfte auch in gewissen deutschen Modellbahnerkreisen einen guten Anklang finden.
LÜP: 29 cm; Preis: 99,- DM; lieferbar im Herbst.

Rivarossi S. p. A. Modellbahnfabrikation Como/Italien

Beginnen wir mit den Rivarossi-Neuheiten europäischen Typs, da diese schon aus „Lokalpatriotismus“

wohl am meisten interessieren dürften. Zur bereits vorhandenen E 428 in ihrer Serienausführung bringt Rivarossi nun auch noch den Prototyp dieser 2'B0-Bo'2'-Elliott als Modell, der sich rein äußerlich – bis auf das Fahrwerk – wesentlich von der neueren Serie unterscheidet (nicht abgebildet).

Erstmals wird auch ein Dampflokmodell französischen Typs angekündigt: eine 2'Cl'-Schnellzuglok vom Typ 231 E der SNCF. Leider konnte noch kein fertiges Serienmuster gezeigt werden, aber an Hand des Handmusterfotos läßt sich unschwer erkennen, daß es sich um eine recht interessante Maschine

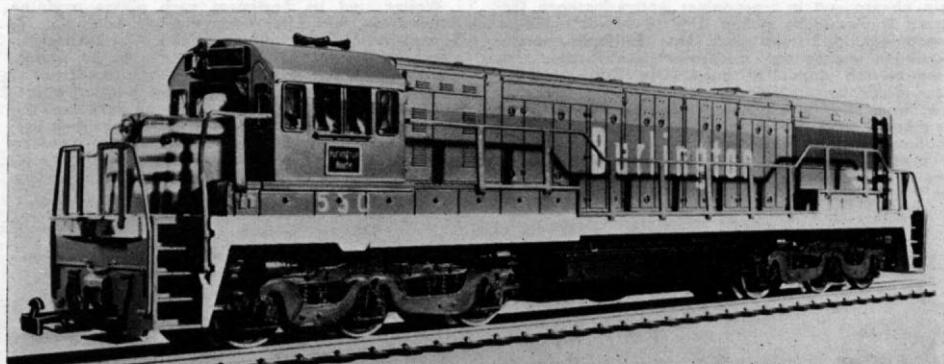


Abb. 206. Bei diesem nicht nur durch seine Länge selbst (LÜP 24 cm), sondern auch durch die verhältnismäßig schmalen Aufbauten langgestreckt wirkenden Diesellok-Modell (in Grau, Rot und Elfenbein) für den Güter- und Personenzugverkehr werden alle 6 Achsen angetrieben. Preis: 62,- DM. Sofort lieferbar!

(Rasant ...)

Eine allfällige Umstellung von Typ B in Typ C oder umgekehrt ist in einfachster Weise durch Umdrehen von Motor und Gleichrichter möglich. Typ A kann durch Einbau eines Gleichrichters in Typ B oder C umgewandelt werden.

Sämtliche Fahrzeuge können nunmehr auch wahlweise mit einem Renngetriebe (Übertragung 1:6) bzw. einem Normalgetriebe für Straßenverkehr (1:12) geliefert werden.

Bei den Straßensegmenten wird eine doppelspurige Kreuzung mit 90° Kreuzungswinkel und jeweils 236 mm Fahrbahnlänge hinzukommen (Abb. 203).

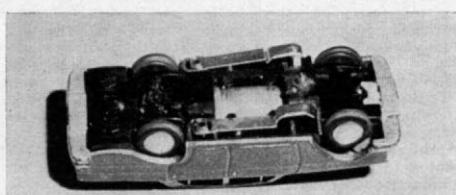


Abb. 204. Unteransicht eines der Universal-Autos von Rasant mit den zusätzlichen Schleifern für die Faller-Autobahn.

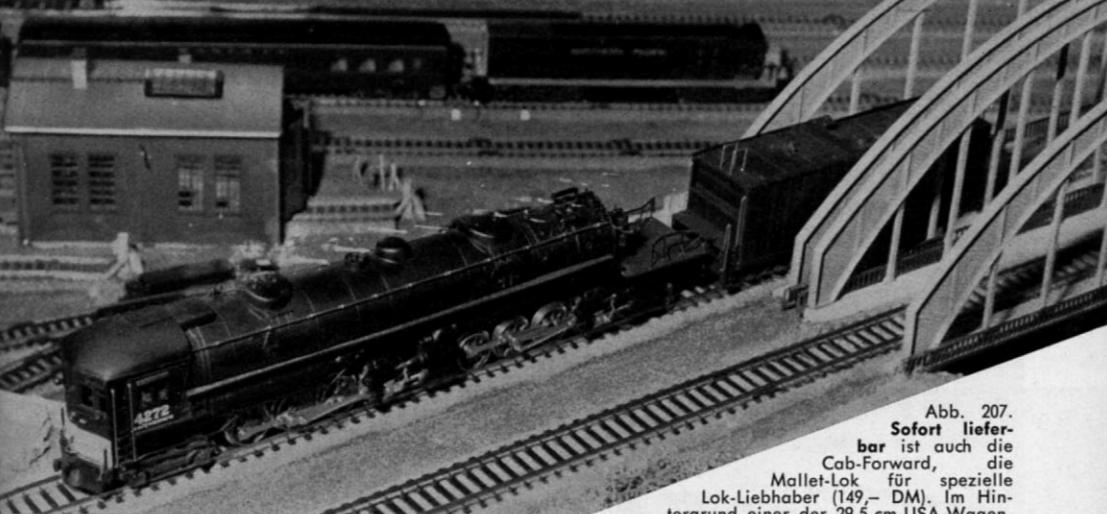
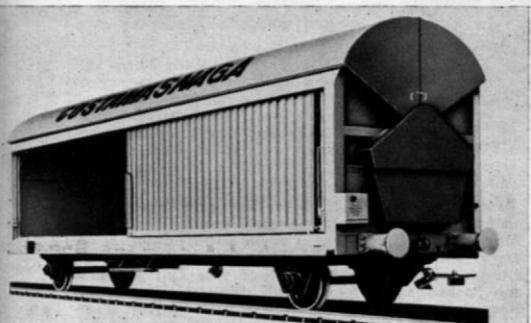
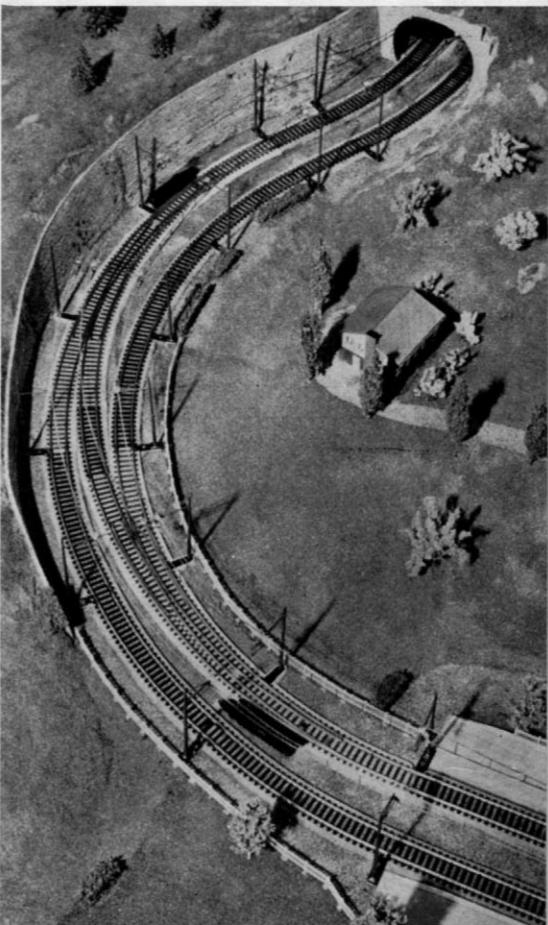


Abb. 207.
Sofort lieferbar ist auch die Cab-Forward, die Mallet-Lok für spezielle Lok-Liebhaber (149,- DM). Im Hintergrund einer der 29,5-cm-USA-Wagen.



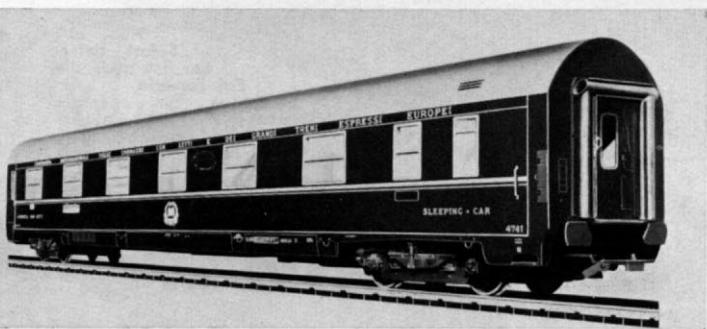
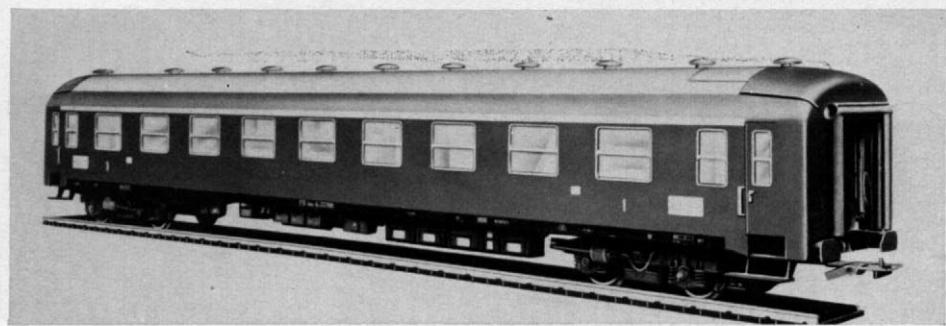
▲ Abb. 208. Bei dem Lippm-Wagen kann man nicht nur die Seitenwände zurückziehen, sondern auch die Dachhälften seitlich herunterklappen. LÜP: 16 cm; lieferbar im Herbst.

Abb. 209 (rechts). Mit 51,5 und 58,5 cm Gleisradien und den neuen Bogenweichen lässt sich solch eine elegant geschwungene Gleiskurve erzielen!



handelt, die sicher trotz des voluminöseren Rivarossi-Maßstabes nicht nur in Frankreich, sondern auch in Deutschland viele Freunde finden wird, gibt sie doch die Möglichkeit, nun auch im Modell einen deutsch-französischen grenzüberschreitenden Verkehr mit Dampfloks zu demonstrieren (Abb. 205).

Den deutschen 26,4-m-Wagen sehr ähnlich ist der 1.-Klasse-Wagen Az der FS Italia (UIC-Typ). Das Rivarossi-Modell (Abb. 210) wird eine Länge von 30 cm (!) haben, was zwar angesichts der bereits vorhandenen langen Wagen amerikanischen Typs fast zu erwarten war, trotzdem aber anerkennend vermerkt sei. Die gleiche Länge weist weiterhin das ebenfalls neue Modell des neuesten ISG-Schlafwagens auf (Abb. 211). Beide Wagen können auch mit der im Vorjahr erstmals vorgestellten Batterie-Belichtungseinrichtung (Akku im Packwagen, Stromübertragung von Wagen zu Wagen über die Kuppung) geliefert werden.



▲ Abb. 210. 30 cm LÜP hat dieses schöne Modell vom italienischen UIC-D-Zugwagen Typ Az, auf das wohl nicht nur wir allein gespannt warten (Auslieferung Herbst), da solche UIC-Wagen ohne weiteres auch auf außeritalienischen Modellbahnanlagen eingesetzt werden können.

Abb. 211. Ebenfalls 30 cm LÜP und gleichfalls mit Inneneinrichtung: der entsprechend dem Vorbild etwas volumiger wirkende blaue ISG-Speisewagen.

Im europäischen Güterwagensoriment ist der italienische Spezial-Güterwagen Ltpm die einzige Neuheit. Er hat ein aufklappbares Dach und verschiebbare Seitenwände wie sein Vorbild (Abb. 208).

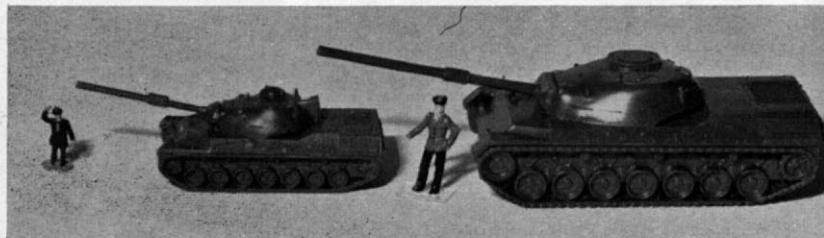
Auffallendste Neuheit im amerikanischen Sortiment ist zweifellos die wuchtige 2'D 1'-Cab Forward-Mallet-Lok (Abb. 207). Sie dürfte wohl noch interessanter sein als die „normale“ Mallet-Lok des Vorjahrs. Bemerkenswert ist immerhin, daß diese insgesamt rund 45 cm langen Lokriesen auf dem bei dieser Länge verhältnismäßig geringen Rivarossi-radius von 46,5 cm keinen allzu großen und unschön wirkenden Überhang zeigen. Beide Mallet-Loks können übrigens Kurven mit Radien bis herab zu 40 cm durchfahren. Die neue Cab-Forward-Lok ist sofort lieferbar, desgleichen auch eine neue 2'C2'-Schnellzuglok (Klasse J 3a) der New York Central RR. sowie eine sechsachsige Diesellok mit 24 cm Länge (Abb. 206).

Der Santa-Fe-Zug erhielt zwei neue sechsachsige Wagen mit 29,5 bzw. 27 cm Länge: einen Speisewagen und eine „Coach“ (Personenwagen). —

„Broadway Limited“ ist einer der großen amerikanischen Überlandzüge benannt. Rivarossi bringt drei Wagen dieses Luxuszuges: einen Schlafwagen (31 cm lang), einen Aussichtswagen (31 cm lang) und einen älteren, aber modernisierten und zum Zug gehörenden Postwagen (29,5 cm lang); alle drei Wagen mit eleganter, weinroter Lackierung (mit gelben Zierstreifen) sowie Inneneinrichtungen und Beleuchtung. Die Schaffung dieser noch längeren Modelle als bisher dürfte wohl der beste Beweis dafür sein, daß man auch in USA begonnen hat, sich für längere, d. h. möglichst maßstabsgetreue Schnellzugwagen zu erwärmen!

Eine ungemein elegant wirkende Gleisverbindung läßt sich mit den beiden neuen Bogenweichen im Parallelgleisbogen erzielen (Abb. 209). Die gesamte Übergangslänge beträgt etwa 60 cm (von Zungenspitze zu Zungenspitze); der Radius des engeren Bogengleises beträgt 514,5 mm, der des äußeren Bogens 585 mm. Auch eine einfache Kreuzungswiche mit 20°-Kreuzungswinkel wurde in das Gleisprogramm aufgenommen.

