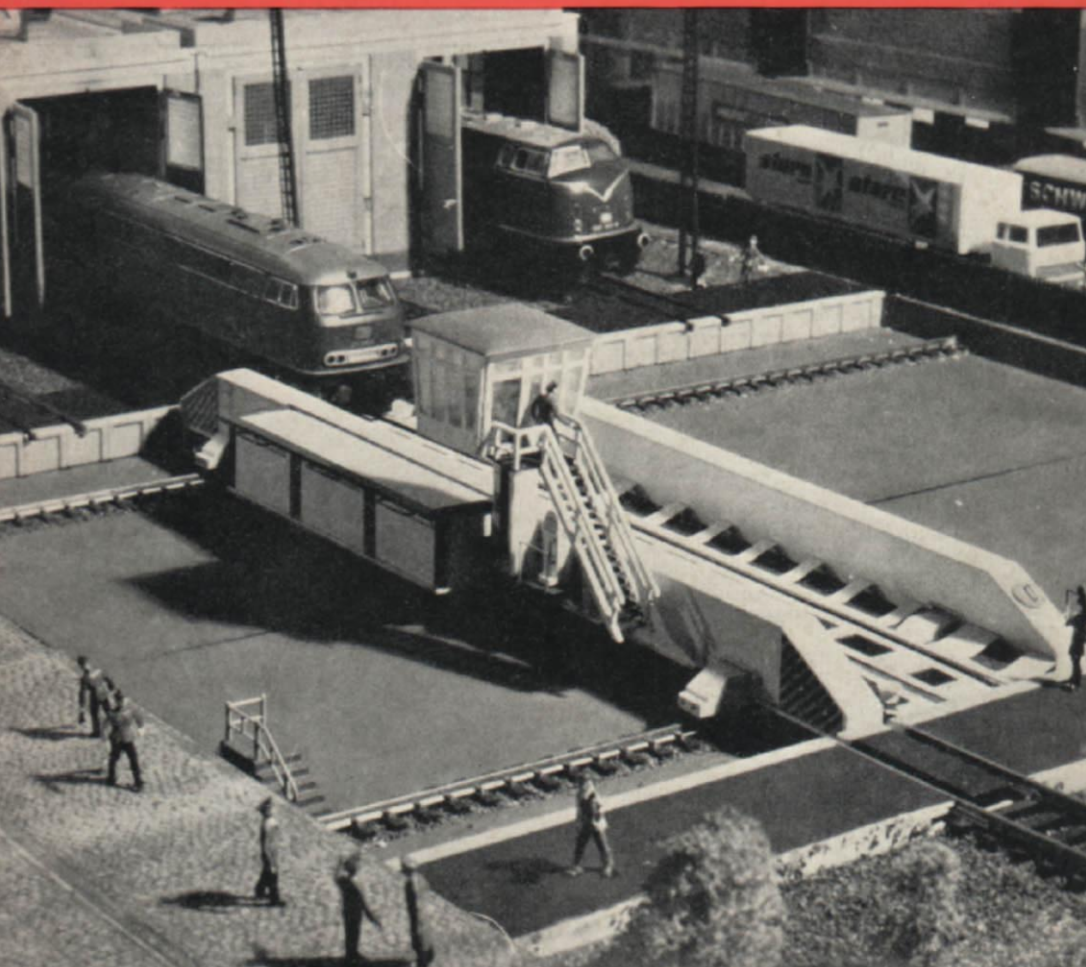


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



XXIV. INTERNAT. SPIELWARENMESSE NÜRNBERG - 2. Teil
M - Z

MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

25. JAHRGANG
MÄRZ 1973

3a



Großer Bildbericht über die

Modellbahn-Neuheiten

der XXIV. Internationalen Spielwaren-Fachmesse Nürnberg

2. Teil und Schluß

Auch der diesjährige Messebericht mußte wiederum auf zwei Hefte verteilt werden. Der zweite Teil umfaßt somit gleichwertig die Neuheiten der Firmen M-Z (in annähernd alphabetischer Reihenfolge).

Das 2. Messeberichtsheft hat auf Grund der postalischen Bestimmungen die Nr. 3a, da es sonst als (irreführende) „Sondernummer“ deklariert werden müßte; außerdem erfordert sein Versand die normalen Postgebühren.

MÄRKLIN

Gebr. Märklin & Cie GmbH
Fabrik feiner Modellspielwaren

732 Göppingen

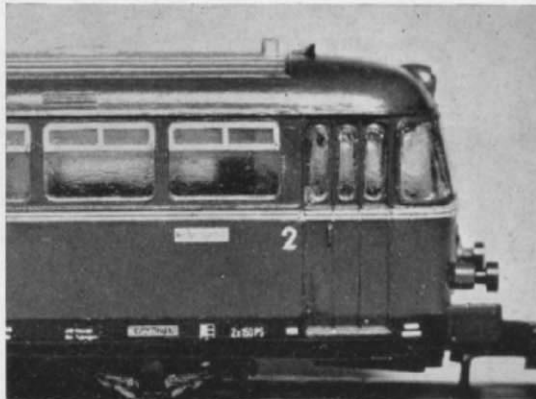
Z: Wie wir eigentlich nicht anders erwartet hatten, hat die letztjährige Märklin-Messe-Sensation, die Z-Bahn im Maßstab 1:220, weltweit Furore gemacht und demgemäß war die erste aufgelegte Produktionsserie in kurzer Zeit ausverkauft! Kein Wunder also, daß das nicht gerade kleine Anfangsprogramm bereits wiederum eine beachtliche Erweiterung erfuhr. In erster Linie sei der Schienenbus 798 der DB genannt, der mitsamt Belwagen reizend anzusehen ist, und – „wie bei Z kaum anders zu erwarten“ – mit einem technischen Gag aufwartet, der noch nicht mal in H0 angewandt wird: die Fensterscheiben sitzen nahtlos, ohne die geringste Lücke! Sie werden nachträglich nämlich nicht eingesetzt, sondern eingespritzt! Die Detaillierung und feinplastische Durchgestaltung ist auch bei diesem Modell bemerkenswert gut!

Nicht minder gut geraten ist das Modell der BR 24, das mit 82 mm LÜP eine gelungene Nachbildung dieser bekannten (und beliebten) Lok-Reihe darstellt. Abgesehen von der feinen Detaillierung, ist die Beschriftung wiederum unwahrscheinlich fein und nur bzw. sogar mit starker Lupe noch gut lesbar! (Buchstabenhöhe 1,7 Zehntel mm!) Die Räder sind durchbrochen und haben sehr dünne Speichen. Außerdem ist das Modell bereits für einen Beleuchtungssatz (Dreilicht-Spitzensignal) eingerichtet. Daß die Windleitbleche aus sehr dünnem Blech bestehen, ist eigentlich schon fast selbstverständlich (bei Z)!

Und fast genauso selbstverständlich ist, daß der reizende Güterzug-Gepäckwagen hauchdünne bewegliche Schiebetüren hat! (Öffnbar werden die Modellbahnen mit zunehmender Kleinheit immer feiner und raffinierter, wie auch schon bei N festzustellen war und ist!)

Der Tiefladewagen der Abb. 154 ist 15,4 cm lang und wie fein er detailliert und beschriftet ist, mag der Vergrößerungsausschnitt der Abb. 155 demonstrieren. Der Bierwagen der Kulmbacher Mönchshof-Brauerei rundet das diesjährige Fahrzeugprogramm ab.

Im Gleissortiment sind ebenfalls einige wichtige Neuheiten zu verzeichnen. Voran das Innenbogen-Weichenpaar mit winzigem Doppelspulen-Antrieb (siehe Heft 3a u. 9/72), gefolgt von diversen geraden (weiter auf S. 198)

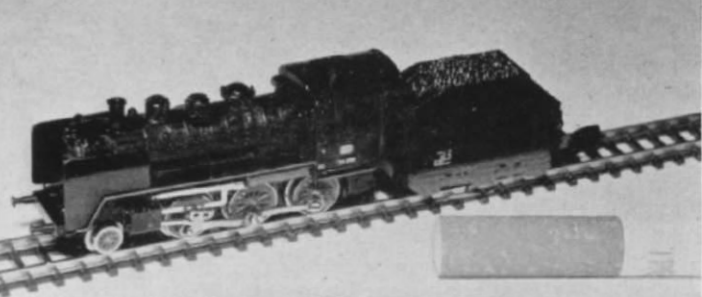


Z Abb. 148 u. 149.
Der Schienenbus der BR 798 als 6,2 cm langes Z-Modell. Aus der oberen Abbildung (ca. 3-fache Originalgröße) geht hervor, wie lückenlos die eingespritzten Fenster in den Rahmen sitzen.

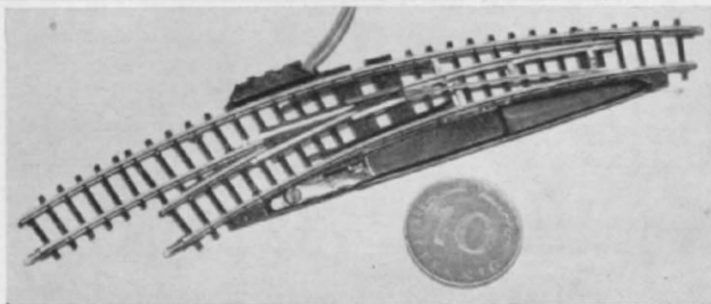
Das Titelbild

— gestaltet von H. Saile, Leonberg — zeigt die im 1. Teil (3/73) vorgestellte Brawa-H0-Schiebebühne nach dem MIBA-Bauplan in den Heften 8 u. 9/70.

Heft 4/73 ist spätestens am 28. April in Ihrem Fachgeschäft

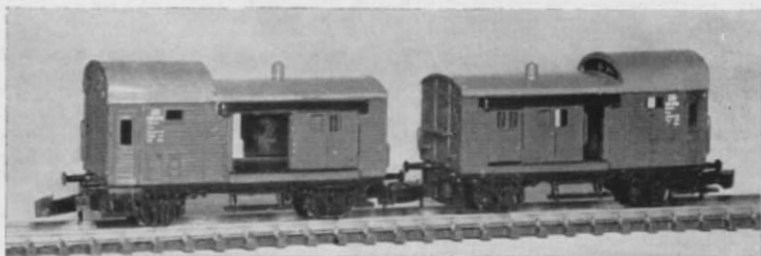


Z Abb. 150. Mit 8,2 cm Lüp zwar (bedingt durch den Lok/Tender-Abstand) etwas zu lang, aber sonst nett geraten: das „Steppenpferd“ (BR 24) als Märklin-Z-Modell. Damit steht den Z-Bahnern eine stillehete Zuglok für die zweiachsigen Personenwagen zur Verfügung.

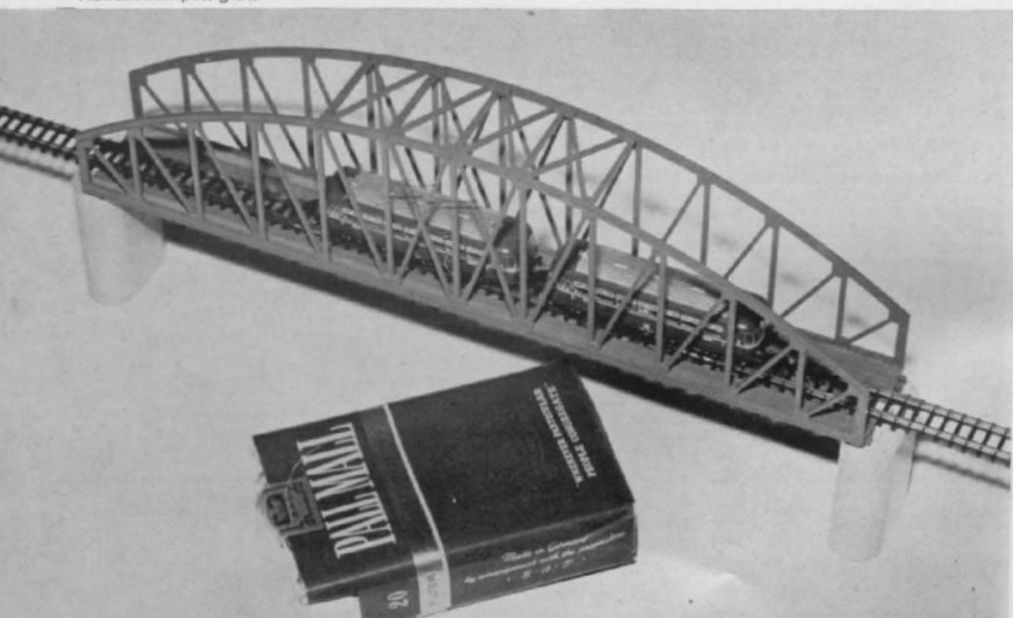


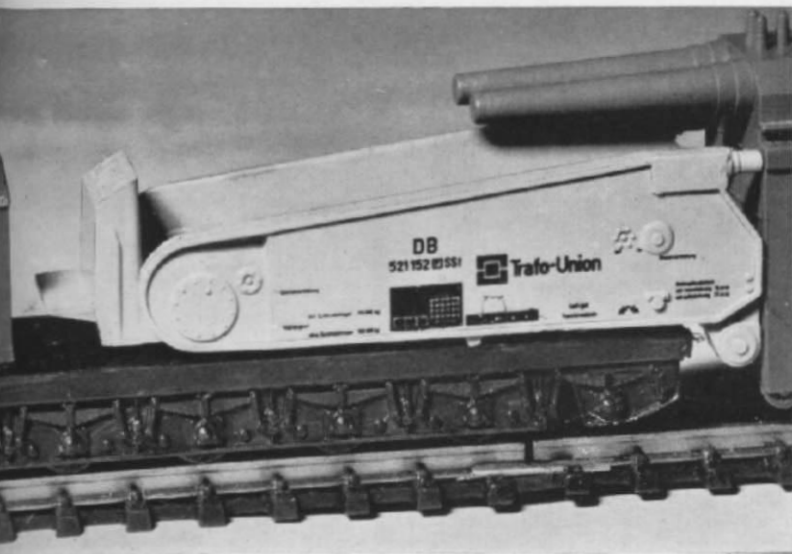
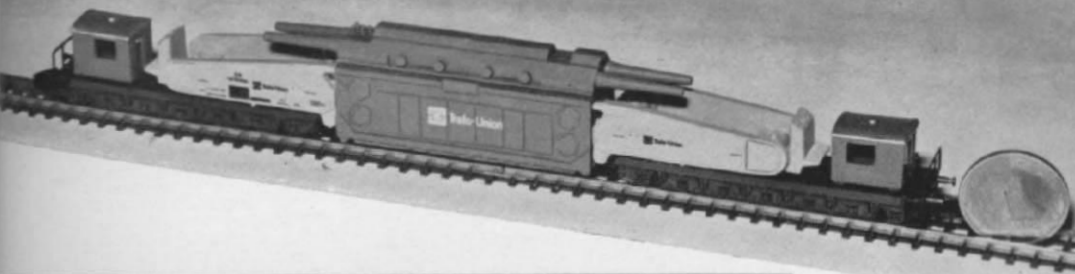
Z Abb. 151. Im Z-Gleis-sortiment gibt es jetzt auch elektromagnetische Bogenweichen (mit dem bekannten superflachen Antrieb), so daß auf der „Wunschliste“ eigentlich nur noch eine Doppelkreuzweiche steht!

Z Abb. 152. Hauchdünne Schieber zum Öffnen, Seitenwände mit Profileisen- und Niet-Imitation, Bremsklötze in Radebene u.a.m. – und das alles im Maßstab 1:220 beim Pwgl!



Z Abb. 153. Die filigrane Bogenbrücke (mit der neuen Schienenbus-Garnitur) aus grauem Kunststoff, zu der es ein Pfeiler-Sortiment in den Höhen 4–40 mm (jeweils 4 mm Höhendifferenz) zur Bildung von Auffahrtrampen gibt.



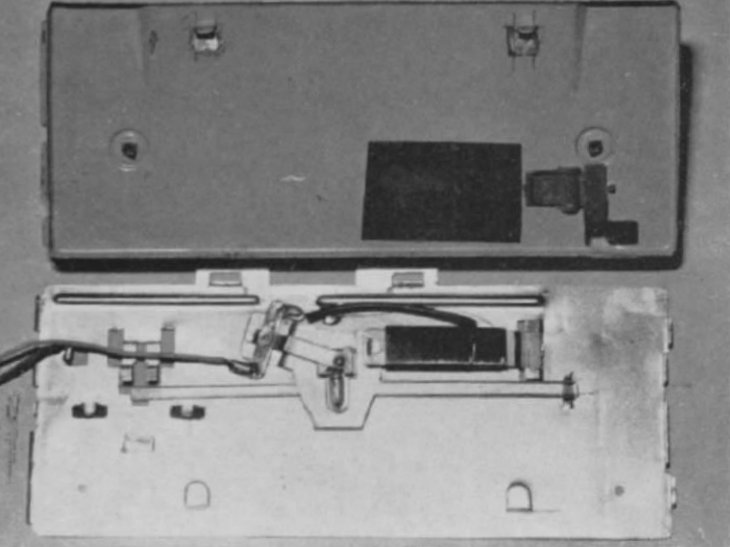


Z Abb. 154 u. 155. Im Märklin-Neuheitenprospekt nicht abgebildet: der 14-achsige Schwerst-Transporter mit Großtrafo, den es jetzt also auch als Z-Modell gibt (s. MIBA 2/73, S. 85). Bei den zwei 7-achsigen Fahrwerken sind nur die jeweiligen Endachsen „echt“, während die inneren nur Attrappen sind. Immer wieder verblüffend: die exzellente Detaillierung und insbesondere die unglaublich feine und weitgehende Beschriftung (links) wie sie bei H0-Modellen kaum sauberer und exakter ausfallen könnte (Abb. 155ca. in H0-Größe!).

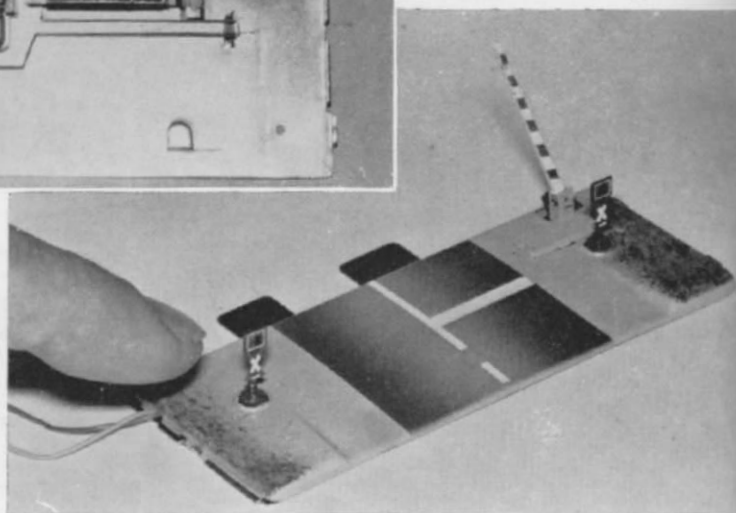
Z Abb. 156. Neu im Zubehör-Sortiment: das moderne Stellwerk „Göppingen“ (6 x 3,9 x 4,6 cm), das in seinem modernen Stil bestens zu den bisherigen Z-Gebäuden paßt und für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet ist.

Z Abb. 157. Nur im Dekor neu: Privat-Kühlwagen in Blau mit weißer Aufschrift.





Schaltgleisstücke. Bei geschlossenen Schranken zeigen die „Leuchten“ in den 12 mm hohen Warnkreuzen (bestehend aus Lichtleitfasern) rotes Licht. Das Birnchen sitzt innerhalb des umrandet hervorgehobenen Plexiglasstückes. Bei geschlossener Deckplatte schließen die Lichtleitfasern direkt daran.



und gebogenen Gleisstücken und einem Gleisstück mit Längenausgleich(!), von 10 auf 12 cm ausziehbar und zwei Schaltgleisstücken.

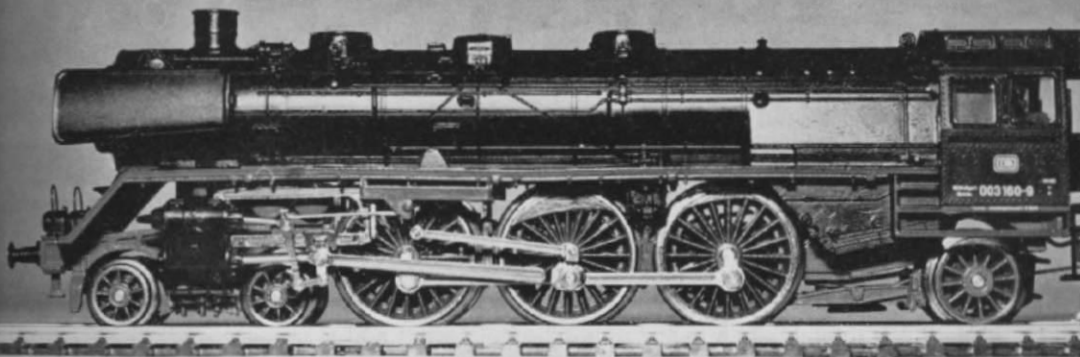
Der Bahnübergang mit Halbschranken weist 12 mm hohe Warnzeichen mit „Birnen“ aus Lichtleitkabeln auf, die zwar nicht blinken, sondern für die Dauer der Kontaktgabe brennen. Die Schranken werden elektro-magnetisch mittels Klappanker betätigt. Abb. 158 erlaubt einen Blick ins Innere der wenige mm hohen Wegübergangssockel.

Das Zubehör wurde durch eine sehr filigrane Bogenbrücke und ein modernes Stellwerk ergänzt. Die Bogenbrücke ist 22 cm lang und entspricht demnach einer fast 50 m langen Brücke im Großen; Pfeilersätze (Brücke und Auffahrt) sowie gebogene und gerade Rampenstücke erleichtern den Einbau der Brücke ins Gelände. Wie gut sich das Stellwerk „Göppingen“ im Gelände ausnimmt, geht aus Abb. 156 hervor; es ist übrigens (wie die bisherigen Gebäude auch) nur als Bausatz erhältlich, aber leicht zusammenzubauen.

Und damit nicht alle die „neugeborenen“ Merten- und Preiser-Z-Menschlein zu Fuß gehen müssen, hat die Firma Märklin ein paar neue Autos beige-steuert. (Jetzt fehlt eigentlich nur noch eine Z-Schmalspurbahn auf 4 mm-Gleis, aber wir wollen nicht lästern, sonst belehrt uns auch hier eines Tages der „Kaiser von Bremen“ eines besseren! Heutzutage muß man wirklich vorsichtig sein, denn technisch ist heute offenbar alles möglich!)

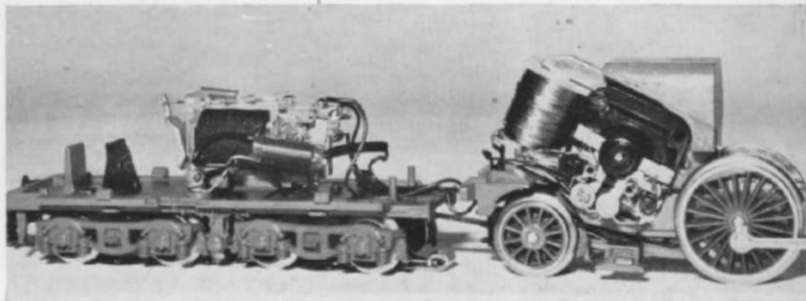
Z Abb. 158 u. 159. Der komplette Elektro-Antrieb für die Halbschranke ist tatsächlich in dem nur wenige mm hohen Bahnübergangs-Sockel untergebracht. Der Einspulen-Antrieb steuert die Schrankenbewegung über einen Klappanker; betätigt wird er am Stellpult oder unter Verwendung des Universal-Fernschalters und der

H0: In dieser „klassischen“ Baugröße brachte Märklin das langerwartete Modell der leichten Schnellzuglok BR 03 in einer sehr guten, maßstäblichen Ausführung. Besonders bemerkenswert ist das zierliche Fahrwerk mit den feinen Speichenrädern, die übrigens – ebenso wie Vor- und Nachlaufachsen – mit Bremsimitationen versehen sind. Das vorbildgetreue Aussehen des Fahrwerks – mit freiem Kesseldurchblick – wird von keinerlei Antriebszahnradern o. ä. gestört, denn das Zahnrad zwischen Motor und letzter Kuppelachse sitzt versteckt hinter der Nachbildung des Aschkastens. Alle drei Achsen sind angetrieben, die Räder der letzten Achse mit Haftreifen belegt. Die früher bei zahlreichen Märklin-Dampflokmodellen störenden Ausbuchtungen im Stehkessel wurden durch die Verwendung eines neu entwickelten (wesentlich „verschleißärmeren“) Motors fast völlig vermieden. Dieser ist schmäler als der bisherige Märklin-Standardmotor und bei der BR 03 schräg in der Führerhaus/Stehkessel-Partie untergebracht; das Umschaltrelais sitzt im Tender, der mit der Lok fest und eng gekuppelt ist. Beim Aufbau sind Führerhaus samt Umlauf und Kesselabstützungen aus Kunststoff gefertigt und sehr fein und weitgehend detailliert (Riffelblech-Imitation etc.), während der Kessel selbst aus Metall besteht, jedoch gleichfalls sehr gut durchgebildete Einzelheiten wie geriffelte Trittstufen usw. aufweist. Diverse Teile wie Dampfpfeife, Pumpen etc. sind extra auf-



HO

Abb. 160 u. 161.
Das Modell der
BR 003 mit freiem
Durchblick zwischen
Fahrwerk und Kes-
sel. Auch am Fahr-
werk selbst ist der
Durchblick durch die
feinen Speichenrä-
der dank der Ver-
wendung von Kranz-
Zahnradern gewähr-
leistet. Durch den
neuen, flacheren
Motor (Bild rechts)
sind die Ausbuch-
tungen am Steh-
kessel fast ver-
schwunden.



gesetzt. Die zierlichen Frontlaternen auf der Puffer-
bohle (mit vorbildgetreuen Bügeln) sind freistehend
angeordnet und werden über Lichtleitstäbe indirekt
beleuchtet.

Auch der Tender (Modell der geschweißten Bau-
art) ist sehr gut ausgefallen; die hervorragend
gravierten Drehgestellblenden tragen Bremsbacken-
imitationen. Die saubere und größenrichtige Be-
schriftung ist bei Lok und Tender gleichermaßen
lupenrein, jedoch fällt dies beim Tender eher auf,
da in dieser Beziehung bisher von verschiedenen
Herstellern arg „gesündigt“ (sprich: unnötig ver-
größert) wurde. — Insgesamt ein sehr gut ge-
lungenes Lokmodell, das im Märklin-Programm
übrigens die „alte“ BR 01 ablösen wird. Wer sich
diese noch zulegen will, möge sich ranhalten!

Aus der BR 38 und dem Tender der BR 24 wurde
ein Modell der Schlepptenderlokomotive Serie 64 der SNCB

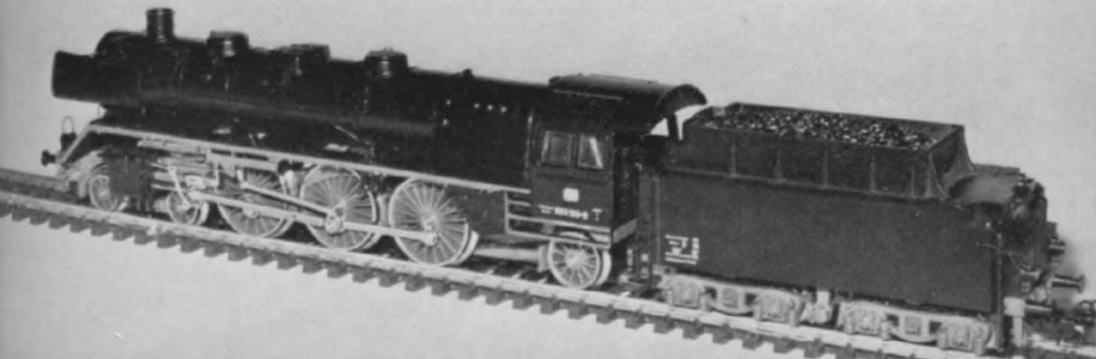
„gemixt“, das zwar ungewohnt, aber ob der
schmucken grün/schwarzen Farbgebung mit mes-
singfarbenen Zierringen und Leitungen irgendwie
„verlockend“ wirkt. Ebenfalls keine echte Neuheit,
sondern nur eine Farbvariante ist die bekannte
schwedische Rc-Lok als ÖBB-1043.

