

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 21 28 2 E
Preis 2,- DM

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 Mittelselbstentladewagen 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 Kabinettstückchen 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 Mittelselbstentlader Fd-z-72, an dem selbst Waggon-Spezialisten nichts aussetzen fanden. Wie die Abbildung zeigt, sind selbst der Fahrgestellrahmen mit seinen diversen Verstrebungen und die Federachsen 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 abzdichten, daß auch feinkörniges Ladegut verwundet 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-„Bücher!“ stimmt, soll es zu dieser Wagengruppe noch einen passenden Packwagen geben . . . ! – ?? – !!).

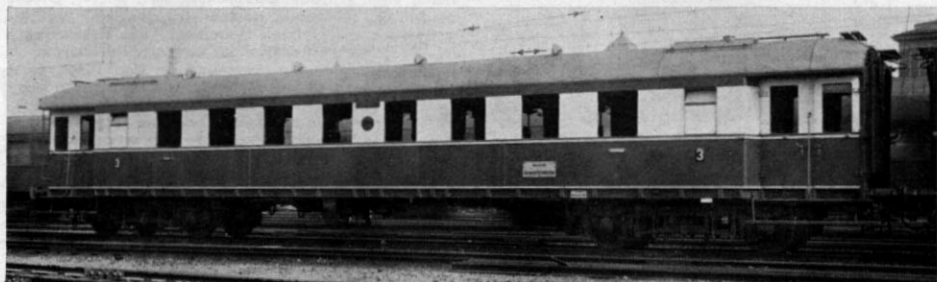


Abb. 146. Vielleicht sollte Liliput als Vorbild für den angekündigten Eilzugwagen mit Doppeltüren den „Karwendel-Express“-Typ wählen und ihn außer einfarbig auch noch in dieser zweifarbigen (rot/elfenbein) Lackierung herausbringen.

Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt



Abb. 147. Vier der insgesamt sechs Bierwagen, die auf der Basis des schweizerischen Güterwagens Typ K 2 entstanden.

Sofort lieferbar!

Abb. 148. Drei dänische Wagen auf dem „Oppeln“-Fahrwerk (v.l.n.r.): Kühlwagen mit Lüftungskappen an beiden Stirnseiten; DSB-EUROP-Güterwagen (mit erhöhtem Bremsenstand auf der hier nicht sichtbaren Stirnseite, ähnlich dem rechten Wagen); Kühlwagen mit erhöhtem Bremsenstand (letzterer einschließlich Geländer aus flexiblem 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.) Schalthebel auf „Senken“.
- 2.) Förderband unterschieben.
- 3.) Stromzuführung in Steckdose, Motorsicherung einrücken.
- 4.) Bedienungshebel auf beiden Seiten entriegeln.
- 5.) Ladegut aus Türbereich ausfließen lassen, danach Schalthebel auf „Heben“ zum Anhalten auf „Halt“.

In Endstellung schaltet Pumpe ab.

- 6.) Tür vorsichtig öffnen, Ladegutreste entfernen, Tür schließen.
- 7.) Drehschieber schließen, Hebel verriegeln.
- 8.) Beim Heben mit Handpumpe, Schalthebel 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 fluchten, 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 Sperriegel nicht zu imitieren vergessen worden ist (s. Abb. 151).

Drei weitere Wageneuschöpfungen 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 anderen europäischen Modellbahnanlagen laufen können.

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

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

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

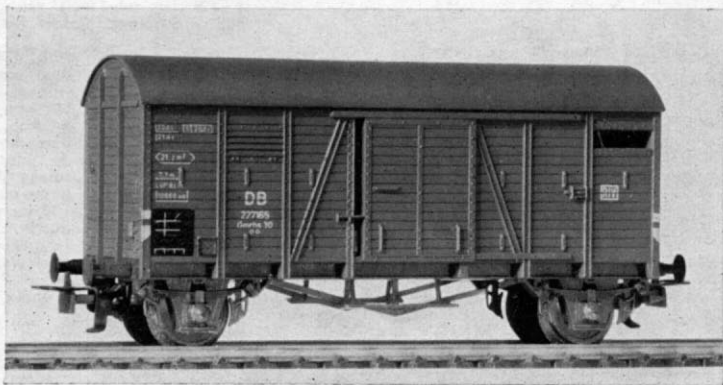
Fast zur gleichen Zeit wird ein Modell erscheinen, zu dessen Herstellung sich Liliput offenbar erst während der Messe entschlossen hat: ein viertüriger Eilzugwagen (Abb. 146, s. a. Heft 3/XVIII, S. 57), der Wunschtraum gar vieler Modellbahner, der in natura rund 21 m lang ist und folglich in H0 vollkommen 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 Bügelöffnung ist etwas größer geworden).

Die EBT-Ellok 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“ Gmhrs der DB abgebildet – hat schon lange auf den H0-Anlagen gefehlt! LÜP: 103 mm. Die Breterfugen aller neuen Güterwagen werden übrigens durch ein besonderes Verfahren dunkel schattiert.

Sofort lieferbar!



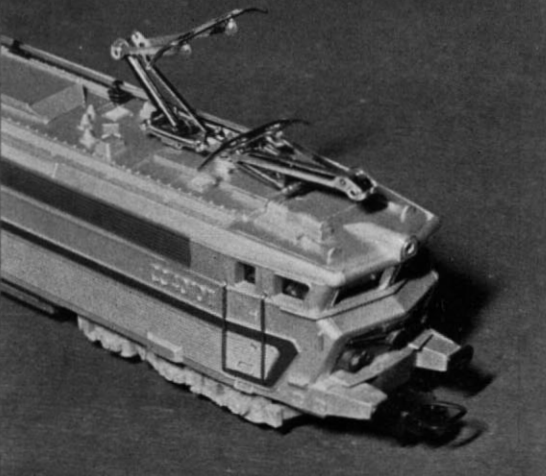


Abb. 152. Viel feiner und besser detailliert als anfänglich geplant: überdies mit insgesamt 4 Einbein-Pantographen (einer davon mit Doppel-Schleifstück): das Modell der französischen CC 40101.

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 Modellbahnhersteller 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 nennenden Diesellok (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 Gleissortiment 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 Anschlußkontakten) 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 Minitrix-Kupplung und auch der Piko-Kupplung harmonisieren 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.

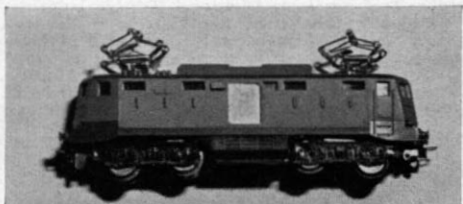


Abb. 153. Das N-Modell der italienischen Ellok E 424 ist sehr nett nachgestaltet und hat eine LÜP von 95 mm. **Sofort lieferbar.**

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.

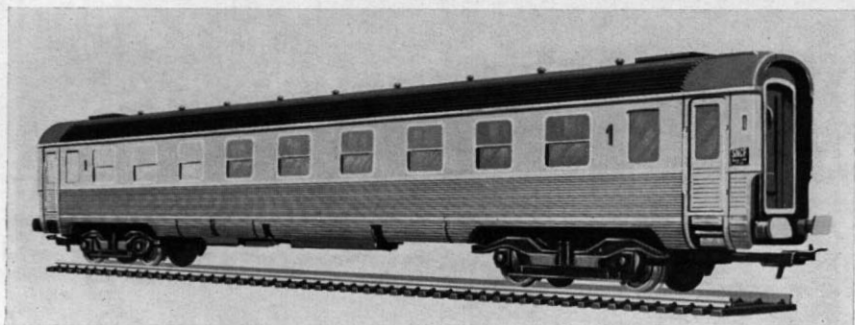


Abb. 157. Das ebenfalls 26,5 cm lange (LÜP) gut durchgebildete Modell des französischen 1.-Klasse-Wagens A 9 myfi wird im Sommer lieferbar sein. Der Wagenkasten besteht aus silberfarbenem Kunststoff mit gelbem Zierstreifen.

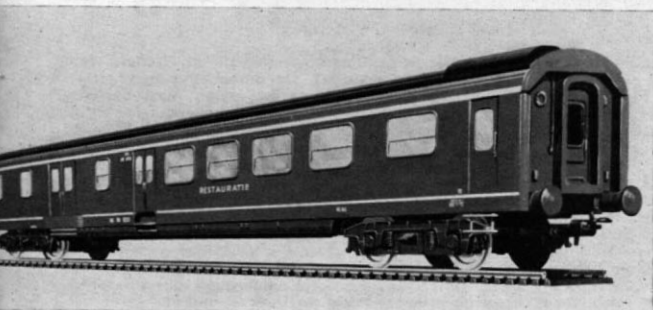


Abb. 158. Dieser Speisewagen niederländischen Typs paßt zum vor zwei Jahren herausgekommenen 1.-Klasse-Wagen mit Mitteleinstiegen und hat wie dieser eine LÜP von 25 cm.

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.

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).



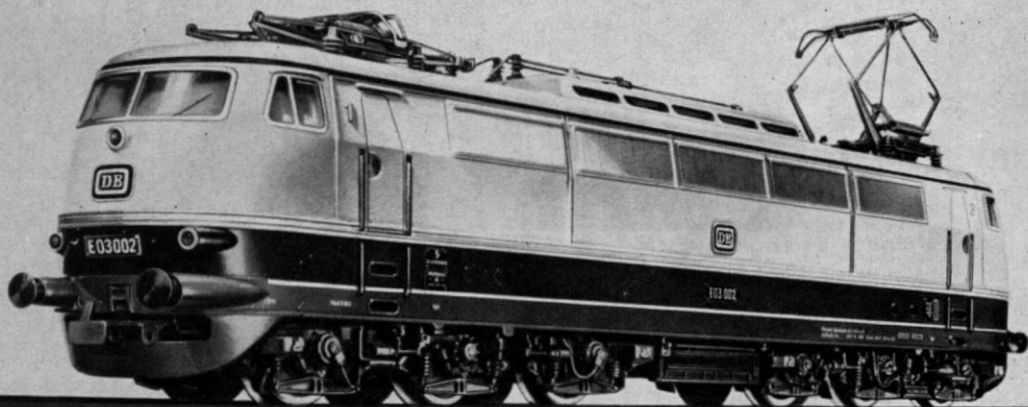


Abb. 160. An erster Stelle der MIBA-Wunschliste (Heft 2/XVIII) und – dem allgemeinen Widerhall auf der Messe nach zu urteilen – ebenfalls mit an erster Stelle der Messe-Neuheiten: das bildschöne Modell der E 03 in den TEE-Farben rot/beige! Zwischen dem Metallchassis und dem Kunststoff-Oberteil ist in 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 Messevorbericht 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-Überraschungen 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 todsicher erscheinende Märklin-Autobahn und dergleichen warteten. Daß man jedoch den Zweileiter-Gleichstrom-Modellbahnern 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 Messeberichts-Heft (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 Av4üü), die ein weiteres anerkennenswertes Novum darstellen: die erste komplette Märklin-Zuggarnitur „auf einen Streich“ (und nicht auf Raten)!

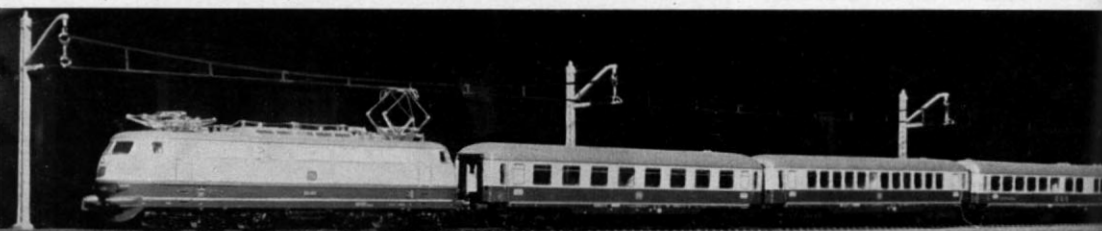


Abb. 162. Ebenfalls bestens geraten und in der Detaillierung der E 03 nicht nachstehend ist die von den Märklinisten so sehr gewünschte V 100. Untergestell auch hier aus Zinkdruckguß, Gehäuse aus unzerbrechlichem Kunststoff. Die Führerstandsfenster sind eingesetzt und die Drehgestelle wiederum ganz ausgezeichnet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

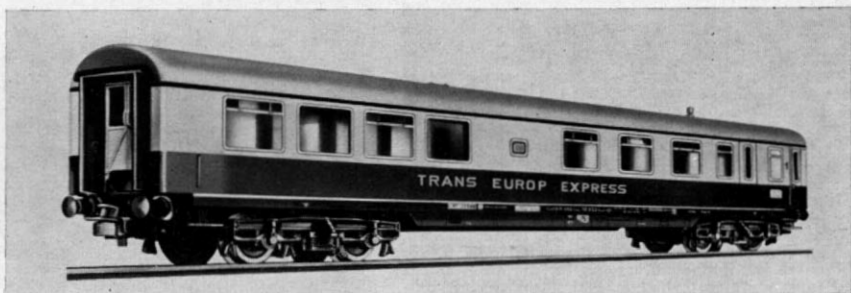
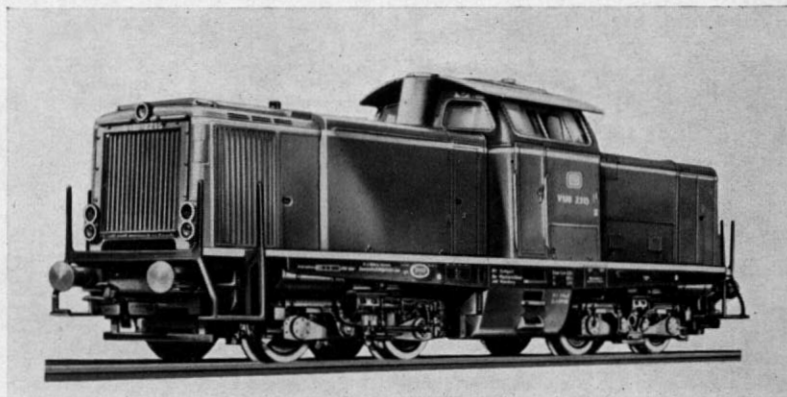


Abb. 163. Zweifellos eine elegante und ansprechende Nachbildung des 27,5-m-TEE-Barwagens ARD 40m, aber wenigstens auch so um die 4–3 mm länger als die 26,4-m-Modelle?? – „Hanoi! Net ums Verreckel!“ (härten wir einen schwäbischen „Eisebahnler“ vor sich hinmurmeln). Doch Spaß beiseite: Eine kleine Längendifferenzierung hätte nichts geschadet. Dafür können sämtliche Märklin-TEE-Wagen mittels des bekannten Leuchstabes beleuchtet werden.

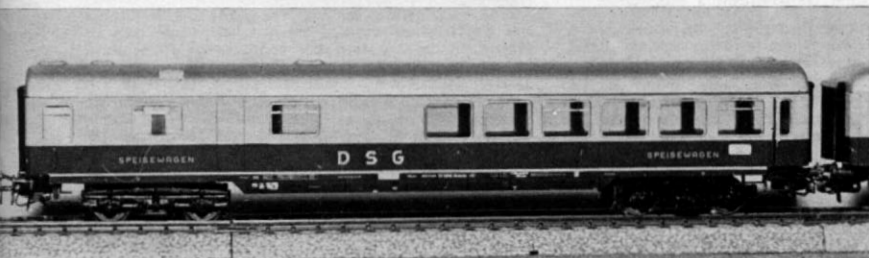


Abb. 164. TEE-Speisewagen WR 40m, ebenfalls in der bekannten Märklin-Qualität (jedoch wie auch die anderen TEE-Modelle ohne Inneneinrichtung).