Abb. 212. Das erste Panzermodell in N-Größe: der „Leopard“ der Bundeswehr (hier im Vergleich zum entsprechenden H0-Modell)! Jetzt fehlen nur noch die diesbezüglichen Transportwagen bei den N-Bahnen; vielleicht löst Arnold dieses Problem, denn der Minitrix-Tieflader dürfte hierfür etwas zu aufwendig sein.



(Zu
Roßkopf)



Abb. 213. Links die drei neuen H0-Militärmodelle: Flakpanzer, Spähpanzer und Schützenpanzer nach sowjetischen Vorbildern (im friedlichen Messe-Koexistenz-Manöver).

Neben den in Abb. 212 und 213 gezeigten Militärmustern werden im Herbst auch neue H0-Zivil-Fahrzeuge erscheinen, u. a. eine paar nette (noch „geheime“) Säbelchen und zwei neue Umex-Baufahrzeuge. Erfreulicherweise sind auch für N einige Pferdegespanne in Vorbereitung, die spätestens im Herbst herauskommen sollen.

Roskopf Miniatur-
Modelle
Traunstein/Obb.

E. Seuthe Uhingen/Württ.

Modellbahn-Zubehör - Mikrowiderstände

Die mit der Dampferzeugung zusammenhängenden Artikel sowie der Steigungsriffler und die Reinigungsflüssigkeit (H0-fit) der bisherigen Seuthe & Co., KG. (Vertrieb Eheim-Braun) werden nunmehr direkt durch den Hersteller, Fa. E. Seuthe, geliefert, wodurch sich im Endeffekt für den Endabnehmer – zumindest vorerst – nichts ändert wird (außer einer gewissen Preisreduzierung, gegen die ein Endverbraucher wohl „nie nichts“ einzuwenden haben dürfte!).

Außer den bisherigen Dampfarten mit Fichten-, Cologne-, Lavendel- und Citro-„Odeur“ gibt es nunmehr auch einen neutral riechenden (also nicht-riechenden) Dampf; außerdem eine sogenannte Häuser-Rauchpackung mit 5 Ampullen verschiedenen Geruchs sowie ein fertig montiertes Faller-Einfamilienhaus mit rauchendem Schornstein (für diejenigen, die keine Zeit zum Basteln haben) und den bekannten Tankautomaten mit Stellwerk (nunmehr nur noch fertig montiert mit mechanischer Betätigung anstelle der bisherigen elektromechanischen).

So wie wir Herrn Seuthe kennen, dürfte er für nächstes Jahr sicher etwas Neues in petto haben, doch ist verständlich, daß infolge der Vertriebsumstellung und anderer Gründe zunächst eine gewisse Übergangszeit erforderlich ist, ehe Neues herausgebracht werden kann.

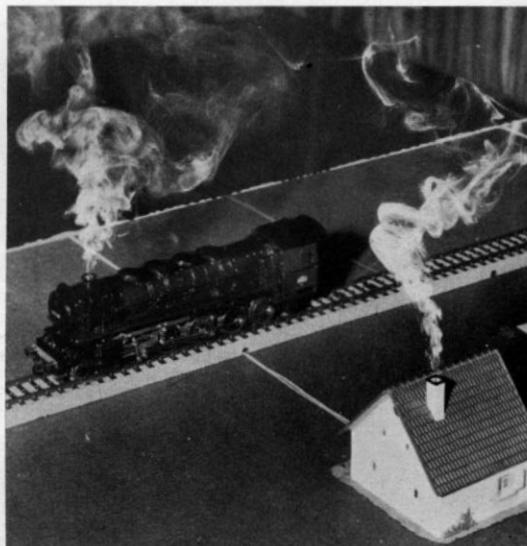


Abb. 214. „Gekonnt-geknipster“ (unretuschierte) Seuthe-Dampf. Vorn das einschließlich Rauchgenerator fertig montierte Einfamilienhaus zu 7,25 DM.

ROKAL

ROKAL GmbH. Lobberich-Rhld.

TT-Bahn

Bei den drei neuen D-Zugwagen-Modellen (Abb. 215, 216 u. 217) ist nicht nur die gegenüber den bisherigen wesentlich verbesserte und verfeinerte Detailgestaltung hervorzuheben, sondern auch die Tatsache, daß diese Wagen immerhin um rund 1½ Zentimeter länger sind als ihre Vorgänger! Damit hat es auch bei TT der Trend nach weniger verkürzten Wagen eingesetzt, obgleich man angesichts der für TT-Bahnen propagierten Platzersparnis ruhig hätte noch etwas weiter gehen können in Richtung auf eine maßstäbliche Länge. Der erste Schritt in dieser Richtung ist jedenfalls getan und weitere werden sicher nicht mehr so schwer fallen.

Für diese neuen D-Zugwagen wird ein gesonderter Beleuchtungssatz geliefert, der anstelle der Ballastplatte in den Wagen eingesetzt wird (Abb. 219).

Die Stromabnahme von den Achsen erfolgt durch feine, etwa 2 mm breite Federchen. Außerdem gibt es auch noch einen preisgünstigen Schlußlichteinsatz, bei dem die Wagenbeleuchtungslämpchen gleich mit als Schlußlichtquelle herangezogen werden.

Die Wagenunterseiten weisen erstmals gewisse Nachbildungen der Vorbild-Details auf. Insgesamt besehen stellen diese Wagen zweifellos einen Fortschritt dar (wenn man bei Rokal auch nach wie vor an den klobig wirkenden Rädern festhält).

Der dreiaxige Kranwagen ist die gut gelungene Nachbildung eines DB-Dieselkranes für 6 t Tragkraft, der von der Firma Krupp-Ardelt gebaut wurde (Abb. 220). Das Modell ist voll beweglich, d. h. der Kran kann seitlich gedreht und der Ausleger sowie der Kettenzug gehoben bzw. gesenkt werden. Zur Betäti-

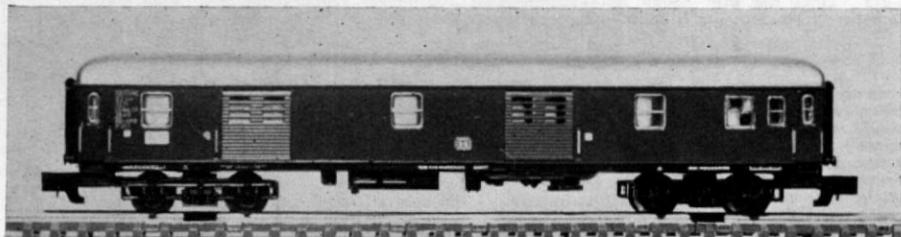


Abb. 215-217. Auch die neuen Rokal-Wagen sind etwas länger geworden, und wesentlich besser ausgefallen als ihre Vorgänger. Die nunmehr z. T. gestempelte Beschriftung ist nicht nur reichhaltiger, sondern feiner und kleiner geworden. Gut detailliert sind auch die seitlichen Schürzen (Bild unten) sowie die Stirnseiten; außerdem haben die Wagen nunmehr endlich richtige Puffer! Bei den Drehgestellen ist man im Hinblick auf die zusätzlichen Ballastplatten (Abb. 219) von der Metallausführung abgegangen (zugunsten einer besseren Detaillierung in Kunststoff). Oben: Packwagen D 4üm, Mitte: 1.-Klasse-Wagen A 4üm, unten: DSG-Schlafwagen in zwei Ansichten, sämtliche mit einer LÜP von 176 mm. Preis je 9,50 DM.

Sämtliche Wagenmodelle sofort lieferbar!





Abb. 218. Ausschnitt aus der Rokal-Messeanlage. Im Hintergrund links oben die eingebaute Bahnschanke der Abb. 221. Das Heiljan-Wirtshaus (Bildmitte) – aus der ersten Herstellungsperiode stammend – paßt offensichtlich sehr gut zu TT.

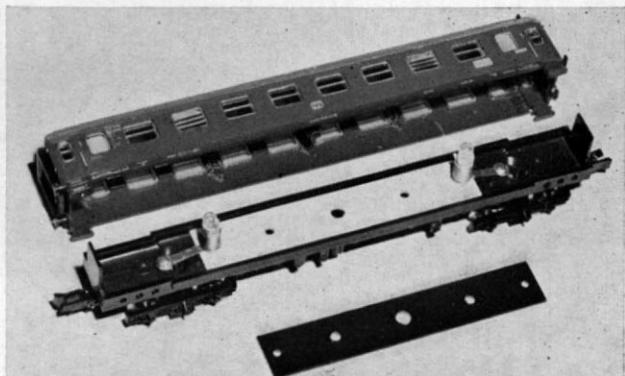
gung der Hub- und Senkmechanik wird eine kleine Kurkel beigegeben; die Rastung dieser Antriebe könnte jedoch etwas leichter gehen. Das Fahrzeug ist verhältnismäßig schwer, so daß auch im Modell tatsächlich gewisse Lasten ohne Kippgefahr angehoben werden können. Die bei den Überstellfahrten erforderliche Auslegerstütze zum Einsetzen in einen Niederbordwagen wird ebenfalls mit dem Kranwagen mitgeliefert.

Bei den vierachsigen Kesselwagen ist eine neue Version mit DEA-Beschriftung hinzugekommen..

Das Aussehen der an sich netten und brauchbaren Bahnschanke wird leider durch die beiden volumi-

nösen Antriebskästen stark beeinträchtigt, falls es einem Bastler nicht gelingt, diese „glaubwürdig“ zu tarnen. Das Schließen der Schrankenbäume erfolgt durch den Zug, sobald er auf das spezielle Kontaktgleis gelangt (Abb. 221). Diese Kontaktgleise haben eine Kontaktschiene, die mit der eigentlichen Fahrschiene eine V-förmige Nut bildet, an deren schrägen Seitenflächen der Spurkranz aufläuft und so eine elektrische Verbindung zwischen Kontaktstange und Fahrschiene herstellt. Dadurch erhalten die Betätigungs-magnete Strom und schließen die Schranken; diese bleibt solange geschlossen, wie sich ein Metallrad im Kontaktbereich befindet.

Abb. 219. Die beiden Lämpchen für die Innenbeleuchtung der D-Zug-Wagen sind auf einer (zwecks besserer Lichtreflexion) weiß lackierten Ballastplatte montiert, die ggf. gegen die normale schwarze (vorn im Bild) auszuwechseln ist und gleichzeitig die elektrische Verbindung zwischen den beiden Lämpchen herstellt. Die Stromabnahme von den Drehgestellen erfolgt über Kontaktfederchen, die auf den Drehzapfen-Schrauben aufliegen.



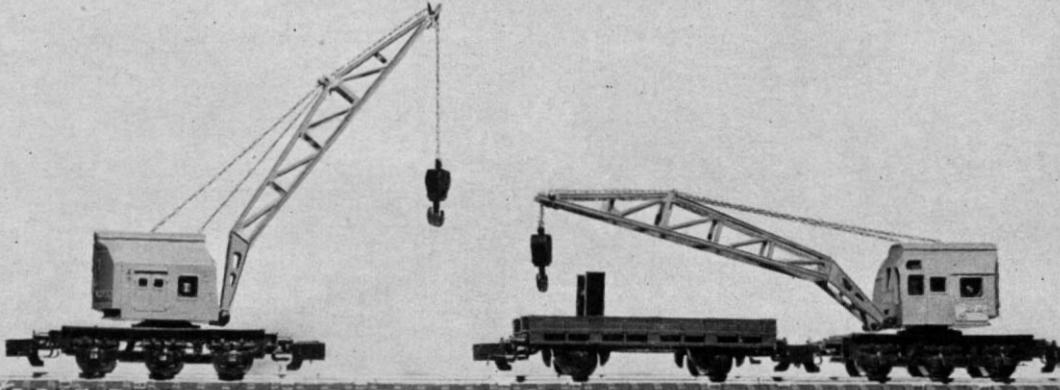
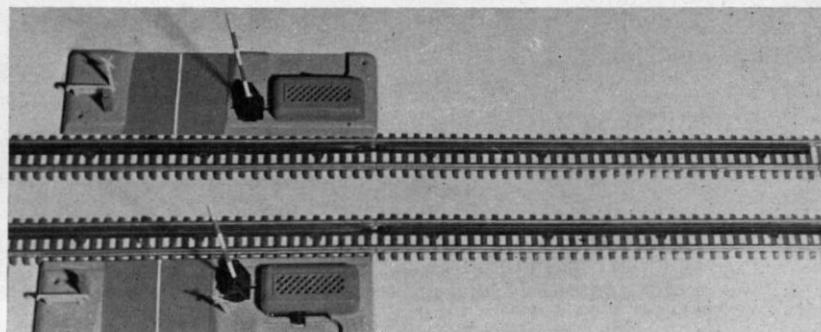


Abb. 220. Zwei Stück des neuen Kranwagens (mit schwarzem Fahrgestell, hellblauem Kranhaus und silberfarbenem Ausleger; Preis 10,- DM). Im Niederbordwagen eine der Auslegerstützen. Sofort lieferbar!

Abb. 221. Die zweiteilige Rokabahn-Schanke (20,- DM), die vom Schalttisch aus oder — mittels der hier verlegten Kontaktgleise (je 22 cm lang) — durch die Züge selbst betätigt wird. Sofort lieferbar!



RUCO - Modellbau AG. — Zürich/Schweiz

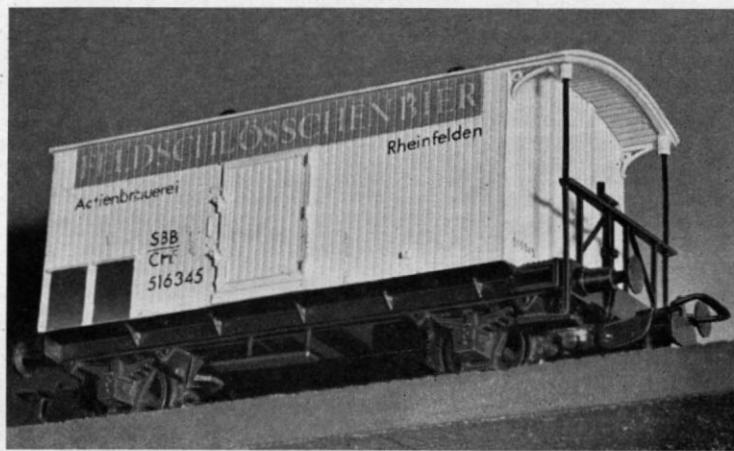


Abb. 222. Ruco mag (mit Recht) stolz sein auf seine Wagen-Kreationen. Wir sind es auf diese lediglich geblitzte Aufnahme, die zudem noch unter schwierigen Verhältnissen (Wagen konnte nicht vom Gleis montiert werden) entstanden ist. Das stolze Ergebnis: Die Feinheiten (insbesondere unter dem Dachvorsprung) sind bestens zu sehen!