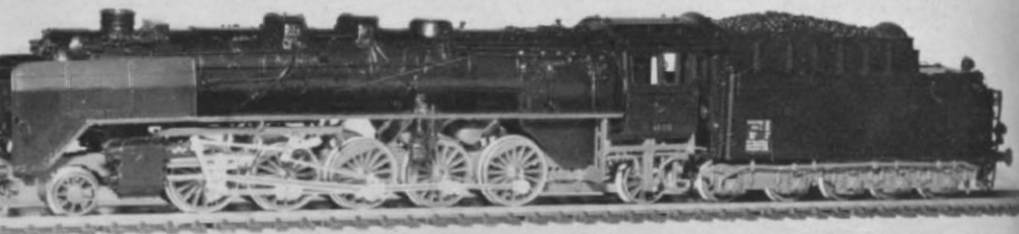
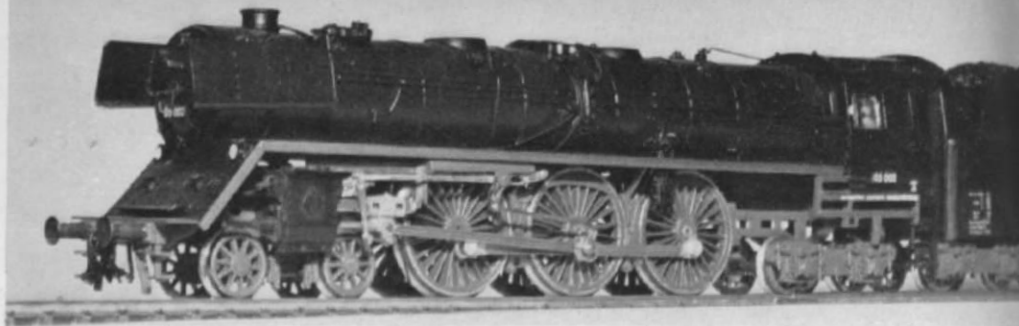
Im Wagensortiment gibt es heuer nichts Neues
zu vermelden, lediglich eine Variante des modernen
DB-Kühlwagens als „Bavaria St. Pauli“-Bierwagen.
Neu in das K-Gleisprogramm aufgenommen wurde
eine 45°-Kreuzung, die vor allem dem Bau einer
doppelten Gleisverbindung mit den 22,5°-Weichen
unter Einhaltung des Parallel-Abstandes dient. Ein
neuer Trafo für Beleuchtung und Magnetartikel
leistet bei 16 V etwa 40 Watt.

I: Einzige „Neuheit“: eine Anschlußgarnitur mit
eingebautem Kondensator zur Funkentstörung ...

HO

Abb. 162. Gesamtansicht des 27,7 cm langen 003-Modells; man beachte die größenrichtige Tender-
beschriftung und dessen sehr gut detaillierte Drehgestell-Blenden.





H0 Abb. 163 u. 164. Ob die „Weltrekord-Lok“ 05002 (oben) und die 1'E1-45 (unten) als M + F-Modelle realisiert werden, hängt (verständlicherweise – siehe Vorwort) einzig und allein von den eingehenden Bestellungen ab.

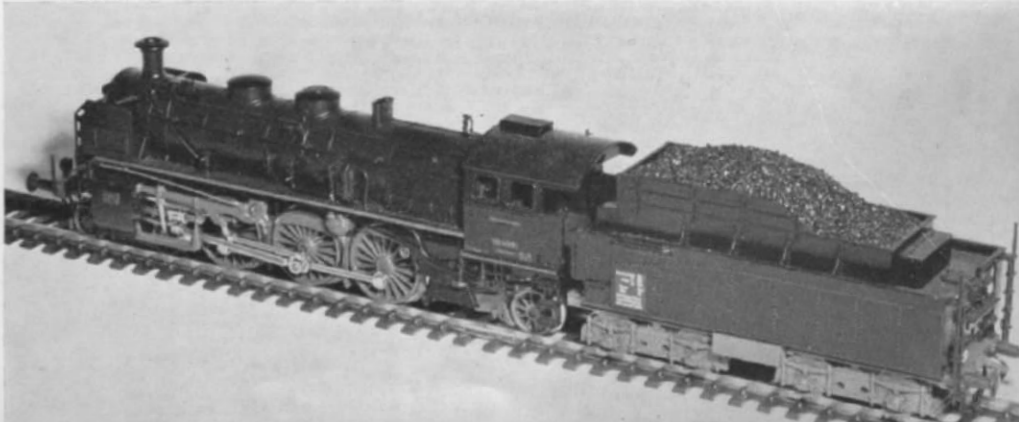
MERKER + FISCHER

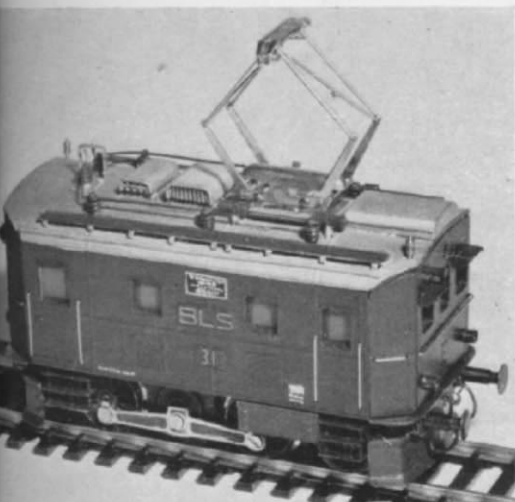
Modellbau GmbH · 808 Fürstenfeldbruck

Bevor wir auf die diesjährigen Neuheiten eingehen, sei erst kurz umrissen, wie es um die zwischenzeitliche bzw. zukünftige Realisierung der Messe-Neuheiten '72 bestellt ist. Im H0-Programm ist die E 75 in Arbeit und soll noch in der ersten Jahreshälfte ausgeliefert werden. Für den ET 85 sind zu wenig Bestellungen eingegangen, so daß sich momentan eine Herstellung für M+F nicht rentiert. Doch auch wenn die erforderliche Mindestmenge von 500 Bestellungen erreicht ist, kann frü-

hestens 1974 mit einer Fertigung gerechnet werden. Gleiches gilt für die BR 05, die mangels Bestellungseingang zurückgestellt wurde, und zwar zugunsten der BR 45 (s. Neuheitenbericht). Dagegen sind für den bayerischen Zug – dank der Aufrufe in den Fachzeitschriften – nunmehr genügend Aufträge eingegangen; die Oldtime-Personenwagen 2. und 3. Klasse sind bei Erscheinen dieses Heftes bereits im Handel, die Konstruktion der bayerischen Mallet-Lokalbahnlok ist abgeschlossen und M+F hofft, das Modell noch in der ersten Jahreshälfte ausliefern zu können. Im N-Sortiment werden die Kittel-Lok KL 2 und die Köf voraussichtlich – d. h. nach entsprechendem Auftragsseingang! – in Serie gehen. Mit der ohnehin mehr als Versuchsballon gedachten 56' wird es in absehbarer Zeit jedoch nichts. Doch nun zu den Neuheiten dieses Jahres:

H0 Abb. 165. Eine echte „Rheingold“-Zuglok: die Märklin/M + F-S 3/6 mit Langlauf-Tender und geradem Führerhaus.





H0 Abb. 166. Das H0-Modell eines elektrischen „Traktors“ (so werden diese Kleinloks in der Schweiz genannt): Te 2/3 der BLS in gewohnt feiner M + F-Ausführung.

H0: Bereits Ende März wird das H0-Modell der Henschel-Diesellok DE 2500 im Handel sein, über die wir in MIBA 5/71 ausführlich berichteten. M + F bringt die 4-achsige Bo'Bo'-Ausführung der Lok (N-Zeichnung in Heft 5/71, S. 336). Das Messenmuster ohne Antrieb hatte einen besonderen, vorbildentsprechenden „Gag“ bei der Drehgestellaufhängung (Abb. 166); das Serienmodell hat einen „normalen“ Drehgestell-Antrieb. Auf Wunsch kann auch das 2. Drehgestell motorisiert werden. Erwähnenswert ist außerdem noch die sehr einfache Montage des Lokgehäuses, dessen Dach und Seitenwände aus einem vorgebogenen Stück bestehen, so daß lediglich noch die Stirnwandteile und der Boden montiert werden müssen.

Jetzt kann man sich mittels verschiedener Zurrüstsätze „seine“ S 3/6 auf der Basis des Märklin-Modells „maßschneidern“. Auf diese Sätze werden wir in Heft 4/73 nochmals genauer und zusammenfassend eingehen; für heute mag als „Vorgeschmack“ die Abb. 165 dienen, die eine hieb- und stichfeste „Rheingold“-S 3/6 mit geradem Führerhaus und Langlaufender zeigt.

Ob die gewaltige 1'Et'-Güterzuglok der BR 45



H0 Abb. 167. Dem M + F-Modell der hochmodernen DE 2500 mit ihrer kantigen Frontpartie fehlt hier noch das Finish wie Fenstersätze etc.

von M + F als H0-Modell „kleinserienmäßig“ realisiert wird, läßt sich noch nicht definitiv sagen. Diese Entscheidung hängt letztlich von den bis April/Mai eingehenden Bestellungen ab und wird dann von M + F bekanntgegeben. Daß man vor der Inangriffnahme eines solchen „Mordstrums“ erst einmal testen muß, ob überhaupt ein Bedarf für diesen „Riesen“ besteht (der schließlich einiges Geld kosten wird!), ist verständlich, zumal bei der BR 45 sämtliche Teile von M + F kämen (also keine Industrie-Basis!). Im gegebenen Fall würde M + F der BR 45 allerdings den Vorzug vor der BR 05 (s. o.) geben, da der 45-Tender bereits in Form des 01¹⁰-Kohletenders fertig ist, während für die 05 ein völlig neuer Tender gefertigt werden müßte.

Die kleine Te 2/3-Ellok der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn wirkt als H0-Modell durch die Blindwelle und den schmalen Pantographen irgendwie „hübsch häßlich“ und soll – genügend Bestellungen vorausgesetzt – etwa im August ausgeliefert werden.

Auf jeden Fall realisiert werden (lt. M + F-Ausgabe) zwei Zurrüstsätze für die Dampflok der BR 50¹⁰ (Herr Merker hat also was gemerkt – siehe Heft 9/72, S. 571, Abb. 6) auf der Basis der Fleischmann-50 und die BR 42¹⁰ (Trix-42). Über diese Sätze werden wir bei Erscheinen – voraussichtlich Ende des Jahres – berichten. Für heute nur soviel: Wer auf ein Modell der Franco-Crosti-Lok BR 42¹⁰ erpicht ist, möge sich schnellstens die Trix-42 besorgen, da die Fertigung dieses Modells bei Trix ausläuft! (Näheres im Trix-Bericht).

N: Sie ist tatsächlich da – die erste serienmäßige N-Schmalspurbahn auf Märklin-Z-Basis! Damit ist das einzige Manko, das der N-Bahn allgemein anlastete, hinfällig geworden, und der bei Erscheinen dieses Heftes bereits lieferbare Schmalspurzug wird sicher bald über viele N-Anlagen „zuckeln“ – wobei der Ausdruck „zuckeln“ nicht mißverstanden

H0 Abb. 168. Die Unterseite des motorlosen Musters des DE 2500-Modells mit der genauen, funktionellen Nachbildung der in MIBA 5/71, S. 337, beschriebenen neuartigen Drehgestell-Aufhängung ohne Drehzapfen – das Modell rollte einwandfrei durch Kurven und Weichen! (Die mittigen Bohrungen in den Modell-Drehgestellen stammen noch von einem Vorausmuster und dienen nicht zu deren Aufhängung).

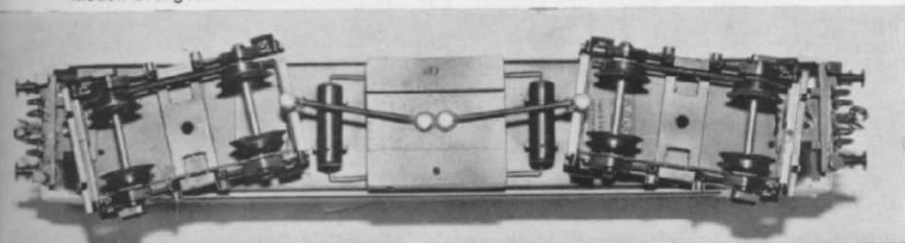
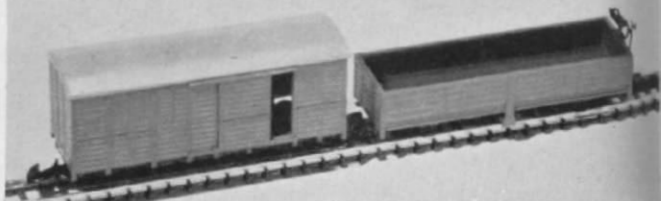




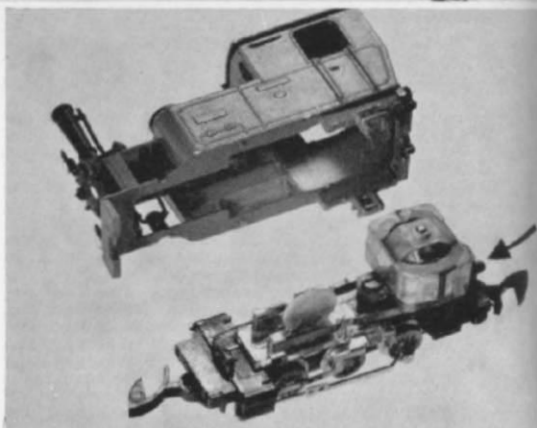
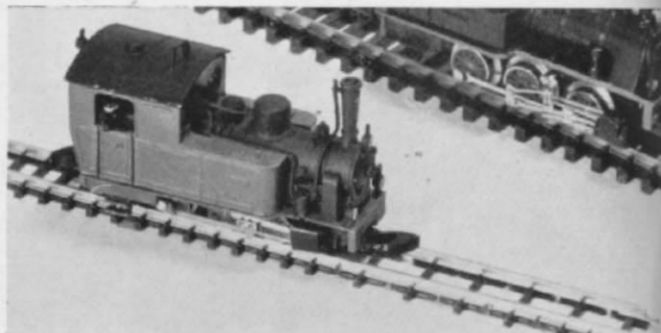
Abb. 169 u. 170. Mit der Kamera „ertappt“ haben wir dieses Jahr den unseren Lesern von seinen bravourosen N-Modellen her bekannten „Kaiser von Bremen“ (Heinz Kaiser, früherer Hamburger), der seit geraumer Zeit für die Realisierung der diversen M + F-Modelle verantwortlich zeichnet (diesmal speziell für den N-Schmalspurzug und die superfeinen N-Steuerungen. „Is' waas?“ (in echt Hamburger Tonfall und echt bayerischer Bierruhe) meinte er – und dann war wieder sein liebes, kleines „Schweineschnäuzchen“ an der Reihe (nichts Unanständiges, sondern der kleine Schienenbus der Abb. 181, d. Red.!).

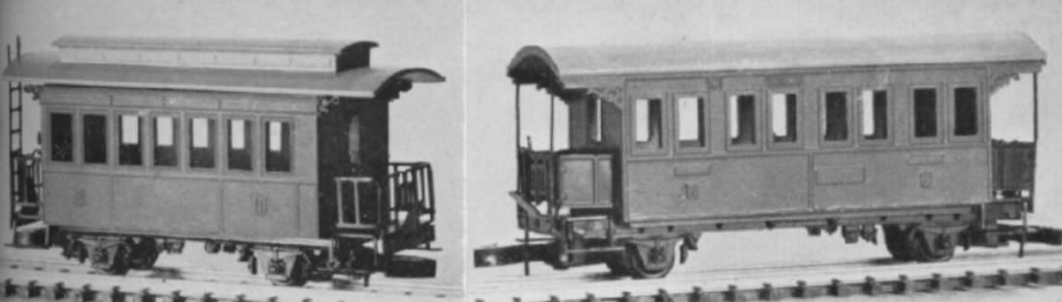
Nm Abb. 172 u. 173 (rechts). Die Schmalspurlok „Hoya“ auf einem Märklin-Z-Gleis, aus dem z. T. jede zweite Schwelle herausgetrennt wurde, um es „schmalspuriger“ erscheinen zu lassen. – Das Zinnfuß-Gehäuse der „Hoya“ ist so konstruiert, daß es genau wie das 89-Gehäuse auf den entsprechenden Noppen am Z-Chassis (Pfeil) geklipst wird.

Nm Abb. 174. Der komplette, bereits erhältliche N-Schmalspurzug auf der M + F-Demonstrations-Anlage. Ob dagegen die N-Kittellok (links hinten) in Serie geht, steht noch nicht fest.



Nm Abb. 171. Kombierter Post/Güterwagen und Niederbordwagen zur N-Schmalspurbahn.





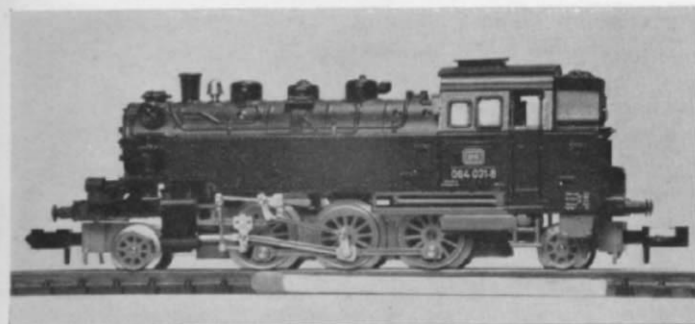
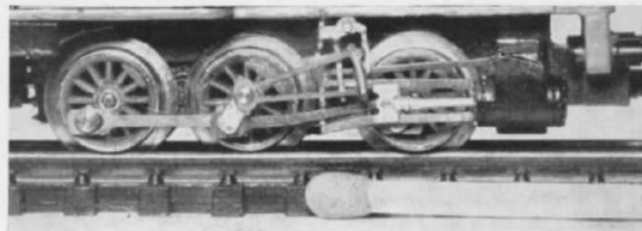
N Abb. 175 u. 176. Die beiden Schmalspur-Personenwagen: links der Wagen 3. Klasse, rechts der etwas längere Waggon 2. Klasse (in vergrößerter Wiedergabe).

werden darf, denn die hervorragenden Laufeigenschaften der Z-Fahrzeuge sind natürlich bei den Schmalspurfahrzeugen gleichfalls vorhanden. Es handelt sich um den Museumszug des DEV, wie er auf der Strecke Bruchhausen/Vilsen verkehrt, mit der Lok „Hoya“ (dafür bekam die Z-89 ein fast 100% maßstäbliches Gehäuse „verpaßt“), zwei Personenwagen 2. bzw. 3. Klasse, einem Güter-/Postwagen und einem Niederbordwagen. Man kann die kleinen Modelle schlecht mit Worten beschreiben, man muß sie einfach gesehen haben!

Unsere Abbildungen mögen verdeutlichen, wie reizend sich sowohl die einzelnen Modelle als auch der gesamte Schmalspurzug auf der Anlage ausmachen. Zur Technik noch soviel: Der komplette Schmalspurzug wird als Bausatz geliefert; die zusammengebauten Gehäuse sind selbst zu lackieren und auf die Märklin-Untergestelle (die natürlich extra zu kaufen sind) aufzusetzen. Eine genaue Anleitung ist jedem Bausatz beigelegt; aus dieser geht auch hervor, welche (minimalen) Änderungen bei den Z-Chassis ggf. vorzunehmen sind. Eine ausreichende Zugkraft der Lok ist durch den schweren Zinnfuß-Aufbau garantiert. Da das N-Schmalspurprogramm auf der Messe unerwartet reges Interesse fand, hat M+F auch gleich noch den Wismarer Schienenbus „auf Probe“ mit ins



N Abb. 177–179. Eine Minitrix-T 3, verfeinert mit Speichenrädern, einer unwahrscheinlich feinen und fillgrünen Allan-Steuerung und diversen Teilen wie Laternen, Pfeife etc. in $\frac{1}{4}$ Größe (im Vergleich zur Original-Minitrix-T 3) sowie Fahrwerk und Steuerung der Minitrix/M+F-T 3 in doppelter Originalgröße. Die aus 8 Teilen pro Lokseite bestehende Allan-Steuerung braucht keineswegs mühselig zusammengepfriemt zu werden, sondern wird komplett montiert geliefert!



N Abb. 180. Eine Minitrix-64 mit der verfeinerten Heusinger-Steuerung in $\frac{1}{4}$ Größe. Auch diese Steuerung (bzw. die gleichartige für die Minitrix-24) wird fertig montiert geliefert – bei 18 Teilen pro Lokseite gewiß eine Erleichterung für alle, die nicht über die notwendige „kaiserliche Bierruhe“ verfügen ...!



Nm Abb. 181. Der „Wismarer Schienenbus“ auf 6,5 mm-Spur — ein Motiv von der Schmalspur-Messeanlage bei M + F. Zu schade, wenn das sog. „Schweineschnäuzchen“ wegen zu geringer Auftrags-Eingänge nicht in Serie gehen würde!

Programm aufgenommen; das „Schweineschnäuzchen“, das auf der Demonstrationsanlage zum Rundzucken aller Betrachter unermüdlich seine Runden zog, soll bei ausreichendem Interesse — N-Bahner, rührt euch! — in Serie gehen! Nun, über die M + F-Schmalspurbahn im Maßstab 1:160 werden wir sicher noch des öfteren zu berichten haben, sobald auf vielen N-Anlagen die ersten „fahrplanmäßigen“ Schmalspürzüge verkehren. Außerdem soll das Programm bei genügend großem Verkaufserfolg noch weiter ausgebaut werden.

Etwa Mitte '73 soll eine weitere N-Neuheit von

M + F, die ihre „kaiserliche“ Herkunft nicht verleugnen kann, ausgeliefert werden: superfeine Heusinger- bzw. Allan-Steuerungen für die 24/64 bzw. die T3 von Minitrix. Auch hier ist unseren Lesern mit einer langatmigen Beschreibung sicher weniger gedient als mit anschaulichen Abbildungen. Für die Minitrix-T3 gibt es darüber hinaus ab sofort einen Verfeinerungssatz mit passenden Ms-Guß-Laternen, Sicherheitsventil und Dampfpeife mit Zughebel, der das Aussehen der Lok ganz erheblich verbessert und übrigens auch die Schmalspur-„Hoya“ ziert (s. Abb. 172 u. 177).

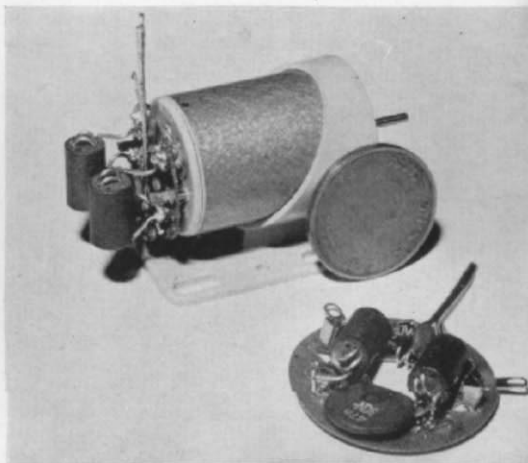
R. Marx-Lüder

Elektrotechnische Fabrik
7121 Gemmingen/Neckar

O-HO Abb. 182. Der Ent-
stör- störsatz
satz bzw. am Milliperm. einzeln

Für die bekannten Marx-Motoren Milliperm, Monoperm und Monoperm-Super, Dekaperm und Hektoperm wurden komplette, auf den jeweiligen Motortyp genau abgestimmte Entstörfilter gezeig, mit denen eine äußerst wirksame Funkenlöschung (Verlängerung der Lebensdauer von Bürsten und Kollektor) und vor allem auch Störstrahlunterdrückung erreicht wird. Die fertig vormontierten Einheiten müssen nur auf die Motoranschlüsse aufgesteckt und eine einzige Lötverbindung zur Masse hergestellt werden; sie sind bis zu 24 Volt Gleichspannung ausgelegt.

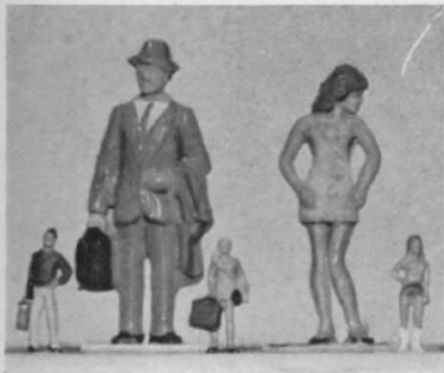
Nachdem der bisher kleinste Marx-Motor, der Nanoperm, wegen zu geringer Nachfrage aus dem Programm gestrichen wurde, ist der kleinste Typ nunmehr der Microperm (24 mm lang, 17 mm ϕ). Für diesen Motor wird keine gesonderte Entstör-einheit angeboten; man kann jedoch den Milliperm-Entstörfilter „ausschlachten“ und die einzelnen Kondensatoren und Ferritdrosseln dann direkt am Microperm anlöten, wobei jedoch unbedingt auf kürzeste Leitungsführung zu achten ist.



Merten-Figuren

W. Merten · Spielwaren-Fertigung

1 Berlin-Tempelhof



Z: Zwar hatten wir dieses Jahr insgeheim mit Z-Figuren gerechnet – doch wie winzig (ca. 7 1/2 mm hoch!) und dennoch bestens modelliert diese ausfallen würden, konnten wir kaum ahnen! Merten hat wiederum sehr schnell geschaltet und bringt gleich 6 sofort lieferbare Z-Boxen mit männlichen und weiblichen Reisenden, verschiedenem Eisenbahn-Personal, gemischten Reisenden und weidenden Pferden. Verblüffend, was auch im Maßstab 1:220 heute alles möglich ist! Noch vor Jahren war zweifelhaft, ob man überhaupt N-Figürchen fertigen könnte. Bis sich Herr Merten besann, daß man bei H0-Figuren ja auch Kinder fabriziere, die kaum größer als eine N-Figur sind – und heute nimmt man die noch winzigeren Z-Figürchen eigentlich fast schon als selbstverständlich hin!

N: Für Spur N sind die angekündigten Reiter (u. a. Parforce-Jagd, Reitschule und Militär) mittlerweile fertig und werden in Kürze ausgeliefert.

H0: Dieses Jahr voraussichtlich nichts Neues.

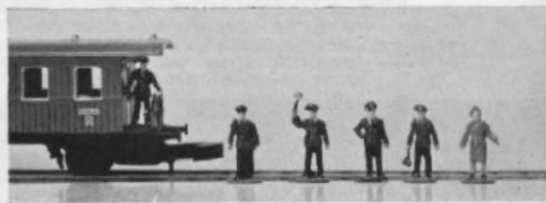
0: Im Laufe des Jahres werden auch die neuen Figurensätze für Spur 0 erscheinen: Verkäufer und Dienstmann sowie sitzende Frauen und Männer.



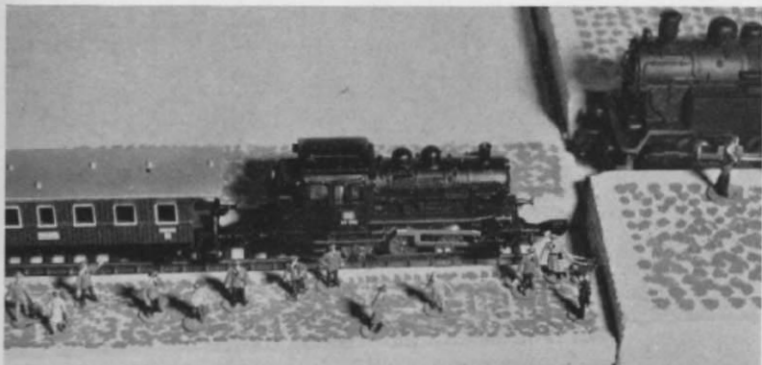
Z Abb. 183 u. 184. Das sind also die ersten Figürchen für die Z-Bahn – ganze 7 1/2 mm klein! Für uns allmählich ein Problem, wie man solche Mini-Miniaturen präsentieren soll, damit Sie sich ein entsprechendes Bild von ihrer Winzigkeit einerseits und der ausgezeichneten Detaillierung andererseits machen können. Oben: die Figürchen in Originalgröße (im Vergleich zu zwei H0-Figuren), links z. T. in doppelter Größe, beide Aufnahmen übrigens gänzlich unretuschiert!



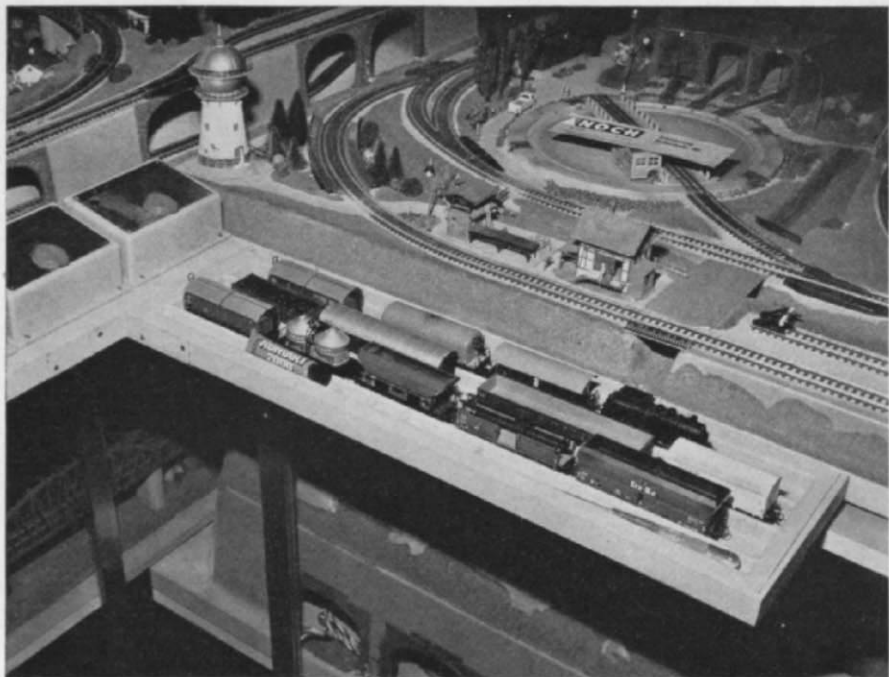
Z Abb. 185 u. 186. Zwei unterschiedliche Serien „Eisenbahn-Personal“. Abb. 185 in 1/2 Z-Größe (der Beamte mit dem ganze 4 mm großen Schäferhund nochmals vergrößert wiedergegeben), Abb. 186 (unten) etwas vergrößert.