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 Schlußbeleuchtung geliefert werden (und läuft dann natürlich als Schlußwagen).

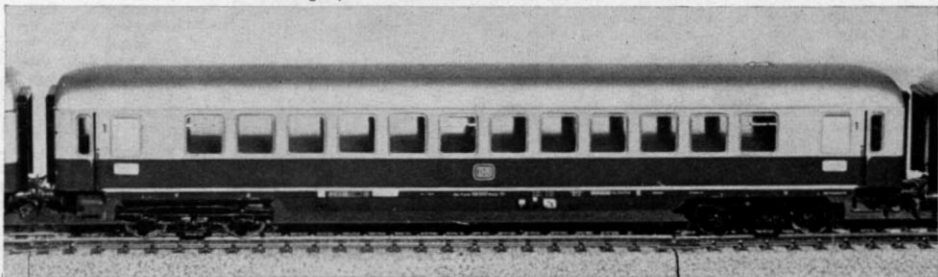
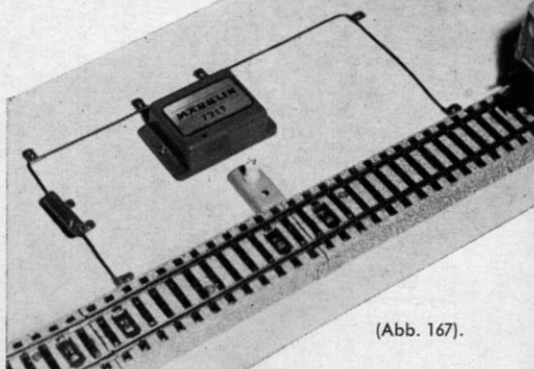
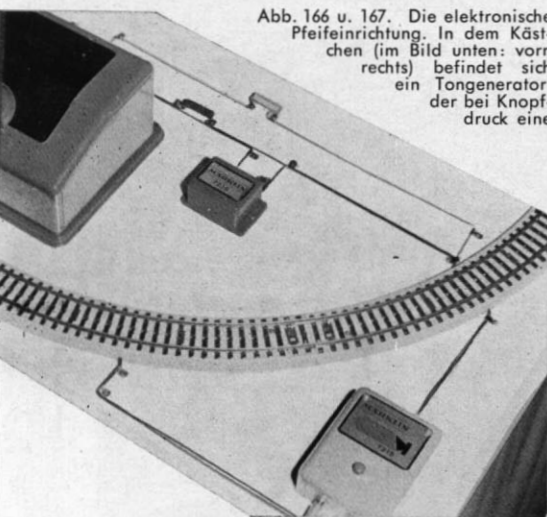


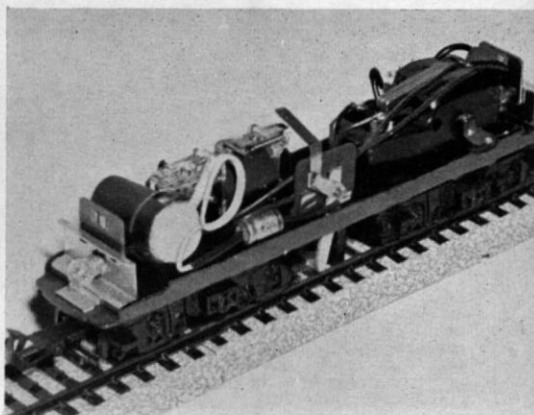
Abb. 166 u. 167. Die elektronische Pfeifeinrichtung. In dem Kästchen (im Bild unten: vorn rechts) befindet sich ein Tongenerator, der bei Knopfdruck eine



(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.

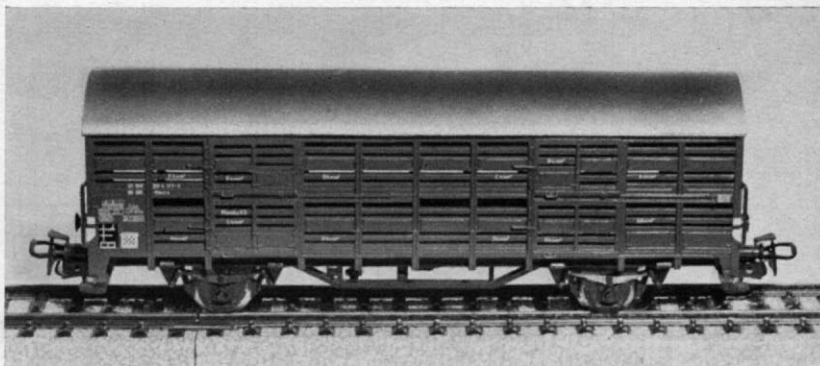
Durch das langgestreckte Modell der E 03 wirken

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 letztjährigen 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 Leuchstab.

Die Freunde des Wechselstrom-Betriebes haben nun (wie gewünscht) ebenfalls ihre V 100! Wenn wir im allgemeinen auch dafür plädieren, daß die Modellbahnhersteller 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-Fahrzeuges auf das Märklinsystem bereitet schließlich einem Laien erhebliche Schwierigkeiten. Um bei diesem Modell (Abb. 162) die Vorbauten möglichst vorbildgerecht 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 Hattrifen 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 Schlußbetrachtung 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 Diesels u. Elloks 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-Lärmpegels 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
Gemmrigheim/
Neckar

Außer ein paar neuen „saftigen“ Witzen gab's – wenigstens was den Modellbahnsektor anbelangt – 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 Motortypen 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-Ellok CC 7100 erscheinen, aber es bleibt dennoch abzuwarten, ob überhaupt und in welchem Umfang das Modellbahnprogramm 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.

natureal 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).

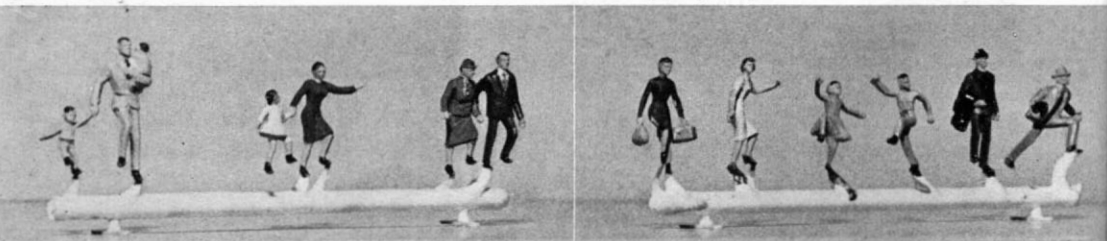


Abb. 172. Sehr nett und lebensecht: Frauen und Kinder beim Wäscheaufhängen (Box 2319); daß die Mainzelmännchen – pardon! – Gartenzwerge noch winziger als der Nackedei sind, sei nur am Rande bemerkt.



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

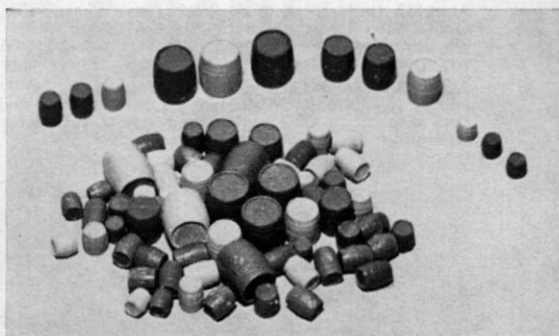
Abb. 175 u. 176. Diese Herrschaften üben nicht etwa einen neuen Tanz auf Eiszapfen, sondern es sind diejenigen (Figuren), mit denen es Stufe um Stufe oder auch sprunghaft aufwärts geht...! (Box 2292 und Box 2319, 2301, 2295, 2292 u. 2286 **sofort lieferbar!**)



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 „Manullianen“ nicht anders! Und dieser „typischen Zeitercheinung“ 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 Gartenzwerge und den wäschtaufhängenden 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 Wiking-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-Tageweche 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 Käufern besonders beliebte Tier-Stellung) sowie Förster und Schäfer mit Hunden (die leider nicht bellen), ähnlich den H0-Boxen 889 und 891, sowie die Verkäuferserie Box 800.

J. Mössmer

Schaumstoff-Verarbeitung

Tettang/Württ.

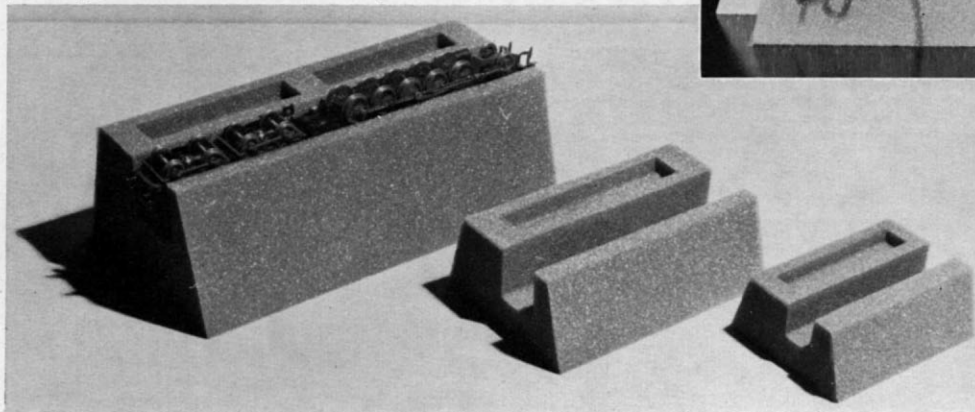
Das muß man Herrn Mössmer lassen: Schnell geschaltet hat er, denn unsere Anregung in Heft 15/ XVII, eine Reparatur-Liege für Loks und andere Modellbahnfahrzeuge aus Schaumstoff herzustellen, ist schon zur Messe verwirklicht! „System Klinkenberg“, und sogar unsere Kurzbezeichnung „Loli“ wurde übernommen. 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 Lolis 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 Schräubchen usw. noch nicht vorhanden sein. Der Einwand, der von verschiedener Seite vorgebracht 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 erwischt, 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 Zehnerle teurer wer-

Abb. 179 (rechts). Auf ausdrücklichen Wunsch der Kunden: schmalere 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 Schraubchenmulden).

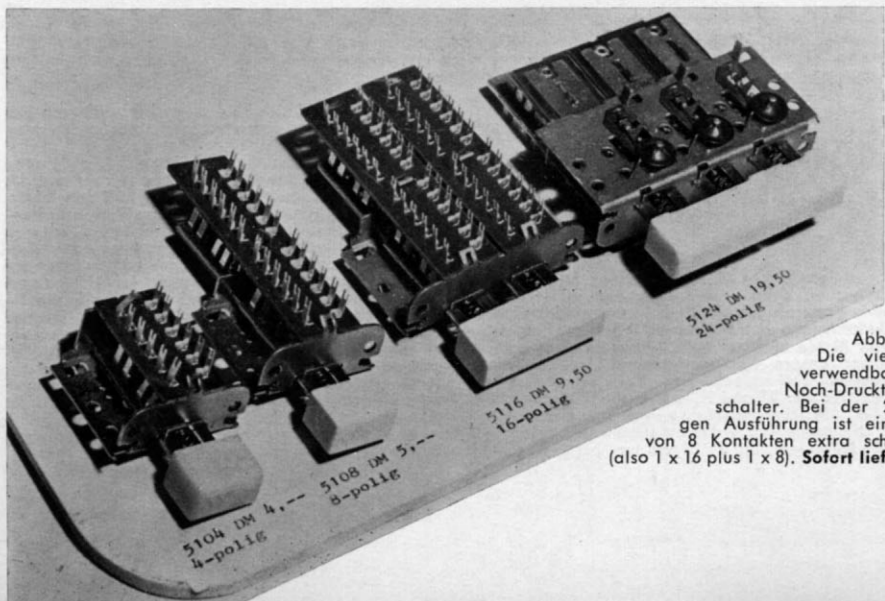


den würden. Gegebenenfalls könnte man sich ja in die Vertiefungen noch ein kleines Pappkästchen einpassen.

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 hochanstiegenden Auffahrtsrampen) 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 einigen Halt finden, dürfte es ratsam sein, die Böschungs-Oberflächen mit der speziellen Kunststoff-Dispersion zu härten, die ebenfalls von der Firma Mössner geliefert wird.

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



Noch zu Noch

Abb. 181. Die vielseitig verwendbaren Noch-Drucktastenschalter. Bei der 24poligen Ausführung ist ein Satz von 8 Kontakten extra schaltbar (also 1 x 16 plus 1 x 8). **Sofort lieferbar!**

Das Sortiment der Geländematten wurde durch einige preisgünstigere Matten auf Papierbasis, aber mit dichter Beflockung erweitert. Diese neuen Matten sind 1,20 x 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 aushängen, so daß man dann auch einen Vielfach-Momenttaster 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 „Erdboden“ der Motive selbst ist. Dieser Boden ist mit Streufasern beflocht und heraustrennbar. Die Kleinmotive sind auch als Bausatz lieferbar.

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

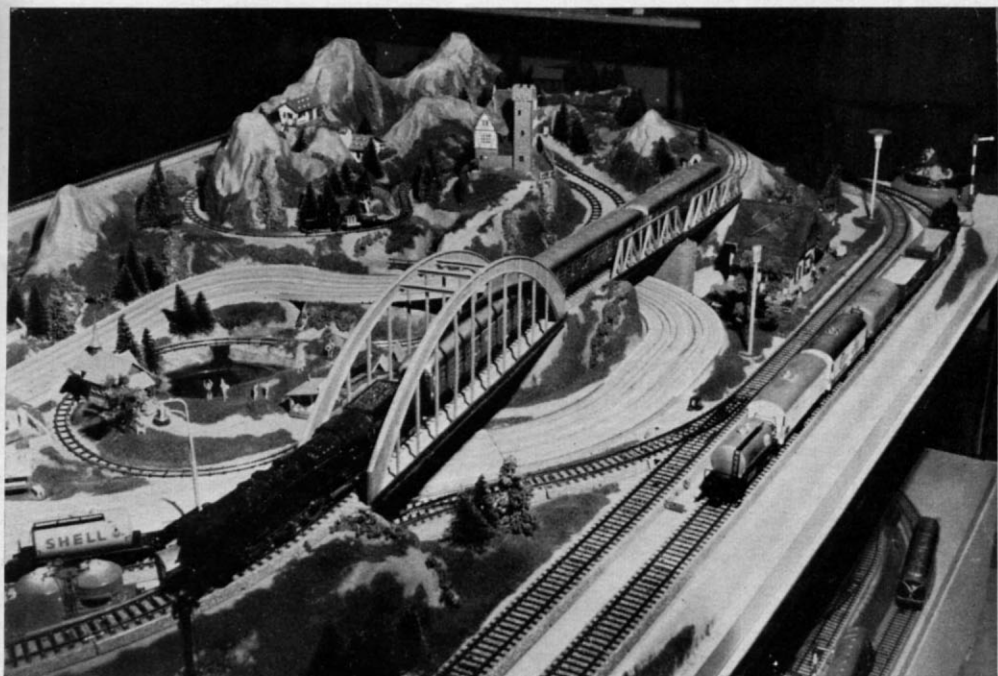
O. E. NOCH

Spielwaren-fabrik
Wangen/Allgäu



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

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



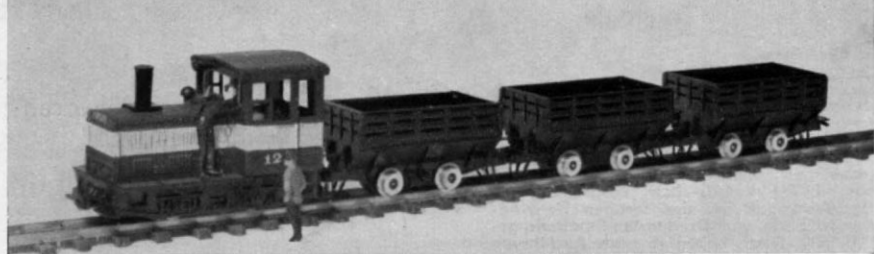
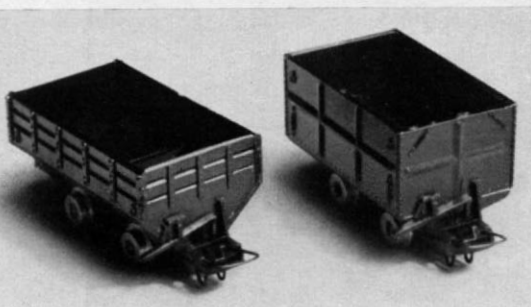


Abb. 184 u. 185. Die Schmalspur-Diesellok in Grün (mit gelbem Streifen) sollte etwas leiser laufen (LüP: 6,5 cm). Die sog. Kohlenwagen (unten abgeschrägt) und Bergwerkswagen (Hunde) sind – wie die übrigen Loren – sehr fein detailliert und höchst preiswert. (Außerdem gibt es ein amerikanisches B-Dampflokmodell).
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 gehörten (siehe z. B. Abb. 184 und das Anzeigenbild 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). Hinsichtlich der falschen Polung der Triebfahrzeuge konnten wir jedoch noch keinen Entscheid erhalten.