Um ehrlich zu sein: Die Tatsache allein, daß die letzjährigen Neuheiten dieses Jahres endlich lieferbar sind, hat uns keineswegs bewogen, nochmals auf diese einzugehen. „Umgefallen“ sind wir „am Ende“ erst, als wir diese ersten Roco-Erzeugnisse kritisch beugapfelten. Wir waren offen gestanden sehr überrascht. Diese Roco-Modelle zählen auf Anhieb mit zu den besten europäischen Modellbahnerzeugnissen. Nachdem sich schwarz-weiße Gegenstände bekanntermaßen schlecht fotografieren lassen, geben die Fotos die Feinheiten z. T. nicht besonders deutlich wieder (wenn wir auch auf den Lichtblitz-Schnappschuß der Abb. 222 ganz besonders stolz sind!). Diese Modelle sind sehr fein detailliert ein-

schließlich Plattformrifflung, genau fluchtenden Bremsklötzen und sonstiger Feinheiten. Geradezu unwahrscheinlich: die äußerst feinen Trittbretter (Abb. 223) mit oberseitiger Riffelung (!), die sich in Mitte des Wagens befinden und die trotz ihrer Zierlichkeit nicht bruchempfindlich sind. Das vorspringende Dach weist unterseitig Bretterimitationen auf und ist (die Fachleute werden staunen) hinterstochen! Diese ersten Roco-Modelle berechtigen tatsächlich zu großen Hoffnungen und wir sehen daher dem in Aussicht gestellten „Bonbon“ für deutsche Modellbahner mit besonderer Spannung entgegen!

Die Kupplung à la Märklin ist abschraubar und durch eine andere leicht zu ersetzen.

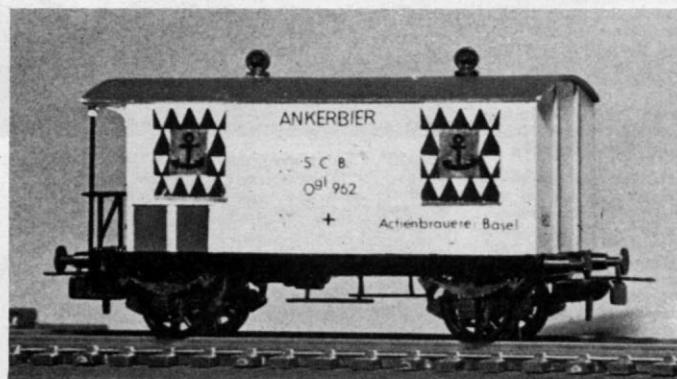


Abb. 223. Bei diesem Bild kommt es hauptsächlich auf die bemerkenswert feinen Trittbretter und -halterungen an. Außerdem den beiden abgebildeten Bierwagen-Modellen gibt es noch je eines mit „Hürlimann-Brauerei Zürich“ und „Salmenbräu Rheinfelden“. Preis je 12,- DM; sofort lieferbar!

R. Schreiber Fürth/Bay.

Modelleisenbahnen
und Modellspielwaren

Die Firma Schreiber befaßt sich bekanntlich mit dem Vertrieb mitteldeutscher und ausländischer Modellbahnerzeugnisse für die Bundesrepublik. Es sind auch in diesem Jahr wiederum einige Neuheiten hinzugekommen.

Abb. 224. 1 B-Tenderlok und intensiv blauer Transfesa-Wagen (LÜP 14 cm) von Electrotren.

Electrotren/Spanien

Die in den Anzeigen der Firma Schreiber angekündigte und zu den Old-Timer-Wagen passende kleine Lok wurde erstmals gezeigt. Es handelt sich um eine 1 B-Tenderlok (Abb. 224), die auch im Vorbild eine feste Laufachse hat. Die Steuerungsteile usw. sind nicht etwa aus Preisgründen weggelassen worden, sondern das Vorbild hat tatsächlich Innensteuerung und sogar Innenzyylinder, so daß eben nur die Kuppelstange zu sehen ist.



(Elektroloren ...)

Bei den Güterwagen sind zwei Transfesa-Kühlwagen in blauer (LÜP 14 cm) und weißer Lackierung (LÜP 13,5 cm) hinzugekommen (Abb. 224 u. 225). Außerdem gibt es neues Ladegut in Form von Transportbehältern.

Mitteldeutsche Erzeugnisse

In Vorbereitung für H0 sollen moderne D-Zugwagen nach Vorbildern der Deutschen Reichsbahn sein, einmal mit DR-Beschriftung und zum andern in CSD-Ausführung. Hersteller ist die Firma Schicht, während die Firma Gützold an einer V 100 in der DR-Version arbeitet. Muster dieser Fahrzeuge waren zur Messe in Nürnberg jedoch noch nicht ausgestellt, so daß sich noch kein Urteil darüber abgeben läßt. Man scheint in Mitteldeutschland die MIBA sehr genau zu studieren: Die D-Zugwagenmodelle sollen – wie man uns gesagt hat – nicht mehr als 10 % verkürzt sein!

Für TT war außer einer kleinen Brücke in flacher Stahlbauweise (für bogene Gleise) nichts Neues zu vermelden und auch bezüglich der Baugröße N gab es eine Fehlanzeige.

Peco/England

Im bekannten H0-Gleisortiment wird es ein neues, schlankes Weichenpaar mit 9°-Herzstückwinkel und einem Bogen-Radius von 1,52 m geben (Abb. 230). Diese Weichen sollen etwa im Juli lieferbar sein, desgleichen auch eine N-Kreuzung mit 9°-Kreuzungswinkel (Abb. 232). Der Bogenradius der im Vorjahr vorgestellten superschlanken N-Weichen beträgt übrigens sage und schreibe 92 cm (wohl bemerkte: der Radius!).

Zum H0-9-mm-Schmalspurgleis, das wir bereits in Heft 13/XVII, S. 579 vorgestellt und besprochen haben und das unseres Erachtens derzeit das wichtigste Schmalspurgleis ist, wird im Sommer ein Paar einfache Weichen geliefert werden (Abb. 227); weitere Weichen sowie eine Kreuzung sind in Vorbereitung.

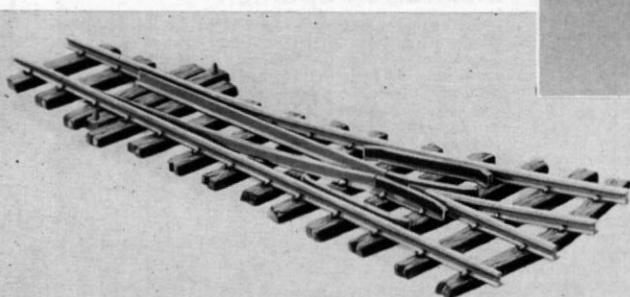


Abb. 228. Hier geht es weniger um das bereits bekannte flexible Peco-Schmalspurgleis, sondern mehr um die u. E. einzig richtige Bezeichnung „H0-9“ für die H0-Schmalspurbahnen auf 9-mm-Gleis (wie bereits beim Egger-Bericht im 1. Teil erläutert).

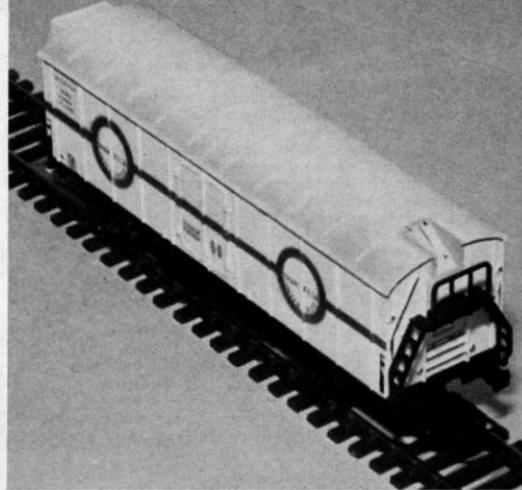


Abb. 225. Transfesa-Kühlwagen in Weiß mit stinksseitiger Plattform vor der vertieften Dachluke.

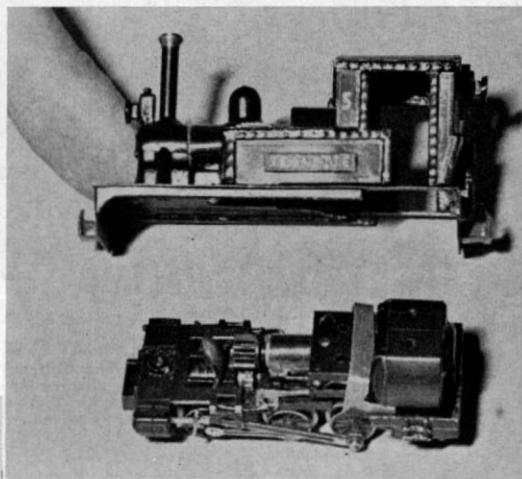
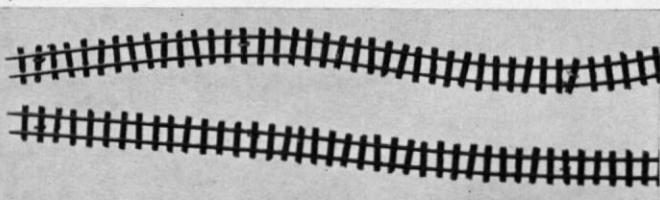


Abb. 226. Auf das Fahrgestell der Arnold-T 3 passend, brachte Peco einen H0-Gehäusebausatz heraus, so daß sich als Endprodukt eine nette „H0-9“-Schmalspur-Tenderlok englischen Typs ergibt (s. Abb. 229).

Abb. 227. Die neue Weiche (Radius rund 23 cm, Länge 10 cm) zum Peco-Schmalspurgleis der Abb. 228. Als Antrieb kann der normale Peco-H0-Antrieb verwendet werden, desgleichen auch bei den N-Weichen.



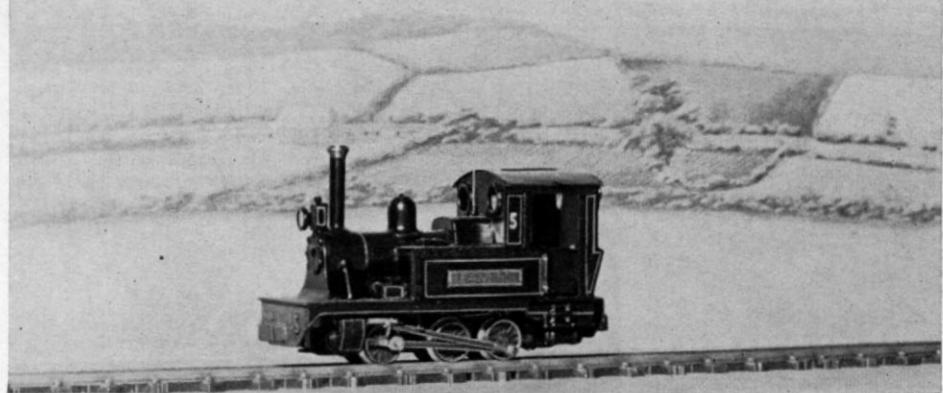


Abb. 229. Die reizende englische Schmalspurlok „englisch-deutscher Co-Produktion“ (s. Abb. 226) vor einem typisch englischen Landschaftspanorama (eine der verschiedenen ebenfalls neuen Peco-Hintergrundkulissen).

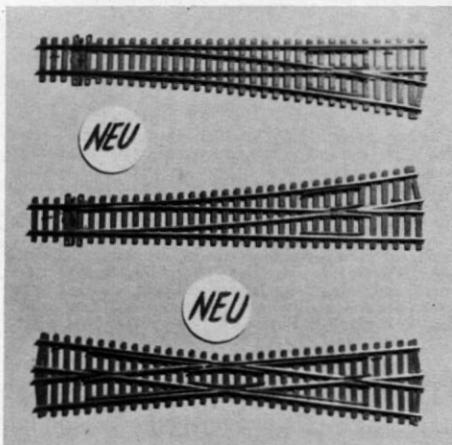
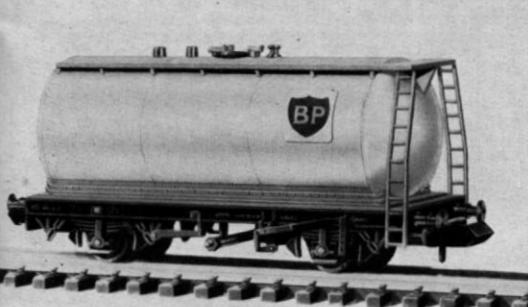


Abb. 230. Die neuen schlanken H0-Weichen (Radius laut Peco = 1,52 m!, Weichenwinkel = 9°) und die 12°-Kreuzung sollen im Juni lieferbar sein.

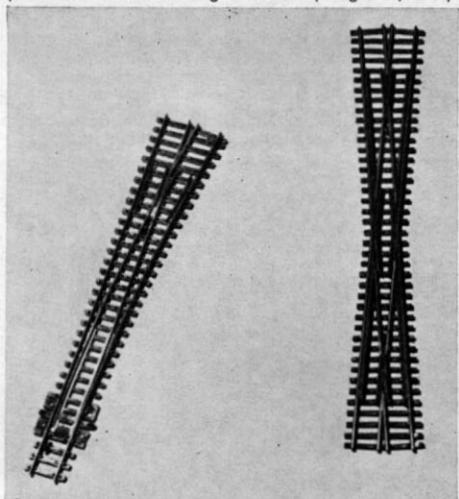
Abb. 231. Peco-Kesselwagen in N-Größe und mit Arnold-Kupplung; der Rahmenunterbau incl. Kupplung sowie die Radsätze sind auch allein zu haben.

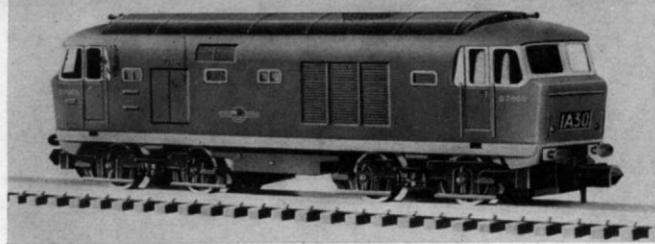


Für die in Abb. 229 gezeigte H0-9-mm-Schmalspur-lok ist ein „Karosserie“-Bausatz in Arbeit, der auf das Fahrgestell der Arnold-T 3 paßt, womit dann auf einfachste Weise wieder eine neue H0-Schmalspur-lok entsteht. (Hierzu ausgezeichnet passend: die Egger-Wagen Nr. 2006 und 2008 in dunkelblau).