Z Abb. 187. Wie winzig selbst Pferde im Maßstab 1:220 sind (und wie gut sie dennoch modelliert sind), mag diese Aufnahme (in 1/2 Z-Größe) veranschaulichen.



Z Abb. 188. Noch ein vielsagendes Vergleichsbild: einige der neuen Z-Figuren im Vergleich zu einer ... N-Figur!



Ilm-Z

Abb. 189. Die sehr praktischen (70 x 20 cm großen) Abstellflächen für Trafos (links im Bild) und für Fahrzeuge oder Werkzeug (Bildmitte) lassen sich leicht an jeder Anlage anbringen.

Abb. 190. Einige der kleineren (35 x 24 cm großen) Aufbewahrungs-Schubkästen, die es in unterschiedlicher Einteilung, jedoch gleicher Grundfläche gibt.



Abb. 191. Nicht nur unter der Anlagenplatte, sondern auch so – in einem selbstgezimmernten Schränkchen – können die Schubkästen angeordnet sein.



O. E. NOCH

7988 Wangen/Allg.
Modellspielwarenfabrik

H0-Z: Noch zeigte wieder einige neue Geländeplastiken. So z. B. als Märklin-Exklusiv-Modell (für M- und K-Gleise) die Fertig-Anlage „Brünstein“ (200 x 100 cm), die zwei Bahnstromkreise, zwei Abstellgleise sowie mehrere Tunnels und Brücken aufweist.

Neu für Spur N ist das Modell „Kitzbühl“ (140 x 69 cm), das von der Konzeption her speziell für den Aufbau mit Gleispackungen nach dem Minitrix-ABC-Programm ausgelegt ist. Der Aufbau kann stufenweise erfolgen.

Eine Neuentwicklung stellt auch die Spur Z-Geländeplastik „Oberstaufen“ dar, die auf der geringen Fläche von nur 89 x 54 cm recht beachtliche Fahrmöglichkeiten zuläßt. Für die Spur Z wurden

Abb. 192. Dieser Lötset mit Gleismontage-Hilfe (die waagrechte, dünne „Lötspitze“) bewährt sich besonders bei Arbeiten an Noch-Geländeplastiken.



außerdem noch ein gerader Tunnel (1-gleisig), ein 2-gleisiger Ecktunnel sowie ein Sortiment Fichten (2-5 cm hoch) gezeigt.

Verschiedene Geländeplastiken aus dem schon bestehenden Programm erfuhr nun auch einige Verbesserungen oder es wurden neue Anbauteile dafür geschaffen.

Außerdem gab's wieder einiges Neues an Anlagen-Zubehör. Sehr nützlich erscheint hier vor allem ein Sortiment von verschiedenen Abstellplatten, die an jede Anlage mit beigelegten Stahlwinkeln angeschraubt werden können. Lieferbar sind eine Fahrzeug-Abstellplatte (70 x 20 cm) mit Fächern zum Abstellen von rollendem Material und eine glatte Trafo-Abstellplatte in den gleichen Abmessungen.

Unter diese Abstellplatten oder auch unter jede andere Anlagen-Grundplatte lassen sich ebenfalls neuartige Aufbewahrung-Schubkästen für Fahrzeuge oder allerlei „Kleinkram“ mit Hilfe zweier Hartholz-Führungsleisten anschrauben. Diese Kunststoff-Kästen werden in Ausführungen mit und ohne Fach-einteilung sowie in zwei verschiedenen Tiefen (6 und 12 cm) hergestellt und lassen sich durch ihre gleiche Grundfläche außerdem auch als Stapel-Böden verwenden (Abb. 190 u. 191).

Des weiteren war noch zu entdecken: ein Elektro-Montageset, der die zur Verdrahtung von Anlagen erforderlichen Zubehöriteile wie Schaltdraht, Lüsterklemmen, Beleuchtungssockel und Birnchen, diverse Stecker usw. enthält. Speziell für Arbeiten an den Gelände-Plastiken ist ein Gleismontage-Lötset gedacht, dem neben einer normalen Lötspitze noch eine besondere, sehr feine „Bohrspitze“ zur Gleisbefestigung beigegeben ist. Leider kann man jedoch mit dieser feinen Spitze nicht löten, da sie aus Stahl gefertigt ist und kein Lötzinn annimmt. Nützliche Kleinteile wie selbstklebende Schaltdraht-Befestigungsschellen und ein Doppel-Klebeband, das besonders zum vorübergehenden Anheften der Gleise bei Umbauarbeiten geeignet erscheint, runden das Neuheiten-Programm ab.

Z Abb. 193. „mm“ spielte während des Messe-Theaters noch andere „tragende Rollen“, nicht nur bei der Fa. Noch im Hin-Blick auf die neue Z-Geländeplastik...





H0-Z Abb. 194. Auf der Ortwein-Messeanlage mit Hochgebirgs-Charakter zeigt sich auf einem imposanten Viadukt der neue RHB-Triebwagen (H0). Der Antrieb stammt von dem bekannten Brünigbahn-Wagen. Viadukt und Gebirgslandschaft sind übrigens aus den bekannten Styropor-Elementen (Ortwein/Haug-System) gestaltet, die sehr leicht zu bearbeiten sind und darüber hinaus durch ihr minimales Gewicht den Anlagen-Unterbau kaum belasten.

Ortwein

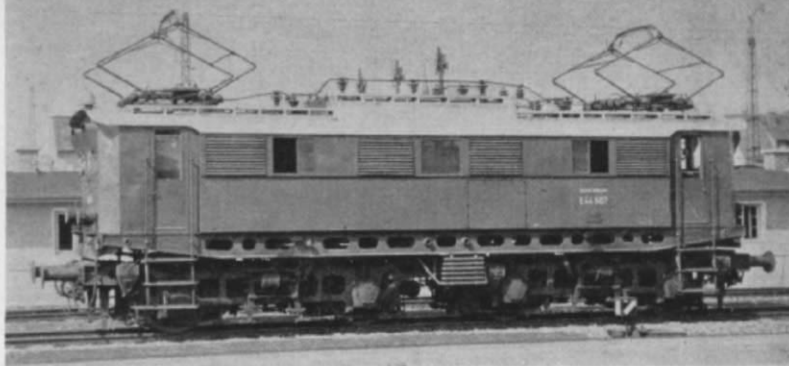
Modellbahnen u. Zubehör

7336 Uhingen

H0 Abb. 195. Die V 80 in der nun endgültigen, überarbeiteten und verbesserten Ausführung. Das Modell ist jetzt sofort lieferbar.



H0 Abb. 196. Diese Elok will die Fa. Ortwein bis zum Jahresende realisieren, nachdem bereits an der Messe genügend Bestellungen notiert worden sein sollen. Anstelle eines Handmusters ein Vorbildfoto.



H0: Das V 80-Modell ist nunmehr lieferbar und macht keinen schlechten Eindruck. Das Gehäuse ist sehr schön geraten und entspricht sowohl hinsichtlich Detaillierung, Finish (bis auf die ungetarnten Schraubenköpfe der Gehäusebefestigung) und Beschriftung durchaus dem heute gültigen Qualitätsniveau; auch die Fahreigenschaften sind (soweit wir dies auf der Vorführanlage beurteilen konnten) zufriedenstellend. Die Zweischienen-Gleichstrom-Ausführung kostet 78.—, die Märklin-Version 93.— DM, beide nunmehr sofort lieferbar!

Wie wir uns überzeugen konnten, ist der bekannte TEE-Triebwagenzug VT 11.5 in Arbeit (bzw. Überarbeitung) und dürfte von gar manchem Modellbahner sehnsüchtig erwartet werden, nachdem

der TESMO-TEE seligen Angedenkens leider nur noch als Rarität zu erwerben sein dürfte.

Neu im Fahrzeugsortiment ist der Brünigbahn-Wagen (mit Inneneinrichtung) und der RHB-Triebwagen (Rorschach-Heidenheim-Bahn), der in gewissen Teilen auf einem der vorhandenen Zahnradbahn-Triebwagen basiert, jedoch durch die andersartigen Dachaufbauten und sonstigen kleinen Veränderungen recht ansprechend aussieht (Abbildung 194).

Ein gänzlich neues Projekt, das Ende dieses Jahres verwirklicht werden soll: die Nachbildung der E 44¹ (Abb. 196), die übrigens nicht auf einer Industrie-Lok basieren, sondern nur aus Ortwein-Teilen bestehen soll.

PHILIPS

Deutsche Philips GmbH · 2000 Hamburg

Auch die bekannte Weltfirma Philips hat sich mit einer Mehrzugsteuerung für Modellbahnen befaßt. Es war zwar noch nicht viel zu sehen und der Neuheitenprospekt ist arg kurz gefaßt, es handelt sich aber — kurz gesagt — um folgendes System:

Die Steuerung der Züge erfolgt mittels Tonfrequenzen im Bereich zwischen 2 und 12 kHz bei einer sehr geringen Tonspannung von nur 500 mV. Das Steuergerät ist bewußt sehr niederohmig ausgelegt und dadurch kurzschlußfest. Da für jeden Zug nur ein Steuerkanal benötigt wird, konnten in dem genannten Frequenzbereich insgesamt 8 Kanäle untergebracht werden, so daß in jedem Stromkreis also mit insgesamt acht Zügen unabhängig voneinander gefahren werden kann. Bei Oberleitungsbetrieb erhöht sich die Zahl dann auf 16, bei Dreileiter-Oberleitungsbetrieb sogar auf 24! Die Stromversorgung der Lokomotoren erfolgt durch eine feste Fahrspannung am Gleis, deren Einschaltdauer durch eine sog. Phasen-Anschnittsteuerung variiert wird. Das typische „Knarren“ oder „Knurren“ wie bei einer Halbwellensteuerung tritt dabei jedoch nicht auf.

Pro Triebfahrzeug werden zwei ca. 10 x 10 x 15 mm große Bausteine benötigt, wobei der eine der Tonselktion und der zweite der reinen Motorsteuerung dient. (Ein Rüstsatz mit 2 Bausteinen und 1 Regelgerät soll ca. 90.— DM kosten.) Durch die schon erwähnte niederohmige Auslegung des Steuergerätes und der damit verbundenen großen Stabili-

tät der Ausgangsspannung sind auch bei Belegung aller Steuerkanäle für die praktisch „gratis mitgelieferte“ Dauerbeleuchtung keine gesonderten Sperrfilter nötig; bei voller Belastung braucht vor die Birnen nur eine Diode geschaltet zu werden.

Das Fahrpult selbst wird im Baukasten-System erhältlich sein, bei dem an eine Grundeinheit mit dem Trafo (für 4 Züge ca. 100.— DM) die einzelnen Steuerbausteine (Regelgeräte) nach und nach einfach angesteckt werden. Das Fahrpult wächst also praktisch mit den Ansprüchen oder der Anlagengröße.

Etwas ist jedoch völlig neu auf dem Gebiet der Modelleisenbahn: Statt der üblichen Drehknöpfe verwendet Philips erstmals Flachbahnregler, die zwar ein „völlig neues Fahrgefühl“ vermitteln mögen, bei denen jedoch der in langen Jahren endlich erreichte Standard-Fahrregler mit 0-Mittelstellung und Fahrtrichtungserkennung durch Links- bzw. Rechtsdrehung des Fahrreglers flöten geht. Die Änderung der Fahrtrichtung erfolgt bei den Flachbahnreglern durch getrennte Umschalter, was also — trotz hochmodernem Bedienungskomfort — quasi einem Rückschritt gleich käme. Besser wären — wenn schon, denn schon! — Flachbahnregler mit 0-Mittelstellung in waagrechtlicher Anordnung, wodurch das geschilderte Manko in jeder Beziehung beseitigt wäre (siehe in diesem Zusammenhang das elektronische Fahrpult der Fa. Titan, auf S. 231).

Das im Bild sichtbare Gerät ist noch nicht endgültig, sondern nur ein ungefähres Versuchsmuster, so daß über die endgültige Ausführung heute noch nichts ausgesagt werden kann. Nach Erscheinen der Anlage (ca. Herbst 73) werden wir dann noch näher darauf eingehen. Die Auslieferung soll über den einschlägigen Fachhandel erfolgen.

Vorerst ist die Philips-Mehrzugsteuerung nur für



H0 Abb. 197. Auf dieser Anlage demonstrierte Philips das neue Mehrzug-System. Das Steuergerät war allerdings nur ein Handmuster, jedoch werden auch bei der endgültigen Ausführung Schiebereglер zur Geschwindigkeitssteuerung eingebaut sein.

Gleichstrom erhältlich; eine reine Wechselstrom-Ausführung ist jedoch bereits in der Planung. Wie es hieß, beschäftigen sich die Philips-Labore mit dem Thema Mehrzugsteuerung schon seit geraumer Zeit, da die Firma der Meinung ist, daß sich auf diesem Gebiet in Zukunft noch einiges tun wird.

Berücksichtigt man, daß innerhalb der Philips-Firmengruppe von der Halbleiter-Herstellung über Planung und Entwicklung ein Gerät praktisch unter „einem Dach“ entsteht, kann man, besonders auch bezüglich der endgültigen Preisgestaltung, dieser Mehrzugsteuerung gespannt entgegensehen!

POLA Modellspielwarenfabrik

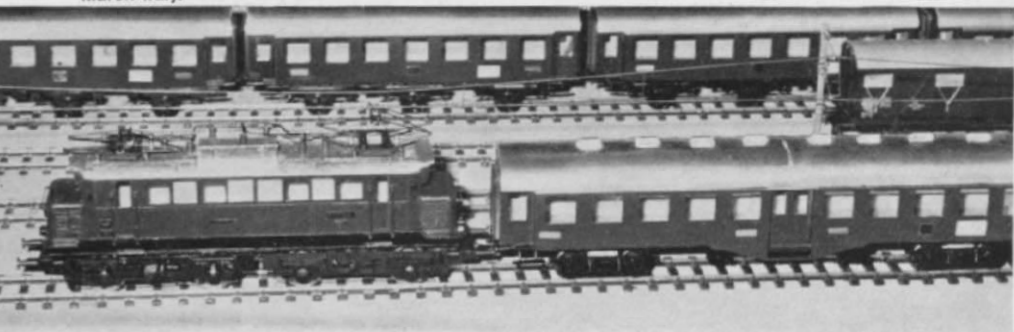
8731 Rothausen

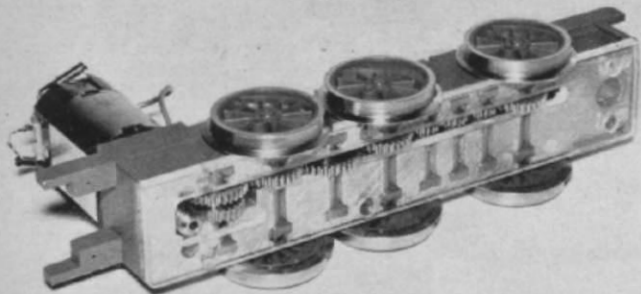
N: Dieses Jahr nichts Neues!

H0: Die Klappbrücke ist jetzt endgültig fertig (Abb. 200 u. 201) und sofort lieferbar. Die Ausführung ist sehr fein und auch die Detaillierung der Nieten etc. in der bekannten Pola-Qualität. Alle „Stahl“-Teile sind grau gespritzt; ein Bastler wird der Brücke mit etwas Schmutzfarbe ein „betriebsgerechtes“ Aussehen verleihen. Der Bohlenbelag

auf Brücke und Brückenköpfen ist in einem braunen Holzton gehalten. Geliiefert wird der Bausatz mit einer Bodenplatte samt „Flußbett“, damit Ungenauigkeiten beim Einjustieren – im Interesse einer einwandfreien Funktion – von vornherein vermieden werden. Die Stromversorgung des beigelieferten Zwischenschienen-Gleises erfolgt über Kabel, die allerdings vom Käufer selbst an den entsprechenden Stellen anzulöten sind. Geliiefert wird das Modell mit Handantrieb, der jedoch ohne weiteres (in ca. 1/4 Jahr) gegen einen elektrischen Antrieb ausgetauscht werden kann und mit einem darübergesetzten Brückenwärter-Häuschen getarnt wird.

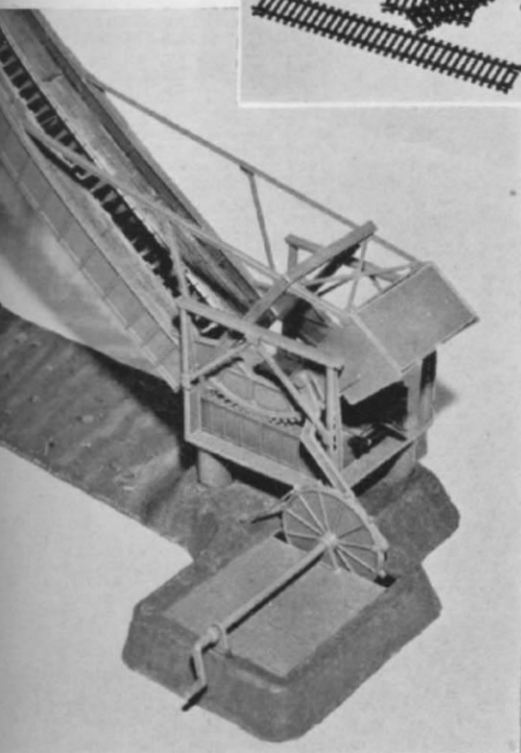
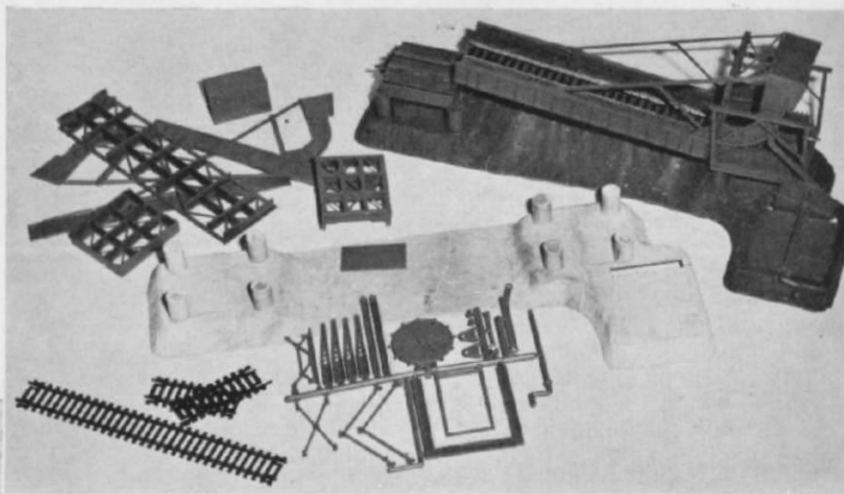
0 Abb. 198. Quasi als „Versuchsbahn“ wurden heuer die E 44 und die Umbauwagen gezeigt, die wohl erst bei entsprechendem Auftragseingang in Serie gehen werden (was an der Messe nicht mehr zu klären war).





O Abb. 199. Das neue T 3-Fahrgestell, das nunmehr aus schwerem Metallguß mit Ms-Zahnrad-Getriebe besteht und gegenüber der bisherigen Kunststoff-Ausführung eine bedeutend höhere Lebensdauer besitzt.

H0 Abb. 200 u. 201. Der seit einigen Jahren sehnlichst erwartete Klappbrücken-Bausatz ist nun lieferbar, und zwar für Handbetrieb; der dazu passende Elektro-Antrieb soll in Kürze erhältlich sein und braucht auf der dafür bereits vorgesehenen Standfläche nur angebaut zu werden.



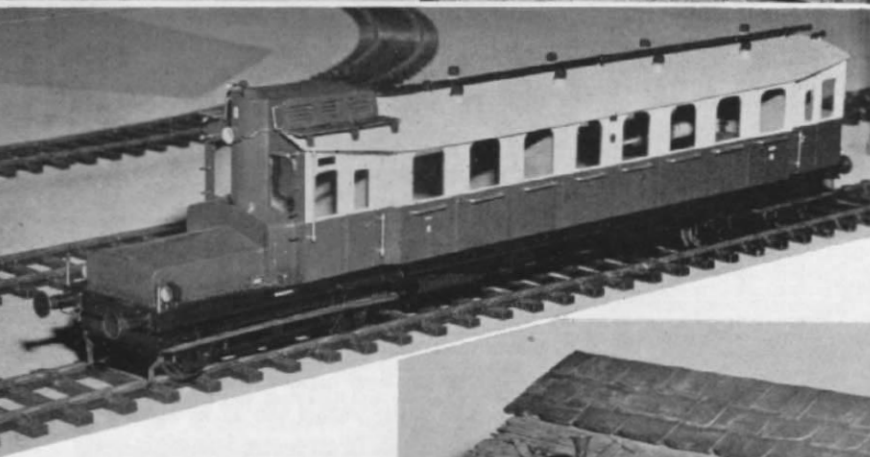
Das bisherige Schotterwerk wird durch eine neue Ausführung, gleichfalls in Oldtime-Holzmanier, ersetzt (Abb. 204). Das neue Schotterwerk ist äußerst weitgehend detailliert (und sehr echt auf „alt und verfallen“ getrimmt); mitsamt einem serienmäßigen Elektro-Antrieb zur Beladung von Güterwagen mit dem beigelegten Füllgut soll es im Sommer im Fachgeschäft sein.

Eine nette Idee ist die „Streckenwartungsgruppe“ mit Draisine u.a.m. (s. Abb. 202).

O: Im Pola-Maxi-Programm wird höchstwahrscheinlich eine E 44 kommen; ein genauer Termin steht jedoch noch nicht fest. Mehr als „Versuchsballon“ waren die gleichfalls als Handmuster ausgestellten DB-Umbauwagen gedacht. Im bisherigen Maxi-Sortiment wurden einige Verbesserungen vorgenommen; so erhalten ab sofort die bisher mit einem Kunststoff-Fahrgestell und -Getriebe versehenen Loks ein Druckguß-Fahrgestell und Metallzahnäder. Damit sind jetzt auch bei der T 3 und der V 20 die relativ lauten Fahrgeräusche und andere „Mängelscheinungen“ passé. Die Wagen bekommen statt der bisherigen Kunststoff-Radsätze nunmehr spitzengelagerte Metallradsätze, die bereits werkseitig brüniert sind. Die neuen Radsätze sind im Fachhandel erhältlich und können ohne weiteres gegen die alten Kunststoff-Radsätze ausgetauscht werden. Entsprechende Ms-Spitzenlager sind dabei und werden einfach in die Achshalter eingedrückt.



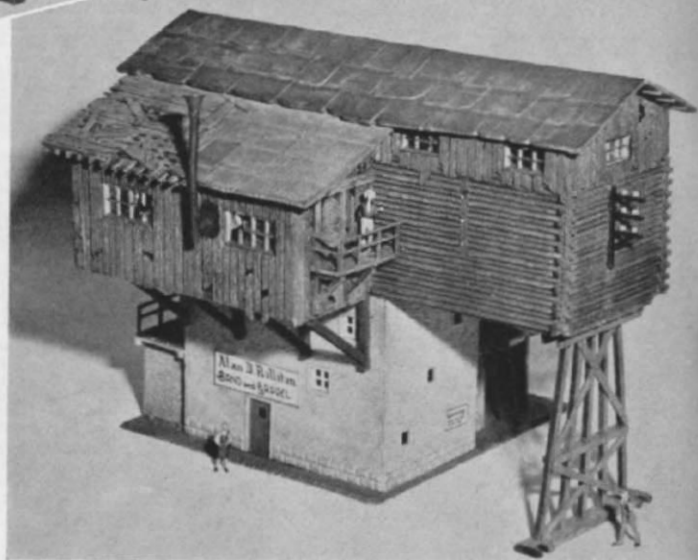
H0 Abb. 202.
Der „Streckenwartungs-Satz“ mit vergammeltem Abstellschuppen, alter Draisine, Werkzeugschuppen und diversen Zubehörtteilen; Auslieferung im Laufe des Sommers.



O+H0
Abb. 203.
„Unser“ Benzol-Triebwagen (MIBA-BP in Heft 8/68) war auf der Pola-Anlage als O-Modell zu Gast. Über die Fa. J. G.

Vossler Nachf. (53 Bonn, Dreieck 7), ist er als Kleinserien-Modell sowohl in O (ca. 1800.— DM) als auch in H0 (500.— bis 600.— DM, je nach Detaillierungsgrad) erhältlich; u. U. muß man sich auf eine etwas längere Lieferzeit einstellen (falls gerade eine Kleinserie neu aufgelegt werden muß).

H0 Abb. 204. Das neue „alte“ Schotterwerk, ganz im Stil der übrigen einschlägigen Pola-Schöpfungen; außer umfangreichem Zubehör liegt dem Bausatz eine fernsteuerbare, elektromechanische Entlade-Vorrichtung bei.





Z Abb. 205 u. 206. Die Fa. Preiser ist keineswegs unter die Zigaretten-Fabrikanten gegangen, sondern so'n „Lungentorpedo“ schien uns hier gerade geeignet als Vergleichsmaßstab für die neuen Z-Figuren, da diese sogar noch etwas kleiner sind als der Durchmesser des Filters, wie die 4 1/2-fache (völlig unretuschierte) Ausschnittvergrößerung erkennen läßt! Zu erkennen ist außerdem, wie verblüffend gut die (wohlpro-

portionierten) Formen aus den Werkzeugformen kommen und was für scharfe Augen die fernöstlichen Anmalter haben müssen!



H0 ▽ Abb. 208. Ein kleines Motiv mit ca. 35 Soldaten aus der neu geschaffenen Großpackung zum Selbstanmalen.



Paul M. PREISER KG

Kleinkunstwerkstätten · 8803 Rothenburg o. d. T.

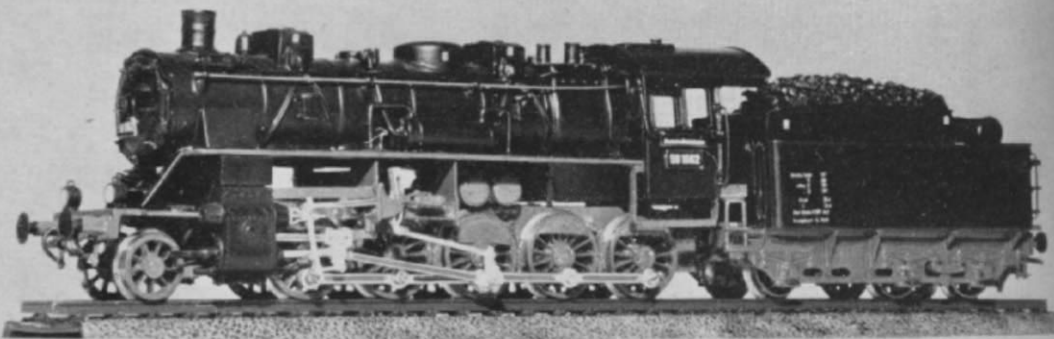
Z: Nur 7 1/2 mm groß sind die Z-Figuren, die überraschend schnell das Licht der Z-Bahnen-Welt erblickten. Wie unsere diversen Vergrößerungen zeigen, sind es alles andere als undefinierbare „Stäbchen“, sondern verblüffenderweise bis ins Kleinste nachgebildet und — mit „fernöstlicher“ Akuratesse — handbemalt! Weitere Z-Serien folgen, vielleicht schon im Laufe des Jahres. Im übrigen siehe Fotos!

H0: Figuren können — wenn sie en masse vonnöten sind — für manchen Geldbeutel teuer, allzu teuer werden. Sparsamen Modellbahnern kommt die Fa. Preiser durch Schaffung von Großpackungen entgegen. Ein Karton mit 120 verschiedenen Figuren zum Selbstanmalen kostet nur 7,80 DM (gegenüber 80.— DM der Exklusiv-Ausführung). Der zweite Karton enthält 100 einfarbige Soldaten in 50(!) verschiedenen Stellungen. Die Grundfarbe ist olivgrün, so daß hier nur Gesichter und Hände (und ggf. Stahlhelme, Gewehre u. ä.) anzumalen sind (Preis 6.50 DM).

Ilm: Der letztes Jahr vorgestellte Lokschuppen, sowie der Güterschuppen und der Bahnsteig für LGB-Bahnen sind jetzt fertig und teilweise, insbesondere der Lokschuppen, in etwas geänderter Form in Kürze lieferbar.

Z Abb. 207. Ein Bahnsteig-Motiv mit mehreren Z-Figürchen (Reisende und Teenager).





H0 Abb. 209. Kommt Ihnen diese Aufnahme der G 12 irgendwie bekannt vor? Es handelt sich um das Röwa-Handmuster — aber schlagen Sie dennoch einmal MIBA 1/72, S. 32, nach und führen Sie sich nochmals Abb. 10 samt seinerzeitigem Bildtext zu Gemüte!