An Gleisen gibt es vorerst nur gerade und gebogene Gleisjoche, 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 Langholzanhängern, LKWs, VW-Bus und -Transporter, Omnibus und Feuerwehrleiter, dazu kommen schließlich und endlich noch zwei Tankstellen.

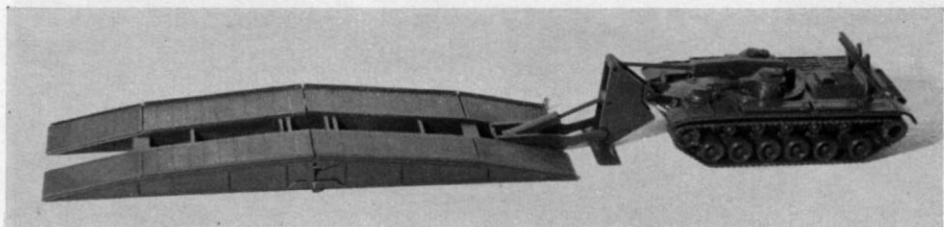


Abb. 186. Ein sogenannter Brückenlegepanzer. Die Brückenteile werden zum Transport über dem Panzer „zusammengeklappt“ (auch beim H0-Modell möglich).
Sofort lieferbar!

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

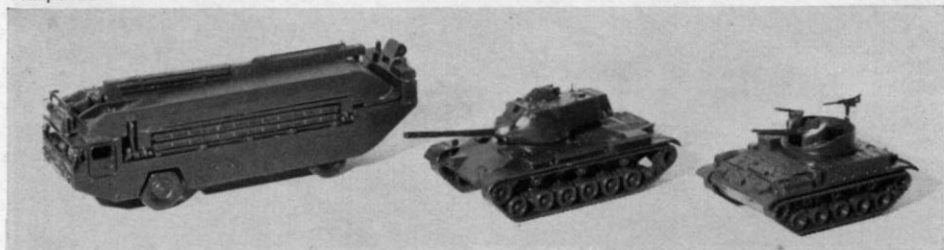




Abb. 188. „Ja, da schaugst her!“ – Tanz um den Maibaum mit allen möglichen neuen Preiser-Kreationen, die wir – außer der Schuhplattlergruppe (Nr. 240) – z. T. nochmals einzeln „vorführen“. Und der Sepp und der Franz, die eifersüchtigen Gockel, raufen mal wieder mit'nand ...

Paul M. Preiser KG.

Kleinkunstwerkstätten Rothenburg ob der Tauber - Steinsfeld



39 neue Figurensätze und 15 Schafe allein in der Exklusivserie 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 anregender 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 „Sitzten“ 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“.

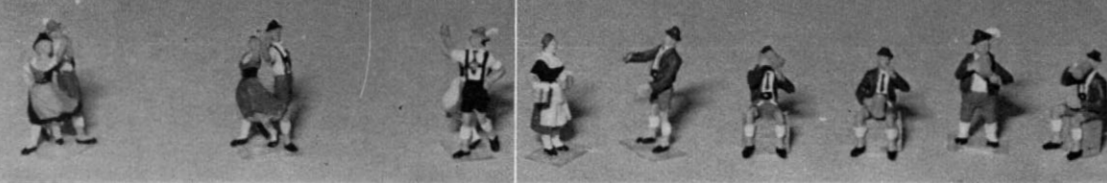


Abb. 190. Die Rundtanz-Gruppe (Nr. 241), die auf der Abb. 188 nicht in Aktion ist.

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



Abb. 192. „Alaaf! – Helaul! – Ahaa! – die Gardemädche sind auch da!“ – Sie gehören als „Girlparade“ (272) eigentlich zur „US-Marine-Band“ (270/279), aber das macht einem echten Faschachtjecken 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, Biertrisch-Runde (Abb. 191), Alphorn-Bläser mit Senner und Sennerinnen (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 Anlagenecken „zünftig“ oder „heiß“ oder „schmissig“ auszugestalten. – Sämtliche Neuheiten dieses Jahres sind ab Herbst lieferbar.

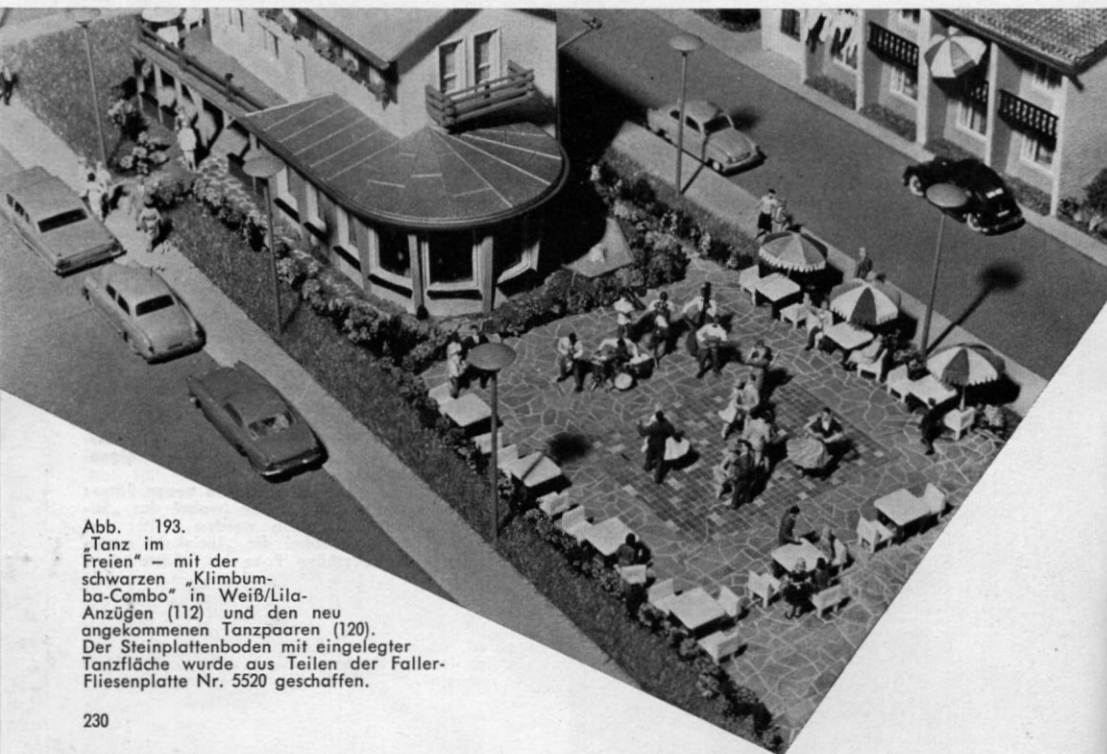


Abb. 193. „Tanz im Freien“ – mit der schwarzen „Klimbamb-Combo“ in Weiß/Lila-Anzügen (112) und den neu angekommenen Tanzpaaren (120). Der Steinplattenboden mit eingelegter Tanzfläche wurde aus Teilen der Faller-Fliesenplatte Nr. 5520 geschaffen.



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 „zusammentrommeln“ müssen!

Abb. 197. Eine reizende Gruppe von Sonntagsjägern, die z. T. auf dem Anstand ständig mit Anstand anständig beleibt sein werden (183). Weniger beleibt: 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 in-
teressante Seite der
vergammelten Kohlenmine.

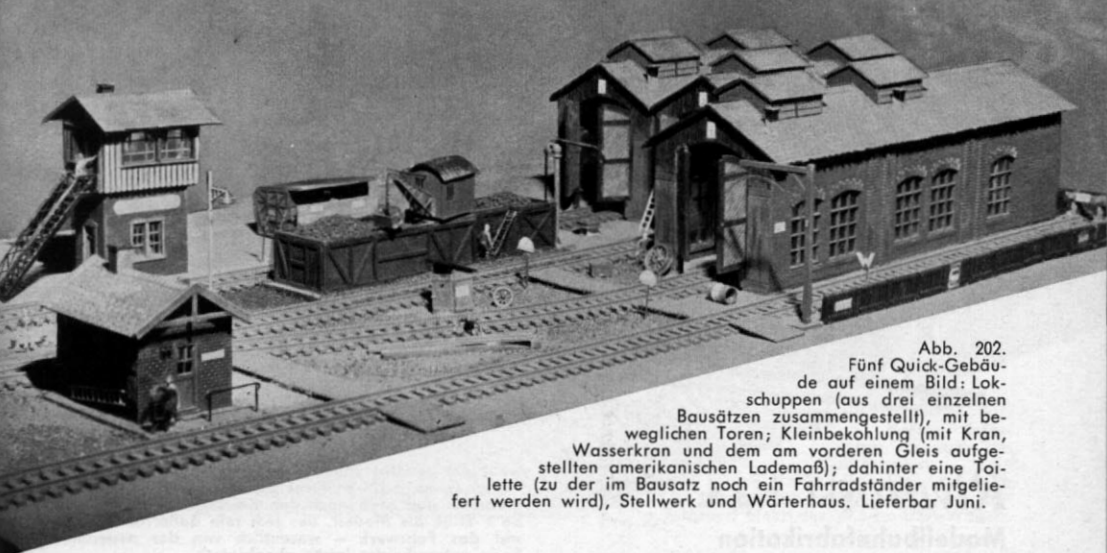


Abb. 202.
Fünf Quick-Gebäude auf einem Bild: Lokschuppen (aus drei einzelnen Bausätzen zusammengestellt), mit beweglichen Toren; Kleinbekohlung (mit Kran, Wasserkran und dem am vorderen Gleis aufgestellten amerikanischen Lademaß); dahinter eine Toilette (zu der im Bausatz noch ein Fahrradständer mitgeliefert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

Hinter dem Namen „Quick“ verbirgt sich keineswegs die bekannte Illustrierte, sondern eine Schwestertirma 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 Durchfahrthöhe 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 holzverschalteten 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 Kontaktschienen (17 mm maximaler Kontaktschienenabstand) eingesetzt werden können, also z. B. auch auf den Fallers-Autobahnen. 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 Halbwellensystem getrennt auf einer Spur zu steuern.

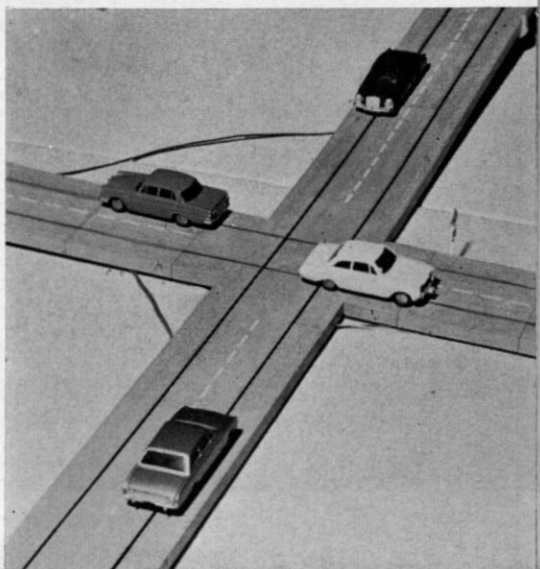




Abb. 205.
Das Rivarossi-Modell der französischen 2'C1'-Lok 231 E dürfte auch in gewissen deutschen Modellbahnerkreisen einen guten Anklang finden. LÜP: 29 cm; Preis: 99,- DM; lieferbar im Herbst.

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'Bo'-Bo'2'-Ellok als Modell, der sich rein äußerlich – bis auf das Fahrwerk – wesentlich von der neueren Serie unterscheidet (nicht abgebildet).

Erstmals wird auch ein Dampflokomodell französischen Typs angekündigt: eine 2'C1'-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

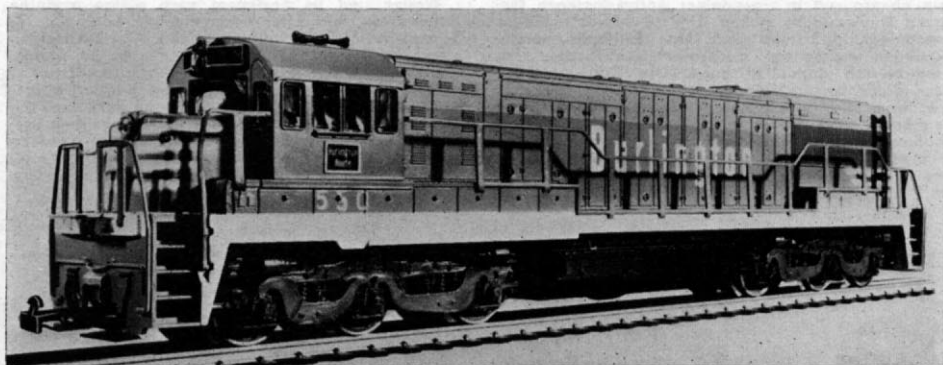


Abb. 206. Bei diesem nicht nur durch seine Länge selbst (LÜP 24 cm), sondern auch durch die verhältnismäßig schmalen Aufbauten langgestreckt wirkenden Diesellok-Modell (in Grau, Rot und Elfenbein) für den Güter- und Personenzugverkehr werden alle 6 Achsen angetrieben. Preis: 62,- DM. **Sofort lieferbar!**

(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 (Übersetzung 1:6) bzw. einem Normalgetriebe für Straßenverkehr (1:12) geliefert werden.

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

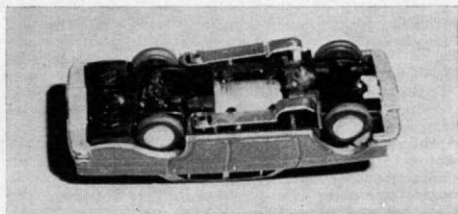


Abb. 204. Unteransicht eines der Universal-Autos von Rasant mit den zusätzlichen Schleifern für die Faller-Autobahn.