Für N-Bahnen wird von Peco als erster einer kompletten Serie ein Kesselwagen herauskommen (Abb. 231), sowie das Ganzmetallgehäuse einer englischen Hymek-Diesellok, das genau auf das Chassis der Arnold E 40 (Nr. 0234) paßt (Abb. 233). Hier wird also derselbe (kaufmännisch sehr vernünftige) Weg beschritten wie bei der H0-9-mm-Lok der Abb. 229. Das ist nun bereits die vierte N-Bahn mit Arnold-Kupplungen (die Peco bereits als N-Stan-dard-Kupplung bezeichnet!).

Abb. 232. Zu der bereits bekannten superschlanken N-Weiche (Radius 92 cm!, Weichenwinkel schätzungsweise ca. 9°) wird im Sommer noch eine superschlank 9°-Kreuzung kommen (Länge 18,4 cm).

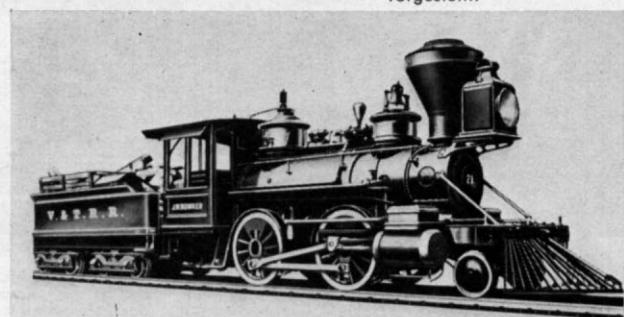




(noch zu Schreiber ...)

Pocher/Italien

Außer einer weiteren Abwandlung der amerikanischen Old-Timer-Lok „Genoa“ des Jahres 1964 – diesmal als 1'B-Lok (Abb. 234) – sowie einigen Güterwagen amerikanischen Typs wurden keine Neuheiten vorgestellt.



Ing. M. Schneider Modellbahnzubehör Uhingen/Württ.

Abb. 235. Maßstäblich durchaus für H0 passend: das neue Schneider-Geländer vor unserer „ständigen (maßgeblichen) Messe-Begleiterin“. Sofort lieferbar!



(zu Vau-Pe) Abb. 236. Die neue Steinbogenbrücke für Bogengleise sowie die kleine Bachbrücke und die Almhütte. Letztere beiden werden als komplette Kleinmotive geliefert.



Abb. 233. Außer dem auf das Arnold-Chassis der E 10 passenden Oberteil einer englischen Diesellok bringt Peco noch das Gehäuse einer kleinen Tenderlok für das Arnold-T-3-Chassis.

Abb. 234. Die bekannte Pocher-Old-Timer-Lok (H0), diesmal in einer 1'B-Version vorgestellt.

Außer zwei Straßenleuchten in H0-Größe – die sich nicht wesentlich von den bisherigen unterscheiden – ist in diesem Jahr nur ein recht ansprechendes Geländer als Neuheit zu verzeichnen. Ursprünglich war dieses noch nicht mal als Modellebahnzubehör gedacht, sondern vielmehr als Reling für Schiffsmodelle. Die Abmessungen – insbesondere die Geländerhöhe – passen aber haargenaus für H0 (Abb. 235). Die einzelnen Teile sind miteinander verschweißt bzw. zusammengepreßt, so daß man ohne Bedenken Lösungen daran vornehmen kann: das Geländer wird seinen „inneren Halt“ behalten.

Friedr. Sander Nachf. Geländematten · Wuppertal

Das Sortiment der bestens bewährten Geländematten ist unverändert und auch sonst sind auf dem Sektor „Modellbahnzubehör“ keine „besonderen Vorkommnisse“ zu melden.

VAU-PE Spielwaren und Modelle

Friedrich Poppitz KG, Neukirchen/Bz. Kas.

Bei den Gebäudemodellen sind neu ein Siedlungshaus und eine Kapelle (Abb. 237), ein moderner Bungalow mit Garage (deren Tor kippbar ist), ein Alpenhaus (Abb. 238) sowie ein ländlicher Bahnhof (nicht abgebildet). Letzterer ist aus dem vorjährigen Postamt entstanden.

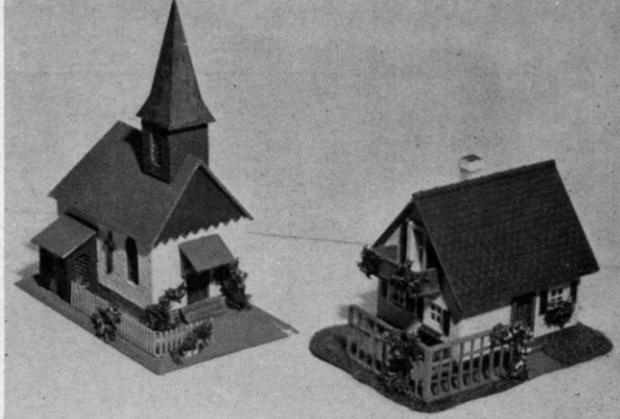


Abb. 237. Kleine H0-Kapelle (evtl. auch als TT-Kirche verwendbar) sowie Siedlungshaus.
Abb. 238. Das Alpenhaus dürfte - gemessen an der H0-Figur auf dem Balkon - einigermaßen richtig hoch sein.



H. Weiß - HAWE-Chemie - Leinfelden

Vertrieb f. d. Bundesrep.: R. Behrends, Frankfurt/M.

„Weiß weiß weise Weisen!“ – Das ist keineswegs der neue Werbeslogan einer neuen Waschmittelfabrik, wenn auch die auf unserem Gebiet tatsächlich neue Firma Weiß im weitesten Sinne etwas mit einem Wasch- bzw. Reinigungsmittel zu tun hat: Das Schienenreinigungssöl, das sie anbietet, ist eine wasserhelle Flüssigkeit, mit der man nicht nur die Gleise, sondern auch nahezu alle anderen Materialien von Fett und Wachs reinigen kann, ohne daß diese in irgendeiner Weise angegriffen werden. Es gibt auch keine Flecken, wenn mal etwas daneben tropft. Die Reinigungswirkung ist frappierend, zumal man das Mittel nicht putzender Weise auftragen muß, sondern es genügt ein leichtes Aufstreichen mittels eines getränkten Lappens. Die gereinigte Fläche wird dabei gleichzeitig mit einer mikroskopisch dünnen Schutzschicht überzogen, so daß man die Behandlung (z. B. eine Reinigung der Schienen per Hand oder mittels Schienenreinigungswagen) nur alle paar Wochen zu wiederholen braucht. Diese Schutzschicht ist aber dennoch „durchleitend“, d. h. die Stromübertragung von der Schiene auf die Räder wird nicht beeinträchtigt.

Das Schienenreinigungssöl ist geruchsarm (wie es in der Fachsprache der Chemiker heißt), d. h. es

Zu der im Vorjahr von Pola (den Deutschland-Verein dieser Firma hat bekanntlich Vau-Pe inne) herausgebrachten geraden Stein-Bogenbrücke ist das gebogene Gegenstück hinzugekommen (Abb. 236). Der Radius in Gleisachse beträgt etwa 37,5 cm. Dieser Viadukt kann sowohl fertig montiert als auch als Bausatz geliefert werden. Wenn auch die Modellierung der Steinquader recht gut ausgefallen ist, so stört doch der zu starke Glanz der Oberfläche. Nachträgliche Mattierung wäre empfehlenswert.

Eine kleine Bachbrücke für ländliche Fahrwege (Abb. 236) sowie eine Almhütte mit Tannen stellen die beiden Neuheiten im Kleinmotiv-Sortiment dar, während eine Bahnhofslampe mit Rundmast und eine Gittermastlampe für H0 ein „eigenes Programm“ bilden. Es ist noch nicht bekannt, ob dieses weitergeführt bzw. ausgeweitet werden soll (was im Hinblick auf die bereits bestehenden Lampensortimente anderer Firmen ja nicht unbedingt sein müßte).

reicht praktisch überhaupt nicht, und obwohl es nicht giftig ist, sollte man es dennoch nicht als „fachgerechten Modellbahner-Aperitif“ verkonsumieren.

Ein weiteres für den Modellbahner interessantes Erzeugnis dieser Firma ist ein sogenannter Kontaktkleber (Typ KK 36) für Hartplastik-Materialien (außer PVC, Bakelit u. ä.). Er unterscheidet sich von den üblicherweise als Kontaktkleber bezeichneten Klebstoffen dadurch, daß er die zu verklebenden Oberflächen leicht anlöst (aber nicht tief in das Material eindringt!). Nach dem Zusammenfügen der Klebeflächen hat man noch 2–3 Sekunden Zeit, um die Teile in die richtige Lage zueinander zu schieben. Zur Gänze durchgehärtet ist die Klebestelle jedoch erst nach 2–3 Stunden. Da in diesem Kleber kein Füllmittel vorhanden ist, tragen die Klebestellen auch nicht auf und es quillt nichts aus den Fugen; der Kleber KK 36 dürfte somit für besonders akutes Basteln gerade das Richtige sein. Im übrigen ist er nicht giftig und außerdem benzolfrei.

Daß diese beiden Mittel für die Modellbahnlerei besonders zweckdienlich sind, dürfte schon allein daraus hervorgehen, daß der Junior-Chef der HAWE-Chemie gleichzeitig Modellbahner ist und diese Mittel ursprünglich für seinen eigenen Bedarf entwickelt hat. Er weiß also aus eigener Erfahrung, worauf es sowohl bei der Schienenreinigung als auch beim Zusammenkleben von Baukästen besonders kommt!



Modelle

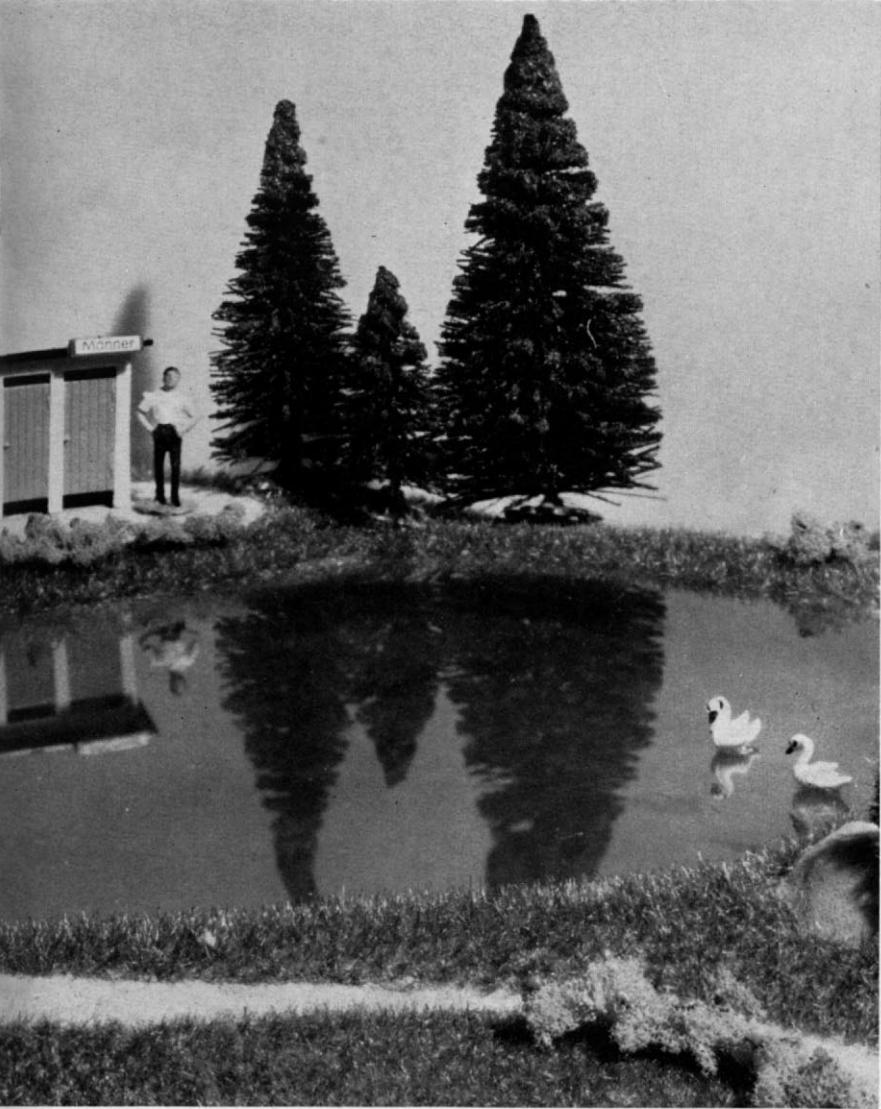
BUSCH + Co., Modellspielwarenfabrik, 6806 Vierheim, Postfach 53



Modell oder

So echt wirkt das neue **BUSCH**-Seegeländeteil Nr. 340 mit künstlicher Wasserfläche. Dieser See ist nicht die einzige Messe-Neuheit 1966 — über 70 neue **BUSCH**-Modelle für H0- und N-Spur sind in Vorbereitung! Wenn Sie mehr über **BUSCH**-Modelle wissen möchten, schreiben Sie uns bitte eine Postkarte mit dem Kennwort: „**BUSCH**-Informationen“.

Merten-Modelle Walter Merten, Spielwarenfertigung, 1 Berlin-42, Industriesstr. 25



Wirklichkeit?

MERTEN-Figuren beleben das Gelände! Daher verwendet auch die Firma Busch + Co. ausschließlich **MERTEN**-Modelle zur teilweisen Ausgestaltung ihrer Landschaftsteile. **MERTEN**-Modelle sind künstlerisch, präzise, maßstabgerecht und preiswert. **MERTEN**-Modelle sind unentbehrlich auch für Ihre Modellbahnanlage.