RÖWA

Modelleisenbahnen GmbH
7441 Unterensingen/Neckar

H0: Daß die bullige BR 58¹⁸ (preußische G 12), für die wir in den Heften 1/71 und 1/72 in Wort und Bild und Bauplan plädierten, bereits zur Messe '73 als Serienmodell präsentiert würde, hat wohl niemand zu hoffen gewagt (wir selbst auch nicht)! Nun hat sich Röwa dieser wuchtigen Loktype angenommen, und das Serienmodell soll (zunächst in Zweischienen-Gleichstrom-Ausführung) bereits Ende dieses Jahres im Fachgeschäft erhältlich sein. Auf dem Röwa-Messestand war freilich erst ein Handmuster zu besichtigen, doch daß die endgültige Ausführung nicht minder exzellent als die übrigen Röwa-Modelle sein wird, steht wohl außer Zweifel. Hier eine kleine Vorschau auf die „selbst-

verständlichen Extras“ der Serien-G 12: 5-poliger Motor im Kessel, freier Führerhausraum, Allradauflage, gefederte Achsen, feine Normräder (für die spätere Märklin-Ausführung wird es Räder mit etwas höheren Spurkränzen geben), befahrbarer Mindestradius 360 mm, Rôwamatic-Kurzkupplung.

Die zweite Lokneuheit, die 1'C-Rangier-Elokomotive der BR 160 (E 60), wurde allerdings nur als Vorbildfoto vorgestellt, so daß wir erst bei der Auslieferung (die lt. Röwa bereits im Sommer erfolgen soll) näher darauf eingehen können.

Von der „Leipzig“-Güterwagenfamilie des Vorjahres sind der gedeckte Güterwagen „Leipzig“ und die Leig-Einheit (leider) wieder zurückgestellt worden, während der MCI-Behelfspersonenwagen aufgrund verschiedener Extras wie 3-Punkt-Lagerung, Rôwamatic-Kurzkupplung etc. erst jetzt fertiggestellt werden konnte, jedoch in Kürze erhältlich sein wird. Näheres nach der Auslieferung! Das gilt auch für die neuen 4-achsigen Druckgas-

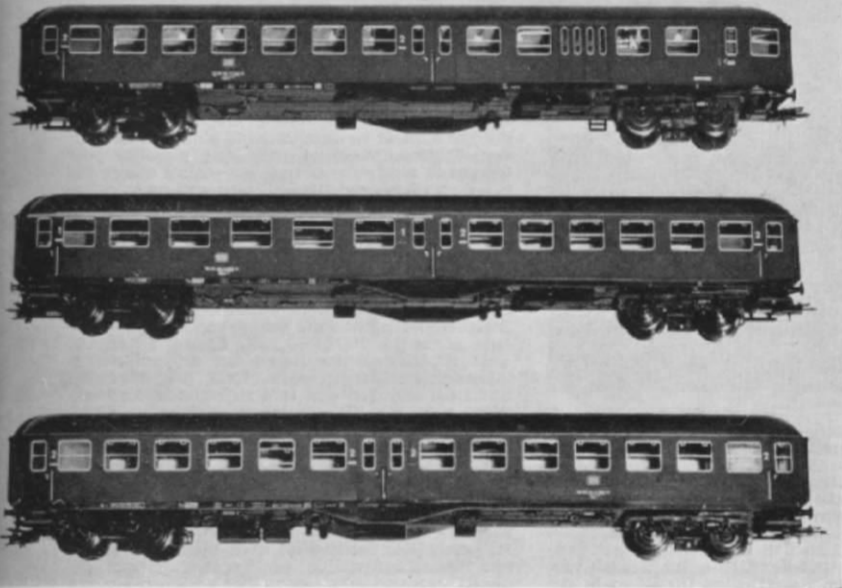
H0 Abb. 210. Um Ihnen noch mehr Appetit auf die G 12 zu machen: nochmals das Röwa-Handmuster der G 12 aus anderer Sicht (Lokführerseite), fotografiert auf der Röwa-Messeanlage (s. auch Titelbild des ersten Messeheftes).





H0

Abb. 211.
Das „Gesicht“ des Wen-
dezug-Steuerwagens BDymf.



H0 Abb. 212.
„Wächst,
blüht und ge-
deiht“ — das
Angebot an
Vierachsern im
Längenmaßstab
1:100! Bereits
erhältlich sind
diese Mittel-
einstiegs-
Wagen.
V.o.n.u.:
Steuerwagen,
1./2. Klasse-
Wagen,
2. Klasse-
Wagen. Alle
Modelle in
bester Röwa-
Qualität und
mit Kurz-
kupplung aus-
gestattet!

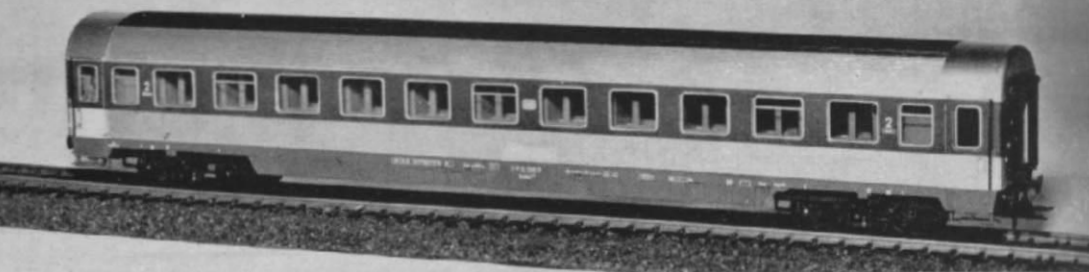
kesselwagen, von denen gleichfalls nur Vorbild-
fotos gezeigt wurden, die aber dennoch bereits ab
April im Fachhandel sein sollen. Der Firmenchef
steht auf dem Standpunkt, daß er die nicht unbe-
trächtlichen Kosten für gewisse Handmuster er-
sparen kann, da die Ausführung seiner Modelle
wohl über allen Zweifel erhaben sei (was wir guten
Gewissens bestätigen können).

Recht umfangreich ist das Neuheitenangebot bei
den Reisezugwagen. Bereits im Handel sind die
im Vorjahr angekündigten DB-Eilzugwagen mit Mit-
teleinstieg im Längenmaßstab 1:100. Es handelt
sich um den 2. Klasse-Wagen Bym, den 1./2. Klasse-
ABym und — als bestes Stück — den Wendezug-
steuerwagen mit Gepäckabteil BDymf, alle drei in
bekannt hervorragender Superdetaillierung und

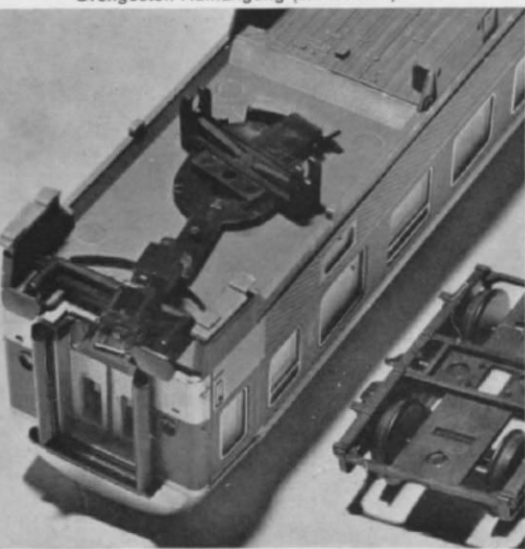
selbstverständlich mit Kurzkupplung ausgestattet.
Auch Röwa bringt nun die Nirosta-Komfortwagen
der DB, und zwar — die Katalogangabe ist etwas
mißverständlich — gleichfalls in 1:100-Länge. Der
silbern/orangene ABwüsz und der silbern/blaue
Bwüsz sollen bei Erscheinen dieses Heftes bereits
im Fachgeschäft sein.

Bis zum September wird es dagegen mindestens
dauern, bis die H0-Modelle der 4-achsigen Umbau-
wagen ausgeliefert werden (2. Klasse, 1./2. Klasse
und 2. Klasse mit Gepäckabteil), die auch längen-
mäßig genau im Maßstab 1:87 kommen werden.

Auf den neuesten Röwa-Gag — nämlich abge-
federte Drehgestelle und einsetzbare RP 25-Rad-
sätze für alle D- und Eilzugwagen mit Römatic-
Kurzkupplung — werden wir zur gegebenen Zeit



H0 Abb. 213. Aus aktuellem Anlaß tauchte heuer der neueste DB-Komfortwagen bei mehreren Firmen als Modell auf; hier das 1:100-Röwa-Modell des Bwüms in sehr feiner Ausführung und mit spezieller Drehgestell-Aufhängung (s. Abb. 214).



und nach entsprechenden Redaktionsversuchen näher eingehen.

Aus dem bisherigen Röwa-Programm entfallen demnächst übrigens die D-Zugwagen Aüm (Nr. 3112) und der ohnehin nicht ganz vorbildgetreue Büm (Nr. 3111) — nämlich dann, wenn die neuen 1:100-Nachfolger Aüm und Büm mit richtiger Fenstereinteilung, die auf der Messe nur bildlich vorgestellt wurden, im Handel sind (lt. Röwa in ca. 3 Monaten). Zusammen mit den neuen D-Zugwagen

H0 Abb. 214. Weniger eine Federung als vielmehr eine Dreipunkt-Lagerung mit gewissem Federungs-Effekt: die neue Ausführung der Drehgestelle bei den Röwa-Vierachsern. Im Drehgestell-Träger sitzen — in der Abbildung etwas heller hervorgehoben — die entsprechenden Kunststoff-Blattfedern zur Abstützung des Drehgestells bei Gleisunebenheiten.

soll dann auch noch der Autotransporter DDm erscheinen, mit 26,4 cm Länge gleichfalls im Längenmaßstab 1:100 gehalten.

Aus dem neuen H0-Gleissystem, das wir prinzipiell bereits in Heft 3a/72 erläuterten, waren heuer die ersten Abgüsse zu begutachten, die in der Tat äußerst vielversprechend sind. Die Struktur des Schotterbettes ist sehr gut getroffen, die Schwellen sind — vorbildgetreu — nicht alle in der gleichen Länge gehalten, Schienenennägel und Befestigungsplatten sehr akkurat detailliert. Auf die fertigen Gleise sind wir wirklich gespannt; Mitte des Jahres sollen als „erster Schwung“ erhältlich sein: sämtliche geraden Gleisstücke sowie die Radien R 1 (495 mm) und R 2 (550 mm) in verschiedenen Einteilungen, außerdem Rechts- und Linksweiche, Kreuzung, einfache und doppelte Gleisverbindung und die dazugehörigen Herzstückteile (s. MIBA 3a/72, S. 228). Ende '73 kommen dann lt. Aussage des Herstellers die großen Radien und die Dkw; mit dem „Rest“ (Bogenweichen u. a.) sei dagegen erst 1974 zu rechnen. Noch ein Hinweis für die Märklin-Interessenten des Röwa-Gleissystems: Im Gegensatz zur ursprünglichen Ankündigung wird es wahrscheinlich keine Puko-Einsätze geben, sondern ein fertiges Puko-Gleissystem, und zwar — um Schwierigkeiten beim Befahren mit Original-Märklin-Fahrzeugen zu vermeiden — mit 2,3 mm hohen Profilen (statt 2 mm wie bei der Zweischienen-Ausführung). Hierüber ist jedoch das letzte Wort noch nicht gesprochen, und überhaupt wollen wir zunächst einmal die ersten Serienmuster des Zweischienen-Systems abwarten.

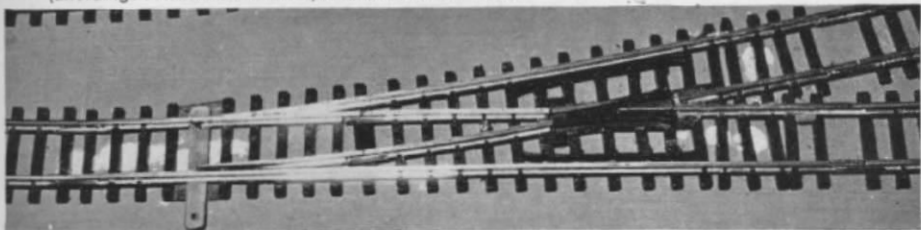
H0 Abb. 215. Ein Modell dieses (und eines weiteren, ähnlichen) Druckgaskesselwagens will Röwa bereits in Kürze ausliefern.





TT Abb. 216. Das erste Röwa-Fahrzeugmodell im Maßstab 1:120: der zweiachsige Container-Tragwagen. Rechts daneben zum Größenvergleich ein ähnliches H0-Modell.

TT Abb. 217. Etwa ab Jahresmitte soll diese 11°-Weiche lieferbar sein, die noch einen zierlichen (allerdings nicht umsteckbaren) Antrieb erhalten wird.



TT: Mit den zahlreich angekündigten TT-Neuheiten ist es erwartungsgemäß so schnell nichts geworden; bereits fertig und im April/Mai lieferbar ist an Fahrzeugmodellen lediglich ein 2-achsiger Container-Tragwagen — allerdings in hervorragender, den H0-Modellen nicht nachstehender Ausführung und Detaillierung. Weitere TT-Fahrzeug-

modelle werden nach und nach folgen.

Ein Großteil des Rokal-Gleismaterials ist nun wieder erhältlich; von Röwa wurde außerdem noch eine schlanke 11°-Weiche „beigesteuert“ (Abb. 217), die mit einem zierlichen, leider nicht umsteckbaren N-Antrieb etwa zur Jahresmitte erhältlich sein wird. Weitere Weichenformen sind geplant.

ROT

Neue elektronische Produkte · 69 Heidelberg

Die Firma Rot hat nunmehr den Vertrieb ihrer schon seit Jahren bekannten Vielzug-Elektronik (früher Rot-10-Zug-System) wieder selbst übernommen und mittlerweile die einzelnen Geräte „innerlich und äußerlich“ weitgehend überarbeitet.

Mit der Vielzug-Elektronik 72 ist es nunmehr möglich, pro Stromkreis gleichzeitig sechs Züge unabhängig voneinander fahren zu lassen; bei zusätzlicher Oberleitung also 12, und mit 4. Leiter (z. B. Punktkontakte oder seitlicher Stromschiene) sogar 18 Züge.

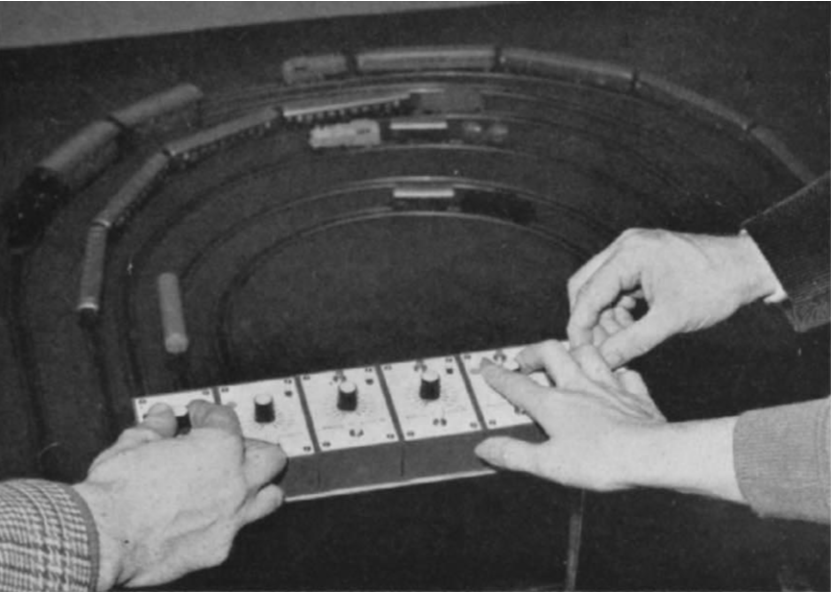
Die prinzipielle Funktionsweise ist bei Rot gänzlich anders als bei den anderen beschriebenen Mehrzugsystemen: Am Gleis liegt die volle, konstante Fahrspannung an. Zusätzlich sind sechs kleine Sender vorhanden, von denen jeder eine eigene Sendefrequenz im Bereich zwischen 10 und 120 kHz besitzt; diese Spannungen werden ebenfalls dem Gleissystem zugeführt. In den einzelnen Loks sind nun kleine Empfänger eingebaut, und zwar jeweils zwei, da für Vor- und Rückwärtsfahrt verschiedene Frequenzen benützt werden. An diese selektiven Mini-Empfänger sind Halbleiter-Schalter angeschlossen, die den Motorstrom an- und abschalten.

Die Geschwindigkeitsregelung erfolgt dadurch, daß die einzelnen Sender in einem veränderlichen Rhythmus ein- und ausgeschaltet werden. Je länger sie eingeschaltet sind, desto schneller fährt der

Zug. Weil bei dieser Steuerungsart immer nur kleine „Stückchen“ der Spannung mit einer Schaltfrequenz von 100 Hz durchgelassen werden, also nur ein bestimmter Phasenbereich wirksam wird, spricht man auch von einer Phasen-Anschnitt-Steuerung (z. B. im Gegensatz zur Impulsbreiten-Steuerung, wie sie beim Hilek-Train-Fahrpult angewandt wird — s. MIBA 3/73).

Die Vorteile des Rot-Systems sind nun, daß jeder Zug unabhängig und ohne Trennstellen über die ganze Anlage steuerbar ist. Die Loks können durch einen winzigen Gleichrichter außerdem polungsunabhängig gemacht werden, so daß beispielsweise die beim Zweileiter-System auftauchenden Schaltungsprobleme bei Kehrschleifen und Gleisdreiecken hier gar nicht akut sind. Zudem brennen alle Lokomotiv- und Zugbeleuchtungen auch im Stillstand gleichmäßig hell und es ist sehr sanftes und fein regulierbares Anfahren möglich.

Das Herz des Rot-Vielzug-Systems ist die Steuerzentrale RZ 72, die die Stromversorgung sowie die Steuer- und Sicherungselektronik enthält. An diese Zentrale können nun maximal sechs Steuereinheiten angeschlossen werden. Der Typ RS 72 enthält die Sendeelektronik, die in Verbindung mit dem zugehörigen Empfänger-Baustein gleicher Kanalfarbe (alle sechs Fahrkanäle sind farblich gekennzeichnet) in der Lok die Regelung der Geschwindigkeit und das Umschalten der Fahrtrichtung er-



IIm-HO

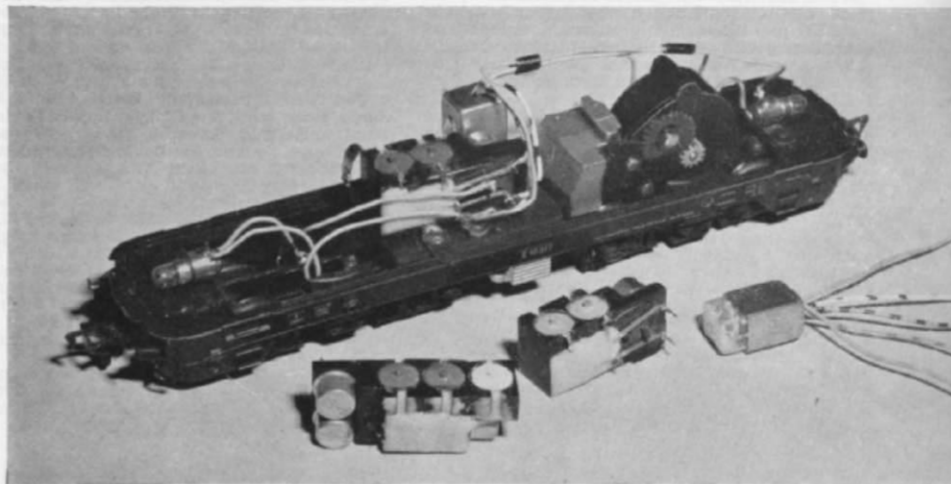
Abb. 218. Bis zu sechs Steuereinheiten können an die Zentrale angeschlossen und damit praktisch sechs Züge unabhängig voneinander gesteuert werden (was nicht unbedingt gleichzeitig zu geschehen braucht, sondern hintereinander und jede Lok über die ganze Anlage hinweg!). Außerdem stehen noch drei Kanäle für Zusatzfunktionen zur Verfügung.

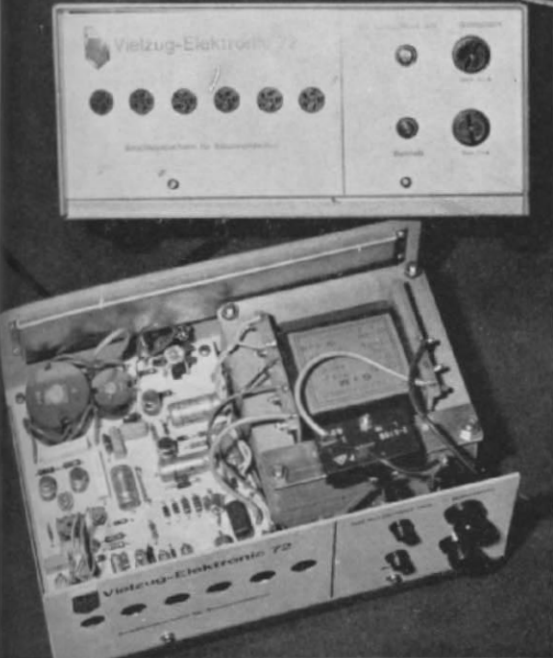
möglichst. Grundsätzlich gleich im Aufbau, jedoch mit einem zusätzlichen Taster für eine gesonderte Schaltfunktion (z. B. Telex-Kupplung, Einschalten von Dampfgeneratoren usw.) versehen, ist die Steuereinheit RSZ 72. Alle Steuereinheiten können als Handregler benutzt oder zu einem Steuerpult zusammengefaßt werden. Entsprechende Verlängerungskabel (3 m lang) geben mehr Bewegungsfreiheit, so daß man mit dem Steuergerät praktisch um die Anlage herum gehen kann.

In die Loks müssen die sog. Empfängerbausteine eingebaut werden, was man entweder selbst machen kann, oder man schickt das Modell zum Umrüsten an die Firma Rot, wo diese Arbeiten erstens fachmännisch ausgeführt werden, und wo man dann außerdem noch eine entsprechende Garantie auf die Bausteine bekommt. Erhältlich sind

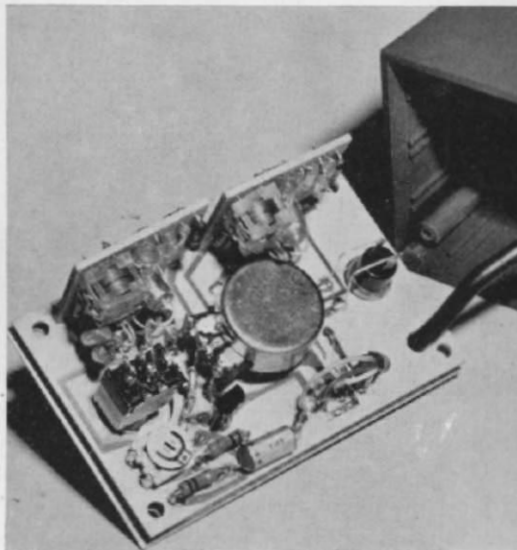
die Empfänger-Bausteine RE 72 und REZ 72, wobei letzterer wieder mit einem Zusatzkanal ausgerüstet ist. Bei Gleichstromloks muß außerdem noch ein Permanentmotor-Baustein zusätzlich eingebaut werden. Sollte in einer Lok selbst kein Platz für diese Bausteine sein (bei Märklin-Loks werden sie einfach an Stelle des Umschaltrelais eingesetzt), so können sie auch im Tender oder notfalls auch in einem Geisterwagen untergebracht werden. — Die geschilderten Vorteile des Rot-Systems haben auch einen gewissen Nachteil: Die Bauteile sind etwas teurer (wobei allerdings auch noch zu berücksichtigen ist, daß Rot bereits langjährige Erfahrungen hinter sich hat, was schließlich auch einiges wert ist). Interessenten fordern am besten die ausführliche Informationsbroschüre direkt von der Herstellerfirma an (s. Inseratenteil).

H0 Abb. 219. Einbau-Beispiel des Empfänger- und Motorbausteins in eine H0-Lok. Davor liegen ein Empfängerbaustein mit und ohne Zusatzfunktion sowie ein Permanentmotor-Baustein.





Ilm-HO Abb. 220 u. 221. Die Steuerzentrale der ROT-Vielzug Elektronik (links) sowie eine der auf Abb. 218 sichtbaren Steuer-einheiten in geöffnetem Zustand.



Rivarossi

Modellbahn-
Fabrikation
Como/Italien

BRD: Fama-Spielwarenvertrieb · 85 Nürnberg

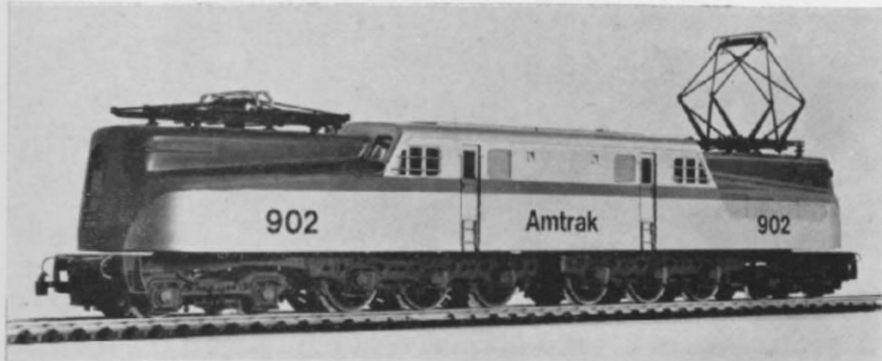
H0: Für diese Baugröße wurden keine ausgesprochenen Neuheiten vorgestellt. Die E 19, die wir bereits in Heft 11/72 besprochen haben, ist nun außer in Grün als E 19 der DB (mit alter Beschriftung), auch in Blau als 119 mit entsprechenden Änderungen (ohne Schürze) lieferbar. Die falsche Beschriftung, die wir bei der erwähnten Besprechung moniert hatten, wurde mittlerweile richtig angebracht und außerdem erwähnt man bei Rivarossi, auch unsere Anregungen bezüglich der rich-

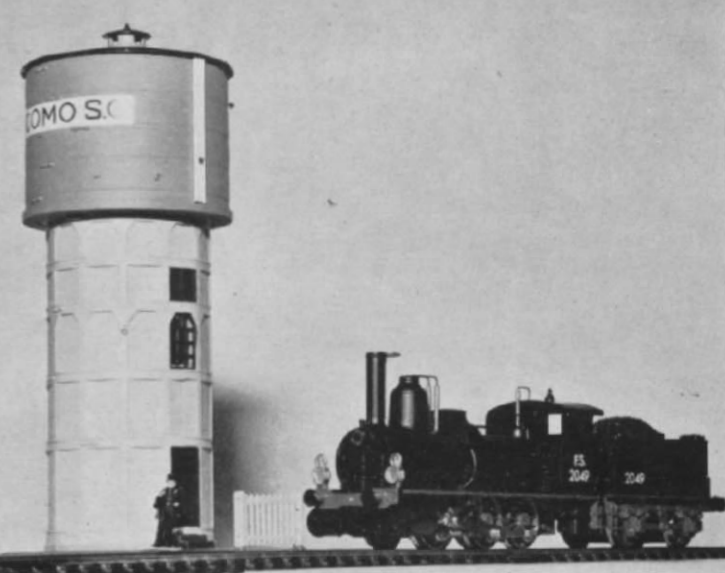
tig mit der Gehäusewand abschließenden Fenster durch zusätzliche Fenstereinsätze zu verwirklichen.

Die US-Ellok 2CC2, die es bisher in Hellblau für den „Golden Spike Centennial Limited“-Zug gegeben hat, wird etwa ab Mai mit „Amtrak“-Dekor (Silber und Rot, mit blauem Streifen) erhältlich sein. Die bekannte „Bourbonnais“ gibt es jetzt auch in Schwarz als Reihe 200 der FS und erleichtert in dieser Ausführung den Umbau zu manch' ähnlich aussehender Länderbahn-Type (s. MIBA 1/73, S. 12). Aus dem Pocher-Programm wurde auch die neue 2'B-Lok Inyo in rot/schwarzer Farbgebung übernommen. Die FS-Ellok E 428 ist nun auch in allen drei Ausführungen lieferbar.

Ab Oktober sollen dann auch die langen (30 cm) DB-Schnellzugwagen in Pop-Farben erhältlich sein.
(weiter auf Seite 221)

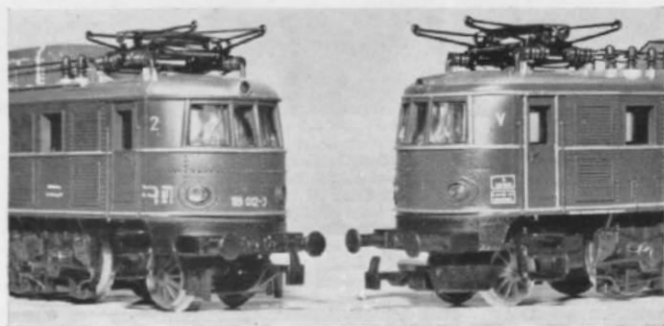
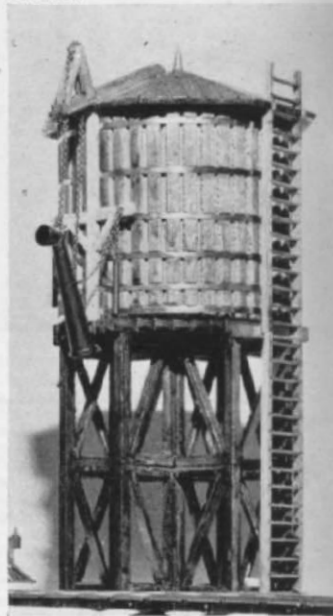
H0 Abb. 222. Allerorten tauchten heuer US-Modelle in „Amtrak“-Version auf: hier die Rivarossi-Ellok vom Typ GG 1 in silbern/rot/blauer Farbgebung.