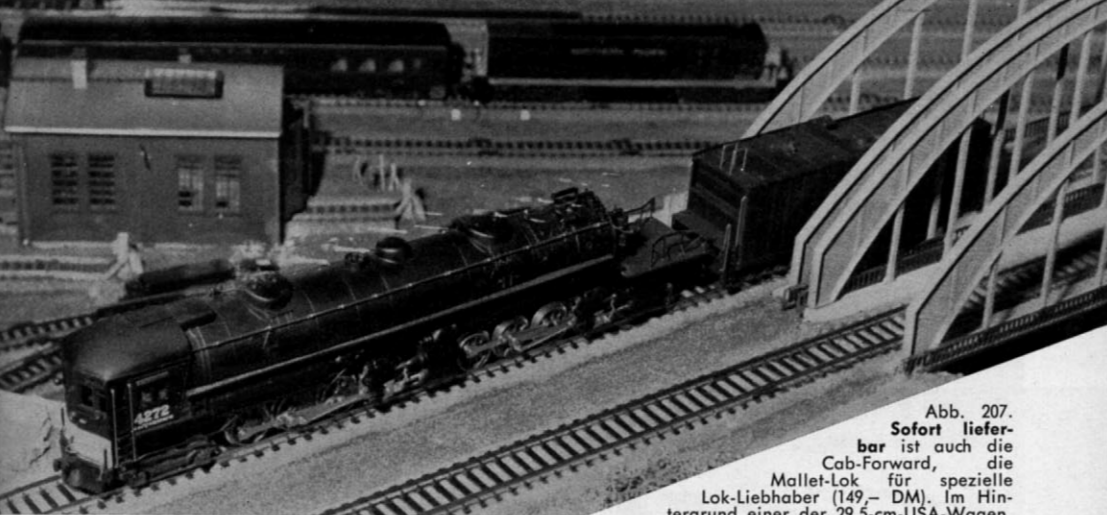
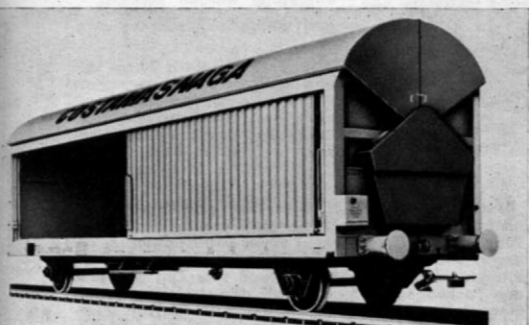
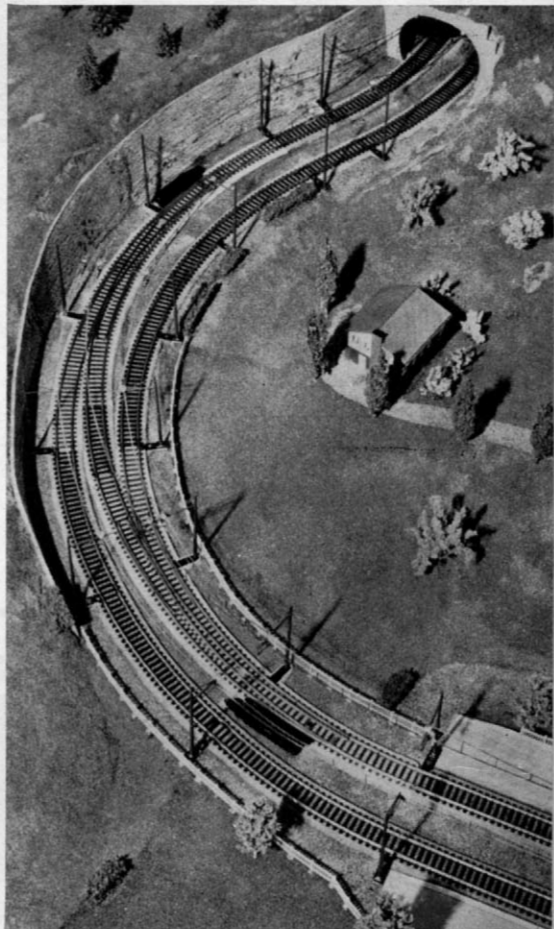


Abb. 207.
Sofort lieferbar ist auch die Cab-Forward, die Mallet-Lok für spezielle Lok-Liebhaber (149,- DM). Im Hintergrund einer der 29,5-cm-USA-Wagen.



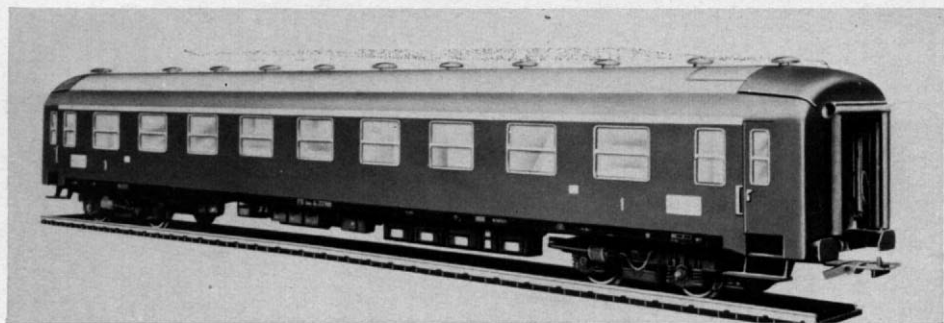
▲ Abb. 208. Bei dem Ltpm-Wagen kann man nicht nur die Seitenwände zurückschieben, sondern auch die Dachhälften seitlich herunterklappen. LÜP: 16 cm; lieferbar im Herbst.

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 Dampflok 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-Beleuchtungseinrichtung (Akku im Packwagen, Stromübertragung von Wagen zu Wagen über die Kuppelung) geliefert werden.



▲ Abb. 210. 30 cm LUP 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 Modellbahn-Anlagen eingesetzt werden können.

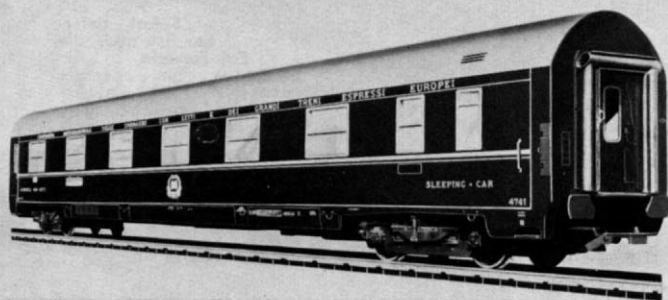


Abb. 211. Ebenfalls 30 cm LUP und gleichfalls mit Inneneinrichtung: der entsprechend dem Vorbild etwas volumiger wirkende blaue ISG-Speisewagen.

Im europäischen Güterwagensortiment 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 D'1'-Cab Forward-Mallet-Lok (Abb. 207). Sie dürfte wohl noch interessanter sein als die „normale“ Mallet-Lok des Vorjahres. Bemerkenswert ist immerhin, daß diese insgesamt rund 45 cm langen Lokriesen auf dem bei dieser Länge verhältnismäßig geringen Rivarossiradius von 46,5 cm keinen allzugroßen 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 sechssachsige Diesellok mit 24 cm Länge (Abb. 206).

Der Santa-Fe-Zug erhielt zwei neue sechssachsige 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 Luxuszugs: 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 Modellen 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 Kreuzungsweiche 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-Tiefflader dürfte hierfür etwas zu aufwendig sein.

(Zu
Roßkopf)

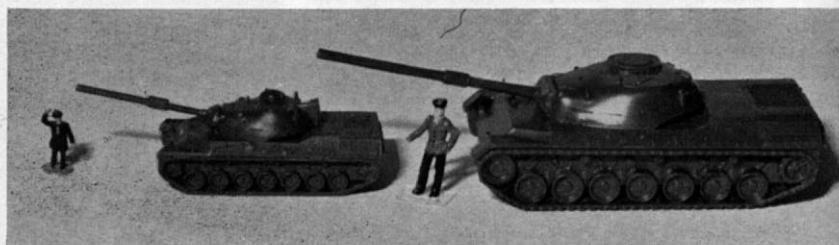




Abb. 213. Links die drei neuen H0-Militärmodelle: Flakpanzer, Spähpanzer und Schützenpanzer nach sowjetischen Vorbildern (im friedlichen Messe-Koexistenz-Manöver).

Neben den in Abb. 212 und 213 gezeigten Militärmodellen werden im Herbst auch neue H0-Zivilfahrzeuge erscheinen, u. a. eine paar nette (noch „geheime“) Säckelchen 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 ändern 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.

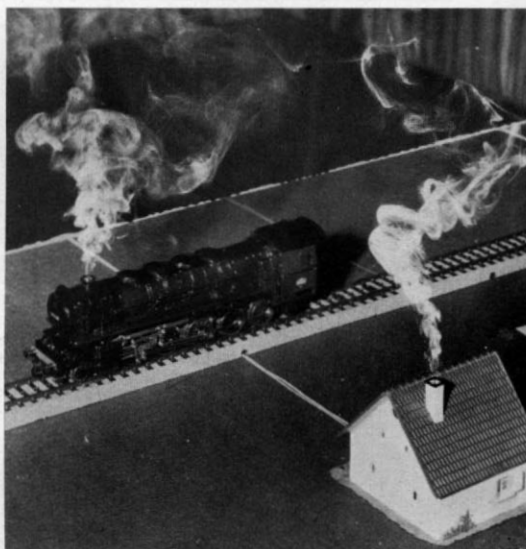


Abb. 214. „Gekonnt-geknipster“ (unretuschierter) Seuthe-Dampf. Vorn das einschließlich Rauchgenerator fertig montierte Einfamilienhaus zu 7,25 DM.

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 1 1/2 Zentimeter länger sind als ihre Vorgänger! Damit hat als 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 dreiachsige Kranwagen ist die gut gelungene Nachbildung eines DB-Diesellokcranes 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-

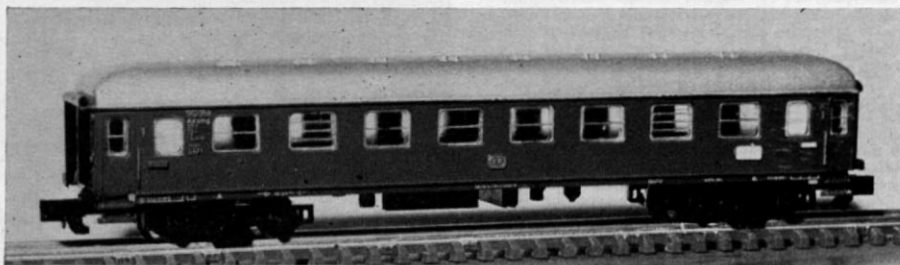
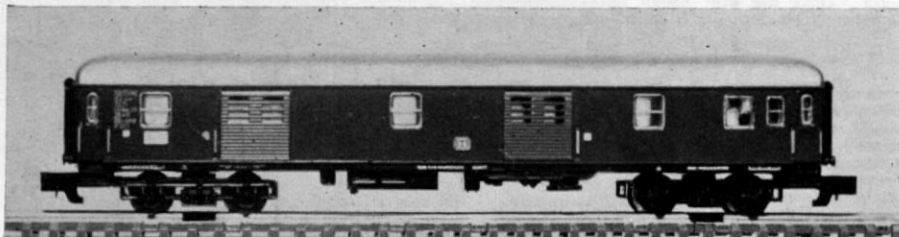


Abb. 215-217. Auch die neuen Rokal-Wagen sind etwas länger geworden, und wesentlich besser ausgefallen als ihre Vorgänger. Die nunmehr z. T. gestempelte Beschriftung ist nicht nur reichhaltiger, sondern feiner und kleiner geworden. Gut detailliert sind auch die seitlichen Schürzen (Bild unten) sowie 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 Metallaufführung abgegangen (zugunsten einer besseren Detaillierung in Kunststoff). Oben: Packwagen D 40m, Mitte: 1. Klasse-Wagen (A 40m), 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 Bahnschranke der Abb. 221. Das Heljan-Wirtshaus (Bildmitte) – aus der ersten Herstellungsperiode stammend – paßt offensichtlich sehr gut zu TT.

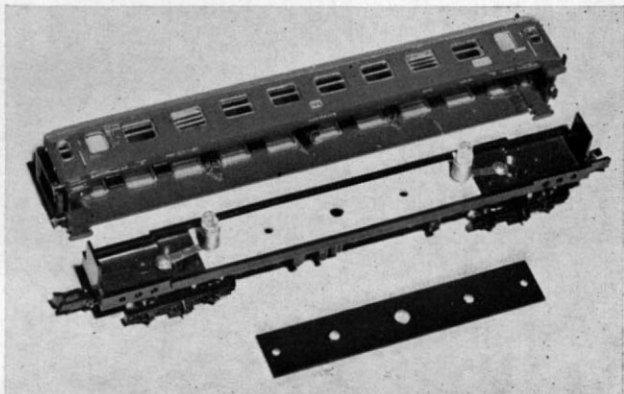
gung der Hub- und Senkmechanik wird eine kleine Kurbel beigegeben; die Rastung dieser Antriebe könnte jedoch etwas leichter gehen. Das Fahrzeug ist verhältnismäßig schwer, so daß auch im Modell tatsächlich gewisse Lasten ohne Kippgefahr angehoben werden können. Die bei den Überstellfahrten erforderliche 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 Bahnschranke 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 Fahrchiene eine V-förmige Nut bildet, an deren schrägen Seitenflächen der Spurrkranz aufläuft und so eine elektrische Verbindung zwischen Kontaktschiene und Fahrchiene herstellt. Dadurch erhalten die Betätigungsmagnete Strom und schließen die Schranke; 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.



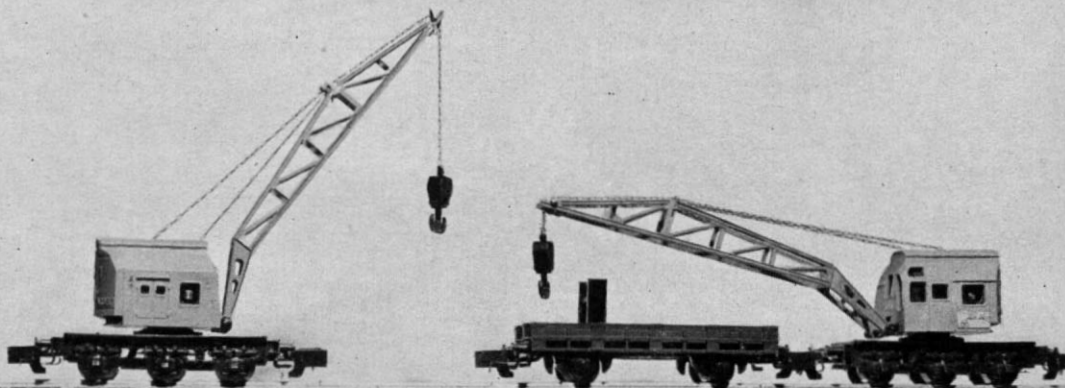
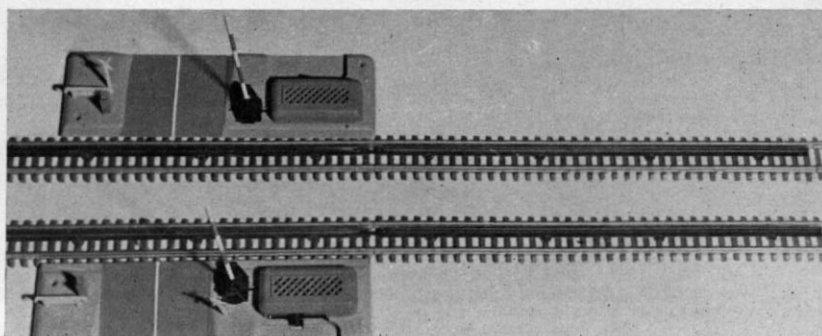


Abb. 220. Zwei Stück des neuen Kranwagens (mit schwarzem Fahrgestell, hellblauem Kranhaus und silberfarbenem Ausleger; Preis 10,- DM). Im Niederbordwagen eine der Auslegerstützen. **Sofort lieferbar!**

Abb. 221. Die zweiteilige Rokal-Bahnschranke (20,- DM), die vom Schaltpult 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 letztjährigen Neuheiten dieses Jahres endlich lieferbar sind, hat uns keineswegs bewegt, nochmals auf diese einzugehen. „Umgefallen“ sind wir „am ende“ erst, als wir diese ersten Ruco-Erzeugnisse kritisch beaugapfelten. Wir waren offen gestanden sehr überrascht. Diese Ruco-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 Plattformriffelung, 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 Ruco-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 abschraubbar und durch eine andere leicht zu ersetzen.