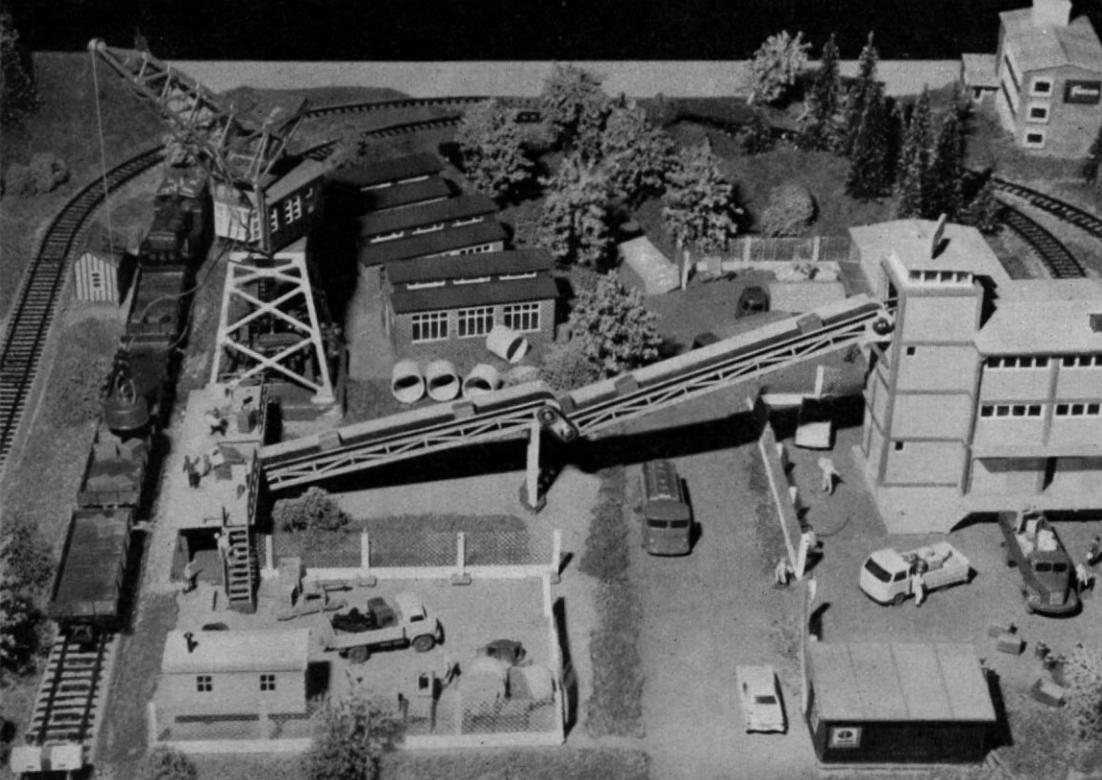


Abb. 239 u. 240. Immer lehrreich und vergnügen anzusehen: die Vollmer-Messeschaustücke, hier die Verladung des neuen Kistentransportgutes vom Güterwagen über das Förderband in das Lagerhaus, in dessen Innern die Abschaltwippe zum Vorschein kam (Bild unten).



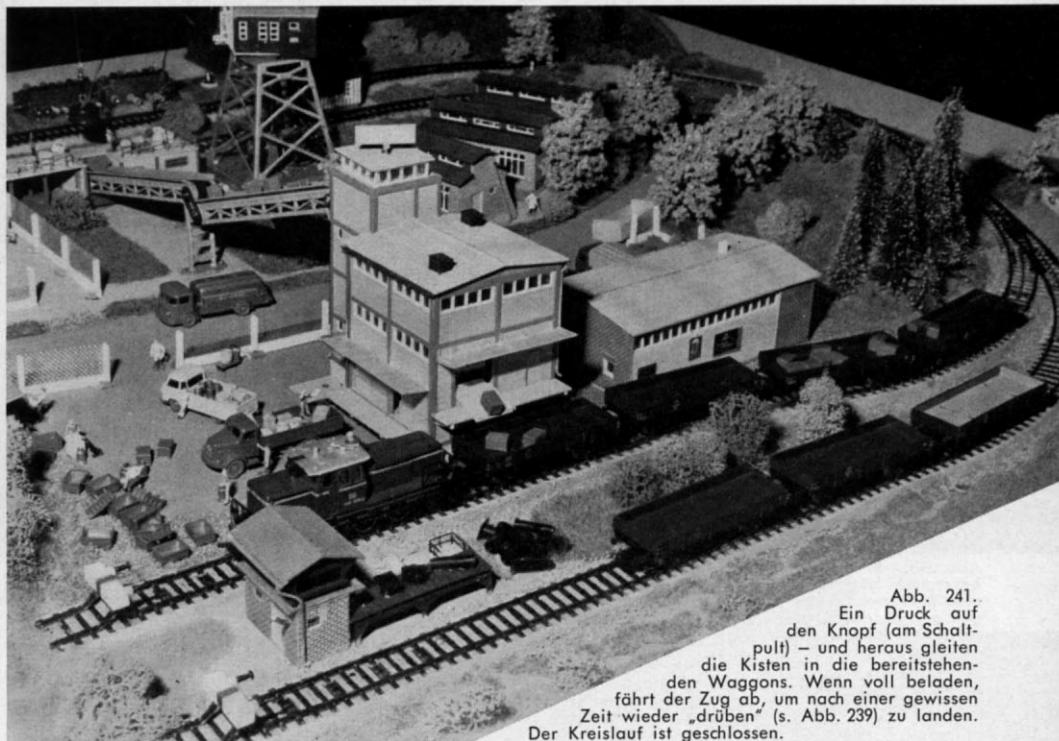


Abb. 241.
Ein Druck auf
den Knopf (am Schalt-
pult) – und heraus gleiten
die Kisten in die bereitstehen-
den Waggons. Wenn voll beladen,
fährt der Zug ab, um nach einer gewissen
Zeit wieder „drüber“ (s. Abb. 239) zu landen.
Der Kreislauf ist geschlossen.

W. VOLLMER

Fabrik feiner
Modellspielwaren

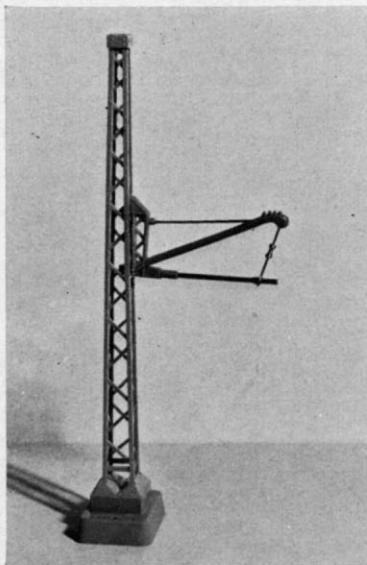
Stuttgart-Zuffenhausen

Der letzjährigen Förderbandeinheit folgt dieses Jahr eine Verladerampe mit Transportband nebst Lagerhaus mit Verladeeinrichtung (Abb. 239 u. 240). Mittels Märklin- oder Wied-Magnet-Verladekran werden die eisenhaltigen Transportkisten vom Wagon auf das Transportband umgeladen, das mit einem 20 cm langen Zusatzstück verlängert werden kann. Im Lagerhaus befindet sich eine Rutsche in der Art einer Wippe (Abb. 240). Wenn einige Kisten im Lagerhaus gelandet sind, kippt diese Wippe nach vorn und schaltet den Transport ab. Die Entleerung des Lagerhauses erfolgt dagegen ferngesteuert vom Stellpult aus. (Das im Maßstab 1:87 gehaltene Lagerhaus – im übrigen ein ausgezeichnetes Gebäude-Modell echt Vollmer'scher Prägung! – ist auch solo ohne Verladeeinrichtung zu haben und kostet dann im Bausatz 8,90 DM). Das Vollmer-Reklameschild auf dem Dach des Lagerhauses dreht sich, solange das Transportband jeweils läuft.

Eine wirkungsvolle Brückenkombination stellen die Vorflutbrücke (Abb. 244 u. 246) und die Kastenbrücke (Fachwerkträgerbrücke; Abb. 245) dar. Sie sind sehr filigran und weitgehend bis zu den unzähligen Nielköpfen detailliert. Die zugehörigen Brückenköpfe (Abb. 244) lassen hinsichtlich plastischer Ausführung ebenfalls nichts zu wünschen übrig. Die Auslieferung soll im Juli dieses Jahres erfolgen.

Das Oberleitungssortiment ist durch einen in die Gittermaste einsteckbaren Tragarm (Abb. 242) erwei-

tert. Eine nützliche Ergänzung des H0-Oberleitungssortiments: Der Oberleitungstragarm kann in die Turmmaste eingehängt werden, sollte aber zusätzlich noch verklebt werden.



tert worden. Die gleichfalls neue Unterbrechungsgarnitur ähnelt den letztyährigen Ausgleichsmuffen.

Nicht gezeigt, aber deswegen nicht minder wichtig: Nischen-Mauerwerk (Arkaden) in N-Format, die darüber hinaus auch für TT (wenn nicht gar mitunter für H0) verwendbar sind. Die 25 cm langen Stücke weisen vier Nischen auf und sind an die Vollmer-Auffahrten bzw. Arnold-Brückenpfeiler angepaßt. Die "Hanuller" werden sich dagegen über die neue Mauerwerkplatte (Abb. 243) besonders freuen!



Abb. 243. In gleicher Struktur und Farbe wie die bekannten H0-Arkadenstücke gibt es nun (endlich) eine Mauerwerkplatte (22 x 12 cm), um Verlängerungen mit gleichem Mauerwerk zu ermöglichen.

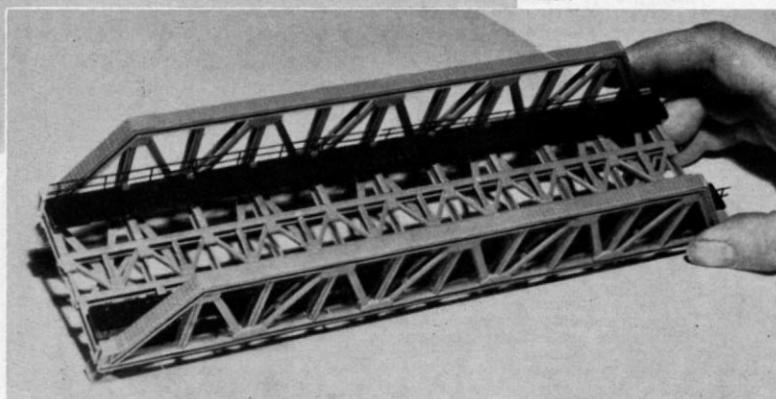


Abb. 244. Die Widerlager für die beiden neuen Brücken sind in ihrer Form sehr ansprechend und plastisch sehr gut herausgearbeitet. Lieferbar im Sommer.



Abb. 246. Nicht minder gut geraten als die Kastenbrücke ist diese Vorflutbrücke nach einem Vorbild an der Strecke Tübingen-Horb. Länge 27 cm; Preis 5,30 DM bzw. fertig 11,40 DM). Lieferbar im Sommer.

Abb. 245. Rund 15 Jahre ist es her, daß wir diese Brücke als MIBA-Bauwerk veröffentlichten. Um so erfreulicher, daß sie nun doch noch als perfektes Modell herauskommt. Bei 360 mm Gesamtlänge dürfte ihre Spannweite mehr als ausreichend sein. Die Durchfahrtshöhe ist so bemessen, daß auch Oberleitungsbetrieb möglich ist. Preis: Bausatz 7,80 DM, fertig 18,40 DM. Lieferbar im Sommer.



TRIX

Vereinigte Spielwarenfabriken · Ernst Voelk K.G. Nürnberg

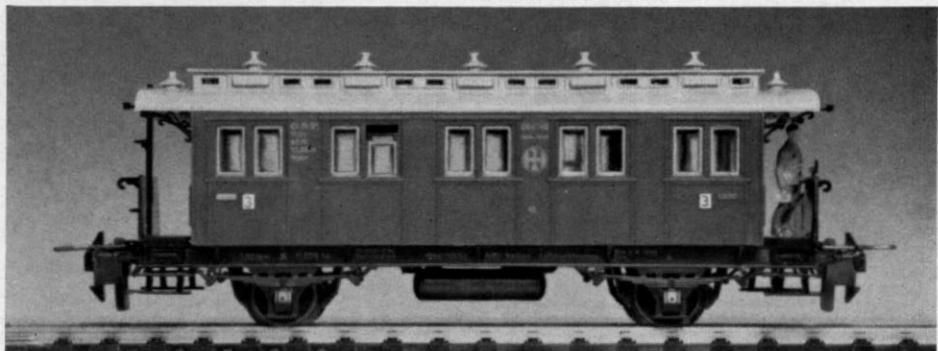


Abb. 247. Mit diesem (und den anderen) Wagen hat Trix ein Niveau erreicht, das wohl für die nächsten Jahre richtungweisend sein dürfte (und sollte!). — Old-Timer-Wagen Ci Pr 91 mit 12,3 cm LÜP.

Sofort lieferbar!

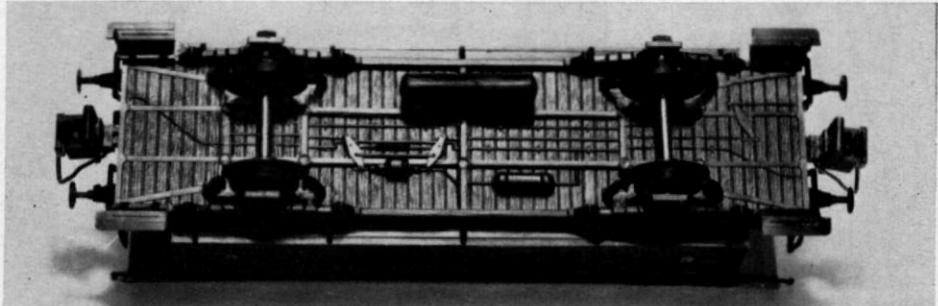


Abb. 248. In der Unteransicht fällt insbesondere auf, daß die Kupplungsschäfte im Wagenboden verschwunden sind, die Bremsbacken mit den Radlaufflächen fluchten und das Modell Old-Timer-Puffer aufweist.

Abb. 249. Gus Backus machte mit seinen beiden Goldjungen auf einer der Trix-Anlagen soviel Betrieb, daß nach kurzer Zeit der ganze Betrieb stehen blieb ... (unser Fotograf auch).

In Anbetracht der erst kürzlich erfolgten Übernahme von Trix durch die Schildkröt AG (wodurch Trix gleichzeitig eine „entfernte Verwandte“ des Krupp-Konzerns wurde) war man an sich auf nur wenige Neuheiten gefaßt. Vielleicht war aber gerade diese Transaktion eine gute Basis, um gleich 14 neue H0-Wagenmodelle herausbringen zu können, die allgemein – nicht nur bei den Trix-Einkäufern – ein begeistertes Echo fanden und zweifellos zu den Hauptschlägern dieser Messe zählten! Von der beachtlichen Qualitätssteigerung einmal ganz abgesehen, war es überdies ein Ereignis besonderer Art, daß einer der großen H0-Modellbahnersteller die Initiative in Bezug auf längere D-Zug-Wagenmodelle ergriffen hat und zwar mit nur 12–13 % verkürzten, betrieblich noch gänzlich unproblematischen, aber wesentlich vorbildgetreuer aussehenden TEE- und D-Zugwagen. Was uns am meisten frapierte, war die Tatsache, daß diese wunderschönen Modelle von einem großen Teil der Händlerschaft mit einer solchen Selbstverständlichkeit hingenommen wurden, als wenn es diese bereits schon geäraume Zeit geben würde. Die LÜP von 26,4 cm bzw. 27,5 cm lassen erkennen, daß man bei diesen Wa-





Abb. 250. Das exzellente Modell des TEE-Barwagens mit LÜP 27,5 cm und „selbstverständlich – wie alle seine Kollegen – mit Inneneinrichtung (jedoch ohne Figuren)! Die andere, etwas unterschiedliche Wagenseite siehe Titelbild. (Preis 12,- DM. Sämtliche Vierachser sind Mitte Juni lieferbar.

gen einen Längenmaßstab von 1:100 gewählt hat, der offensichtlich hier einen guten und allgemein akzeptablen Kompromißvorschlag darstellt.

