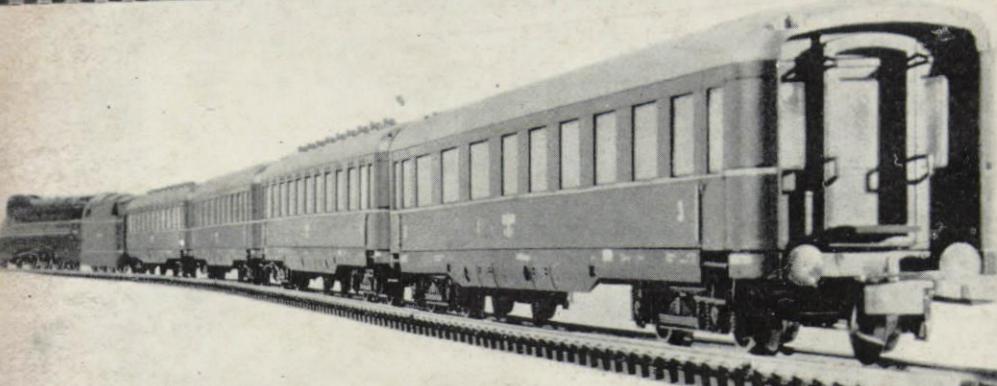
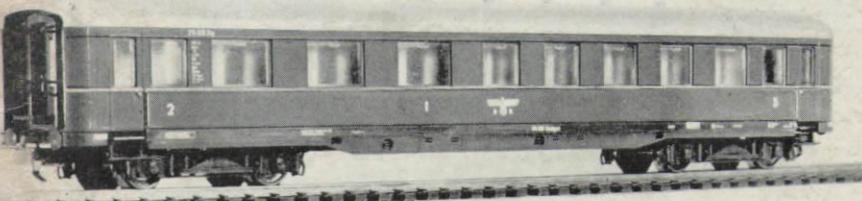


Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



25. INTERNAT. SPIELWARENMESSE NÜRNBERG -

2. Teil
L-Z

MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

26. JAHRGANG
MÄRZ 1974

3a



Großer Bildbericht über die Modellbahn-Neuheiten

der XXV. 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 L-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.

Walter Bücherl · Wien
Spielwarenfabrik

Liliput

Das Titelbild zeigt die Schürzenwagen in einer MIBA-Montage unter Verwendung von TBA-Fotos (K. Pfeiffer, Wien).

H0: Jetzt sind sie da, die Schürzenwagen! In der gewohnt exakten Liliput-Ausführung und in verschiedenen Varianten von der Ursprungs-DR-Ausführung über die blauen „Rheingold/Rheinpfeil“-Wagen bis hin zur neuesten DB- und ÖBB-Ausführung mit UIC-Beschriftung (s. Abbildungen). Die Länge ist 24,2 cm, bis auf den 1. Klasse-Wagen, der 6 mm länger ist. Die Wagen sollen bei Erscheinen des Heftes bereits im Handel sein; der 1. Klasse-Wagen wird etwa April/Mai kommen.

Die Modelle wirken windschnittig und elegant; die Fenster sind – in diesem Fall besonders wichtig – sehr exakt eingesetzt und mit Griff-Imitationen versehen. Sehr gut gelungen ist auch das Farbfinish (und hierbei vor allem die Zierstreifen unter den Fenstern). Die Beschriftung ist auch am Längsträger vollständig, lupenrein und größtenteils. Selbstverständlich haben die Wagen eine Inneneinrichtung. Der Kuppelabstand ist relativ eng und beträgt ca. 8 mm „von Dach zu Dach“. Sehr gut nachgebildet sind auch die Wendler-Lüfter auf dem Dach und die Aussparungen für die Zugschluß-Laternen.

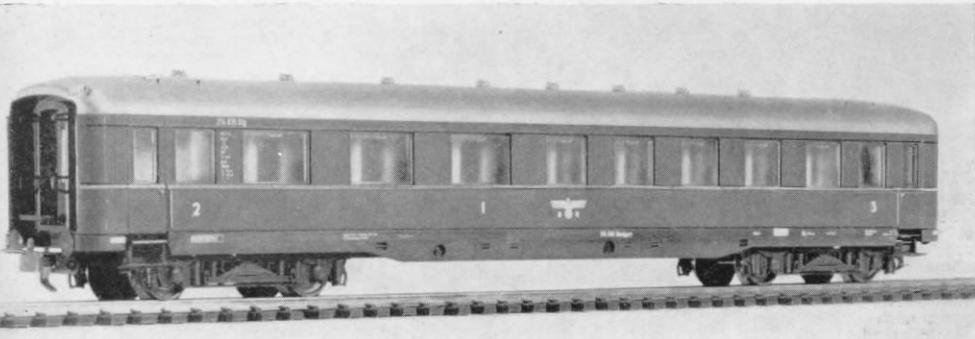
Die Schürzenwagen dürften all jenen willkommen sein, die ausgesprochene Verfechter kurzer Schnellzugwagen sind (oder aufgrund der Anlagengröße und deren Radien mit bestem Willen nicht die langen 30- oder 26,4 cm-Wagenmodelle fahren lassen können). Die nur 24,2 cm langen Modelle sind – umgerechnet – auch im Original nicht sehr lang, sondern genau genommen 21,025 m.