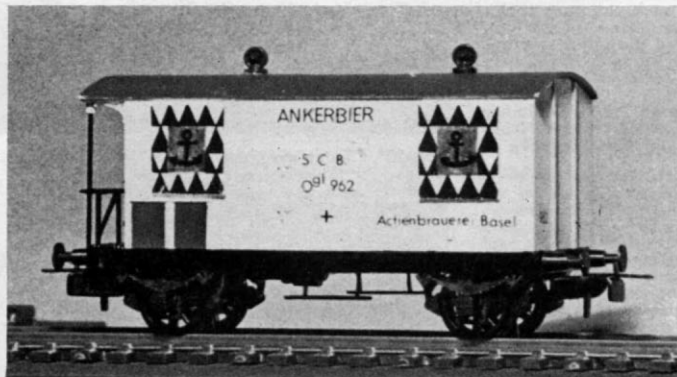


Abb. 223. Bei diesem Bild kommt es hauptsächlich auf die bemerkenswert feinen Trittbretter und -halterungen an. Außer den beiden abgebildeten Bierwagen-Modellen gibt es noch je eines mit „Hürlimann-Brauerei Zürich“ und „Salmenbräu Rheinfelden“. Preis je 12,- DM; sofort lieferbar!

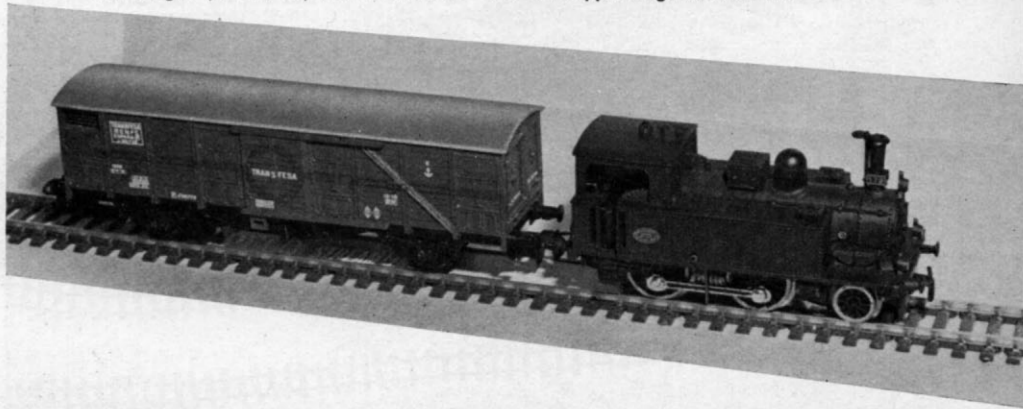
R. Schreiber Fürth/Bay. Modelleisenbahnen und Modellspielwaren

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.

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 Innenzylinder, so daß eben nur die Kuppelstange zu sehen ist.

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



(Elektrotren ...)

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 gebogene Gleise) nichts Neues zu vermelden und auch bezüglich der Baugröße N gab es eine Fehlannonce.

Peco/England

Im bekannten H0-Gleissortiment 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 (wohlbemerkt: 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 richtigste Schmalspurgleis ist, wird im Sommer ein Paar einfache Weichen geliefert werden (Abb. 227); weitere Weichen sowie eine Kreuzung sind in Vorbereitung.

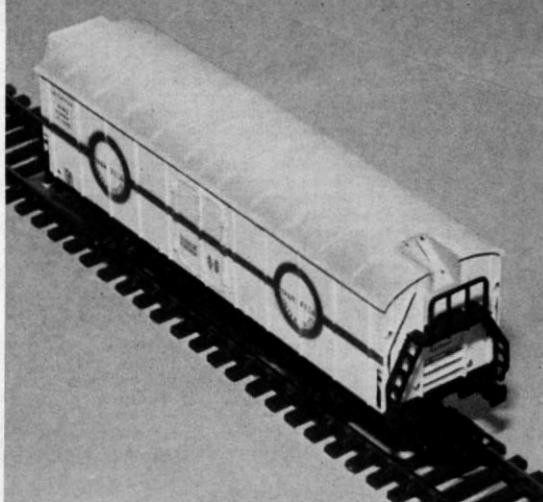


Abb. 225. Transfesa-Kühlwagen in Weiß mit stirnseitiger Plattform vor der vertieften Dachluke.

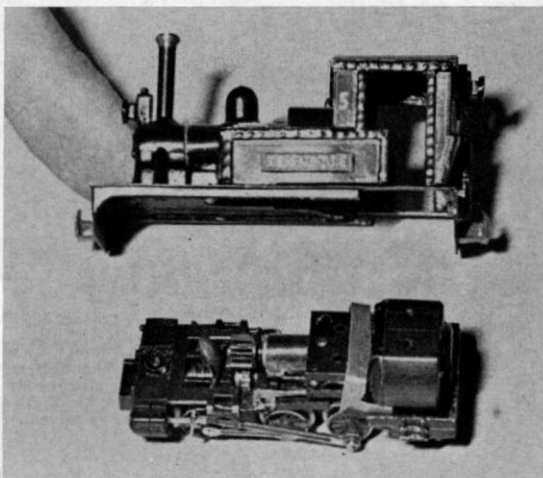
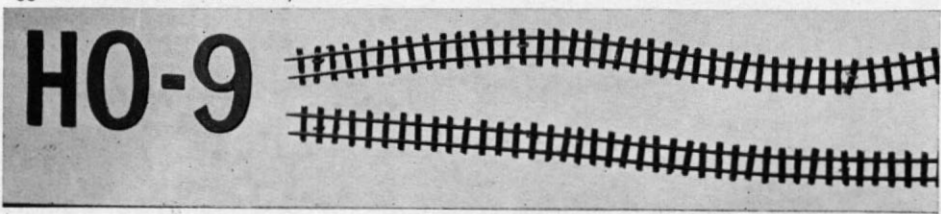


Abb. 226. Auf das Fahrgestell der Arnold-T 3 passend, brachte Peco einen H0-Gehäusebausatz heraus, so daß sich als Endprodukt eine nette „H0-9°“-Schmalspur-Tenderlok englischen Typs ergibt (s. Abb. 229).

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. 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).



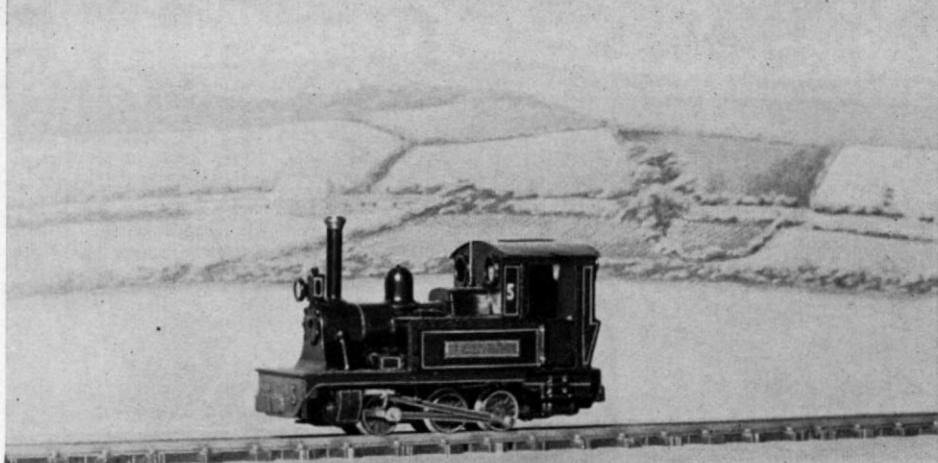


Abb. 229. Die reizende englische Schmalspurlok „englisch-deutscher Co-Produktion“ (s. Abb. 226) vor einem typisch englischen Landschaftspanorama (eine der verschiedenen ebenfalls neuen Peco-Hintergrundkulissen).

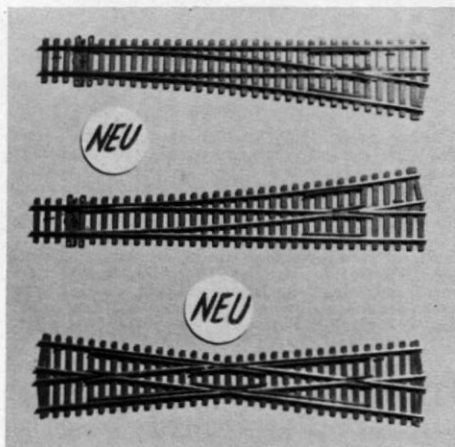
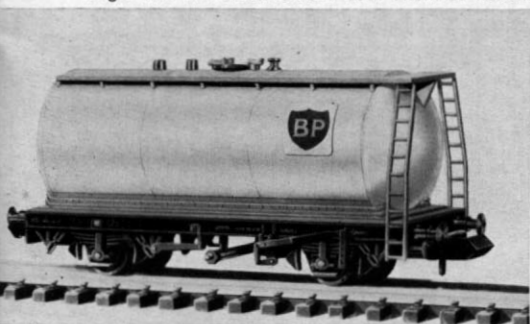


Abb. 230. Die neuen schlanken H0-Weichen (Radius laut Peco = 1,52 m!, Weichenwinkel = 9°) und die 12° -Kreuzung sollen im Juni lieferbar sein.

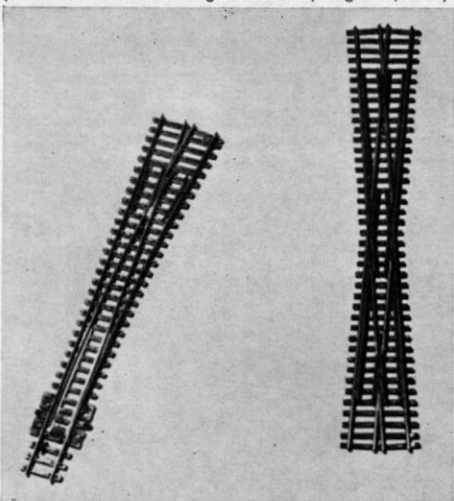
Abb. 231. Peco-Kesselwagen in N-Größe und mit Arnold-Kupplung; der Rahmenunterbau incl. Kupplung sowie die Radsätze sind auch allein zu haben.



Für die in Abb. 229 gezeigte H0-9-mm-Schmalspurlok ist ein „Karosserie“-Bausatz in Arbeit, der auf das Fahrgestell der Arnold-T 3 paßt, womit dann auf einfachste Weise wieder eine neue H0-Schmalspurlok 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-Standard-Kupplung bezeichnet!).

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



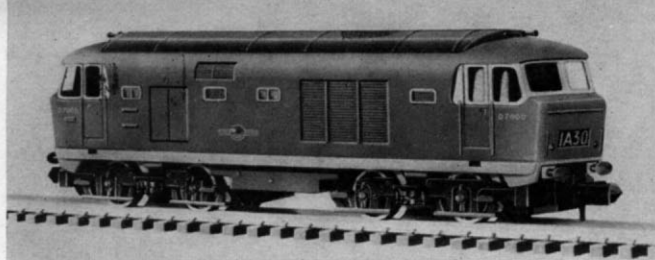


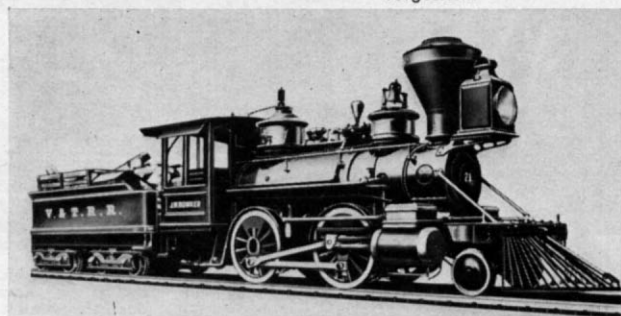
Abb. 233. Außer dem auf das Arnold-Chassis der E 40 passenden Oberteil einer englischen Diesellok bringt Peco noch das Gehäuse einer kleinen Tenderlok für das Arnold-T-3-Chassis.

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

(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!



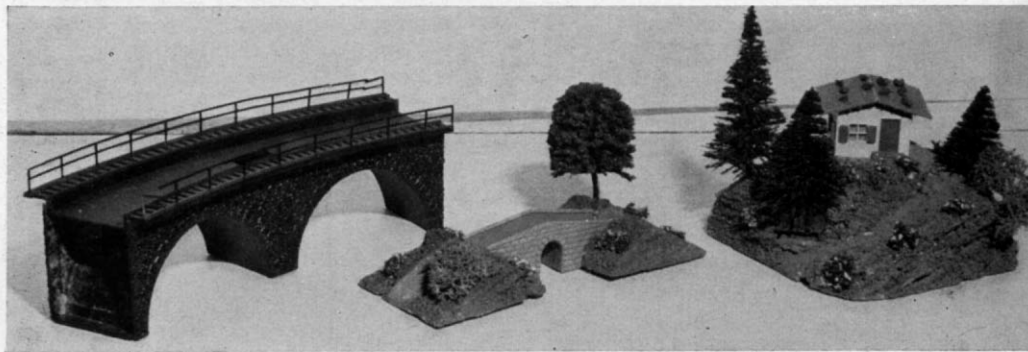
Außer zwei Straßenleuchten in H0-Größe – die sich nicht wesentlich von den bisherigen unterscheiden – ist in diesem Jahr nur ein recht ansprechendes Geländer als Neuheit zu verzeichnen. Ursprünglich war dieses noch nicht mal als Modellbahnzubehör gedacht, sondern vielmehr als Reling für Schiffsmodelle. Die Abmessungen – insbesondere die Geländerhöhe – passen aber haargenau für H0 (Abb. 235). Die einzelnen Teile sind miteinander verschweißt bzw. zusammengepreßt, so daß man ohne Bedenken Lötungen 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.

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



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.



Zu der im Vorjahr von Pola (den Deutschland-Vertrieb 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).