Insgesamt sind es 8 neue Vierachser-Modelle (darunter die neuesten 27,5-m-Typen), die – erfreulicherweise! – bereits Mitte Juni ausgeliefert werden sollen: TEE-Speisewagen WR 4üm (Abb. 251), TEE-Barwagen ARD 4üm (Abb. 250), DSG-Speisewagen (rot) WR 4üm (alle drei mit 27,5 cm LÜP), sowie TEE-Großraumwagen Ap 4üm (Abb. 253), TEE-

Abteilwagen Av 4üm (Abb. 252), F-Zugwagen 1. Klasse A 4üm (blau), Leichtbauwagen AB 4ümg (grün) (Abb. 259) und Postwagen 4üm a-26 (grün) (Abb. 258) mit 26,4 cm LÜP. Mit dem Postwagen ist Trix der DB bzw. Bundespost insofern eine Nasenlänge voraus, als das Vorbild erst im Laufe dieses Jahres fertiggestellt und zum Einsatz kommen wird. Ferner ist vorgesehen, auch noch den TEE-Aussichtswagen mit 26,4 cm LÜP herauszubringen, und zwar voraussichtlich noch diesen Sommer!



Abb. 251. Auch der DSG-Speisewagen für TEE-Züge hat als Trix-Modell eine LÜP von 27,5 cm. Den gleichen Wagen gibt es auch noch einfarbig in Rot als Speisewagen für „normale“ F- und D-Züge. Preis je 12,- DM. Andere Wagenseite siehe Titelbild.

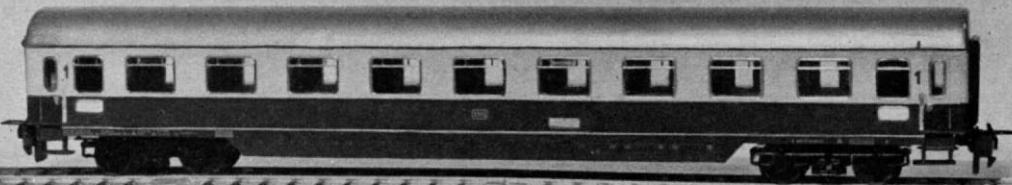


Abb. 252 u. 253. Abteilwagen Av 4üm (oben) und Großraumwagen Ap 4üm (unten). Beide Modelle haben bereits die „kantigen“ Dachenden, wie sie bei den neuesten Wagen dieses Typs vorhanden sind. LÜP je 26,4 cm; Preis: 10,- DM.

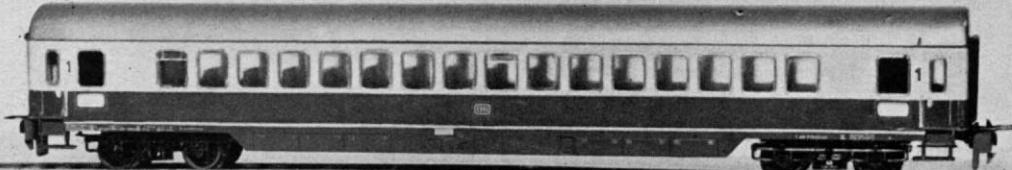




Abb. 254. Im Zugverband wirken die neuen Trix-TEE-Wagen zweifellos noch eleganter als solo; hier sind es der TEE-Speisewagen, der Großraumwagen und der Abteilwagen auf einer der (kleinen) Trix-Messevorführanlagen.

Abb. 255. Zu schön (um wahr zu sein) wäre es gewesen, wenn ... Trix gleich noch eine T 3 (entsprechend unserem preußischen Nebenbahn-Projekt) oder eine sonstige gut passende Lok zu den Old-Timer-Wagen herausgebracht hätte. Um zu demonstrieren, wie schön ein solch' kompletter Zug aussieht, haben wir WeWaWs Kleinod (eine wundervolle, maßstäbliche Schnabel-T 3!) davor gestellt. Wenn die maßgeblichen Herren bei Trix inzwischen nicht „hart wie Kruppstahl“ geworden sind, müßten sie eigentlich angesichts dieses Zügles weich werden und sich für die nächste Messe etwas Passendes einfallen lassen ...



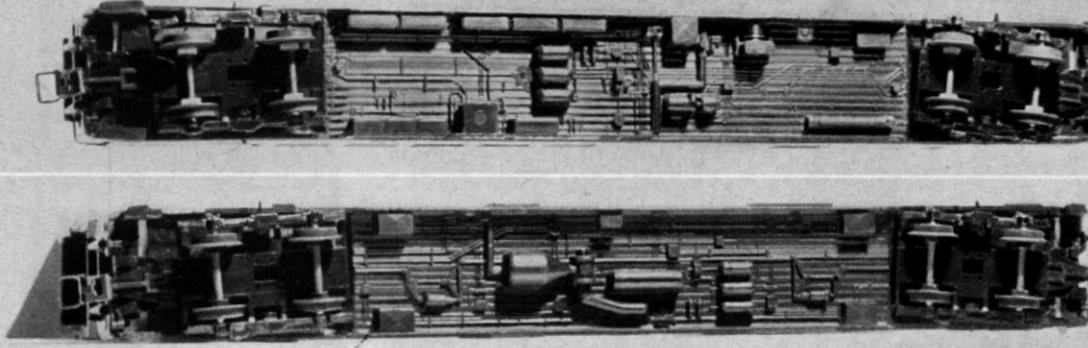


Abb. 256 u. 257. Diese beiden Bilder von den Unterseiten der neuen D-Zug-Wagen (oben) und des Postwagens (unten) offenbaren, mit welcher Liebe man sich bei Trix der Details angenommen hat. Es dürfte wohl kaum eine Leitung, ein Werkzeugkasten oder ein sonstiges Aggregat vergessen worden sein!

Daß sich diese Wagen hinsichtlich ihrer qualitativen Ausführung (Detailierung, Farbgebung, Beschriftung) würdig an die bisherigen D-Zugwagen anschließen, z. T. sogar überbieten, brauchen wir wohl kaum mehr zu betonen. Man betrachte nur einmal die ungemein detailreiche Nachbildung des Wagenbodens (Abb. 256/257), die Feinheiten der Schürzen (Abb. 260) usw.

Stellen die neuen D-Zug- bzw. TEE-Wagen bereits eine Spitzenleistung des detaillierten Modellbaues dar, so werden sie von den vier Old-Timer-Reisezugwagen (Abb. 247/248 u. 261-264) noch übertroffen! Das ist Modellbau, wie er sein soll und – wie man sieht – auch sein kann. Die Feinheit der Details – seien es nun die verschönerten Dachstützen, die Geländer, Trittbretter oder die in Riffelblechmanier gehaltenen Plattformböden – dürfte schwerlich noch zu übertreffen sein, vor allem wenn man bedenkt,

daß alle diese Details trotz ihrer Feinheit nicht allzu bruchgefährdet sind. (Letzterer Punkt ist für die Hersteller besonders wichtig, denn um einen genügenden Absatz sicherzustellen, müssen diese Modelle ja auch für ungelenke Vaterhände oder ungestüme Kinderhände wenigstens in etwa geeignet sein). Infolge Verwendung eines weitgehend elastischen Materials in Verbindung mit einer schon fast raffiniert zu nennenden Konstruktion hat man diese verhältnismäßig große Griff Sicherheit erreicht.

Bei den vier Old-Timer-Modellen handelt es sich um den 3.-Klasse-Wagen Ci Pr 05 a (Abb. 263), den 3.-Klasse Wagen Ci Pr 91 (Abb. 247), den dreiachsigem 2./3.-Klasse-Wagen BC 3i Pr 92 (Abb. 262), sowie den Packwagen Pwi Pr 99 (Abb. 264) und damit (insgesamt gesehen) um den preußischen Nebenbahnen-Zug aus den Heften 7, 9, 12 und 13/XI, also um die Verwirklichung eines MIBA-Projekts, wie wir es uns

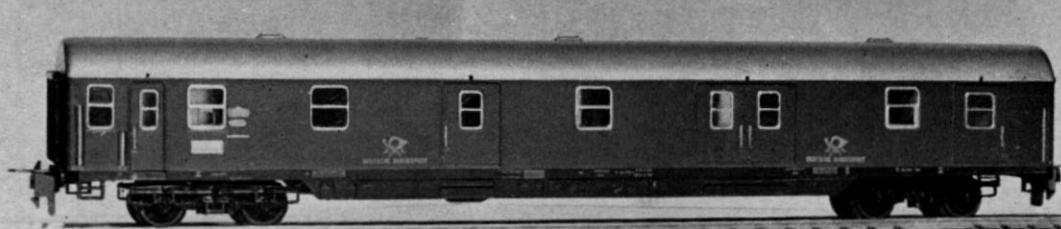
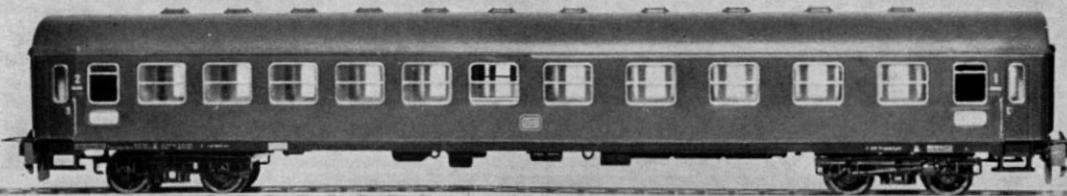


Abb. 258. Zur Zeit seiner Zeit voraus: das Modell des neuen Postwagens, der im Original erst im Laufe des Jahres zum Einsatz kommen soll. Preis: 10,- DM, LÜP: 26,4 cm!

Abb. 259. Der grüne 1./2.-Klasse-D-Zugwagen (zu 10,- DM), ebenfalls ein bildschönes Modell. LÜP: 26,4 cm!



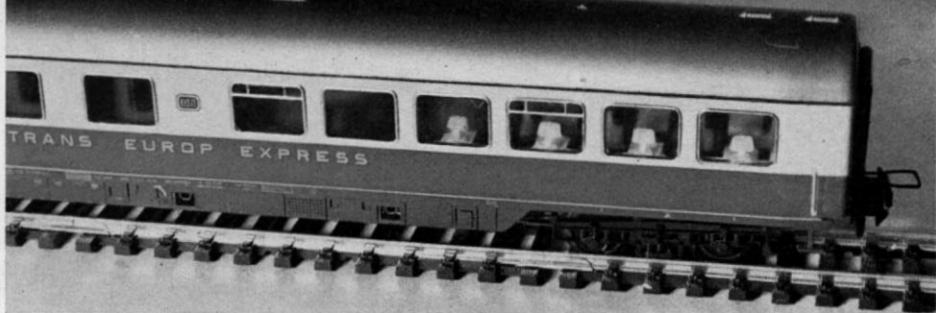


Abb. 260. Hier (am TEE-Barwagen) erkennt man deutlich die Feinheiten in den Schürzen, die Inneneinrichtung mit den Tischlämpchen und die eingesetzten Fenster mit silberfarbenen Rahmen (sowie, daß das Drehgestell entgleist ist, was im Eifer des Messe-Fotografier-Gefechtes übersehen wurde).

nicht schöner vorstellen können. Und das Allerschönste: Diese vier Modelle sind bereits in den Fachgeschäften erhältlich! Leider – wo viel Licht ist, darf auch ein wenig Schatten sein – fehlt zu diesem Zug noch etwas Entscheidendes, damit er wirklich komplett ist: eine richtige kleine und im Stil dazu passende preußische Tenderlok (s. Abb. 255), jedoch so maßstäblich wie nur möglich und vor allem auch in der Ausführung zu diesen wahrhaften Supermodell-Wagen passend! Na, was nicht ist, kann ja noch werden und im nächsten Jahr ist ja wieder eine Spielwarenmesse . . . !

Was uns bei diesen „Non-plus-ultra“-Modellen übrigens noch auffällt: Die Kupplungen sind im Zwischenboden gelagert, die Unterseite des Wagenbodens – ein ungewohnter Anblick! – bleibt frei (s. Abb. 248). Nachdem dies auch bei den zwei neuen Güterwagen der Fall ist, scheint es eine allgemein gültige konstruktive Verbesserung zu sein.

(Schluß S. 257)

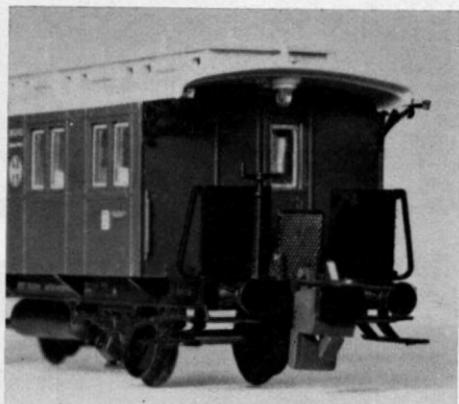
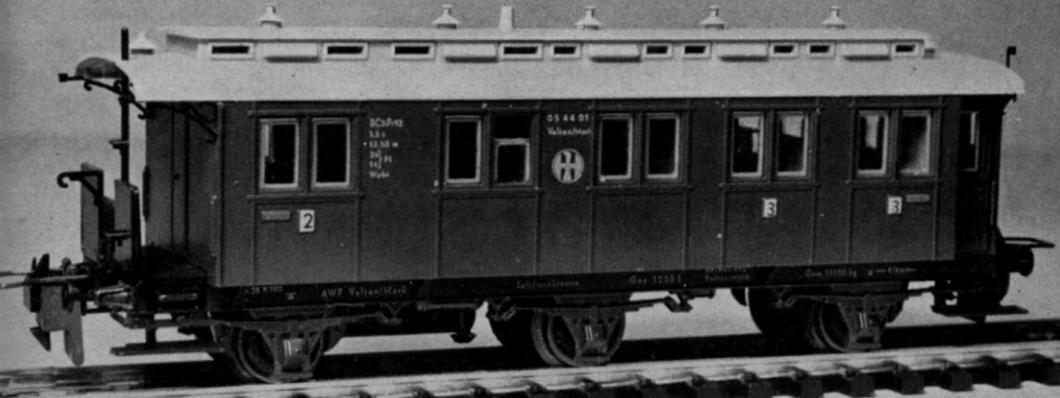


Abb. 261 (rechts). Die Plattformdetails beim Ci Pr 91-Modell, einschließlich der Plexiglas-Lampe unterm vorspringenden Dach (mit dem ins Wageninnere führenden Lichtleitstab). Wie unsere Versuche inzwischen mit Stecksockelbirnen ergeben haben, ist dieser Beleuchtungseffekt ungemein reizend und die Lichtstärke völlig ausreichend.