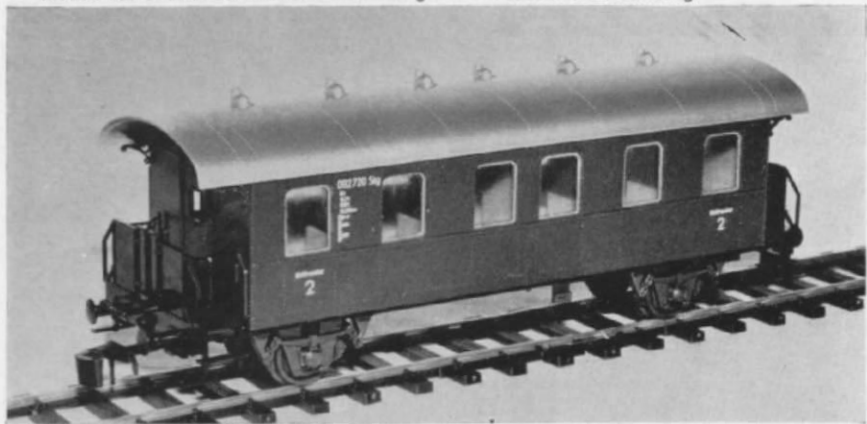
H0 Abb. 223. Nicht neu, aber im Sinne unserer Serie in den Heften 7–10/72 auch für deutsche Anlagen geeignet: der Riva-rossi-Wasserturm (Höhe 16,2 cm). Davor die „Bourbonnais“, die es nunmehr auch in Schwarz gibt.

O Abb. 224. 27,5 cm hoch ist dieser ganz aus Holz gearbeitete US-Wasserbehälter.



H0 Abb. 225. Die blaue DB-119 ohne Schürze (links) im Vergleich zur roten DR-Version mit anderer Beschriftung (und Schürze).

O Abb. 226. Nach der Bauzeichnung in MIBA 1/61 entstand dieses (im Vorjahr als Muster gezeigte) Modell des CI 25 in sehr feiner Detaillierung und mit sauberer Beschriftung.



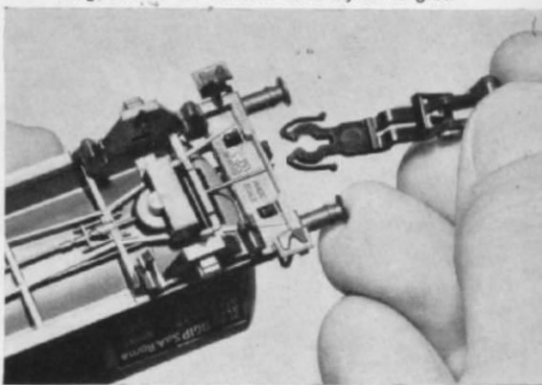


0 Abb. 227. Dieser ganz aus Holz gefertigte Lagerschuppen besteht im Grunde genommen aus zwei Teilen: dem Güterschuppen und einer angesetzten Lagerhalle.

0: Etwas Spezielles für die 0-Freunde sind die aus echtem Holz bestehenden Bahnbauten (Wasserturm, Güterhalle, Bahnhofgebäude u. a.) nach amerikanischen Vorbildern, die jedoch — u. U. nach kleinen Änderungen — auch bei uns verwendet werden können. Es empfiehlt sich jedoch, mit der Bestellung nicht zu sehr zu warten, da sehr lange Lieferfristen bestehen.

Ab sofort ist jedoch der 2-achsige Personenwagen Cl 25 (später Bi) erhältlich. Er ist sehr sauber ausgeführt, hat fein eingesetzte Fensterrahmen und eine Inneneinrichtung und wird in den Farben Rot und Grün geliefert. Weitere 0-Neuheiten sind nicht zu verzeichnen.

H0 Abb. 228. Die neue Rivarossi-Klipskuppung, die es für verschiedene Systeme gibt.



ROCO-International

Ing. Heinz Rössler · A-5039 Salzburg

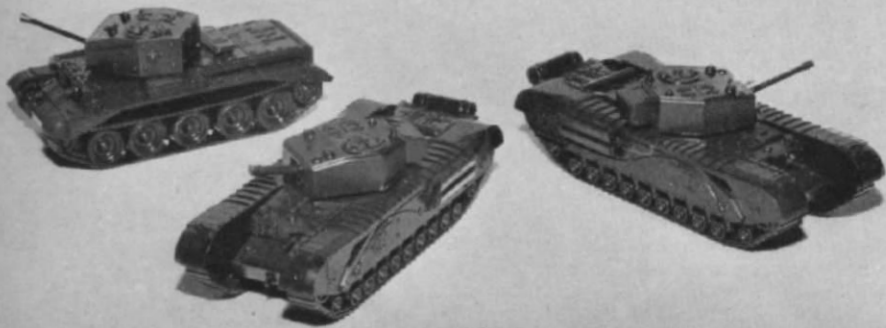
Vertrieb: W. Lindenberg · 5159 Blatzheim

H0: Wie angekündigt, hat Roco-International das preiswerte H0-Gleissortiment weiter ausgebaut. Ab Herbst werden verschiedene Weichen erhältlich sein, und zwar zunächst die sog. Standardweiche von 17° in drei Ausführungen: als Handweiche, als Elektroweiche mit dem gleichen Antriebsprinzip wie bei den Roco-N-Weichen (ansteckbar, leicht auszuwechselnder Antrieb, s. Heft 3a/72) und als antriebslose Version für Unterflur-Antrieb. Der zugehörige Unterflur-Antrieb ist bei Roco in Arbeit, jedoch kann auch jeder andere passende Antrieb (REPA, Nemec,

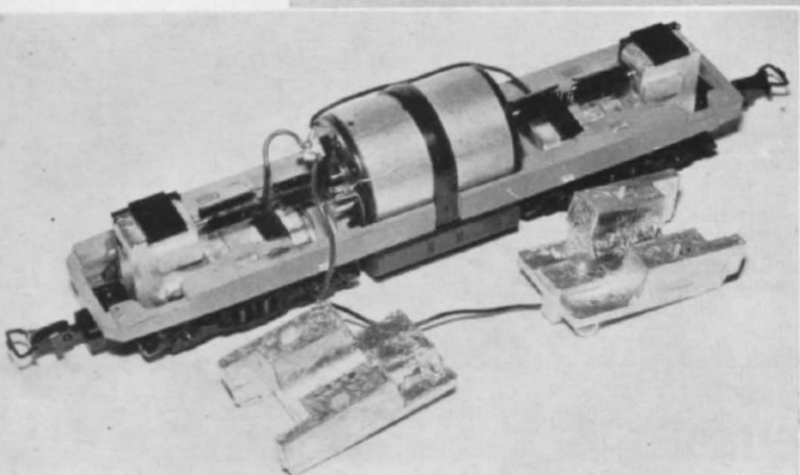
RBEV etc.) verwendet werden. Nach der 17°-Standardweiche werden dann noch sog. Modellweichen mit Winkeln von 13,5°, 9,5°, Bogen- und Y-Weichen in der selben Ausführung (alle mit Metallherzstück) sowie eine 13,5°-Kreuzung erscheinen. Nun, auf dieses unumstritten äußerst preisgünstige Gleis- und Weichenmaterial (lieferbar in Messing und Neusilber) darf man sicher zu Recht gespannt warten!

Als Triebfahrzeug-Neuheit brachte Roco ein maßstäbliches Modell der Diesellok 215 (eine andere, noch nicht auf dem Markt vorhandene Loktype wäre

H0 Abb. 229. Die diesjährigen Panzer-Neuheiten von Peetzy-Roco: „Cromwell“, „Churchill“ mit kurzem Rohr und „Churchill“ mit langem Rohr (v.l.n.r.) nach Typen der britischen Armee im 2. Weltkrieg.

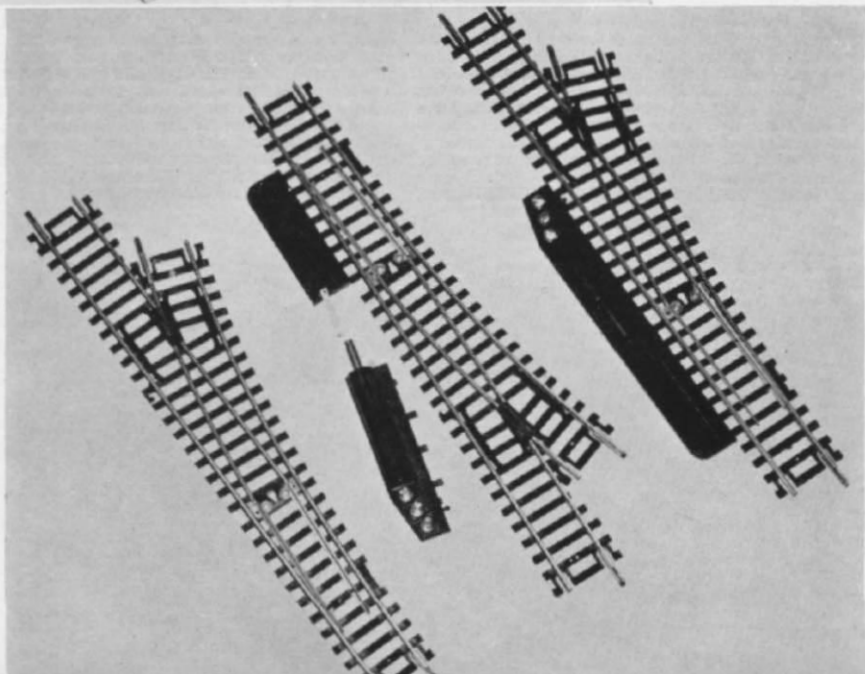


H0 Abb. 230.
Das Roco-
Modell der
Diesellok der
BR 215 ist genau
maßstäblich, sehr
gut detailliert
und im genau
richtigen Farbton
gehalten.



H0 Abb. 231. Der
5-polige Motor
ist in der Mitte ange-
ordnet und treibt über
Gelenkwellen alle
vier Achsen an. Über
den Drehgestellen
sitzen die Ballast-
blöcke, in denen bei
der Serienausführung
noch ein Funkentstör-
satz sowie die Licht-
wechsel-Dioden un-
tergebracht sind.

H0 Abb. 232. Die
17°-Weiche von
Roco kommt in drei
Versionen; v.r.n.l.: als
Handweiche, als E-
Weiche mit abknöpf-
barem Antrieb und
ohne Antrieb für ei-
nen Unterflur-Antrieb.

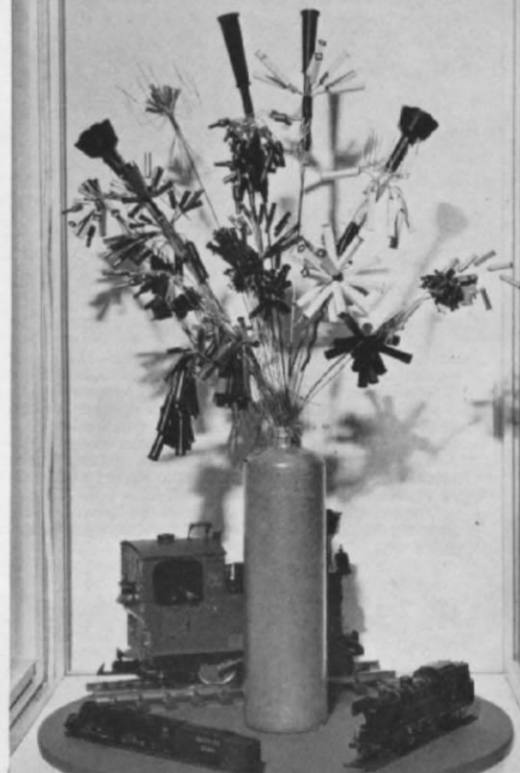


den Modellbahnern sicher lieber gewesen!), und zwar in äußerst akurater Ausführung, hinsichtlich Detaillierung von Drehgestellblenden, Lüfterreihen und vorbildgetreuer Farbgebung, besonders auffallend beim graphitgrau gespritztem Dach. Als sehr gut sind auch die Laufeigenschaften zu bezeichnen, die das Modell dem starken 5-poligen Motor und dem schweren Gußfahrwerk verdankt. Motor und Getriebe sind übrigens frei von „Kinderkrankheiten“, da sie sich bei früheren Roco-Modellen (für den US-Markt) bereits tausendfach bewährt haben. Vor allem die Langsamfahreigenschaften sind verblüffend gut; in Anbetracht der technischen Konzeption und Ausführung dieser Lok – die noch Rot/Weiß-Lichtwechsel und einen Entstörungssatz erhalten wird – ist der Preis von 45,- DM bemerkenswert.

Die Güterwagen, bei denen es im letzten Jahr mit der vorbildgetreuen Beschriftung noch ziemlich haperte, sind ab sofort mit jeweils richtiger Beschriftung erhältlich, und zwar in der UIC-Version oder – falls sie auch im Großbetrieb nicht mehr umgezeichnet wurden – mit der „normalen“ Beschriftung als K 25 (Klappdeckelwagen), Tk 02 (Kühlwagen) etc. Ins Roco-International-Sortiment übernommen wurden die zwei 6-achsigen Tiefladewagen, die bisher im Peetzy-Roco-Programm als Panzertransporter fungierten.

Was die im Messeheft 3a/72 sowie in Heft 2/73 angesprochene Roco-Kurzkupplung angeht, werden alle Roco-Wagen künftig (d. h. laut Angaben des Herstellers ab Herbst '73) in zwei Varianten geliefert: Einmal mit der Original-Roco-Kurzkupplung samt beweglichen Puffern, zum anderen mit starren Puffern und der bekannten Kupplung à la Märklin. Der ersten Version werden jedoch noch ansteckbare Tauschkupplungen à la Märklin beigelegt – zum „leichteren Gewöhnen“ an die gewiß nicht uninteressante Original-Roco-Kurzkupplung. Auf diese Weise lassen sich kurzgekuppelte Roco-Wagen zusammen mit anderen Fabrikaten verwenden, und man braucht bei einer evtl. Umstellung des gesamten Wagenparks auf Kurzkupplung nur die Kupplungsköpfe auszutauschen, da die Spezial-Puffer ja bereits an den Wagen vorhanden sind.

In den Baugrößen N und 0 gab es zu dieser Messe bei Roco nichts Neues; die drei neuen Peetzy-Roco-Panzer nach Vorbildern der britischen Armee zeigt Abb. 229.

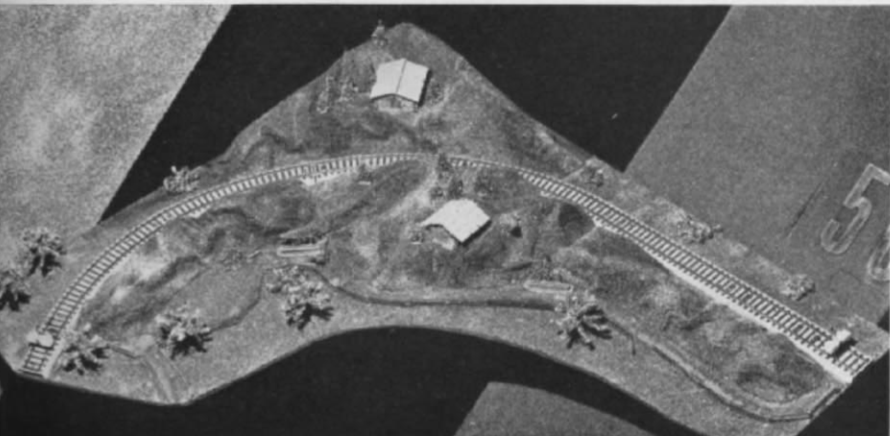


E. Seuthe Microtechnik + Chemie
7336 Uhhingen

Abb. 233. „Laßt Blumen sprechen!“ Das gesamte Seuthe-Dampfgenerator-Sortiment als Blumenstrauß drapiert. Ansonsten ist die Fa. mit ihrem bisherigen Programm voll ausgelastet, so daß heuer keine Neuheiten zu vermelden sind.

Sander Nachf.
56 Wuppertal

Die Firma war traditionsgemäß auch wieder auf der Messe vertreten, hat jedoch keine ausgesprochenen Neuheiten vorgestellt. Das bisherige Programm an Geländematten und die im Vorjahr gezeigten Gelände-Bausätze (siehe z. B. Abb. 234) sind nach wie vor in vollem Umfang lieferbar.



H0
Abb. 234.

822 Traunstein

Man muß nicht unbedingt ein eingefleischter Militarist sein, wenn man an den kleinen Militär-Fahrzeugen Gefallen findet, sei es der netten und feinen Detaillierung wegen, oder weil diese inkl. der zugehörigen Soldaten bestens zur Belebung des Geländes beitragen können. Wir bekommen immer wieder Zuschriften, die empört sind ob so vielen Militarismus und dabei ist sowohl Herr Roskopf, der Hersteller der Miniaturen, ein so liebenswerter und friedliebender Mensch wie auch Herr Preiser junior, der nicht nur die Landschaft der diesjährigen Schau-Anlage, sondern darüber hinaus auch die notwendigen Soldaten geschaffen hat (s. S. 213). Wir wollen niemand zu nahe treten, aber alle diese 1:87-Miniaturen gehören nunmal vom Thema wie von der Größe her zum H0-Zubehör und so müssen wir pflichtgemäß auch über solche Neuheiten berichten. (Die Herstellerfirmen haben außerdem ein Recht darauf.) „Anti-Militaristen“ (zu denen

wir uns trotz der Berichterstattung zählen) mögen halt diese Seite überblättern (obwohl sie dann diese Zeilen nicht gelesen haben, was uns wiederum leid täte, zumal ein bißchen Toleranz Andersdenkenden gegenüber noch nie Schaden angerichtet hat).

Nach diesem ziemlich langen „Plädoyer“ nun zu den Neuheiten:

Roskopf bringt in diesem Jahr in H0-Größe den BW-„Leopard“ in der neuesten Ausführung mit schwenkbarem Infrarotscheinwerfer. Der Brückenlege-Panzer (Porsche-Brücke auf Leopard-Fahrgestell) mit ausklappbarer, 22 cm langer Brücke und beweglicher Rumschaufel ist nunmehr fertig und lieferbar.

Völlig neu im Programm ist ein Transportfahrzeug, ein sog. „Kraftkarren“, dessen Vorbild u. a. zum Transport eines neuen Panzer-Abwehrsystems eingesetzt wird. Beim Modell ist die Vorderachse beweglich ausgeführt. Ebenso ist dafür auch ein Fahrer erhältlich.

Die bisherigen zivilen Fahrzeuge und Fuhrwerke sind aus Rationalisierungsgründen in das Preiser-Programm übergegangen und von dort weiterhin erhältlich.

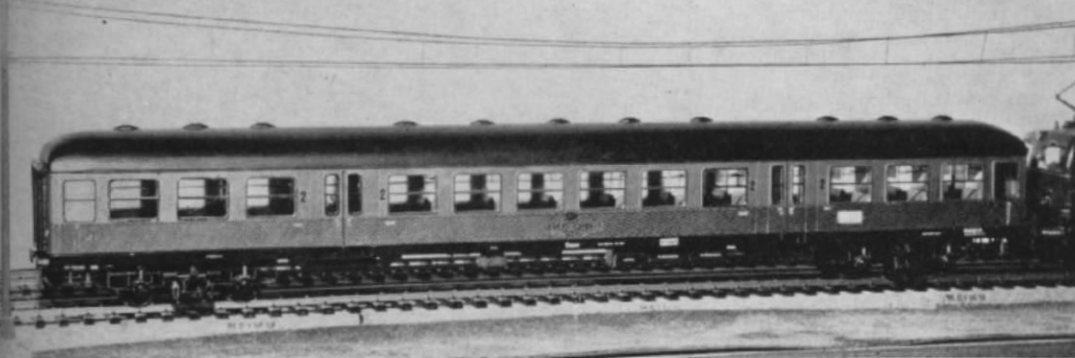
N: In diesem Jahr keine Neuheiten.

H0 Abb. 235. Der BW-Kampfpanzer „Leopard“ in der neuesten 1 A 2-Ausführung mit Wärmeschutzhülle am Rohr und Laufwerkschürzen, auf dem Roskopf-Schaustück (von Herrn Preiser meisterlich gestaltet) aufgenommen.



H0 Abb. 236. Der bereits im letzten Jahr gezeigte Brückenlege-Panzer ist nunmehr lieferbar. Links im Gelände der neue Kraftkarren („Kraka“).





0 Abb. 237. Das Modell des 2. Klasse-„Silberlings“ von Schieck ist sehr gut ausgefallen und selbstverständlich mit Inneneinrichtung und allen Details versehen. Rechts spitzt gerade noch die „Bügel-falten“-E 10 von Schieck hervor.

Karl SCHIECK

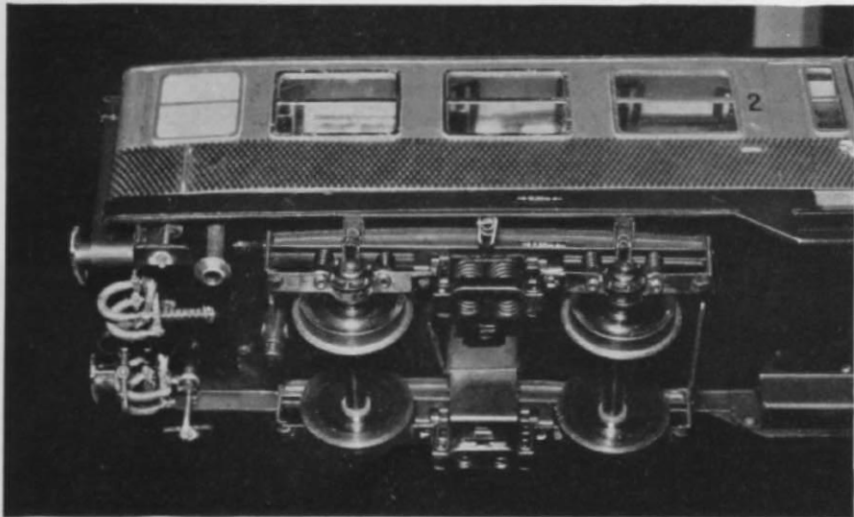
Modellbahnbau • 7000 Stuttgart

0: Die Stuttgarter Firma Karl Schieck ist zahlreichen 0-Freunden nicht unbekannt; heuer nun war sie erstmals mit einem eigenen Stand auf der Messe vertreten und was sie darbot, ist qualitativ heute wirklich beachtlich! Als neueste Kreation wurde das maßstäbliche Modell des BnB-Nahverkehrswagens in äußerst solider und weitgehend detaillierter Ausführung gezeigt. Die Drehgestelle sind mit jeweils 17 (!) Federn vorbildgetreu abgefedert. Die Seitenwände bestehen aus 0,8 mm starkem V2A-Stahlblech mit insgesamt 5460 (!) vorbildgerecht eingebürsteten Pfauenaugenmustern.

In Anbetracht der durchwegs stärkeren Motore für 0-Modelle reichen die üblichen H0-Trafos natürlich nicht aus. Für den 0-Fahrbetrieb hat die Fa. Schieck entsprechend leistungsstärkere Trafos bzw. Fahrpulte geschaffen, die auch rein äußerlich einen sehr gediegenen Eindruck machen. Als Grundtyp liefert Schieck einen Fahrtrafo mit 120 VA Leistung, dessen Sekundärspannung wahlweise von 12 auf 18 V (für alte Märklin-0-Modelle) umge-

schaltet werden kann, und der ständig mit 10 A, kurzzeitig sogar mit 15 A belastbar ist. Die Fahrspannungsabnahme erfolgt stufenlos von der Wicklung über eine Kohlerolle, um ein Festbrennen der Kontakte zu verhindern. Eine eingebaute Verriegelung läßt die Betätigung des Umpolsschalters zur Fahrtrichtungsänderung nur bei Stillstand der Lokomotive zu. Außerdem sind noch Drehspul-Volt- und Amperemeter eingebaut. Noch ein paar Daten: primär mit 1,5 A abgesichert, Silizium-Gleichrichter mit über 30 A belastbar. In derselben soliden Ausführung gibt es noch einen reinen Trafo (250 VA) für 12 bzw. 18 V, ebenfalls mit Drehspul-Anzeigergeräten, an den ein 6-fach-Regelgerät mit keramischen Reglern (Stufenschalter) angeschlossen werden kann. Jeder Stromkreis ist mit 2–3 A belastbar. Außerdem gibt es noch kleinere Trafos, abgestuft von 160–75 VA, an die 2-fach-Regelgeräte angeschlossen werden können. Alle Typen lassen sich nur für 0-Bahnen bzw. -Motoren verwenden.

0 Abb. 238. Blick auf die mit jeweils 17 Federn abgefederten Drehgestelle. Man erkennt auch die Feinheiten der Pufferbohle und das Abflußrohr unter dem Toilettenfenster. Alles in allem: eine ausgesprochen gediegene Modellbauarbeit!



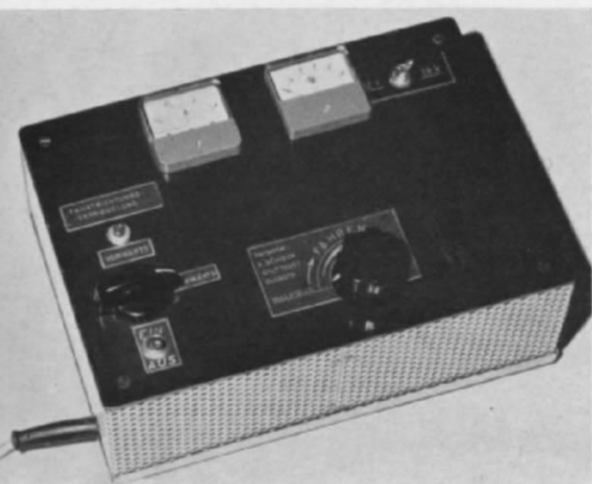


O Abb. 239 u. 240.

Einige der leistungsfähigen 0-Trafos bzw. Fahrpulte von Schieck. Oben v.l.n.r.: 2-fach Regelgerät mit dazugehörigem Trafo und daneben der 250 VA-Trafo mit Anzeige-Instrumenten. Links: der 250 VA-Trafo (Rückansicht) nebst zugehörigem 6-fach Regelgerät.



O ▽ Abb. 241. Der 120 VA-Fahrtrafo mit Anzeige-Instrumenten und dem Umschalter 12 V/18 V; links der Fahrtrichtungsschalter mit Verriegelung und der Netzschalter, daneben der Regelknopf.



GERARD

Modellbau
Ledergasse 11
A-1080 Wien

Die Wiener Firma Gerard stellte als Gast auf dem Schieck-Stand aus und zeigte – neben maßstäblichen Rädern für die Märklin-S 3/6, auf die wir noch eingehen werden – das Modell eines Schmalspur-Gepäcktriebwagens für 9 mm-Spur. Das Modell ist komplett aus Messing gearbeitet und sowohl unlackiert als auch lackiert und beschriftet erhältlich (ab August). Durch den Motor mit Schwungmasse werden sehr gute

H0e+m Abb. 242. Aus Neusilber gefertigte Attrappe eines Schmalspurbahn-Weichenstellhebels von Gerard.



SOMMERFELDT

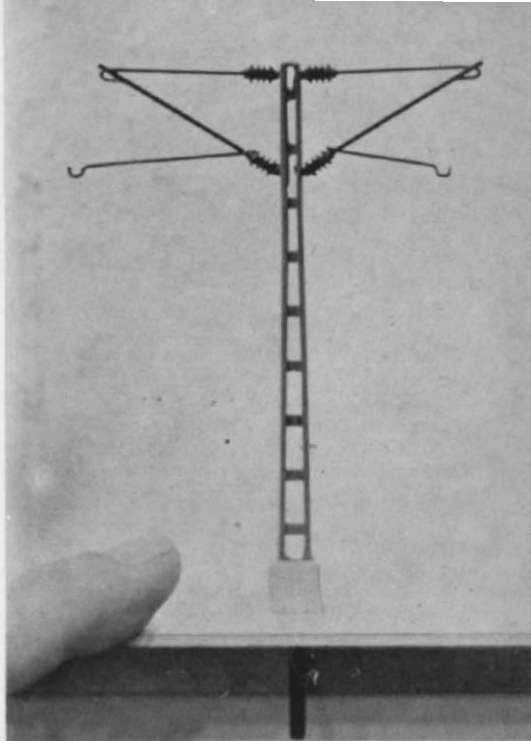
Modell-Oberleitungen
732 Göppingen

0: Das gesamte Programm der 0-Oberleitung ist nach wie vor erhältlich. Allerdings muß mit gewissen Lieferzeiten gerechnet werden, da die Firma Sommerfeldt, um die Produktionskapazität sinnvoll auszunützen, zunächst die einzelnen Aufträge sammelt und sie erst bei einer bestimmten Stückzahl ausführt.

H0: Hier wurde ein neuer doppelseitiger Ausleger-Gittermast nach DB-Vorbild gezeigt. Das übrige Mast-Programm wurde weitgehend überarbeitet. Die Profile wurden verfeinert, ebenso wurden die Ausleger zierlicher und sind jetzt mit grünen Kunststoff-Isolatoren ausgestattet. Die Mast-Sockel sind nunmehr aus farblich abgesetztem Kunststoff (in Beton-Manier) gefertigt.