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 Schienenreinigungsmittel, 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 Schienenreinigungsmittel ist geruchlos (wie es in der Fachsprache der Chemiker heißt), d. h. es

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

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 anläßt (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 akurates Basteln gerade das Richtige sein. Im übrigen ist er nicht giftig und außerdem benzolfrei.

Daß diese beiden Mittel für die Modellbahnerei 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 ankommt!



Modelle

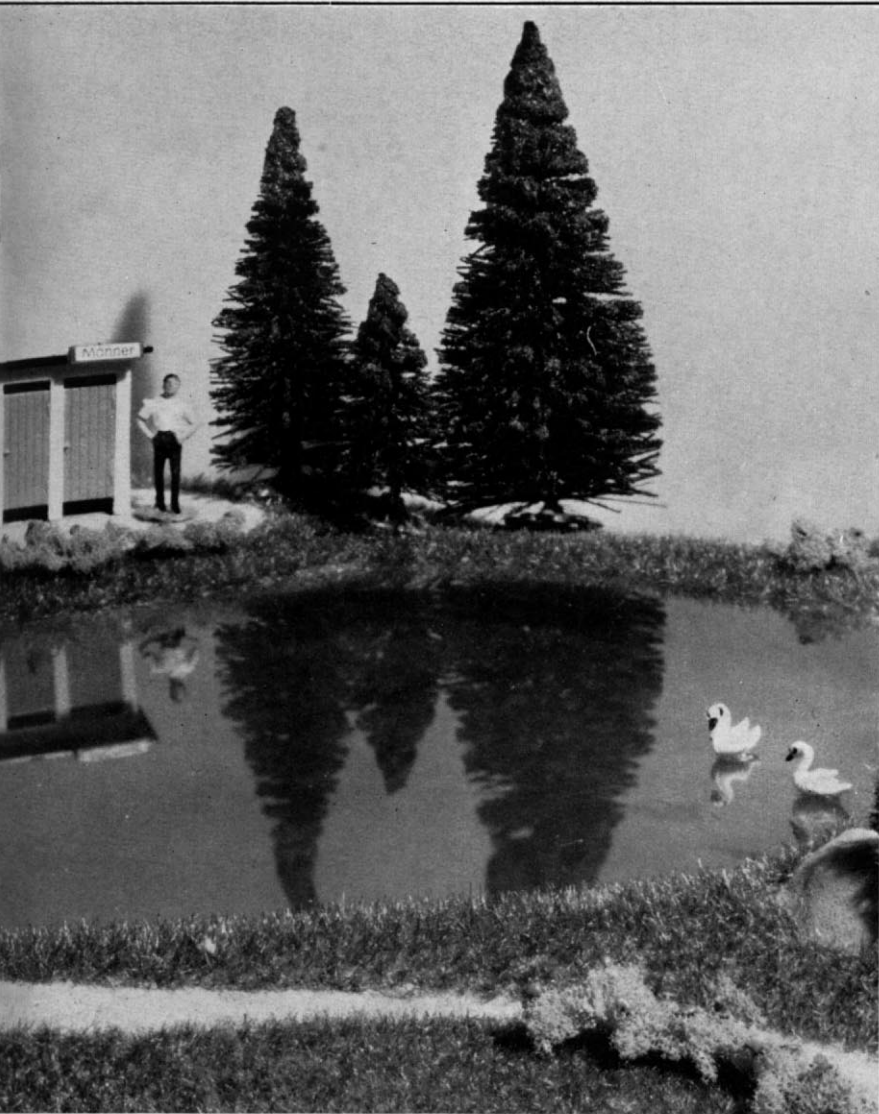
BUSCH + Co., Modellspielwarenfabrik, 6806 Viernheim, Postfach 53



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, Industriestr. 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.

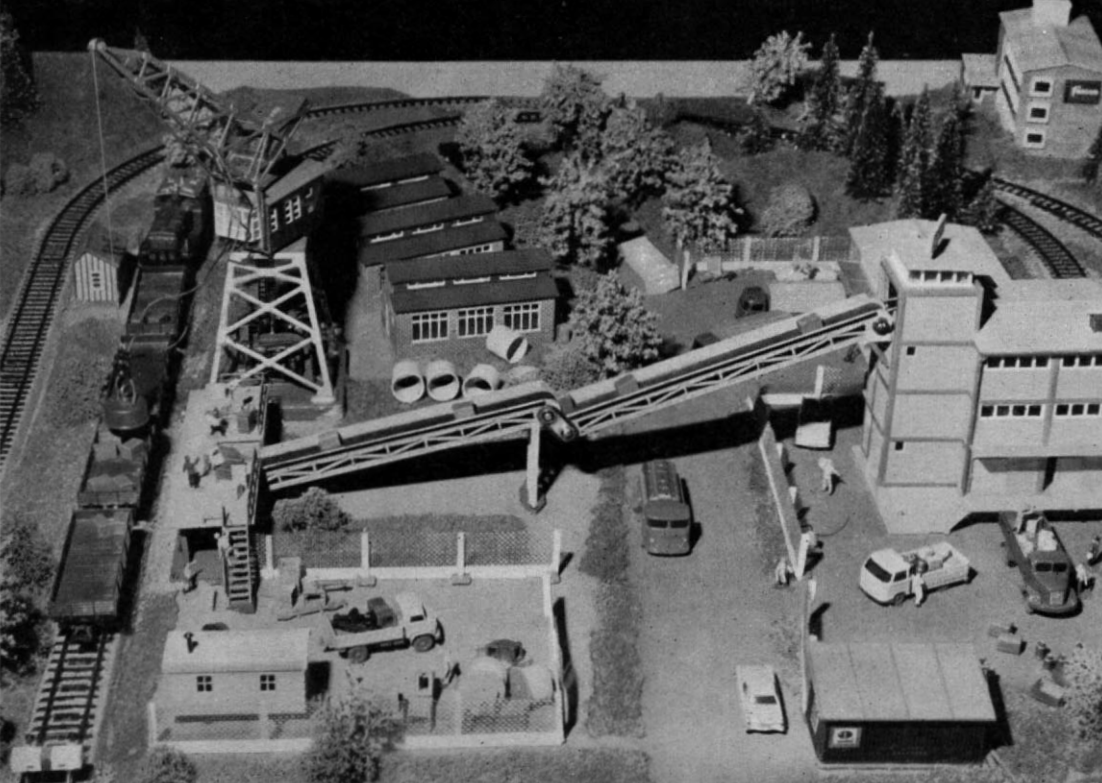


Abb. 239 u. 240. Immer lehrreich und vergnüglich anzusehen: die Vollmer-Messeschaustücke, hier die Verladung des neuen Kistentransportgutes vom Güterwagen über das Förderband in das Lagerhaus, in dessen Innern die Abschaltpippe zum Vorschein kam (Bild unten).



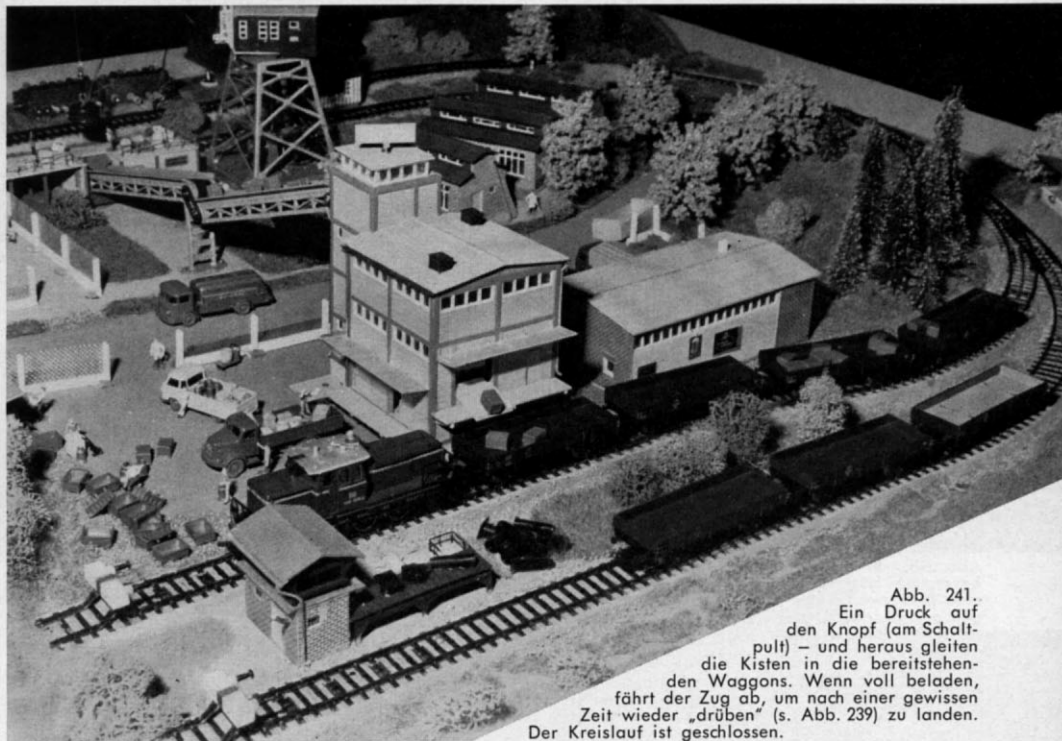


Abb. 241.
Ein Druck auf
den Knopf (am Schalt-
pult) – und heraus gleiten
die Kisten in die bereitstehen-
den Waggons. Wenn voll beladen,
fährt der Zug ab, um nach einer gewissen
Zeit wieder „drüben“ (s. Abb. 239) zu landen.
Der Kreislauf ist geschlossen.

W. VOLLMER

Fabrik feiner
Modellspielwaren

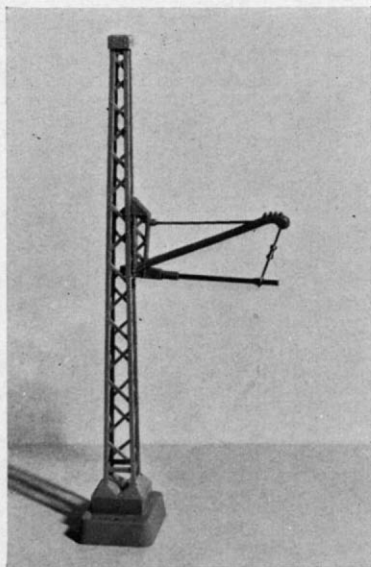
Stuttgart-Zuffenhausen

Der letztjährigen Förderbandeinheit folgt dieses Jahr eine Verladereinrichtung mit Transportband nebst Lagerhaus mit Verladeeinrichtung (Abb. 239 u. 240). Mittels Märklin- oder Wiad-Magnet-Verladekran werden die eisenhaltigen Transportkisten vom Waggon auf das Transportband umgeladen, das mit einem 20 cm langen Zusatzstück verlängert werden kann. Im Lagerhaus befindet sich eine Rutsch 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 Gebäudemodell 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 Nietköpfen 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-

Abb. 242. Eine nützliche Ergänzung des H0-Oberleitungssortiments: Der Oberleitungsstragarm kann in die Turm-maste eingehängt werden, sollte aber zusätzlich noch ver-
klebt werden.



tert worden. Die gleichfalls neue Unterbrechungsgarnitur ähnelt den letztjährigen 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!

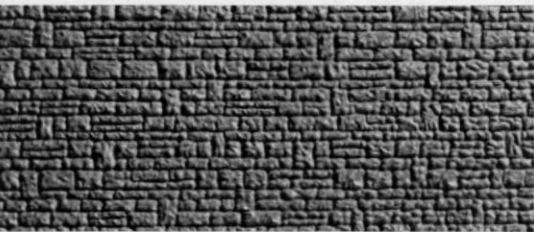


Abb. 243. In gleicher Struktur und Farbe wie die bekannten H0-Arkadenstücke gibt es nun (endlich) eine Mauerwerkplatte (22 x 12 cm), um Verlängerungen mit gleichem Mauerwerk zu ermöglichen.



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

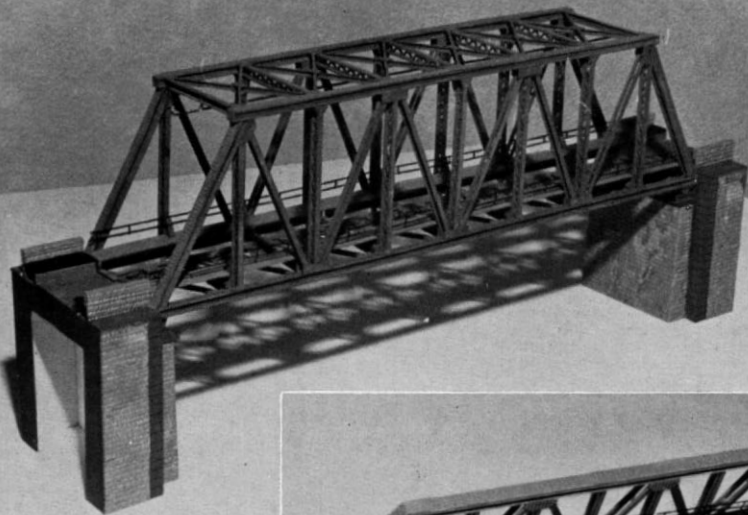
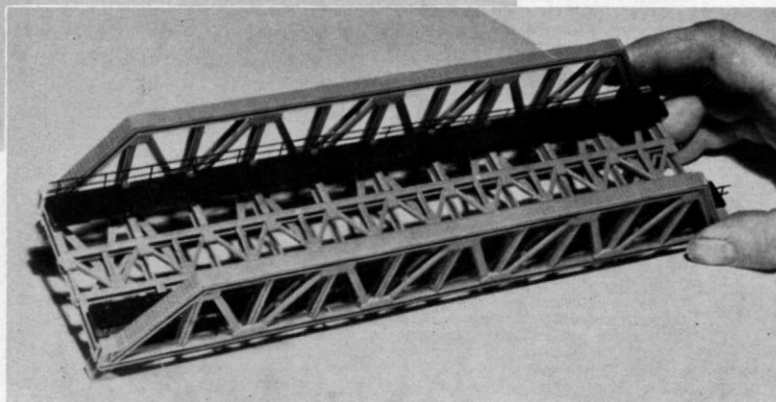


Abb. 246. Nicht minder gut geraten als die Kastenbrücke ist diese Vorflutbrücke nach einem Vorbild an der Strecke Tübingen-Horb. Länge 27 cm; Preis 5,30 DM bzw. fertig 11,40 DM). Lieferbar im Sommer.

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 Durchfahrhöhe 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

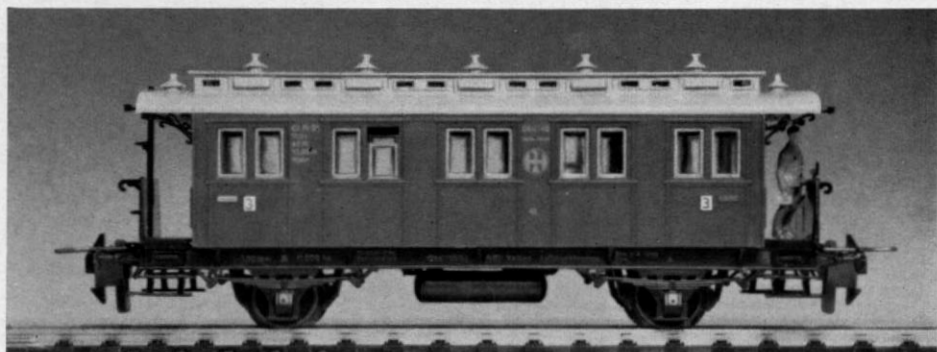


Abb. 247. Mit diesem (und den anderen) Wagen hat Trix ein Niveau erreicht, das wohl für die nächsten Jahre richtungweisend sein dürfte (und sollte!). – Old-Timer-Wagen Ci Pr 91 mit 12,3 cm LÜP.