Abb. 262. Ein Bild, das für sich spricht: der BC 3i Pr 92 mit seitenverschieblicher Mittelachse und sich radial einstellenden Endachsen. Preis: 9,50 DM; LüP: 13,4 cm; sofort lieferbar! – Die offene Bühne vor dem 2.-Klasse-Abteil (und die geschlossene vor der 3. Klasse) stimmt tatsächlich!



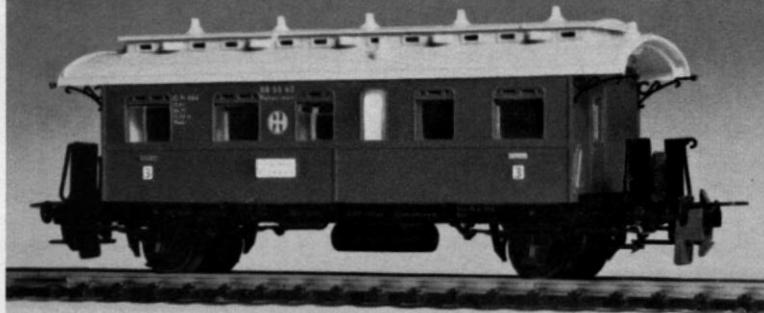
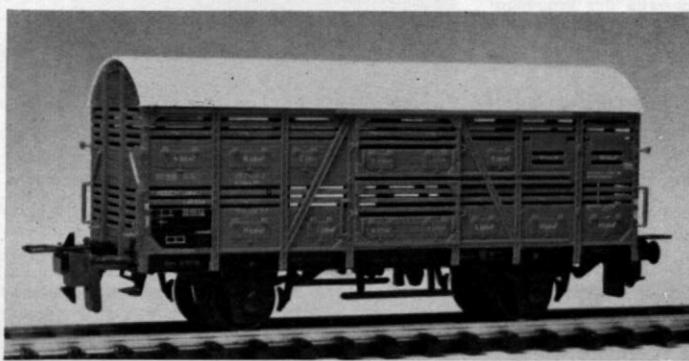
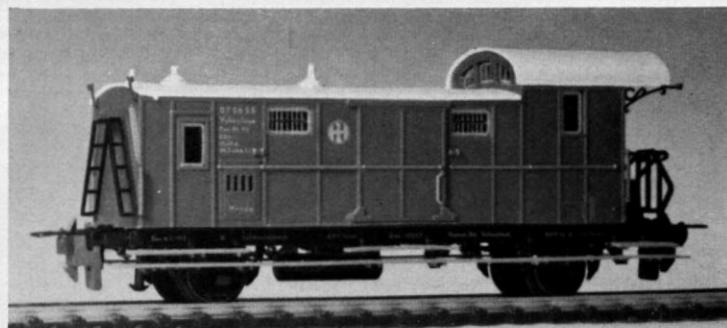


Abb. 263. Gleichfalls mit Bühnenlampe und nicht minder fein und weitgehend detailliert: der Ci Pr 05a mit 12,8 cm LÜP. Preis: 9,- DM; sofort lieferbar!

Abb. 264. Beim Packwagen Pwi Pr 99 sind auch die stirmseitigen Fenster des hochgesetzten Zuführerabteils eingesetzt. Besonders gut zu sehen: die feinen Dachstützen-Schnörkel, die farblich abgesetzten dünnen Trittbretter sowie die Schlußlaternenthalter. LÜP: 11,8 cm; Preis 9,75 DM; sofort lieferbar!



◀ Abb. 265. Wenn Sie dieses Modell des Verschlagwagens Vlmm 63 in die Hand bekommen, sollten Sie sich die Details unbedingt mit der Lupe anschauen: Sie werden überrascht sein! LÜP: 10,5 cm, Preis: 6,25 DM. In Kürze lieferbar!

▼ Abb. 266 u. 267. Der Gklm (G 20) mit 10,5 cm LÜP. Die Türen sind zum Aufschieben, nur 0,4 mm stark und haben feinste (angespritzte) Handgriffe! Der Wagenboden im Inneren hat Holzmaserung; außerdem sind einige Kisten „aufgestapelt“! In Kürze lieferbar (6,75 DM).

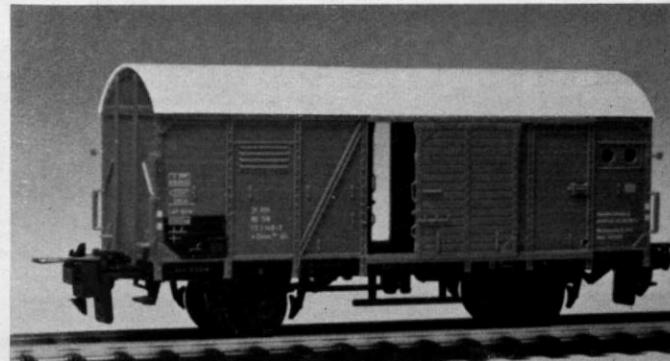




Abb. 268.

Dieses Modell eines Stationsgebäudes scheint uns in bezug auf Baustil und Gesamtkonzeption etwas verunglückt; ein Neuentwurf wäre sicher der Mühe wert.

WIAD

Modellspielwaren-
u. Werkzeugfabrik
Fahrion & Co.
Eßlingen-Aichschieß

Das romantische Städtchen mit den Fachwerkhäusern ist weiter im Wachsen. Wie die Bilder zeigen, sind wieder einige schöne Stücke hinzugekommen, wie z. B. die alte Mühle (Abb. 269). Beim „Bf. Reichenbach“ (Abb. 268) sollten zumindest die oberen Geschosse etwas gestreckt werden, damit der Unterschied zwischen dem H0-Erdgeschöß und den Obergeschossen nicht zu groß ist. Wuchtig, da mehr für den Vordergrund gedacht: die „Wiad-Burg“ (Abb. 275) und die überdachte Holzbrücke (Abb. 270 hinten); besonders reizvoll: der Wehrübergang (Abb. 270 vorn). Die Romantiker kommen nunmehr bei Wiad mehr als genug auf ihre Kosten und sie werden bald bemüht sein müssen, wenigstens an der Stadtperipherie ein paar moderne Bauten einzustreuen.

Eine kleine Geste an die norddeutschen Modelbahner: der „Hannoveraner Hof“ (Abb. 274) in

(Schluß Trix)

Die eben erwähnten Güterwagen sind ein G 20 bzw. Ghlm (Abb. 266) und ein besonders feinplastisch detaillierter Verschlagwagen (Abb. 265). Die Superdetallierung scheint also auch auf den Trix-Güterwagenpark übergegriffen zu haben, wobei die höchst feine, saubere Beschriftung besonders hervorgehoben werden muß.

Abschließend sei noch vermerkt, daß alle neuen Modelle auch in Trix-Expresß-Dreileiter-Ausführung erhältlich sind bzw. sein werden. Hinsichtlich der Minitrix-N-Bahn gab es keine Neuheiten, sondern man will die letztjährigen Modelle nun liefern.

Backsteinmanier und mit dem Storchennest auf dem Kamin. Ebenfalls neu: eine nette moderne ARAL-Tankstelle (nicht abgebildet).

Für die N-Freunde hat sich ebenfalls wieder einiges getan: ein Bergdorf (Abb. 271), ein Standkran (Abb. 272) und ein Brückenkran (nicht abgebildet, da nur der Unterbau etwas anders ist) und weitere Flusschiffe (Schleppdampfer, Lastkran, Motorlastkran und Tankschiff), die nunmehr in Kürze lieferbar sein sollen und von denen zwei typische Vertreter auf den Abb. 272 und 273 zu sehen sind.

Abb. 269. Ein reizendes Gebäude für den Anlagen-Mittelpunkt (der H0-Figur nach zu urteilen): die alte Mühle.

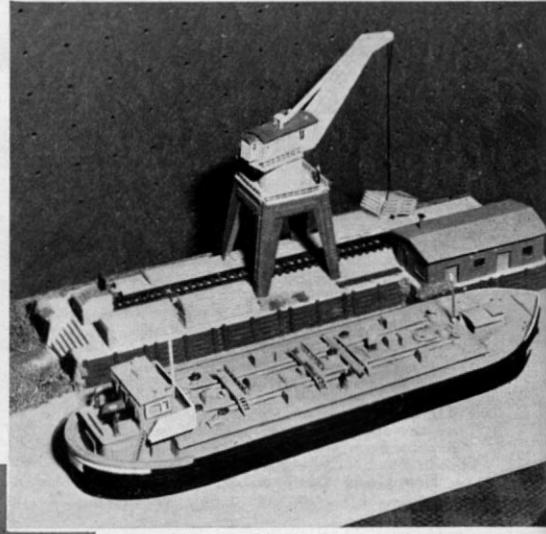




Abb. 270. Vorn der malerische Wehrübergang, hinten die – weil für Faller-Autobahn vorgesehen – etwas groß geratene überdachte Holzbrücke.



Abb. 271. Neu in N-Größe: ein kleines Bergdorf mit fünf Einzelgebäuden.



▲ Abb. 272. Die Ausleger der beiden N-Kräne (hier nur der Standkran abgebildet) wirken deshalb nicht besonders zierlich, weil sie beim Vorbild aus Blechträgern bestehen.

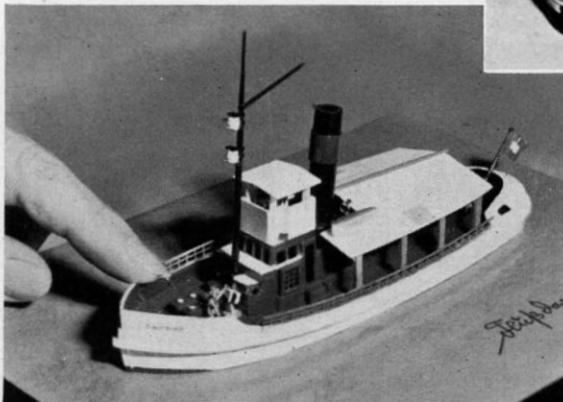


Abb. 273. Die N-Freunde sind ob solcher Schiffsmodelle im richtigen N-Maßstab geradezu zu beneiden (aber nicht mehr lange, es soll sich auf diesem Gebiet – auf Grund unserer Anregung – auch in H0 etwas tun!). Haben Sie die N-Musikanten auf dem Vorschiff auch schon entdeckt?

(Gewisse Unstimmigkeiten bei den letztjährigen N-Neuheiten, die wir im Eifer des Gefechts übersehen hatten, sind an Ort und Stelle besprochen worden und werden hoffentlich abgestellt werden).

Sehr apart (unserem Geschmack nach) sind die modernen Reprocolor-Wandschmuck-Tafeln im Format 30,5 x 20 cm mit drei verschiedenen alten Lokomotiven, eine Zierde für Ihr Herrenzimmer und fast zu schade für die Eisenbahn-Bastelecke. Preis je 7,50 DM.

Abb. 274. Das Modell des „Hannoveraner Hof“ (H0) ist im Parterre noch etwas zu niedrig.



Abb. 275. Die wuchtige Wied-Burg (für den Mittel-, wenn nicht gar Vordergrund) nimmt eine Grundfläche von 18 x 22 cm ein. Die beiden Türe messen im Geviert 6 x 6 cm und sind rund 16 bzw. 18 cm hoch. Bausatzpreis: 12,90 DM, fertig: 29,70 DM.

NEUES von

Herkat

Maßstab-Lineal

Nußbaumholz 30 cm lang mit den Teilungen 1:87 (H0) und 1:160 (N) DM 8,50

In allen guten Fachgeschäften erhältlich.

Bezugsquellen nachweis sowie Preisliste und Prospekt auch über SRK-Schaltsystem u. Lok-Umbau gegen Rückporto von

Herkat-Vertrieb

K. Herbst, 85 Nürnberg, Gibtzenhofstraße 17

REPA-Unterflur-ENTKUPPLER DM 4,-

Für jede Modellbahn und fast alle Kupplungsarten, Trix, Fleischmann, Märklin usw., auch für Puko-Gleis! Nachträglicher Einbau überall möglich, auch im Bogen. Weitgehend unsichtbar und geräuschlos.

Erhältlich im Fachhandel oder direkt bei:

R. ERTMER

4790 PADERBORN Wilhelmstraße 3
(Prospekt M-2 anfordern)

Beachten Sie bitte die heutige Beilage der Firma

 **Gebr. Fleischmann, Nürnberg**



Abb. 276. Die beiden größten Fahrzeuge der diesjährigen Wiking-Neuheiten: Magirus-Sattelschlepper (3,50 DM) und Shell-Tank-Sattelschlepper (3,50 DM). Beide Anhänger können von den Zugmaschinen abgenommen und auf ausklappbare Stützen abgesetzt werden. Lieferbar im Sommer.

Wiking -

Modellbau

Berlin-Lichterfelde

Abb. 277 (rechts). Beim Hanomag-Schaufellader (zu 2,- DM) ist die Schaufel beweglich. Der Fahrer ist im Preis inbegriffen. Lieferbar im Sommer.