Gänzlich neu sind zwei Taster mit Wischkontakten aus Silber: ein Einfach-Schließer mit zwei Polen und ein Doppel-Schließer mit drei Polen. Der Doppel-Schließer ist für unsere Zwecke besonders interessant, da mit ihm beim Schalten z. B. einer Weiche eine zweite gleichzeitig mitbetätigt werden kann, ohne jedoch dauernd verbunden zu sein. An-

H0 Abb. 244. Der neue, doppelseitige Ausleger-Gittermast nach DB-Vorbild mit Plastik-Isolatoren und -Mastfuß.



[GERARD]

Laufteigenschaften erzielt. Das Vorbild des Fahrzeugs ist der Gepäcktriebwagen 2091 der ÖBB, der heute noch in ca. 10 Exemplaren läuft. Der Bezug

der Gerard-Artikel erfolgt direkt über die im Kopf angegebene Anschrift! Die Fa. Gerard denkt daran, ggf. weitere Kleinserien-Modelle aufzulegen.

H0e Abb. 243. Das H0e-Modell (9 mm-Spur) des ÖBB-Gepäcktriebwagens auf dem kleinen — übrigens ganz reizend gestalteten — Vorführmotiv.



Ing. M. **Schneider**

Modellbahnzubehör

7336 Uhingen/Württemberg

I + II m: Für die Spur I-Freunde wurden fünf neue Straßenlampen vorgestellt. Es sind dies eine Straßenlaterne (25 cm hoch), eine einfache und doppelte Peitschenlampe (beide 30 cm hoch) sowie eine einfache und doppelte Bogenlampe (31 cm hoch). Alle diese Lampen

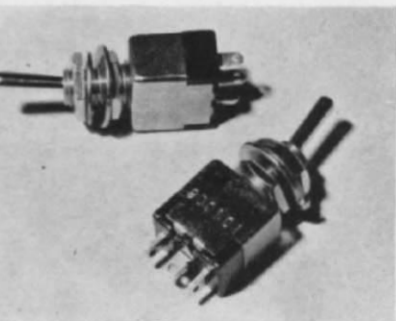
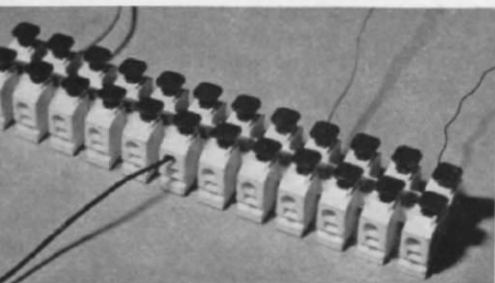
**II m-Z**

Abb. 247 u. 248. Micro-Taster und -Schalter für den Einbau in Stellpulte (etwa in Original-Größe), darunter die im Haupttext beschriebene Klemmleiste.



zeichnen sich einschließlich der Lampenköpfe durch eine besonders schlanke Form aus und wirken dadurch sehr vorbildgetreu.

II m-Z: Eine Erleichterung für alle diejenigen Modellbahner, die ihre Anlagen mit Hilfe von Lüsterklemmen verdrahten, ist eine sehr praktische Klemme mit Betätigungsdrückern, bei der zum Einklemmen der Drähte kein Schraubenzieher mehr notwendig ist. Die Haltekraft ist dabei so groß, daß man die üblichen Drähte und Litzen eher abreißt, als daß man sie herausziehen kann.

Für den Bau von Gleisbildstellpulten sind Mini-Einbauschalter gedacht, die es als einpolige Umschalter, als einpoligen Umschalter mit Mittelstellung und als einpoligen Taster gibt. Der Einbaudurchmesser beträgt 6,5 mm.

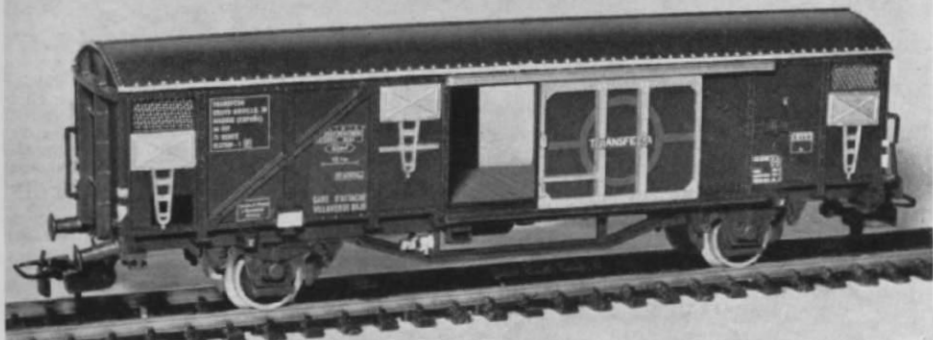
[Sommerfeldt]

genommen, eine Weiche wird umgestellt und eine zweite Weiche nebenan (die gar nicht in der gleichen Fahrstraße liegt) soll als Schutzweiche mit umgelegt werden, so kann diese an den dritten Pol des Tasters angeschlossen werden. Wird die Schutzweiche jedoch direkt betätigt, erfolgt kein Umstellen der anderen Weiche.

II m-Z

Abb. 245. Unscheinbar, aber dennoch eine nützliche Sommerfeldt-Neuheit: zwei- und dreipolige Stellpult-Taster.





H0 Abb. 249. Der neue Transfesa-Güterwagen (in Blau oder Braun erhältlich) von Electrotren ist wieder recht plastisch detailliert und sehr reichhaltig beschriftet.

R. Schreiber 8501 Fürth

Modelleisenbahnen und Spielwaren

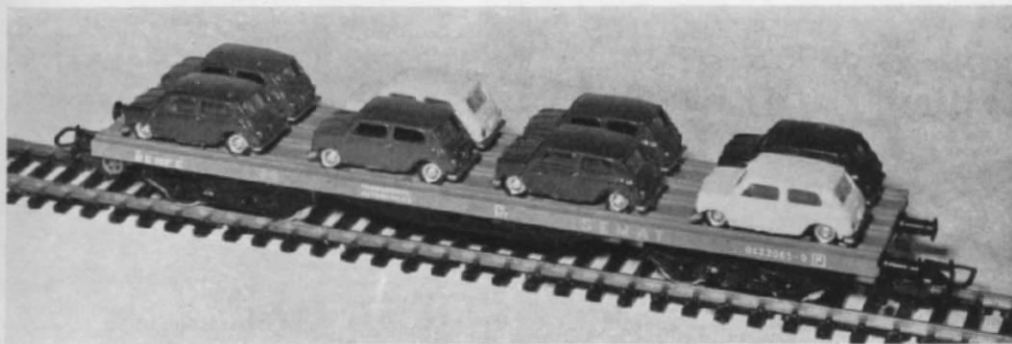
H0: Leider gab es auch dieses Jahr kaum Neuheiten zu sehen; in der Baugröße H0 wurden lediglich diverse Güterwagen der bekannten spanischen Firma Electrotren gezeigt, und zwar ein zweiaxseliger Transfesa-Güterwagen in zwei Versionen, und mehrere vierachsige Güterwagen mit verschiedenen Aufbauten, als Hoch- oder Niederbordwagen, Autotransporter etc. Das Modell der Kondensierender-Lok BR 52¹⁹⁻²² der Firma EM-Modelle (früher Gützold) ist ein zweites Mal (diesmal jedoch „ganz sicher“) noch für dieses Jahr in Aussicht gestellt.

TT: Aus dem Sortiment der „Berliner TT-Bahnen“

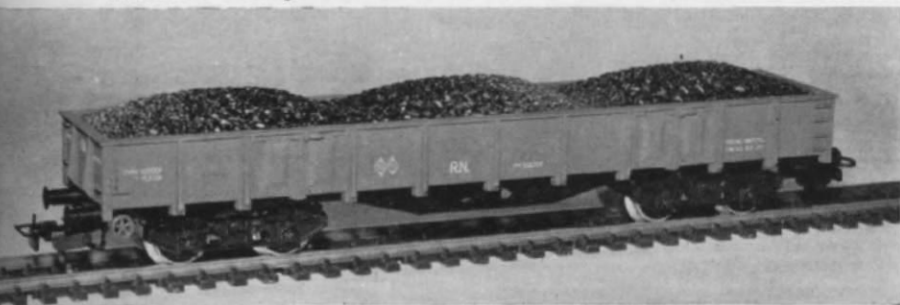
(vormals Zeuke & Wegwerth), das jetzt im vollen Umfang über die Fa. Schreiber importiert und vertrieben wird, zeigen wir die einzige Neuheit dieser Baugröße: ein Modell des dreiaxseligen „Reko“-Wagens der DRG, der als Rekonstruktions-Wagen auf Unterstellen der Länderbahn-Waggons aufgebaut ist und dem bekannten DB-Umbauwagen entspricht.

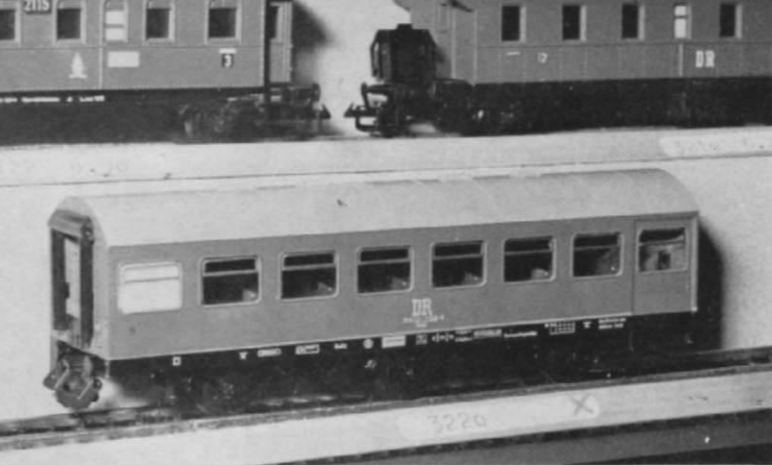
N: Auch hier ist das Neuheiten-Angebot ausgesprochen spärlich; die Abteillwagen mit und ohne Bremserhaus wurden in ähnlicher Ausführung bereits zur Leipziger Herbstmesse '71 vorgestellt.

Z: Peco hat schnell geschaltet und zeigte als Muster ein flexibles Z-Gleis, dessen endgültige Länge allerdings noch nicht feststeht. Die Z-Fans werden diese Ergänzung sehr begrüßen, zumal sich das Verlegen von „superweiten“ Radien, Übergangsbögen etc. in dieser Baugröße geradezu anbietet!

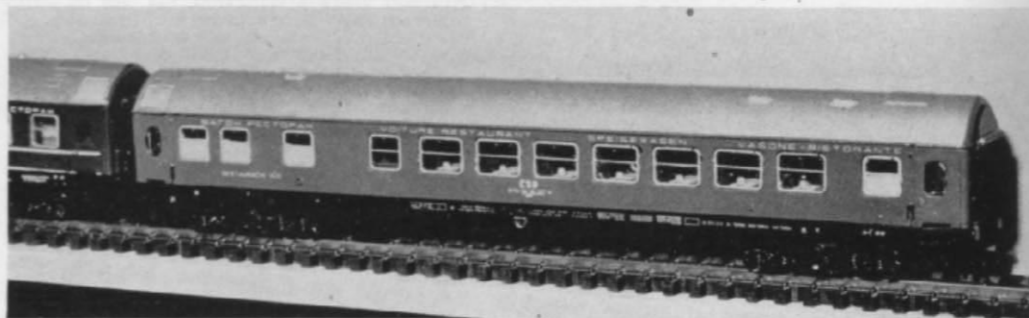


H0 Abb. 250. Ein vierachsiger Electrotren-Flachwagen, beladen mit 8 Norev-Automodellen.
Abb. 251. Auf dem gleichen Chassis basiert dieser Hochbordwagen mit „Kohle“-Ladung.

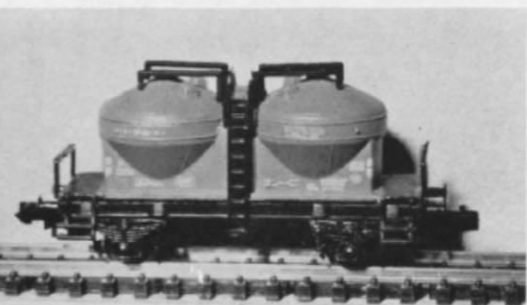




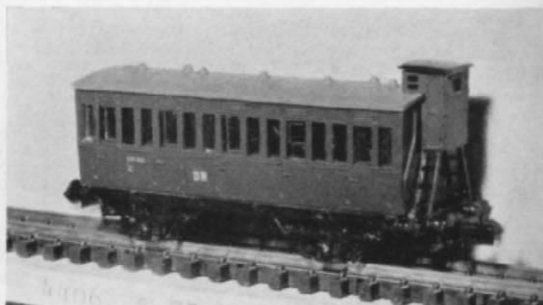
TT Abb. 252. Einzige Neuheit der „Berliner TT-Bahnen“ (ehem. Zeuke & Wegwerth): das Modell eines dreiaxigen „Reko“-Wagens der DRG, allerdings in sehr guter Ausführung.



N Abb. 253. Die Serie der vierachsigen modernen D-Zugwagen wurde durch das Piko-Modell eines Speisewagens erweitert.

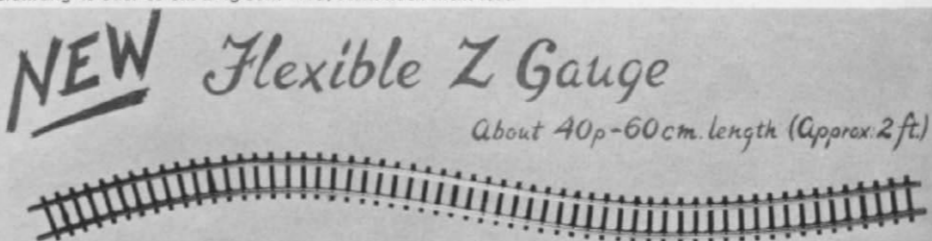


N Abb. 254. Ein zweiachsiger Silo-Wagen von Piko, der sich gut zur Bildung von „Ganzzügen“ eignet.

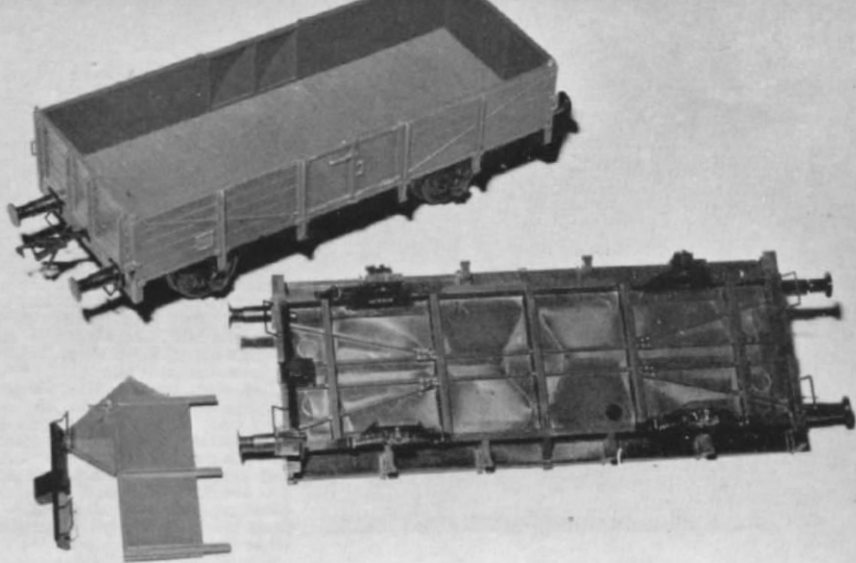


N Abb. 255. Ein ähnlicher Abteillwagen mit Bremsenhaus wurde bereits zur Leipziger Herbstmesse '71 gezeigt.

Z Abb. 256. Der Spezialist für flexible Gleise aller Art, die englische Firma Peco, ist auch bezüglich der Z-Spur „up to date“! Brandneu und hochaktuell: das flexible Z-Gleis von Peco. Ob es in der Serienausführung 40 oder 60 cm lang sein wird, steht noch nicht fest.



0 Abb. 257. Auf dem Chassis des Niederbordwagens „Halle“ (im Vordergrund einige Bausatz-Einzelteile) sollen noch der Klappdeckelwagen „Wuppertal“ sowie verschiedene Varianten von Rungen- und Drehschemelwagen erscheinen.



techno-plastics

W. Hambrink KG · 4830 Gütersloh 1

0: Hier wird offenbar von einer kunststoffverarbeitenden Fabrik ein Versuch gestartet, auf dem Gebiet der Modellbahnen Fuß zu fassen. Das erste Modell einer Reihe von 0-Fahrzeugen – der 15 t-Güterwagen „Halle“ – ist qualitativ nicht schlecht (wenn auch die Wände etwas reichlich stark sind) und man ist offensichtlich auch mit Fachkenntnissen an die gestellte Aufgabe herangegangen (kurzer Wagentyp im Interesse eines leichteren Puffer-an-Puffer-Fahrens, Federpuffer, Dreipunkt-Lagerung, spitzengelagerte Normradsätze, Metallballast im

Wagenboden zwecks tiefer Schwerpunktlage, Beschriftung nach Epoche II – Deutsche Reichsbahn und Epoche III – Bundesbahn-Wagengattung 010, zweckmäßiger 4 m-Achsstand als günstige Grundlage für gar manche passende Wagentypen u.a.m.). Vielleicht wäre eine faszinierendere Wagentypen (etwa ein Abteilmwagen oder ein „Langenschwalbacher“) für den Anfang besser gewesen, aber man war offensichtlich bestrebt, fabrikatorisch rationell zu denken und zu planen. Die Frage ist nur, ob der von der Fa. techno plastics angesprochene Kreis groß genug ist und die Bemühungen so erfolgreich honoriert werden, daß es nächstes Jahr über weitere Neuheiten zu berichten gibt. Der Preis für das Fertigmodell soll ca. 39,- DM betragen, für den Bausatz etwas unter 30,- DM.

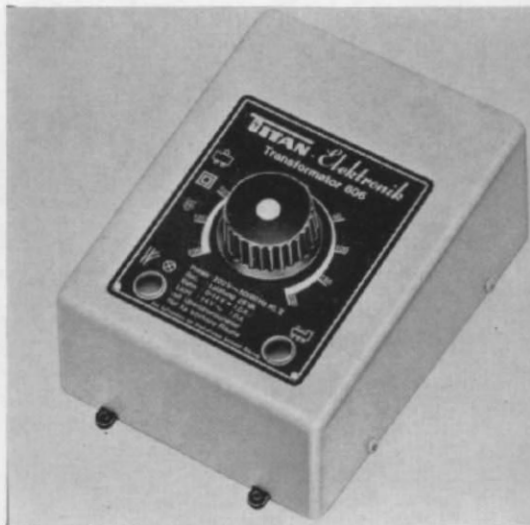
TITAN

Fabrik für Kleintransformatoren und Schaltgeräte
717 Schwäbisch Hall

H0-N: Ebenfalls vom „Elektronik-Bazillus“ infiziert, bringt Titan diesmal ein völlig neu konzipiertes, elektronisches Fahrpult heraus, dessen Schaltung eine echte Regelung aufweist (s. z. B. auch MIBA 1/70, der „Moba-Regler“). Bei einer solchen echten elektronischen Regelung werden ein elektrischer Soll- und Ist-Wert verglichen und völlig automatisch ausgeregelt. Fährt also beispielsweise ein Zug bergauf und wird langsamer, als es der am Fahrpult-Stellknopf vorgegebenen Fahrgeschwindigkeit entspricht, so wird ihm automatisch eine höhere Spannung zugeführt, bis die Geschwindigkeitsdifferenz wieder ausgeglichen ist; der selbe Ausgleich findet dann auch bei Talfahrt statt, so daß die Lok bzw. der ganze Zug niemals ins „Schießen“ kommt.

Der Stellknopf (normalerweise Regler genannt)

H0 Abb. 258. Es „hat es in sich“ – das neue Titan-Elektronik-Fahrpult, das rein äußerlich u. a. dem bekannten Typ 806 entspricht.





Z Abb. 259. Speziell für die Märklin-Z-Bahn ist dieses Fahrpult ausgelegt.

besitzt eine Mitte-Nullstellung; dadurch kann die Fahrtrichtung durch sinngemäßes Drehen nach links oder rechts gewählt werden und der sonst bei elektronischen Fahrpulten übliche Fahrtrichtungsumschalter ist bei diesem Fahrpult nicht nötig (wofür Titan ein besonderes Lob gebührt!). Der Drehknopf läßt sich weich und leicht bewegen, so daß der besonders im unteren Spannungsbereich gedehnte Regelbereich voll ausgenützt werden kann, wodurch langsames Anfahren ohne Schwierigkeiten möglich ist.

Das elektronische Titan-Fahrpult kann ohne irgendwelche Änderungen an der Anlagen-Schaltung oder an den Fahrzeugen bei jedem Gleichstromsystem eingesetzt werden; auf Grund der galvanischen Trennung der Ausgänge von Fahr- und Magnetartikel-Strom sind auch alle Schaltungen mit durchgehendem Nulleiter realisierbar. Der günstige Preis von ca. DM 88,- wird sicher manchem Modellbahner die Umstellung auf „elektronischen Betrieb“ erleichtern.

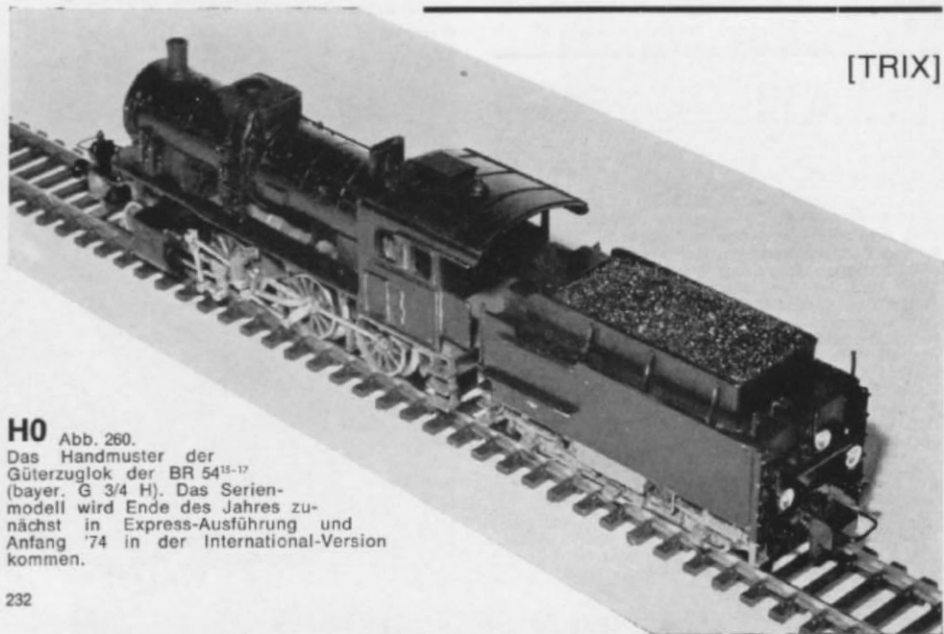
Bei dieser Gelegenheit möchten wir auch noch einmal darauf hinweisen, daß die bekannten Titan-Bahnschaltgeräte, die an den Universal-Trafo Typ 108 angeschlossen werden können, seit mehreren Jahren auch eine galvanische Trennung aufweisen und somit auch mit diesen Fahrpult-Kombinationen alle Schaltungen mit durchgehendem Nulleiter ohne Kurzschlußgefahr ausgeführt werden können.

Z: Eine weitere Neuheit ist ein spezielles Fahrpult für die Z-Spur-Bahn, das einen für diesen Zweck ausgelegten Regelbereich von 1,5–8 Volt aufweist. Bemerkenswert ist auch bei diesem Fahrpult die weiche Drehcharakteristik des Drehknopfes. Die Wahl der Fahrtrichtung erfolgt auch hier über eine mittlere Nullstellung.

A. Richter KG

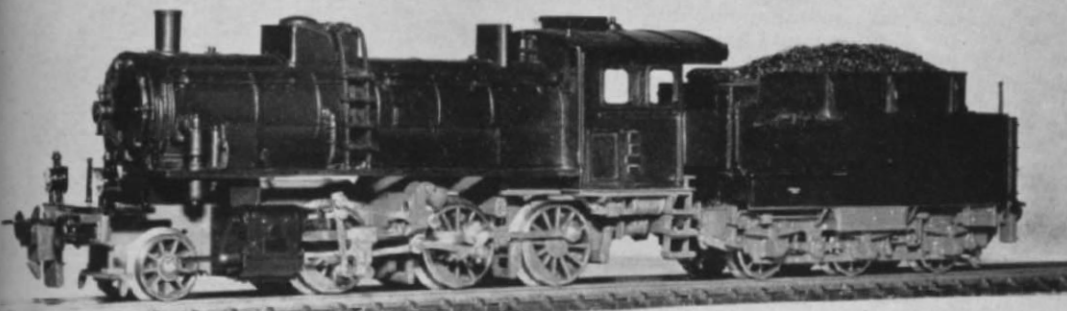
Hahn-Leuchten · 7522 Philippsburg

N: Als einzige Neuheit wurde in diesem Jahr eine Gittermastleuchte (70 mm hoch) in der inzwischen bekannten Hahn-Ausführung und Detaillierung gezeigt (nicht abgebildet). Auch bei dieser neuen Leuchte ist – wie bei allen Hahn-Leuchten – der Austausch von Ersatzlampen schnell und einfach durchzuführen.



H0

Abb. 260.
Das Handmuster der Güterzuglok der BR 54¹⁵⁻¹⁷ (bayer. G 3/4 H). Das Serienmodell wird Ende des Jahres zunächst in Express-Ausführung und Anfang '74 in der International-Version kommen.



H0 Abb. 261. Endlich einmal eine „weißblaue“ Güterzuglok — die bayer. G 3/4 H als Trix-Modell! Erfreulich, daß man die interessantere Ausführung mit zusammengefaßtem Dampfdom und Sandkasten zum Vorbild nahm!

TRIX

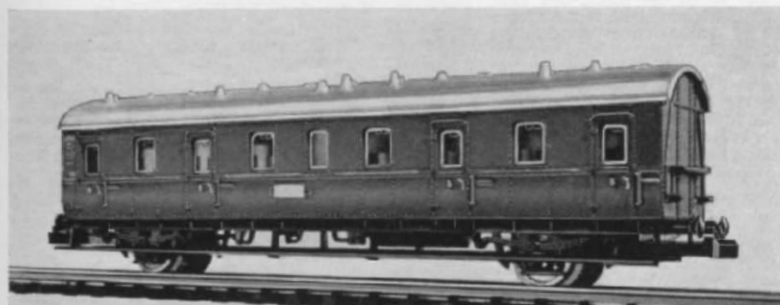
Mangold GmbH u. Co · 8500 Nürnberg

H0: Die Gerüchte, daß Trix das International-Programm auslaufen läßt, stimmen nicht! Das International-Sortiment wird lediglich nicht mehr im bisherigen großen Umfang aufrechterhalten. So werden z. B. ältere Trix-Express-Modelle nicht mehr umgestellt, während jedoch alle Neuheiten nach wie vor in International- und Express-Ausführung kommen (wie beispielsweise die diesjährigen H0-Neuheiten oder in Bälde die 92 vom vorigen Jahr). Vielleicht rühren die Gerüchte daher, daß einige Modelle, die dem heutigen Standard nicht mehr ganz entsprechen, aus beiden (Express und International) Programmen genommen werden, so z. B. die S 3/6 und die 42. Eine Liste mit den entfallenden Modellen hat der Fachhändler, und etwaigen Interessenten (die sich etwa eine 42 für den M+F-Franco-Crosti-Satz sichern wollen) ist Elle angeraten! Doch nun zu den H0-Neuheiten dieses Jahres:

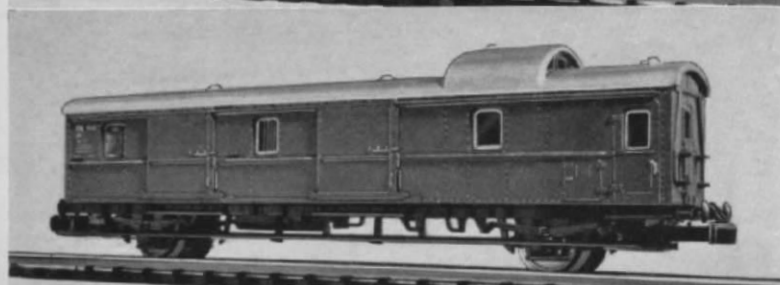
Zwar erst als Handmuster war das Modell der BR 54¹³⁻¹⁷ (bayer. G 3/4 H) zu sehen, doch dürfte die

Serienausführung die neue Trix-Konzeption, die mit der BR 92 begonnen wurde, fortsetzen. Der Antrieb kommt in den Tender; ebenso wie bei der 92 werden keine Schienenschleifer mehr den vorbildgetreuen Eindruck stören. Ein kleines Schalterchen zwischen Lok und Tender wird die wahlweise Stromabnahme von der rechten oder linken Schiene besorgen. Mehr über dieses Modell — das leistungsgruppen- und einsatzmäßig bisher in H0 fehlte — im Spätherbst, wenn die Express-Ausführung ausgeliefert wird; die International-Ausführung folgt nächstes Jahr!