Sofort lieferbar!

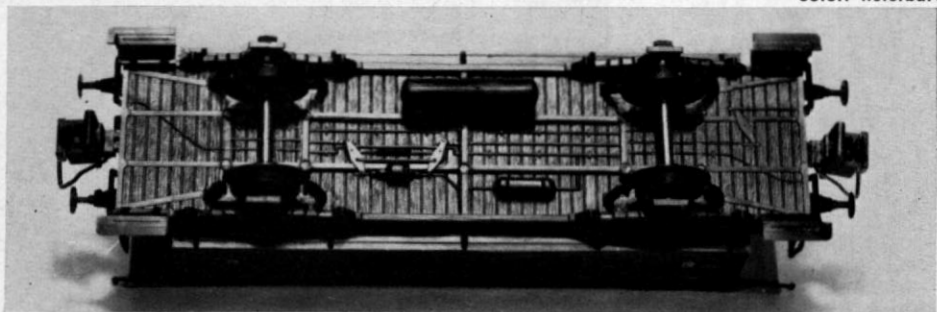


Abb. 248. In der Unteransicht fällt insbesondere auf, daß die Kupplungsschäfte im Wagenboden verschwunden sind, die Bremsbacken mit den Radlaufflächen fluchten und das Modell Old-Timer-Puffer aufweist.

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 Hauptschlagern dieser Messe zählten! Von der beachtlichen Qualitätssteigerung einmal ganz abgesehen, war es überdies ein Ereignis besonderer Art, daß einer der großen H0-Modellbahnhersteller 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 frappierte, 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 geraume 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-Ausichtswagen mit 26,4 cm LÜP herauszubringen, und zwar voraussichtlich noch diesen Sommer!

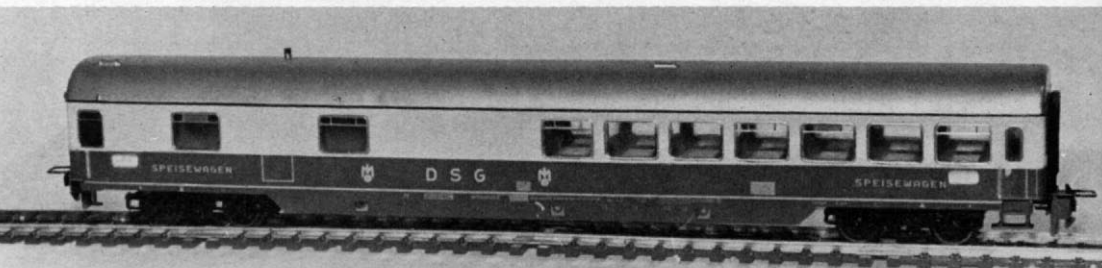


Abb. 251. Auch der DSG-Speisewagen für TEE-Züge hat als Trix-Modell eine LÜP von 27,5 cm. Den gleichen Wagen gibt es auch noch einfarbig in Rot als Speisewagen für „normale“ F- und D-Züge. Preis je 12,- DM. Andere Wagenseite siehe Titelbild.

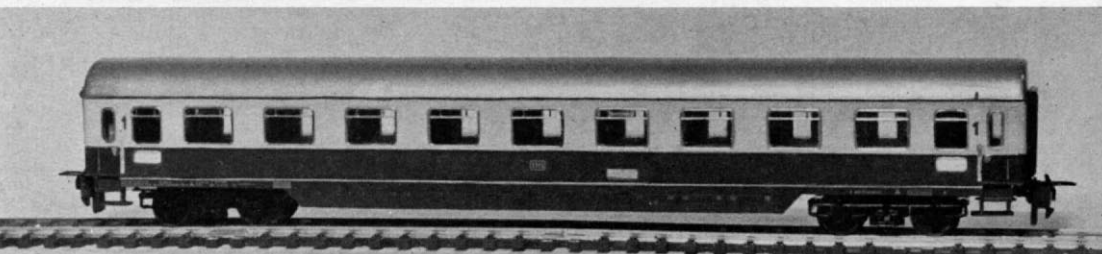


Abb. 252 u. 253. Abteilwagen Av 4üm (oben) und Großraumwagen Ap 4üm (unten). Beide Modelle haben bereits die „kantigen“ Dachenden, wie sie bei den neuesten Wagen dieses Typs vorhanden sind. LÜP je 26,4 cm; Preis: 10,- DM.

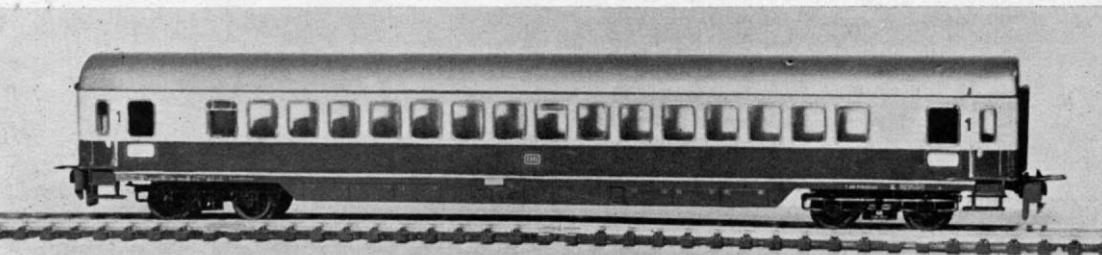
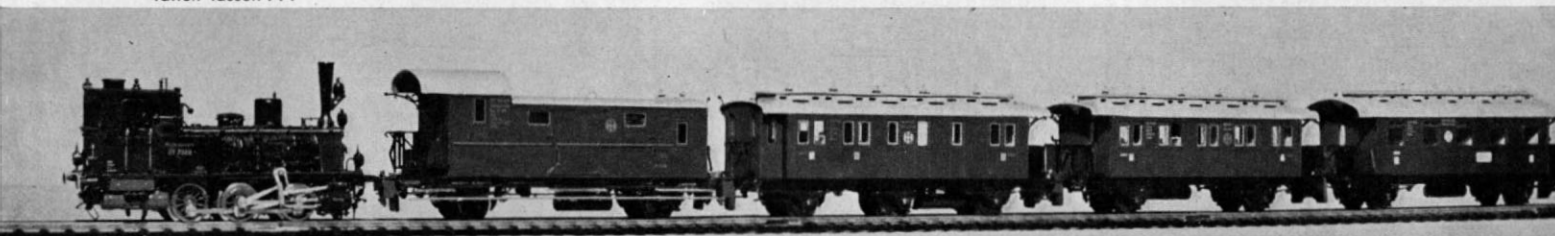




Abb. 254. Im Zugverband wirken die neuen Trix-TEE-Wagen zweifellos noch eleganter als solo; hier sind es der TEE-Speisewagen, der Großraumwagen und der Abteilwagen auf einer der (kleinen) Trix-Messevorführanlagen.

Abb. 255. Zu schön (um wahr zu sein) wäre es gewesen, wenn ... Trix gleich noch eine T3 (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-T3!) 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 ...



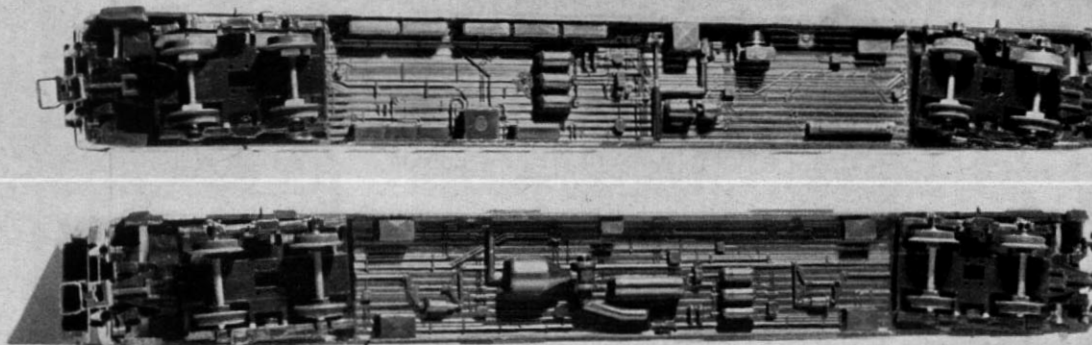


Abb. 256 u. 257. Diese beiden Bilder von den Unterseiten der neuen D-Zug-Wagen (oben) und des Postwagens (unten) offenbaren, mit welcher Liebe man sich bei Trix der Details angenommen hat. Es dürfte wohl kaum eine Leitung, ein Werkzeugkasten oder ein sonstiges Aggregat vergessen worden sein!

Daß sich diese Wagen hinsichtlich ihrer qualitativen Ausführung (Detaillierung, 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 verschnörkelten 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 Griffsicherheit 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 dreiachsigen 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 Nebenbahn-Zug aus den Heften 7, 9, 12 und 13/XI, also um die Verwirklichung eines MIBA-Projekts, wie wir es uns

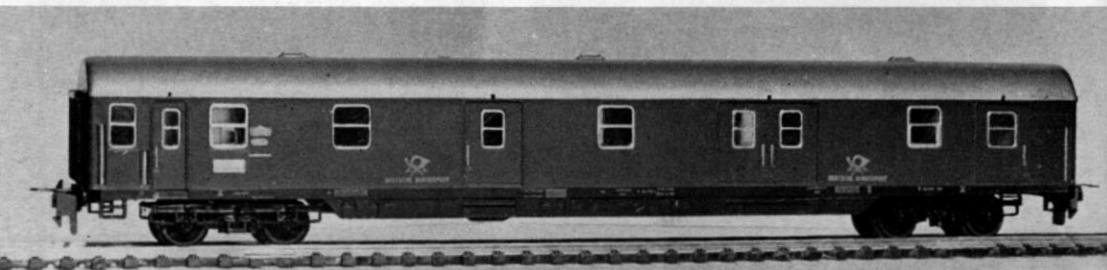
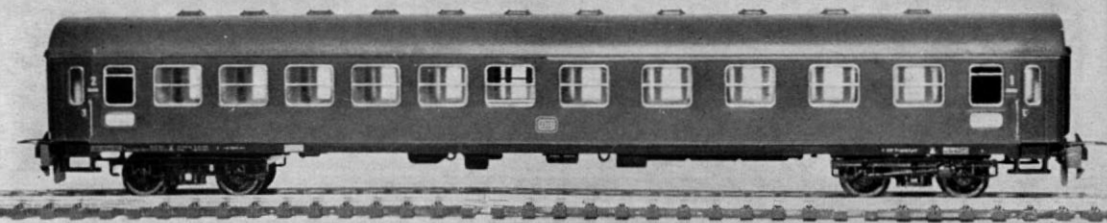


Abb. 258. Zur Zeit seiner Zeit voraus: das Modell des neuen Postwagens, der im Original erst im Laufe des Jahres zum Einsatz kommen soll. Preis: 10,- DM, LÜP: 26,4 cm!

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



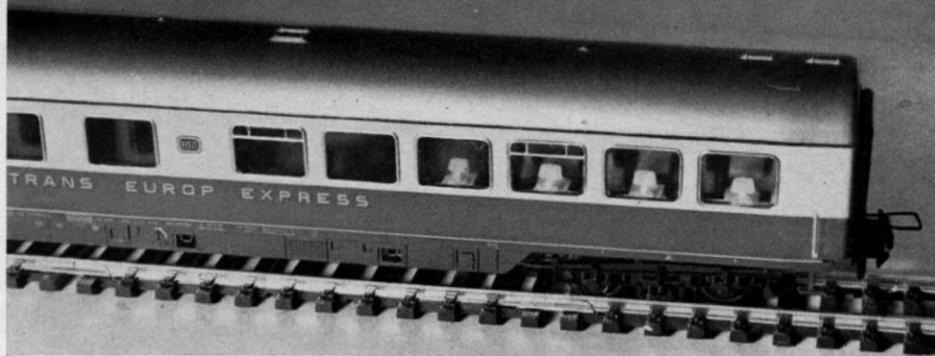


Abb. 260. Hier (am TEE-Barwagen) erkennt man deutlich die Feinheiten in den Schürzen, die Inneneinrichtung mit den Tischlampchen und die eingesetzten Fenster mit silberfarbenen Rahmen (sowie, daß das Drehgestell entgleist ist, was im Eifer des Messe-Fotografier-Gefechtes übersehen wurde).

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 ...!

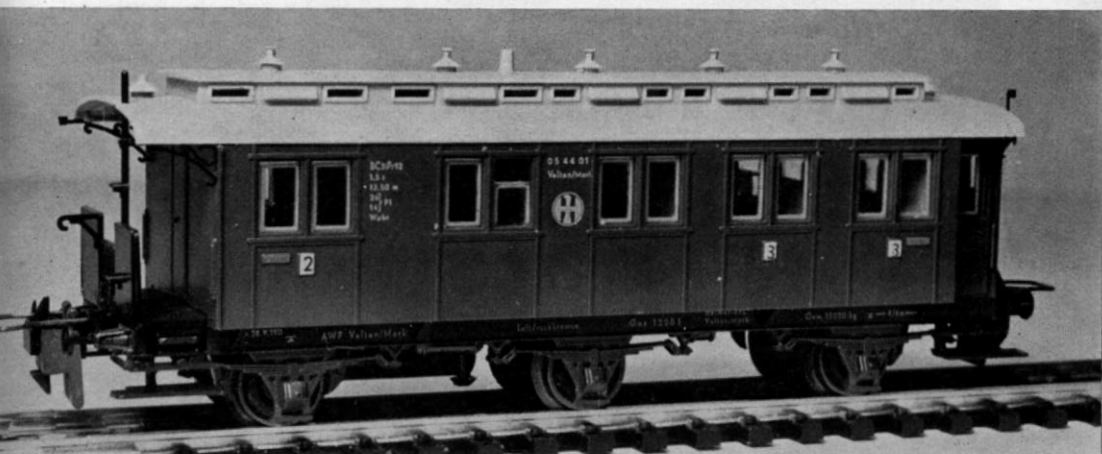
Was uns bei diesen „Non-plus-ultra“-Modellen übrigens noch auffiel: Die Kupplungen sind im Zwischenboden gelagert, die Unterseite des Wagenbodens – ein ungewohnter Anblick! – bleibt frei (s. Abb. 248). Nachdem dies auch bei den zwei neuen Güterwagen der Fall ist, scheint es eine allgemein gültige konstruktive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



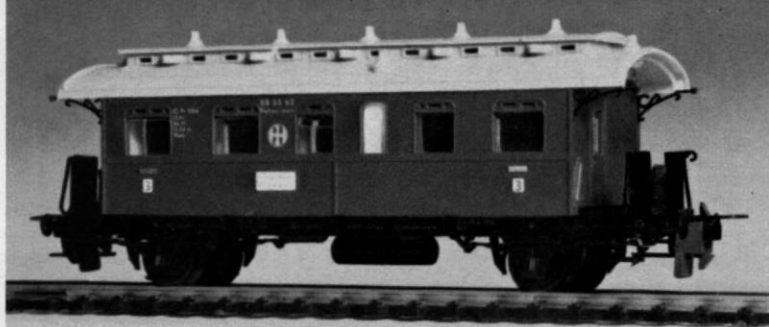
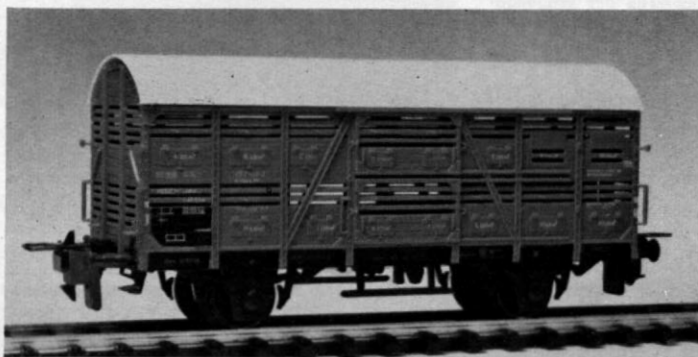
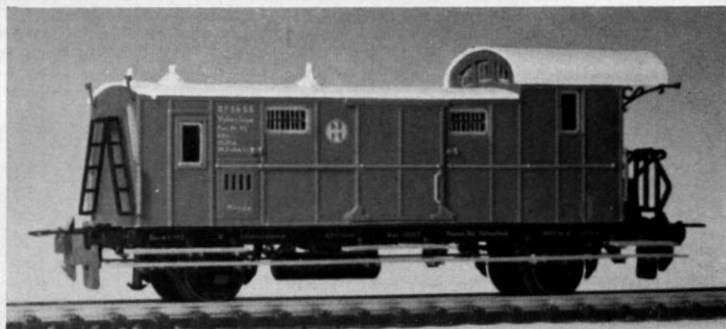


Abb. 263. Gleichfalls mit Bühnenlampe und nicht minder fein und weitgehend detailliert: der Ci Pr 05a mit 12,8 cm LÜP. Preis: 9,- DM; sofort lieferbar!