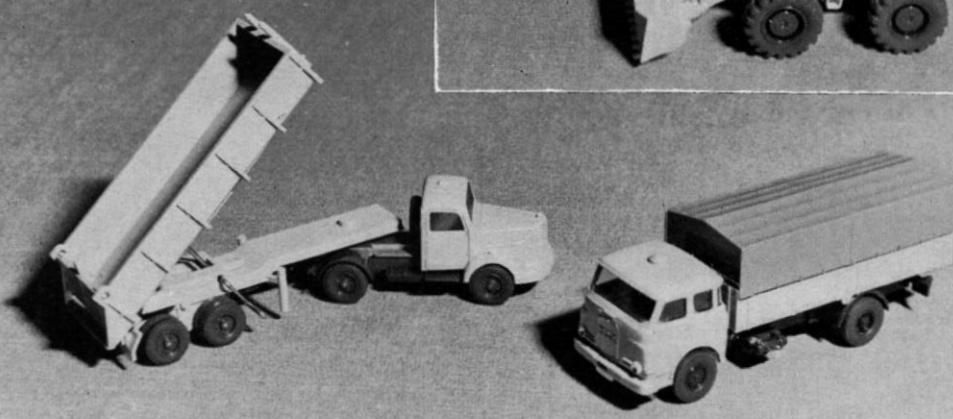
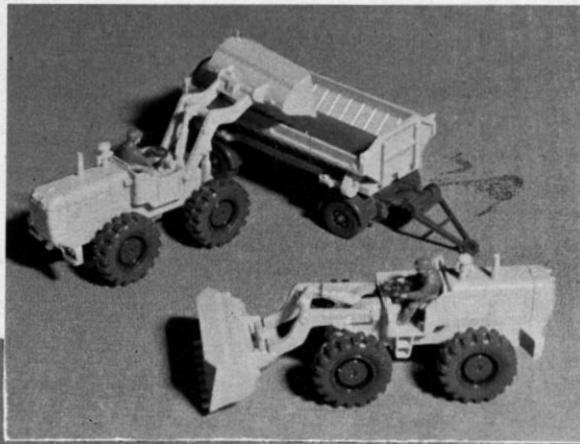
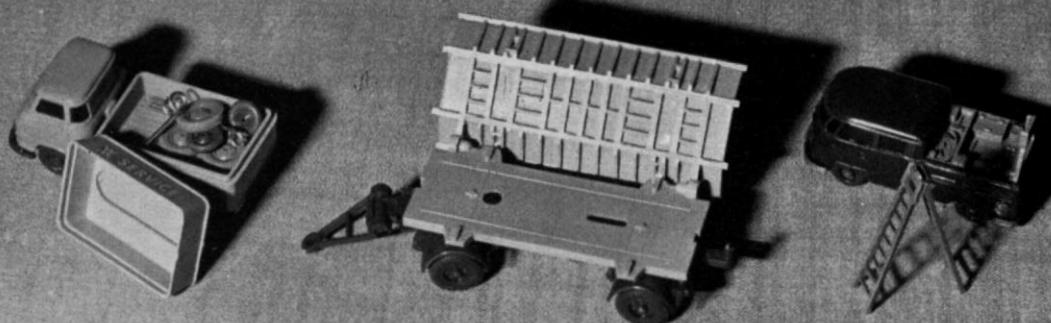
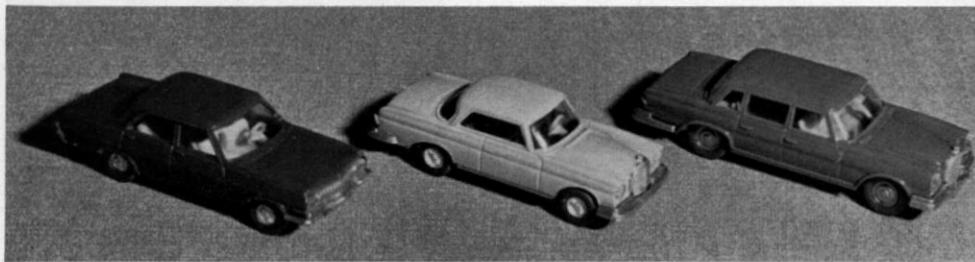


Abb. 278. Hinterkipper-Sattelschlepper mit anhebbbarer Ladebühne (hintere Klappe beweglich). Rechts ein neuer MAN-Lkw mit Führerhaus-Inneneinrichtung.

Abb. 279. Feinheiten und Details – links: Hanomag-Kurier mit „Ersatzteilen“ im Kastenaufbau; Mitte: die plastische Unterseite des Mulden-Kippanhängers von Abb. 277; rechts: VW-Montagewagen mit aufklappbarer Leiter.





▲ Abb. 280. Drei der vier neuen Pkw's (v.l.n.r.): Opel-Admiral, Mercedes 220 SE und Mercedes 600, sämtliche mit Sitzen und Lenkrad, Admiral und 600er sogar mit abgefertigten (!) Achsen. Lieferbar im Sommer.



Abb. 281. Links: VW-Monospace (s. a. Abb. 279); rechts: Hanomag-Kurier mit Pritschenaufbau. Lieferbar im Sommer.

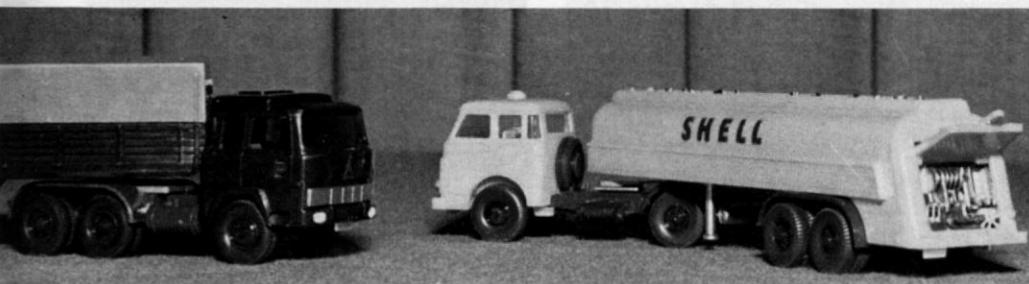


Abb. 282. Beim Shell-Tankwagen sind sogar die Armaturen nachgebildet. Links das Führerhaus der Zugmaschine des Magirus-Sattelschleppers (Abb. 276).

Man könnte der Meinung sein, über die Qualität der Wiking-Modelle kein Wort mehr verlieren zu müssen. Die diesjährige Messe brachte aber auch hier eine weitere Steigerung und eine noch weitergehende Verfeinerung in den Details wie z. B. Sätze und Lenkrad in den neuen Pkws, z. T. federnde Achsen, unterseitige Detaillierungen, Nachbildungen feiner technischer Armaturen usw., wie aus den Abbildungen deutlich hervorgeht. Was die Modelle so "natürlich" erscheinen lässt, ist die äußerst präzise Verkleinerungstechnik mit dem sicheren Gefühl für die rich-

tige plastische Ausführung. Aus den gleichen Gründen legen wir ja jedem Bastler so sehr den rechten Winkel und die Umkehr-Kontrolle ans Herz! (Gerade bei Häusermodellen wird in dieser Hinsicht immer noch stark gesündigt!). Studieren Sie die abgebildeten Wiking-Modelle und Sie werden noch besser verstehen, was gemeint ist.

Außer den 14 Neuheiten sind noch Verbesserungen an früheren Modellen erfolgt, über die Sie der neue Wiking-Katalog (beim Fachhandel erhältlich) informieren wird.

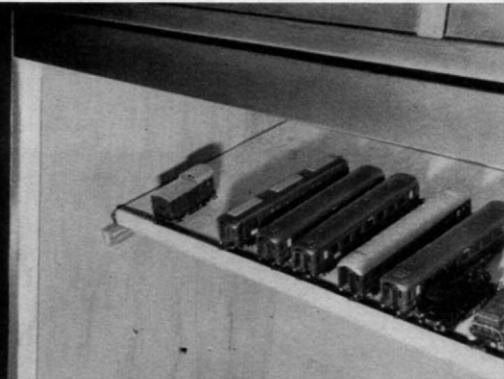
Unser heutiges Titelbild

eines von der Händlerschaft mehr oder weniger offen ausgesprochenen "Geheimtips": die Märklin-E 03 - mit den Trix-TEE-Wagen oder - vom "anderen Standpunkt" aus - Trix-TEE-Wagen mit Märklin E 03! - Nun, die praktischen Verkaufserfolge werden es ausweisen, inwieviel dieser Tip den Tatsachen entspricht! Wir werden versuchen es herauszubekommen! - Im einzelnen sind abgebildet (von oben nach unten): CoCo-Ellok E 03, TEE-Barwagen ARD 4üm, TEE-Abteilwagen Av 4üm und TEE-Speisewagen WR 4üm.

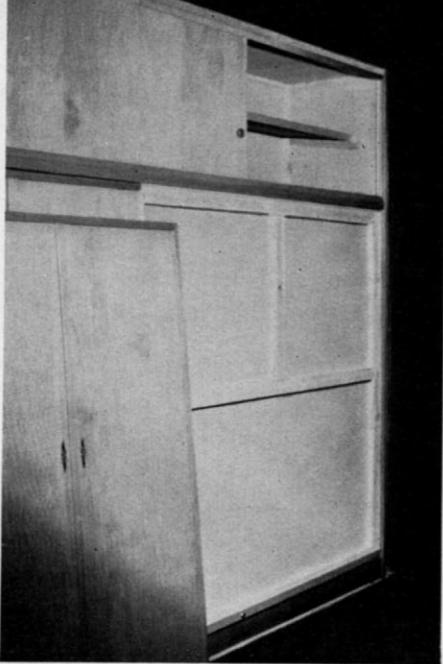
G. Zopp Hamburg-Sieversen

Modellbahn-Schränke

Diese Firma stellte erstmals auf der Spielwarenmesse aus und bot gleich ein ganzes Arsenal der verschiedensten Modellbahnschränke an, was insbesondere diejenigen interessieren wird, denen eine dauernd aufgebaute Modellbahnanlage zuviel Wohnraum wegnimmt. Je nach Geldbeutel und Platzverhältnissen für die Aufstellung eines Schrankes sind so ziemlich alle Variationen für Anlagengrößen von $1,16 \times 1,20$ m bis zu $3,00 \times 1,70$ m möglich, wo-



▲ Abb. 283. Auch bei einigen der kleineren Schränke sind Fahrzeuge auf den schräggestellten (!) Abstellplatten stets griffbereit.



▲ Abb. 284. Die Frontplatten dieses großen Schrankes sind abnehmbar; dahinter befindet sich genügend Platz für Verdrahtung und Weichenantriebe. Bei diesem Schrank sind die Abstellfächer (bewußt schräg) oben über der Anlagenplatte angeordnet.



Abb. 285 u. 286. Dies ist der kleinste lieferbare Schrank. Anlagenfläche 116×120 cm. Preis: 360,- DM. Der Schrank selbst ist $1,25$ m breit, $1,30$ m hoch und 36 cm tief.



bei zu bemerken ist, daß sich selbst die größten Anlagen noch leicht von einem Kind in Stellung bringen lassen. Der erforderliche Kraftaufwand für das Kippen und Einrasten in die Betriebsstellung bzw. die Ruhestellung ist dank einer speziellen Patentführung der eigentlichen Anlagenplatte minimal. Die Verarbeitung der gezeigten Schränke war solide und den Preisen angemessen. (Billiger wird man wohl bei einem örtlichen Schreiner und Einzelanfertigung auch nicht wegkommen). In den Zopp-Preisen ist übrigens auch die Aufstellung des Schrankes – sie werden in der Regel in der Wand verankert – an Ort und Stelle mit inbegriffen. Transportkosten (ca. 15,- DM pro 100 km ab Hamburg werden extra berechnet).

Die eigentliche Anlagengrundplatte ist auf einen stabilen Holzrahmen montiert. Die elektrische Verdrahtung kann in den vom Rahmen gebildeten Hohl-

räumen untergebracht werden und wird durch aufgeschraubte Frontplatten abgedeckt. Auch wenn diese Platten entfernt sind, kann die Anlage geklappt werden. Für die in Ruhestellung sichtbaren Schrankteile werden Tischlerplatten mit Limba-Furnier verwendet, das auch in Nußbaum- oder Teak-Manier gebeizt werden kann. Wird ein „echtes“ Furnier gewünscht, so kosten die Schränke etwa 20 % mehr.

Mit sechs verschiedenen Grundformen können bereits viele individuelle Wünsche erfüllt werden:
1. Anlage im unteren Teil, darüber Abstellfächer;
2. Anlage oben, Abstellfächer unten; 3. Nur Anlage, kein Abstellfächer, „Querformat“; 4. Anlage unten, Abstellfächer oben, Schrank im Hochformat;
5. Klappanlage ohne Frontplatte, jedoch mit Vorhang (ähnlich Klappbett); 6. Hängeschrank (ohne Abstellfächer). Sonderausführungen werden ebenfalls angefertigt.

Schlußwort

Nun, daß die diesjährige Messe einige höchst bemerkenswerte, wenn nicht z.T. fast „sensationell“ zu nennende Neuheiten gebracht hat, ist sicher unbestritten und daß das Angebot übergröß war, dürfte gleichfalls feststehen. (Wir waren jedenfalls bis zur letzten Minute tätig). Und daß dabei wiederum einige MIBA-Anregungen verwirklicht worden sind*, ist uns schöner Lohn für unsere gerne geleistete Mehrarbeit. Wieviel Arbeit, Zeit und Ko-

* z. B. E 03, S 2/6, BR 55, ET 88, längere D-Zugwagen, Mittensebstentlader, TEE-Wagen, preußischer Nebenbahnhzug, Egger-Schmalspurgleis, Lokliege Loli, größere Bäume und Häusermodelle, treppensteigende Figuren (um nur ein paar der wichtigsten Anregungen zu nennen).

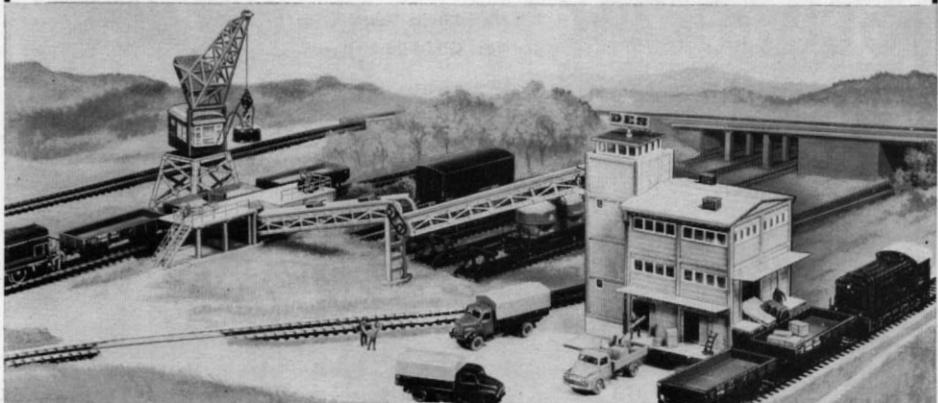
sten die Erstellung unserer beiden Messe-Nummern erfordert, habe ich Ihnen bereits letztes Jahr geschildert. „Gut Ding braucht eben alleweil Weile!“

Ansonsten sind wir nur genau so wie Sie (vielleicht auch) gespannt, wie das allgemeine Käuferpublikum auf die längeren Trix-Wagen reagieren wird und ob die übrigen deutschen Firmen im Laufe der Zeit wenigstens etwas nachziehen (müssen) oder nicht. Die Zeit wird's weisen!

In der Hoffnung, daß die Modellbahnhindustrie zukünftig hinsichtlich der Messe-Neuheiten zahlenmäßig etwas kürzer treten möge (mit Rücksicht auf uns „arme“ Berichterstatter!) wünschen wir Ihnen recht viel Freude mit all den schönen Dingen, die früher oder später in Ihren Besitz gelangen werden!

Ihr WeWaW

Automatische Stückgutbeförderung mit **VOLLMER** -Neuheiten



VOLLMER

Fabrik feiner Modellspielwaren

Stuttgart-Zuffenhausen

Das Ladegut gelangt durch den Kran auf das Transportband, anschließend in das Lagerhaus und von dort wieder in einen Wagon oder LKW.

Näheres erfahren Sie bei Ihrem Spielwarenhändler.