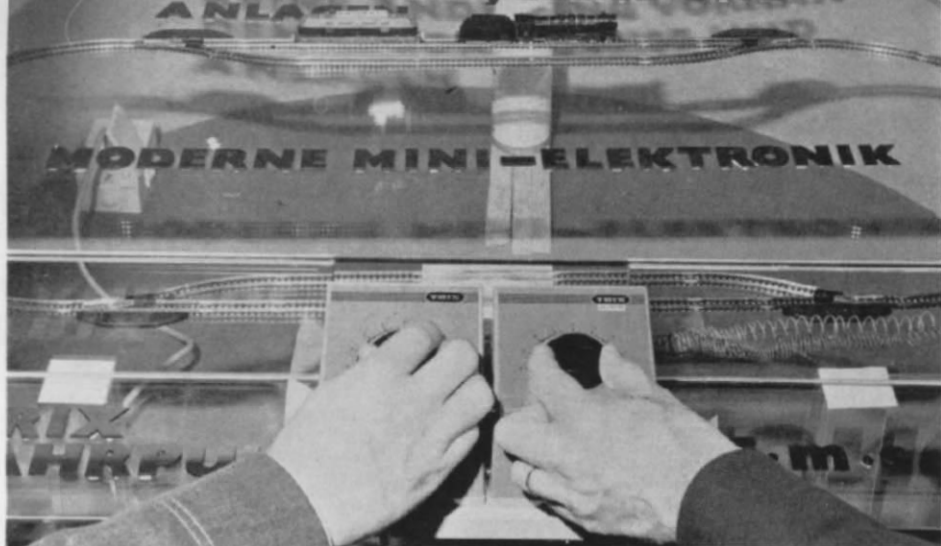
Erfreulicherweise hat man bei Trix ein offenes Ohr für begründete Modellbahnerwünsche und präsentiert den Abteilwagen mit Tonnendach CD 21 sowie den Packwagen Pw 23 tatsächlich in H0, zunächst in Express, während die Zweischienen-Version sowie der zweite Abteilwagen BC 21 im nächsten Jahr folgen. Diese Modelle werden eine Inneneinrichtung, der Pw 23 zusätzlich bewegliche Schiebetüren haben.



H0 Abb. 262. Die „Höer“ brauchen nicht länger neidisch zu sein: der Tonnendach-Abteilwagen CD 21d kommt im Maßstab 1:87, ebenso wie ...



H0 Abb. 263. ... der dazu gehörige Packwagen Pw 23. Besten Dank!



N Abb. 264. Der „Demonstrations-Kreis“ für die Minitrix-Mehrzug-Elektronik: Auf einem einzigen Stromkreis (Gleisoval ohne jede Trennstelle) ließen sich die V 200 mittels des Normal-Fahrpultes (links) und die e.m.s.-01 mit dem e.m.s.-Fahrpult (rechts) völlig unabhängig voneinander steuern!

N: In dieser Nenngröße wartete Trix mit einer kleinen Messe-„Sensation“ auf, die da heißt: „Minitrix-e.m.s.“ – was soviel wie „Elektronik-Mehrzug-Steuerung“ bedeutet. Besonderes Kennzeichen dieser Minitrix-Entwicklung ist einmal die ausgesprochen problemlose, „Idiotensichere“ Verdrahtung (auch an Loks und Fahrpult ist nichts zu verändern), zum anderen die geradezu sensationelle Preisgestaltung (s. weiter unten). Damit auf einem einzigen Stromkreis zwei Loks völlig unabhängig voneinander verkehren können, braucht man lediglich als zweite Lok eine der e.m.s.-Loks (vorerst die 01, V 200 und VT 98) sowie ein e.m.s.-Fahrpult. Das Ganze basiert nicht etwa auf einer in Halbwellen aufgeteilten Wechselstromspannung (wie z. B. bei der 12 mm-Lytax-Bahn seligen Angedenkens), sondern – und das möge für heute als Erklärung reichen – die eine Lok wird normal mit Gleichstrom gefahren, während der Motor der e.m.s.-Lok zwar auch mit Gleichstrom betrieben, jedoch mit einem speziellen, „vertrixten“ Wechselstrom angesteuert wird. Die volle Leistung bleibt jedenfalls erhalten.

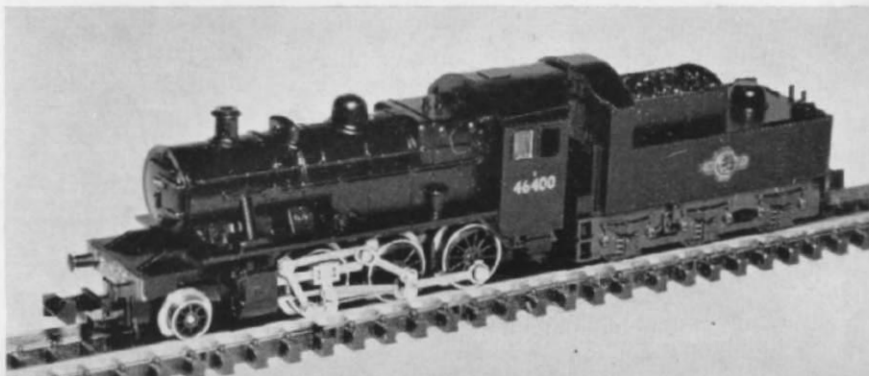
Mit dem e.m.s.-System ergeben sich in der Tat schon heute ganz erhebliche Betriebsmöglichkeiten, denn unter Hinzunahme einer echten Überleitung können bereits 3 Züge unabhängig voneinander auf einem Stromkreis verkehren, auf zwei (getrennten) Stromkreisen demgemäß 6 Züge usw. Für 1974

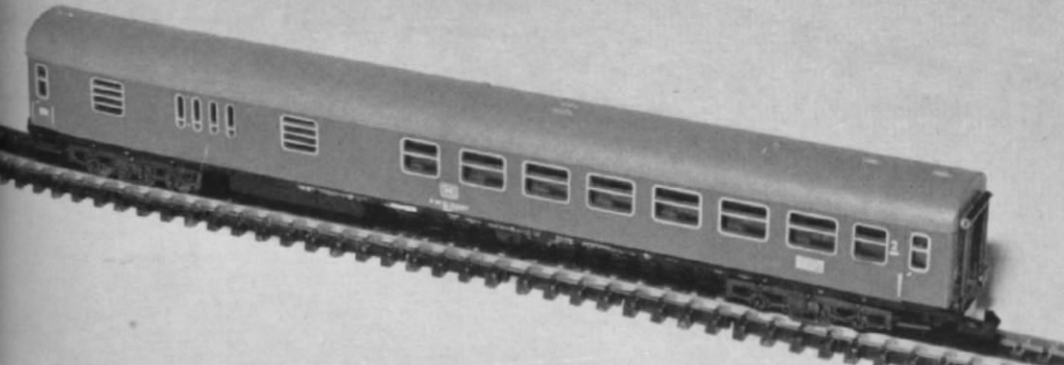
sind auch noch e.m.s.-Elloks vorgesehen, so daß dann 4 Züge auf einem Gleis bzw. Stromkreis verkehren können! Außerdem hat das e.m.s.-System den u. E. großen Vorteil, daß kleine Rangierloks, in denen mit bestem Willen kein Platz für einen noch so winzigen Elektronikbaustein vorhanden ist, ganz normal gefahren werden können, während die e.m.s.-Bausteine auch in den größeren Triebfahrzeugen untergebracht sind. Dadurch ist ein unabhängiger Rangierbetrieb bzw. ein Vorspann- oder Schlebebetrieb (eventuell mit „normaler“ größerer Lok) möglich.

Wir werden auf das e.m.s.-System wahrscheinlich noch einmal besonders ausführlich eingehen; für heute seien nur nochmal die u. E. entscheidenden Merkmale und Vorteile dieses Systems festgehalten:

1. Die bereits erwähnte vollkommen problemlose, „Idiotensichere“ Verdrahtung.
2. Die Miniaturgröße der Bausteine, die erstmals einen elektronischen Mehrzugbetrieb auch in N-Größe gestattet.
3. Die Aus- und Aufbaumöglichkeiten. Bereits im nächsten Jahr sollen e.m.s.-Elloks folgen und anschließend Bausteine zum Nachrüsten zahlreicher (auch „fremder“) N-Fahrzeuge. Darüber hinaus sind Bausteine mit verstärkter Leistung für H0 in Vor-

N Abb. 265. Zu diesem Modell einer englischen Dampfloks erschienen auch die entsprechenden kurzen Güterwagen, die wir jedoch nicht abgebildet haben.





N Abb. 266. Der 16,5 cm lange kombinierte 2. Klasse/Gepäckwagen, der das Bilden nicht zu langer Schnellzüge erleichtert. Ein weiteres N-Modell, das in H0 immer noch (und noch mehr!) fehlt!



N Abb. 267 u. 268. „Selbstverständlich“ auch bei Minitrix vertreten: der DB-Komfortwagen 1./2. Klasse mit extra eingesetztem „Wellblech“ in den Seitenwänden!



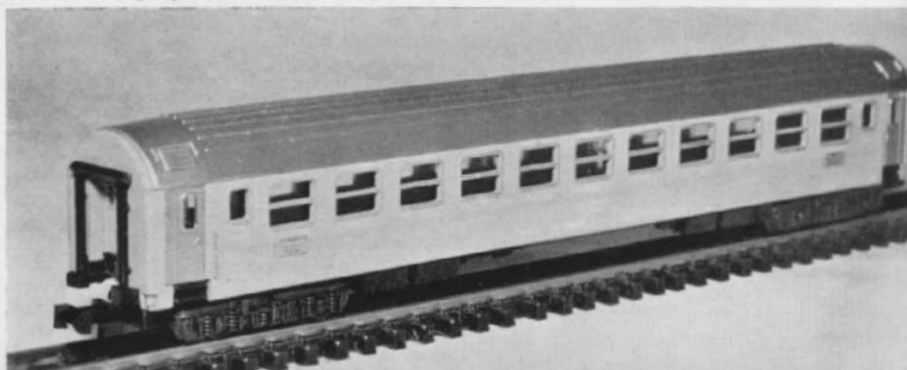
bereitung; das e.m.s.-Fahrpult ist jetzt schon für den H0-Betrieb ausgelegt!

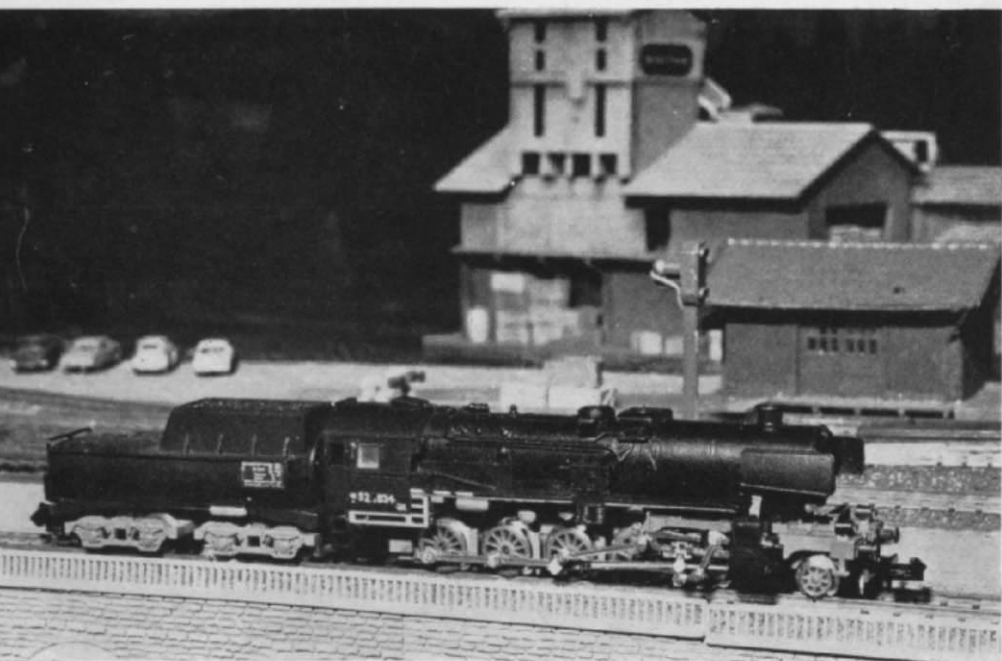
4. Last, doch gewiß nicht least: der nachgerade „volkstümlich“ anmutende Preis von 76,50 DM für das e.m.s.-Fahrpult und der Zuschlag von ca. 23,- DM für die mit einem e.m.s.-Baustein ausgerüsteten Loks.

Soviel zu dem neuen Minitrix-Mehrzugsystem, nun zu den übrigen Neuheiten: Das N-Modell der Kriegslok BR 52 mit Wannentender stellt eine interessante Bereicherung des N-Lokparks dar. Das ausgestellte Handmuster läßt eine sehr gute Serienausführung (etwa im Spätherbst) erwarten. Der Motor wird übrigens nicht im Tender, sondern in der Lok untergebracht sein.

Im Wagenprogramm findet man auch bei Mini-

N Abb. 269. Das Modell des ÖBB-Komfortwagens (LÜP 14,3 cm) ist eine blau/silberne Version des bekannten Schweizer D-Zugwagens, das unsere Kollegen in Österreich dennoch begrüßen werden.



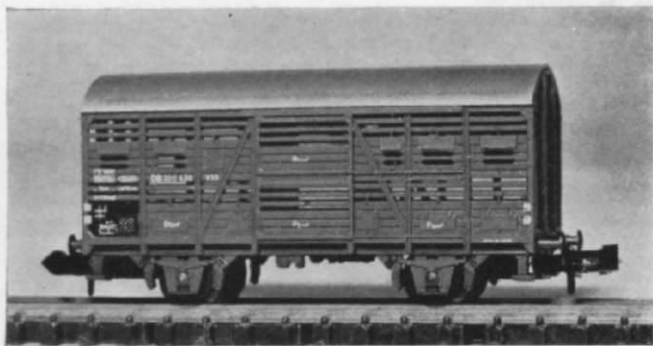


N Abb. 270. Die Wannentender-Kriegslok der BR 52 als Messe-Muster. Der Motor wird übrigens in der Lok selbst untergebracht sein; die Umbau-Spezialisten unter unseren Lesern können also schon jetzt mit entsprechenden Planungen beginnen (z. B. BR 85!).

trix die Nirosta-Komfortwagen als maßstäbliche 16,5 cm-Modelle in sehr guter Ausführung mit feiner Detaillierung von Schürzen und Drehgestellen. Die „Wellblech“-Streifen auf den Seitenwänden sind übrigens – bei den Mini-Bahnen N und Z fehlt es wahrhaft nicht an originellen technischen Einfällen! – zur Erzielung sauberer Farbkanten extra eingesetzt! Gänzlich neu bei den Reisezugwagen und vom Typ her längst fällig ist außerdem der kombinierte D-Zug-Pack- und Personenwagen, der das Bilden vorbildgetreuer, aber nicht zu lan-

ger Schnellzüge sehr erleichtert. Die übrigen Neuheiten (ÖBB-Komfortwagen, 16,5 cm-DB-Wagen in Normallackierung etc.) stellen lediglich Varianten bereits bekannter Modelle dar.

Ein ganz besonderes „Bonbon“ unter den neuen Güterwagen ist der kleine Verschlagwagen, mit sehr feinen und zierlichen, sauber durchbrochenen Wänden und lupenreiner Beschriftung. Ansonsten erschienen der bekannte Bierwagen mit „Kronenbourg“-Dekor sowie eine ganze Reihe englischer Güterwagen mit dem typischen kurzen Achsstand.



N Abb. 271. Ganz hervorragend ausgefallen ist das Modell des kleinen Verschlagwagens mit unwahrscheinlich feinen Brettern, Scharnieren etc. und einer sehr akuraten, größenrichtigen Beschriftung.



H0 Abb. 272. Der Gebirgsbahnhof „St. Amand“ mit Nebengebäuden und vielfachem Zubehör (Sonnenschirme, Stühle usw.).

VAU-PE

Friedrich Poppitz KG
3579 Neukirchen

H0: Vau-Pe wartete mit einigen neuen Gebäude-Modellen auf, mit denen man Anschluß an das heutige Niveau der Kunststoff-Spritztechnik gefunden hat. Die Qualität ist merklich besser geworden und die Gebäude sind durchaus als gut und — bis auf eine gewisse „Ausmaße-Schrumpfung“ — als H0-maßstäblich zu bezeichnen.

Der Gebirgsbahnhof „St. Amand“ in alpenländischem Baustil (mit kleinem Güterschuppen und Aborthäuschen) sieht sehr schmuck aus und paßt sicher gut auf kleinere Anlagen mit Gebirgs-Charakter. Der Bausatz-Packung (kein Fertigmodell) sind neben den Gebäudeteilen noch eine Vielzahl an ausschmückenden Kleinteilen wie Signaltafeln, Leiter, Stühle, Tische, Sonnenschirm usw. beigegeben. Die Dächer sind übrigens nicht minder gut plastisch ausgeführt.

Ebenfalls in eine Gebirgslandschaft — zumindest vom Stil her — passend ist eine kleine „malerische“ Bergkirche, mit weißgetünchten Wänden, dunklem Schieferdach, Blumen, Ranken usw.

Damit die norddeutschen Modellbahner nicht zu kurz kommen, hat Vau-Pe sie mit einem Fischerhaus mit imitiertem Strohdach und einem aufgespannten Fischernetz bedacht.

Ein stilistisch frei einsetzbares Haus ist dreifach zu verwenden: einmal als Bankgebäude für eine Kleinstadt (s. Abbildung) oder als Wohnhaus mit angebautem Café bzw. Ladengeschäft. Entsprechende Ausschmückungsteile — eine wohl einmalige und begrüßenswerte Idee — liegen jedem Bausatz bei.

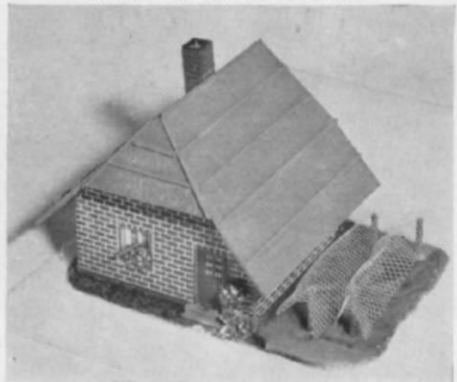


H0 Abb. 273. Die kleine, gut maßstäbliche Bergkirche (siehe H0-Figur vor der Eingangstür).

H0 Abb. 274. Das neue Bank-Gebäude für Kleinstädte und Vororte.



H0 Abb. 275. Das norddeutsche Fischerhaus mit Fischernetz und weiterem Zubehör.





H0 Abb. 276. Die „Bibliothek“ mit weißen Seitenwänden, braunen Arkaden und Umrandungen und schieferblauem Dach.

VOLLMER

7 Stuttgart-Zuffenhausen

Fabrik feiner Modellspielwaren

H0: Bei der Fa. Vollmer wurden in diesem Jahr ausschließlich H0-Neuheiten gezeigt. Erstmals präsentiert Vollmer Stadthäuser in dieser Baugröße, und zwar eine Serie von „Patrizier-Häusern“ nach Original-Vorbildern aus Nordwestdeutschland und Eßlingen. Der sich überall abzeichnende Trend zur Maßstäblichkeit bei H0-Gebäuden ist auch bei Vollmer deutlich zu erkennen; gleichzeitig wählte man auch hier Vorbilder aus, die im Kleinen trotz maßstäblicher Wiedergabe nicht „klotzig“ wirken. Die unteren Stockwerkshöhen entsprechen mit 36 und 28 mm dem H0-Maßstab; die bei den Häusern der Abb. 278 noch zu geringe Höhe der oberen Stockwerke wird auf unser Einwirken hin bei den Serienmodellen noch auf 1:87-Abmessungen vergrößert!

Ein besonderes „Plus“ der neuen Vollmer-Stadthäuser ist außerdem, daß nicht nur Front- und Rückwände, sondern auch die Seitenwände durchgestalt und mit Fenstern etc. versehen sind, so daß sich praktisch jedes Haus auch als Eckgebäude oder freistehend verwenden läßt – beispielsweise die „Bibliothek“ in Abb. 276. Bei allen Modellen gefällt die feine Ausführung der Fenster-Umrandungen, Arkaden-Stukkaturen etc. sowie die ausgewogene und harmonische Farbgebung, von der unsere Schwarzweiß-Aufnahmen leider nur einen ungefähren Eindruck vermitteln können. Aus den bereits vorhandenen 6 Grundtypen lassen sich durch farbliche Abänderungen usw. bereits jetzt (d. h. natürlich erst nach der Auslieferung!) lange und verschiedenartige Straßenzüge und Stadtviertel

H0 Abb. 277. Eine Gruppe von „Patrizierhäusern“, zusammengestellt aus „Gildehaus“, „Amtshaus“ und dem aus zwei Gebäuden bestehenden „Kaufmannshaus“ (v.l.n.r.).





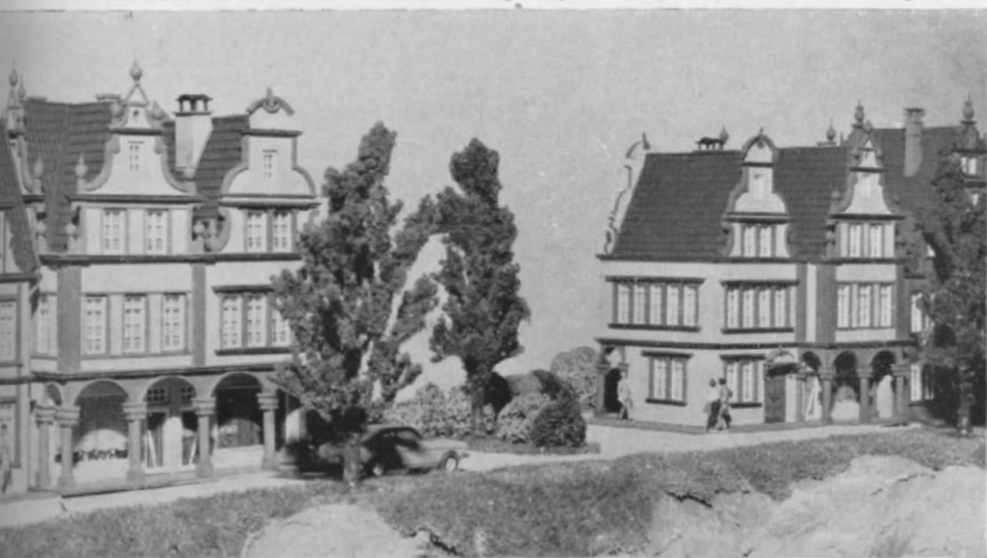
H0 Abb. 278. Diese Gruppe setzt sich (v.l.n.r.) zusammen aus „Haus am Markt“ (zwei Einheiten), „Bürgerhaus“ und „Bibliothek“ (hier in anderer Farbgebung als auf Abb. 276). Beim „Haus am Markt“ und dem „Bürgerhaus“ werden die oberen Stockwerke von Vollmer noch auf H0-Abmessungen gebracht!

gestalten; und daß man bei Vollmer diese Linie (zum guten Glück!) weiterzuführen gedenkt, ist nur zu begrüßen! Erfreulich ist des weiteren, daß mit diesen Stadthäusern auch einmal die Freunde norddeutscher Anlagenthemen bedacht werden, die bislang sicher etwas neidisch auf Ihre „süddeutschen“ Kollegen geblickt haben! Wir von der MIBA haben uns natürlich ganz besonders gefreut – denn der von uns ständig vorabgetriebene Keil in punkto „Maßstäblichkeit bei H0-Gebäuden“ und „Auswahl

von geeigneten Vorbildern“ hat auch diese Vollmer-Neuschöpfung sichtbar beeinflusst!

Neu sind ferner 4 Laternen mit Milchglas-Leuchtkörper von 75 und 72 bzw. 50 und 47 mm Höhe (ohne Abb.) sowie ein „Oberleitungssatz H0“. Letzterer soll – versehen mit einer genauen, bebilderten Anleitung – vor allem dem Modellbahn-Anfänger die „Angst vor der Oberleitung“ nehmen und quasi als Grundausstattung dienen. Neues Material kann dann jeweils nach Bedarf hinzugekauft werden.

H0 Abb. 279. Ein weiteres Motiv mit den „Patrizierhäusern“ von Vollmer; leider kommt auf dieser Schwarzweiß-Aufnahme die harmonische Farbgebung der Gebäude nicht so recht zur Geltung.



Wiking

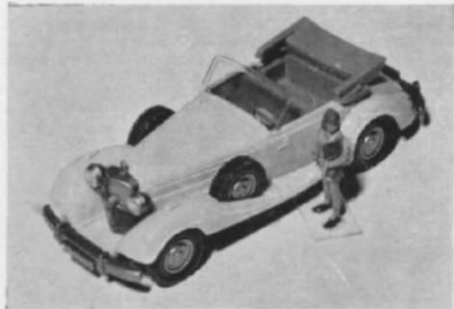
-Modellbau · 1 Berlin-Lichterfelde

N: In diesem Jahr gab es keine N-Neuheiten, dafür jedoch in...

H0: ... endlich die von Modellbahnern (und wohl auch vielen Sammlern) längst gewünschten Oldtimer „neueren Datums“ (30er Jahre). Vorerst sind allerdings nur insgesamt fünf verschiedene Typen, nämlich das Sportcabrio Mercedes 540 K (1936), eine Limousine Mercedes 260 D (1937), ein Opel Blitz-



H0 Abb. 280. Einer der „Stars“ des heuer begonnenen Oldtimer-Programms ist zweifellos der hervorragend nachgebildete Mercedes 260 D.

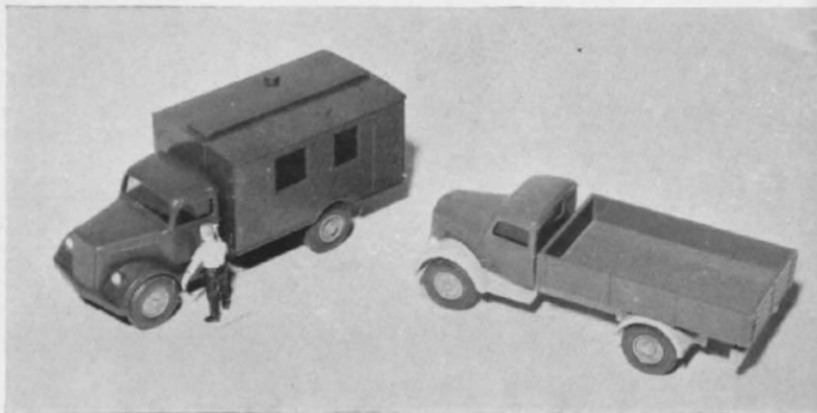


H0 Abb. 281. Das auch für heutige Begriffe noch „schnittige“ Mercedes Cabrio 540 K, das allerdings im Original nicht allzu häufig zu sehen war...

H0 Abb. 282. ... während im Gegensatz dazu der Opel Blitz-Lkw aus dem Straßenbild der damaligen Zeit nicht wegzudenken war.

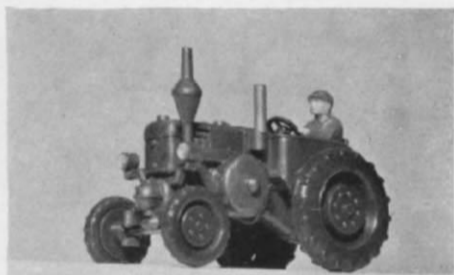


H0 Abb. 283. Die beiden neuen Feuerwehrfahrzeuge (v.l.n.r.): Magirus D 30 mit ausgefahrener und eingeschobener Drehleiter und das Löschgruppenfahrzeug Magirus LF 16.



Laster mit Pritschen- und Kastenaufbau (1939) und ein Lanz Bulldog (der Ackerschlepper schlechthin) erhältlich. Diese Serie wird jedoch fortgesetzt, da der Widerhall sehr gut war (was anders – aus unserer Sicht – auch gar nicht zu erwarten war)!

Bei den anderen H0-Neuheiten dominieren die Lkw. Völlig neu im Programm sind ein Löschgruppen-Fahrzeug Magirus LF 16, ein Drehleiter-Wagen mit dreifach ausziehbarer Leiter Magirus D 30 sowie ein Mercedes-Benz-Transporter L 408 mit Pritschenaufbau. Beim Texaco-Tankzug wurde zu einer schon vorhandenen Zugmaschine ein neuer Drelachs-Auflieger geschaffen. Andere Lkw sind mit diversen neuen Beschriftungen lieferbar, und zwar nunmehr mit originalgetreuen Beschriftungen (statt Phantasienamen), also von tatsächlich existierenden Firmen oder Institutionen, damit das Straßenbild der Modellbahn-Anlagen noch wirklichkeitsgetreuer wirkt.



H0 Abb. 284. "Ein prachtvoller Oldtimer und als „Bulldog“ vielleicht noch ein Begriff: der Lanz-Ackerschlepper mit außenliegendem Schwungrad.