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



◀ Abb. 265. Wenn Sie dieses Modell des Verschlagwagens Vlimms 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 Gk1m (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).

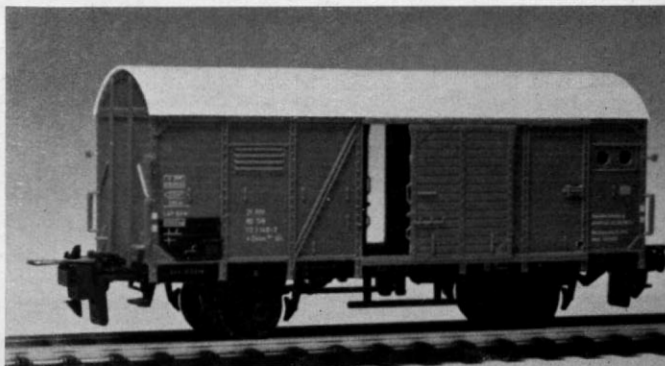




Abb. 268.
Dieses Modell eines
Stationsgebäudes scheint uns in
bezug auf Baustil und Gesamtkonzeption
etwas verunglückt; ein Neuentwurf wäre sicher der Mühe wert.

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-Erdgeschoß und den Obergeschossen nicht zu kraß ist. Wichtig, da mehr für den Vordergrund gedacht: die „Wiad-Burg“ (Abb. 275) und die überdachte Holzbrücke (Abb. 270 hinten); besonders reizvoll: der Wehrrübergang (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 Modellbahner: der „Hannoveraner Hof“ (Abb. 274) in

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 Flußschiffe (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-Mittelgrund (der H0-Figur nach zu urteilen): die alte Mühle.



(Schluß Trix)

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

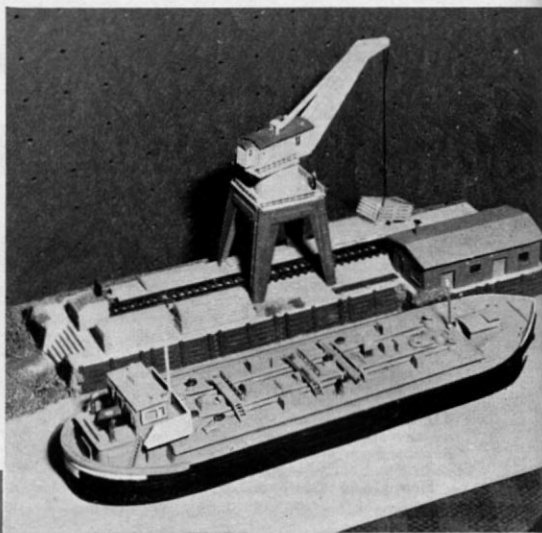
Abschließend sei noch vermerkt, daß alle neuen Modelle auch in Trix-Expreß-Dreileiter-Ausführung erhältlich sind bzw. sein werden. Hinsichtlich der Minitrix-N-Bahn gab es keine Neuheiten, sondern man will die letztjährigen Model'e nun liefern.



Abb. 270. Vorn
der malerische Wehrrübergang,
hinten die – weil für Faller-Autobahn vorge-
sehen – etwas 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 ab-
gebildet) wirken deshalb nicht beson-
ders zierlich, weil sie beim Vorbild
aus Blechträgern bestehen.

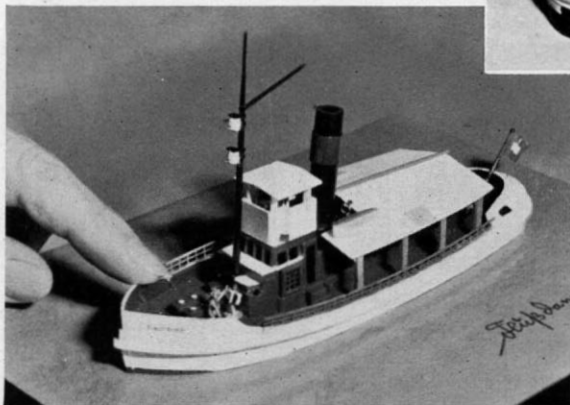


Abb. 273. Die N-Freunde sind ob sol-
cher Schiffsmodelle im richtigen N-
Maßstab geradezu zu beneiden (aber
nicht mehr lange, es soll sich auf die-
sem Gebiet – auf Grund unserer An-
regung – auch in H0 etwas tun!).
Haben Sie die N-Musikanten auf dem
Vorschiff auch schon entdeckt?

(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 Wiad-Burg (für den Mittel-, wenn nicht gar Vordergrund) nimmt eine Grundfläche von 18 x 22 cm ein. Die beiden Türme 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.

Bezugsquellennachweis sowie Preisliste und Prospekt auch über SRK-Schaltssystem u. Lok-Umbau gegen Rückporto von

Herkat-Vertrieb

K. Herbst, 85 Nürnberg, Gibitzenhofstraße 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.

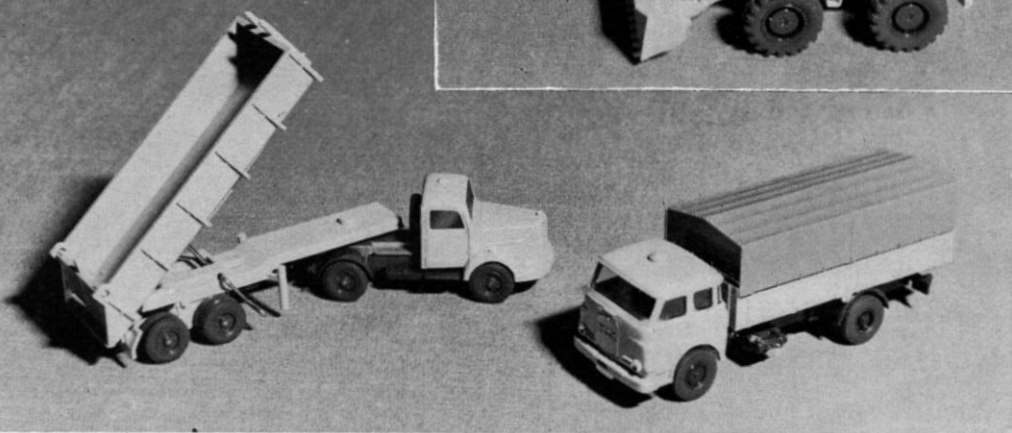
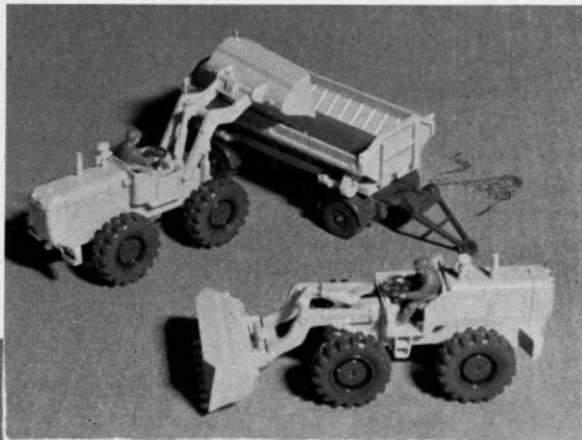
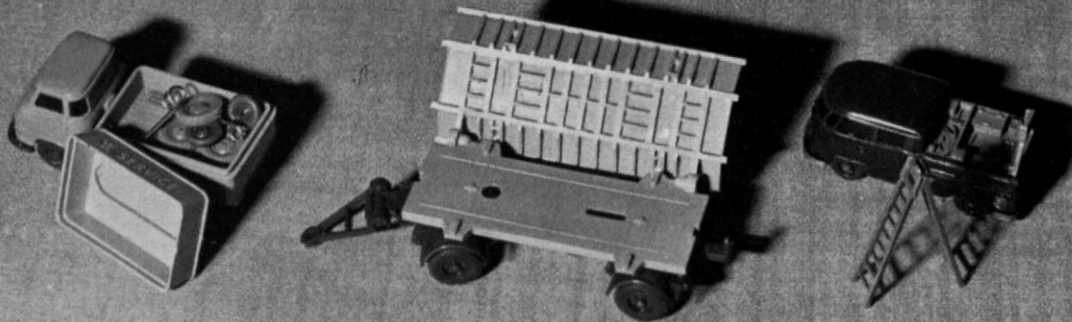
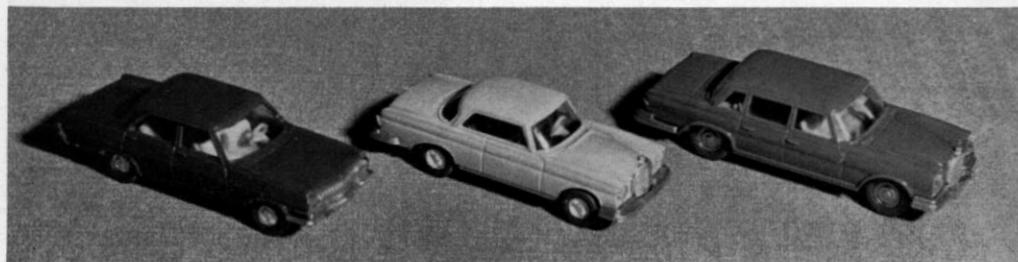


Abb. 278. Hinterkipper-Sattelschlepper mit anhebbarer Ladebühne (hintere Klappe beweglich). Rechts ein neuer MAN-Lkw mit Führerhaus-Inneneinrichtung.

Abb. 279. Feinheiten und Details – links: Hanomag-Kurier mit „Ersatzteilen“ im Kasten aufbau; 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 abgefederten (!) Achsen. Lieferbar im Sommer.

Abb. 281. Links: VW-Montagewagen (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. Sitze 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 sehr 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.

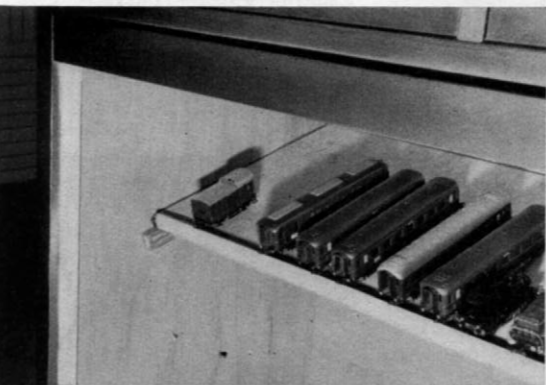
Unser heutiges Titelbild

ist gewissermaßen die bildliche Dokumentation 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, inwieweit 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 40m, TEE-Abteilwagen Av 40m und TEE-Speisewagen WR 40m.

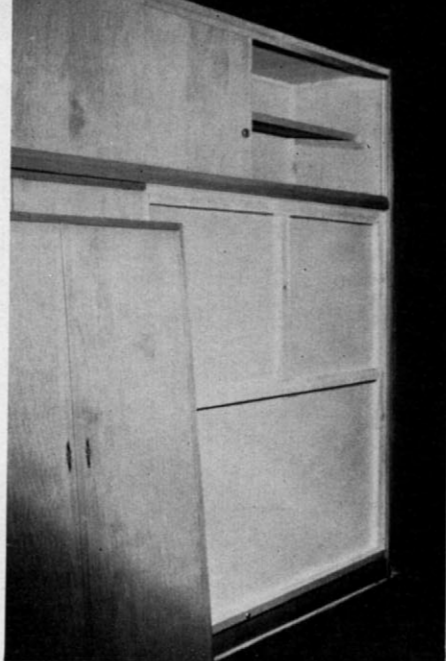
G. Zopp Hamburg-Sieversen

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 x 1,20 m bis zu 3,00 x 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 x 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 übergroß war, dürfte gleichfalls feststehen. (Wir waren jedenfalls bis zur letzten Minute tätig). Und daß dabei wiederum einige MIBA-Anregungen verwirklicht worden sind*, ist uns schönster Lohn für unsere gerne geleistete Mehrarbeit. Wieviel Arbeit, Zeit und Ko-

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

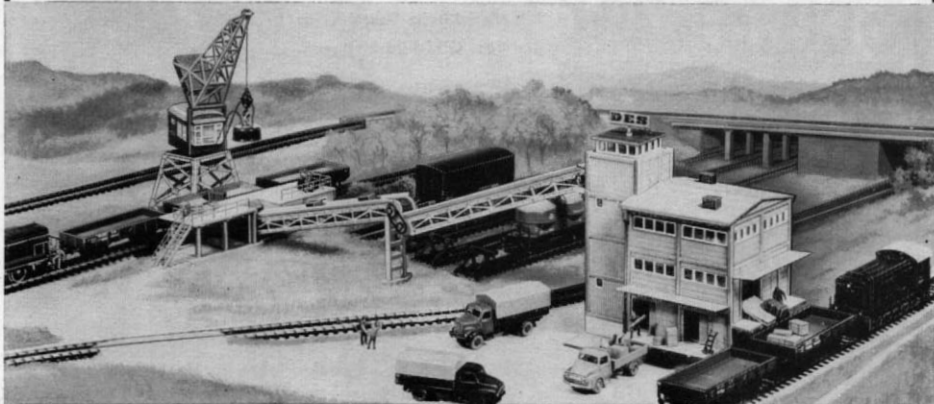
Ansonsten sind wir nun genau so wie Sie (vielleicht auch) gespannt, wie das allgemeine Käuferpublikum auf die längeren Trix-Wagen reagieren wird und ob die übrigen deutschen Firmen im Laufe der Zeit wenigstens etwas nachziehen (müssen) oder nicht. Die Zeit wird's weisen!

In der Hoffnung, daß die Modellbahnindustrie 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

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

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 Waggon oder LKW.

Näheres erfahren Sie bei Ihrem Spielwarenhändler.