WIAD Kopp KG

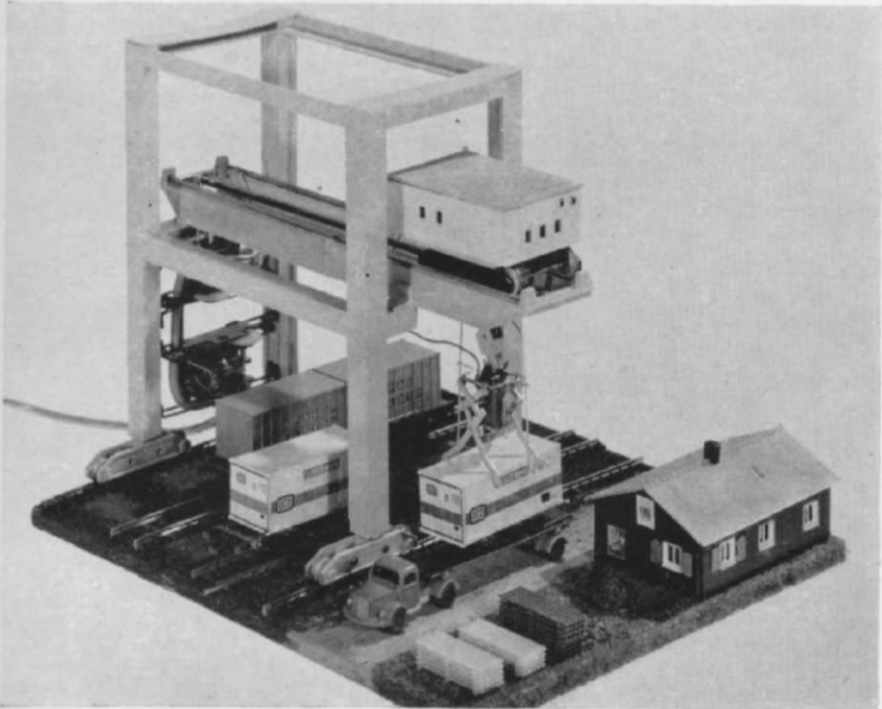
Modellspielwarenfabrik

7 Stuttgart-Bad Cannstatt

H0: Wiad hat sein Kran-Sortiment durch ein Freelance-Modell eines Containerkrans erweitert, bei dem alle Fahr- und die Greifer-Funktionen

elektrisch getätigt werden können. Das Verladen der Container erfolgt mit einem scherenförmigen Greifer, der über die Container greift und dann beim Hochheben durch sein Eigengewicht am oberen Rand der Container einhakt; das Lösen erfolgt durch Betätigen eines Elektromagneten. Lieferbar ist dieser sehr stabile Kran als Bausatz- und Fertigmodell, jeweils mit oder ohne elektrische Ausstattung. Der Container-Greifer ist außerdem auch einzeln erhältlich.

H0 Abb. 285. Wiad ging bei der Konstruktion des neuen Container-Krans hauptsächlich von der unproblematischen und robusten Funktion sowie auch für Spielbetrieb ausreichender Stabilität aus, wodurch das Modell automatisch wuchtiger ausfallen mußte.





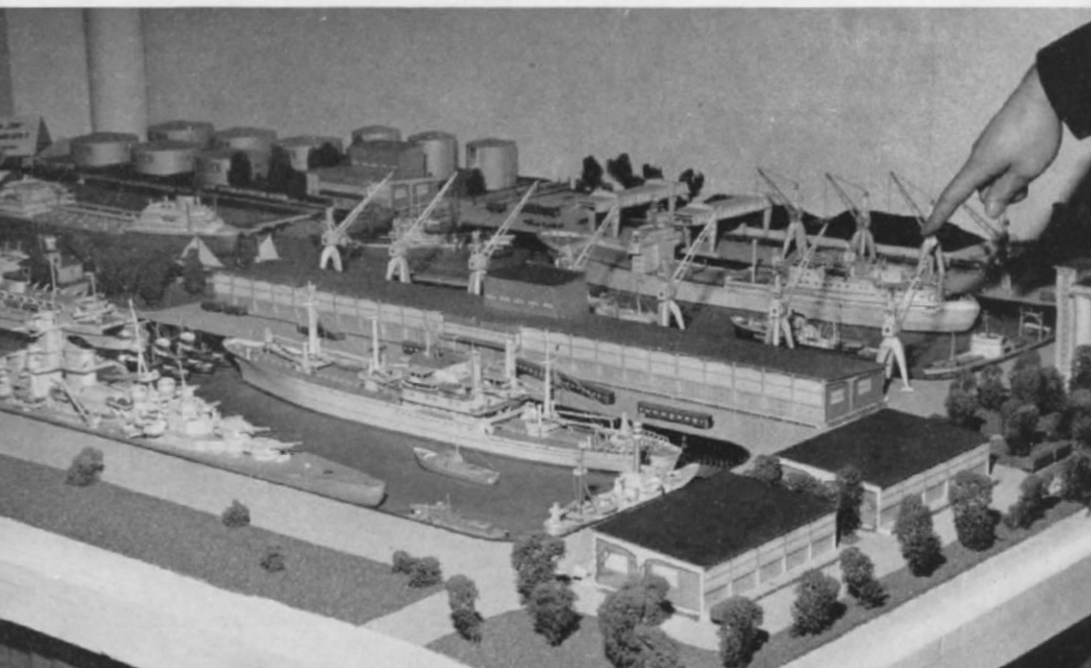
Z Abb. 286 u. 287 (unten). Die im Maßstab 1:250 gehaltenen Schiffs-, Kran- und Gebäudemodelle (alles aus Modellbaubogen entstanden!) passen tatsächlich sehr gut zur Z-Bahn oder – umgekehrt – die Z-Bahn in eine solche Hafenanlage (Ausstellungsanlage der Herstellerfirma). Im übrigen erkennt man, welch' ausgedehnte Hafenbecken, Lager- und Ladestraßen sich in Z auf geringem Platz realisieren lassen!

Wilhelmshavener Modellbaubogen

Jade-Verlag • 294 Wilhelmshaven

Normalerweise hätte die Modellbahnerei mit den allbekannten „Wilhelmshavener Modellbaubogen“ eigentlich nichts zu tun, aber die Z-Bahn im Maß-

stab 1:220 läßt die Schiffe, Gebäude, Verladekräne, Öltanks usw. in einem anderen Licht erscheinen! Ein Z-Bahn-Fan sollte sich einmal näher mit diesen Modellbaubogen befassen, vielleicht findet er doch etwas Verwertbares darunter, und wenn es nur das eine oder andere Gebäude oder Schiff ist. Gerade letztere dürften von besonderem Interesse sein, da man im Z-Maßstab wohl doch noch größere Projekte als in N verwirklichen kann. Die Schiffe – sauber ausgeschnitten und sorgfältig zusammengeklebt – schauen tatsächlich so gut wie



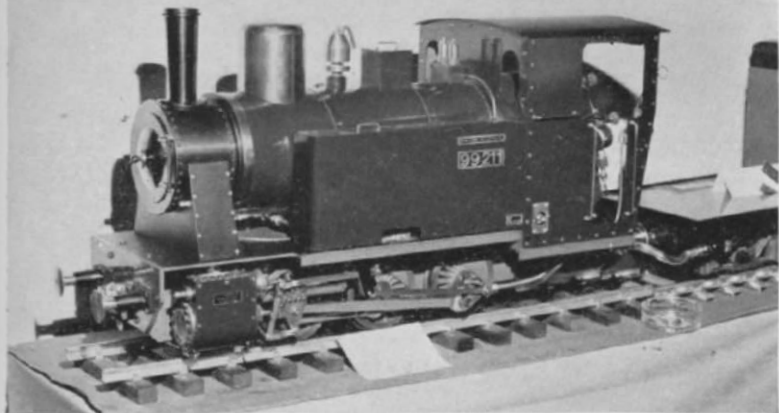


Abb. 288. Mit immerhin 100 kg „Lebendgewicht“ ist diese 5"-Spur-Cn2-Dampflok nach dem Vorbild der BR 99 211 der Wangerrooger Inselbahn eigentlich schon nicht mehr als „Modell“ im herkömmlichen Sinn anzusprechen.

E. u. K. Zimmermann

Maschinenbau · 711 Öhringen

Neu auf der Messe, aber nicht neu in der Branche: Eine Spezialwerkstatt, die als einzige Firma ganze Dampfbahn-Loks herstellt bzw. Bausatzteile hierfür liefert. Ob und inwieweit die Anhänger von Miniatur-Dampfbahnen zur Gilde der Modellbahner zählen oder nicht – unsere Mitarbeiter Ostra und Rolf Ertmer befinden sich übrigens auch darunter! – wollen wir hier nicht untersuchen, sondern kurz darüber berichten, was es auf diesem speziellen Gebiet so gibt. Die beiden Brüder Zimmermann haben ihre ersten Erfahrungen als Hobbyisten gesammelt; auf Grund der Nachfrage gingen sie dann dazu über, die erforderlichen Bauteile in Kleinstserie herzustellen, wozu ihnen (als Spezialwerkstätte für die Porsche-Versuchsabteilung) ihre Präzisions-Werkzeugmaschinen zugute kamen bzw. kommen. Und so sind die Dampfbahn-Anhänger Europas in der glücklichen Lage, auf ganz exzellente gearbeitete Teile zurückgreifen zu können, deren Zusammenbau keine Spezialwerkzeuge- oder -Maschinen erfordert, sondern lediglich eine Bohrmaschine und was man sonst so an „einschlägigem“ Werkzeug zu Hause hat! Er kann und braucht nur solche Arbeiten auszuführen, die nichts mit der Funktion der Lok zu tun haben (diese werden sicherheits- und vorsichtshalber in der Werkstätte Zimmermann gefertigt und zusammengesetzt). Der Bausatz für die ausgestellte, in der Praxis inzwischen bestens bewährte Schmalspurlok 99 211 (nach dem Vorbild der Wangerrooger Inselbahn, jedoch mit verlängerten Wasserkästen und Puffern statt der Mittelkupplung) besteht aus 16 Baugruppen, die man im Laufe der Jahre zusammenkaufen und -bauen kann (der Bausatzpreis beträgt immerhin

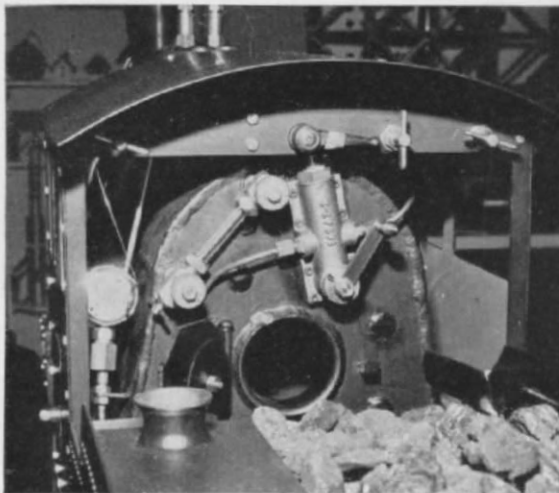


Abb. 289. Blick auf den Führerstand der „Virginnian“ (Abb. 290). Mit den zahlreichen Reglern, Ventilen usw. ist der Lokführer sicher voll ausgelastet.

6700.— DM, die fertige Lok kostet übrigens 8500.— DM ab Werk!).

Die Länge des Dampflok-Modells (über Puffer) beträgt 96,5 cm, die Spur 127 mm, das Gewicht ca. 100 kg, der Mindestradius ca. 5 m. Interessenten mögen sich an die o. a. Firma wenden und sich das ausführliche Prospektmaterial kommen lassen.

auf den Bildern aus (und kosten dabei im Höchstfall ein paar Mark!).

Die Fahrzeuge der Hafenbahn sehen verblüffend „echt“ aus und könnten auf einer größeren Anlage wertvolle Statistendienste leisten. Die 2 Bogen Nr. 1061 (zu 2.— DM) ergeben 45 z. T. verschiedene Fahrzeugtypen. Die Gebäude (1 Verwaltungs-

gebäude, 2 Schuppen, 1 Silo) umfassen 4 Bogen DIN A 3 und kosten 3.— DM usw. usw. Interessenten finden im Firmenkatalog sicher noch weitere interessante Dinge, und sei es auch nur als Zeitvertreib für den Filiz (z. B. Mondauto, Mondfähre, freifliegende Flugmodelle, Schiffe und Flugzeuge aller Art).

Abb. 290. Die „Virginian“ im „american style“ mit Schlepptender, auf dem über den Kohlen ein bequemer Sitz für den Lokführer angebracht werden kann. Das 5"-Gleismaterial ist fertig oder als Bausatz von der Fa. Knupfer, 725 Leonberg, Hölderlinstr. 2, erhältlich.

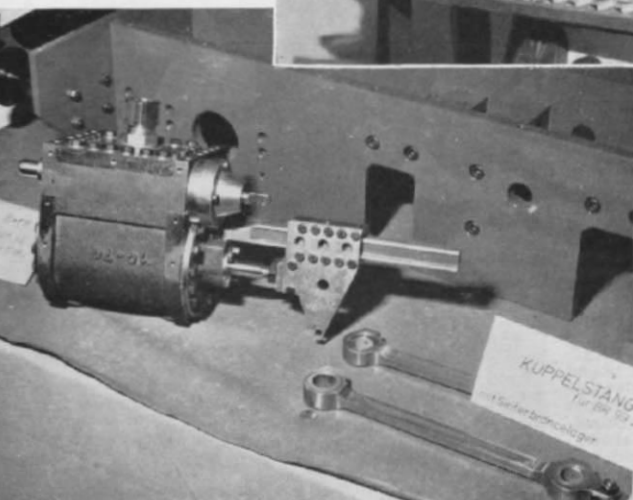
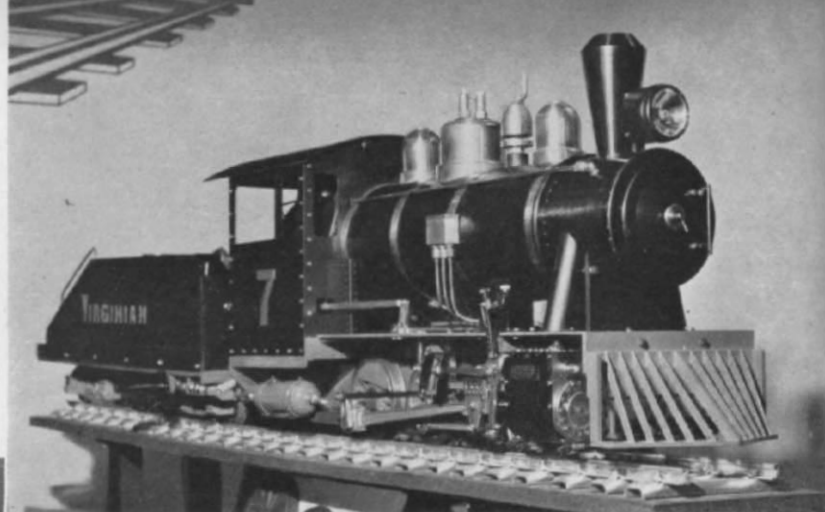
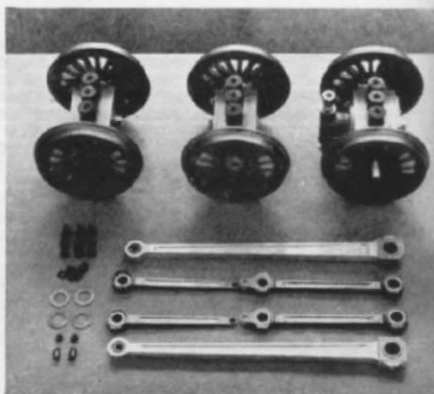


Abb. 292. Beim Bausatz werden die beiden Zylinder mit Kreuzkopf komplett montiert und eingestellt geliefert und dadurch unbeabsichtigte Schadensfälle durch unsachgemäße Einstellung oder Zusammenbau verhindert.

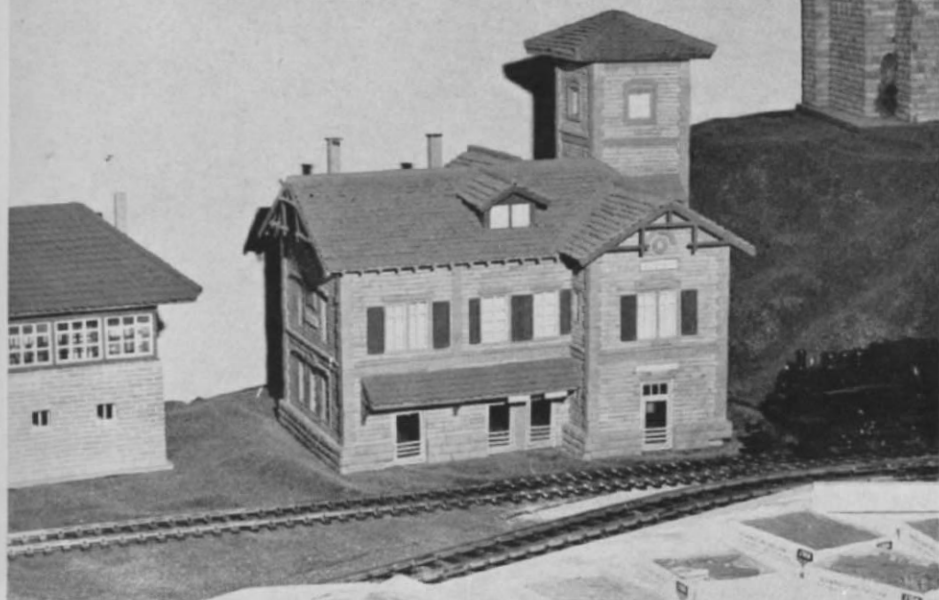
▼ Abb. 291. Einzelteile aus der Baugruppe „Laufwerk“ mit Antriebs- und Kuppelachsen, Treib- und Kuppelachsen, Gummifedern usw.



[WOLF]

Ilm Abb. 293. Als kompletter Bausatz erhältlich: der Bf. „Uderns“ nach dem noch erhaltenen Vorbild der Zillertalbahn.





Ilm Abb. 294. Ebenfalls ausschließlich aus Wolf-Miniatur-Ziegeln entstand dieses Bahnhofsgebäude „Putzheim“. Neben den diversen Bausteinen sind auch die für Eigenschöpfungen erforderlichen Fenster, Türen, Fensterläden u. a. lieferbar.

WOLF Compact-Ziegelbausteine 6740 Landau/Pfalz

Die Fa. Wolf ist manchen „Freiland-Bahnern“ sicher unter ihrem früheren Namen „compact“ bekannt; sie fertigt wetterfeste echte Backsteine, Dachziegel etc. etwa im LGB-Maßstab für den Selbstbau von Gebäuden, Brücken, Tunneln usw.

Der Bau erfolgt „fachgerecht“ mit Mörtel und allem „drum und dran“ wie Dachsparren etc. In das bisherige Sortiment wurden einige Bausätze für Bahnbauten (so z. B. die Station „Uderns“ der Zillertalbahn) und Wohnhäuser neu aufgenommen. Doch sollen in Zukunft nicht nur die LGB-Bahner von diesen echten Bausteinen profitieren: Die Fa. Wolf plant, auch für 0 und H0 (na, na? — ein H0-Ziegelstein mißt etwa 4 x 2 mm!) entsprechende Backsteine herauszubringen!

ZUBA

Zschutschke & Bachmann

Modellbahnbau · 405 Mönchengladbach

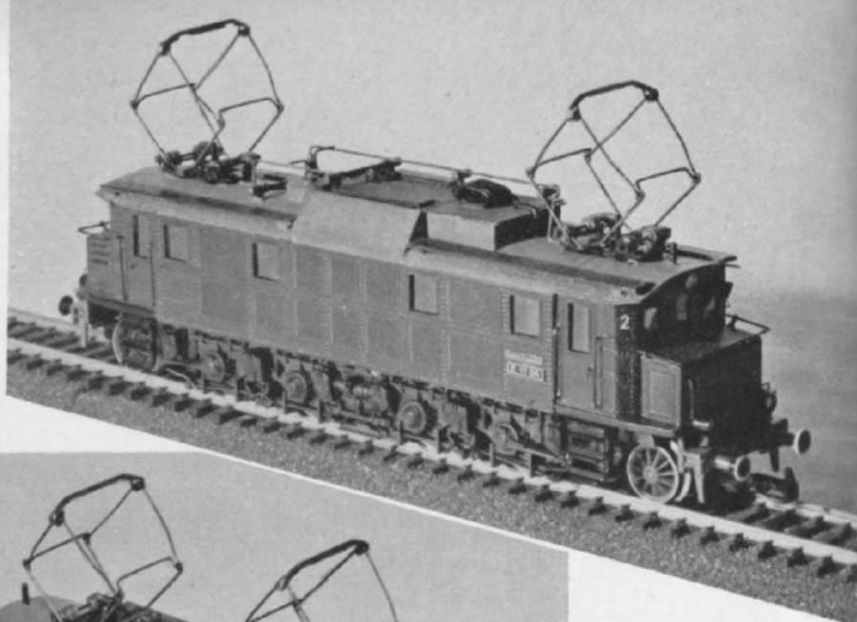
H0: Die Kleinserienhersteller Zschutschke und Bachmann, die sich in Modellbahnerkreisen im Laufe der Zeit einen Namen gemacht haben, stellten in diesem Jahr erstmals auf einem eigenen Messestand aus. Gezeigt wurden zahlreiche Fahrzeugneheiten, die allesamt — wie mehrfach in der MIBA berichtet — auf bewährten Industrie-Fahrtstellen basieren. Von dem umfangreichen Neuheitenangebot ist besonders das Modell der Hochleistungs-01² der DRO zu erwähnen (Fleischmann-Basis), das in zwei verschiedenen Ausführungen zu haben ist: als Fertigmodell mit — für diese spezielle Type — maßstäblich verlängertem Fleischmann-Fahrwerk, Ms-Handarbeitskessel, Domverkleidung, Schürze usw. (allerdings nur für Zweischienen-Gleichstrom), und — für einfachere Ansprüche — als Zrustsatz zur Fleischmann-01, allerdings ohne Rahmenverlängerung und Ms-Kessel, doch sonst mit den gleichen Zruststellen, die auch das Supermodell enthält. Beide Versionen sind (im Gegensatz zur ZUBA-Anzeige in MIBA 1/73)

mit Boxpok-Rädern versehen und sollen bei Erscheinen dieses Heftes schon lieferbar sein.

„Epochenspezis“ werden die Modelle der Vorkriegs-BR 01 (als „Rheingold“-Zuglokom einsetzbar) und 44 — mit Handarbeitskessel, großen Windleitblechen, vorbildgetreuer Pumpenanordnung usw. — begrüßen, die sowohl mit dem Original-Fleischmann-Tender als auch mit ZUBA-Nietentender geliefert werden. Bei letzterem hapert es noch ein wenig mit der akuraten Durchbildung der einzelnen Niete, doch ZUBA will hier noch Abhilfe schaffen. Abgeholfen wurde bereits bei der Farbgebung der Modelle, die im Gegensatz zu den letztjährigen Modellen nunmehr sehr gut und sauber ausgefallen ist. A propos Farbgebung: Sämtliche ZUBA-Bausätze werden — bis auf den neuen Kessel-Umbausatz für eine 03¹⁰ auf Fleischmann-Basis — unlackiert geliefert; ein Lackierservice ist generell nicht vorgesehen.

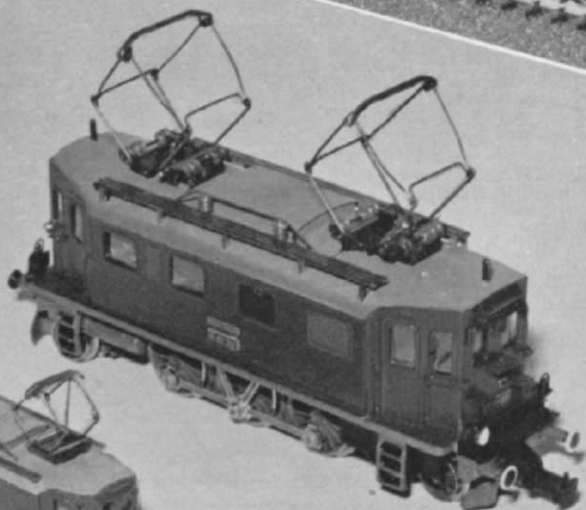
Das Ellok-Modell der BR 117 hat das Rivarossi-E 19-Fahrwerk zur Grundlage (was dem ZUBA-

H0 Abb. 295. Die sehr gut gelungene ZUBA-E 17 auf dem Fahrwerk der Rivarossi-E 19. Dem Modell werden die vorbildgetreuen Rahmen-Endwangen (für große Radian) beigefügt.



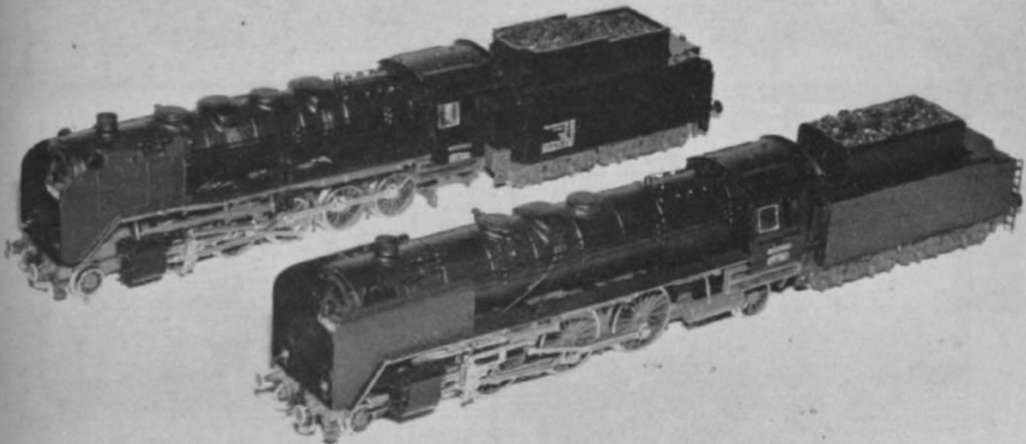
H0+N Abb. 296.

Ein von der Form her ungewohnter, jedoch irgendwie interessant wirkender Ellok-Oldtimer (für die ZUBA offenbar eine besondere Vorliebe hat): die E 61², die es für H0 und N gibt.



N Abb. 297. Alte Preußen und Badener traut vereint: die preußische T 10/76 als ZUBA-Modell auf piccolo - P8-Fahrwerk und die badische VI b/75¹⁻³, beide in sehr guter Detaillierung und Farbgebung.





H0 Abb. 298. Für die Freude eines „epochengerechten“ Betriebes bringt ZUBA die Vorkriegs-Bauarten der BR 44 und 01, beide mit Handarbeitskessel, großen Windleitblechen und zahlreichen vorbildgetreuen Details.

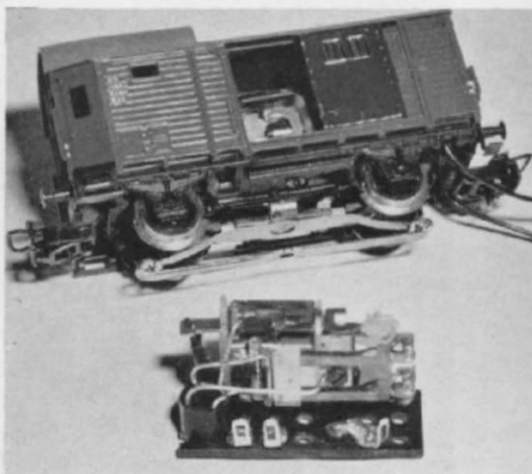
H0 Abb. 299. Ein echter „Geisterwagen“ mit Schleifer, Umschaltrelais und Gleichrichter (letztere zwei gibt es auch als Baustein) für den Wechselstrom-Betrieb von kleinen Gleichstrom-Loks.

Modell natürlich zugute kommt!); für größere Radien werden der 117 – übrigens in Gleich- und Wechselstrom-Ausführung erhältlich – noch die Rahmen-Endwagen für die Vorlaufachsen (à la Atlas-BR 10) mitgeliefert.

Als Bausatz sofort (als Fertigmodell in Bälde) ist das Modell der E 61² (bad. A²) erhältlich, ein ausgesprochen interessanter und sehr gut durchgestalteter Ellok-Oldtimer auf der Basis der Fleischmann-64. Das Vorbild verkehrte auf der Wiesen- und Wehratalbahn, die vielen Eisenbahnfreunden nicht unbekannt sein dürfte.

H0e: Die Liliput-KSW-Straßenbahn wurde von ZUBA auf 9 mm umgespurt und kann damit auch auf kleineren Radien – wie sie z. B. in den zumeist sehr beengten Altstadtvierteln auf Modellbahn-Anlagen zu verlegen sind – verkehren. Sofort erhältlich!

N: Auch im N-Programm findet sich die DRo-01² wieder, und zwar auf Minitrix-01 Basis. Der entsprechende Umbausatz, mit dem sich ein (minimal verkürztes) 01²-Modell erstellen läßt, ist bereits lieferbar, das Fertigmodell soll im Herbst folgen. Die E 61² mit ihren konischen Führerständen wirkt im Maßstab 1:160 fast noch interessanter als in H0-Größe und ist als Bausatz (für das Fahrwerk der Minitrix-64) sofort, als Fertigmodell in ca. 2–3 Monaten lieferbar. Dann wird auch das Dampflok-Modell der bereits aus dem ZUBA-H0-Programm bekannten BR 76 (preußische T 10) greifbar sein,



die in maßstäblichen Abmessungen auf der piccolo-P 8 basiert. Weitere ZUBA-N-Neuheiten werden wir ggf. im Laufe des Jahres noch einmal behandeln; über „Neuheiten am Rande“ und nützliche Kleinteile für beide Baugrößen (H0 und N) informiert der ZUBA-Neuheitenprospekt, der als Nachtrag zum Gesamtkatalog von ZUBA gegen einen frankierten Rückumschlag erhältlich ist.

MIBA-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlertorgaben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 –

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKI).

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644

Postcheckkonto (Achtung! Neue Nummer!): Nürnberg 573 68-857 MIBA-Verlag Nürnberg