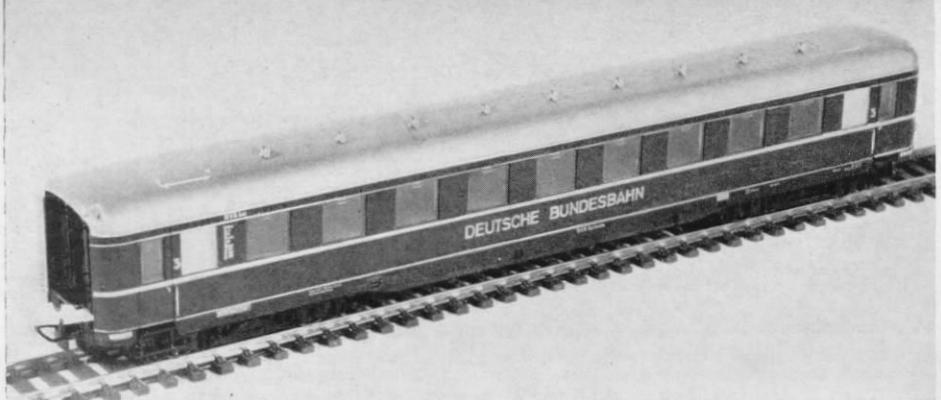
Um bei den Wagen zu bleiben: Der letzte Jahr angekündigte „Gotthard-Express“ ist nochmals „auf Eis“ gelegt worden, da das Interesse nicht so erfolgversprechend groß wie z. B. beim „Rheingold“ war und das Risiko vorerst zu groß gewesen wäre.

Die 2-achsigen Personenwagen mit dem großen Achsstand sind jetzt auch in der SBB-Ausführung und als „Amor-Express“ der Bodensee-Toggenburg Bahn erhältlich. Ansonsten entsprechen sie dem in Heft 11/73 besprochenen Wagen. Die passende Lok wird übrigens von M+F geliefert (s. Abb. 182 auf S. 219).

Ein Mitteilung zwischen Lok und Wagen ist das Modell der neuesten Gleisstopfmaschine (Bild), ein sehr interessantes, 24 cm langes Modell in leuchtendem Gelb (weiter auf S. 206).

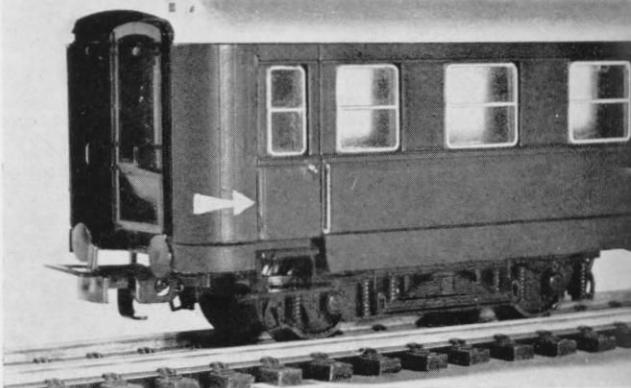
H0: Abb. 142. Der Reichsbahn-Schürzenwagen ABC 4ü 39 (s. BZ in MIBA 12/1951) als 24,8 cm langes, bestens geratenes Liliput-Modell! (Die 100 %ig authentischen „Pleitegeier“-Schiebebilder gibt es übrigens von Günther.)



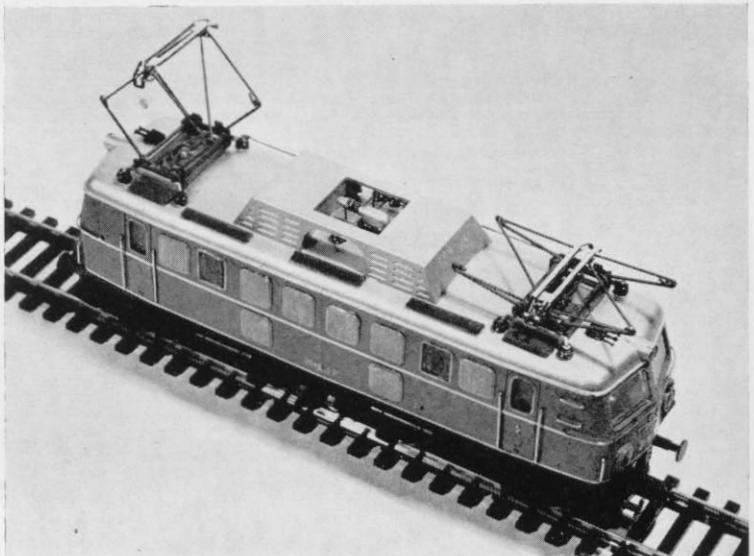


HO Abb. 143. Gesamtansicht des 3. Klasse-Schürzenwagens in Blau mit silbernem Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“. Aus diesen Wagen war (beim Vorbild) in den 50er Jahren der „Rheingold“ bzw. „Rheinpfeil“ gebildet; als passende Zuglok käme etwa die Märklin-03 infrage.

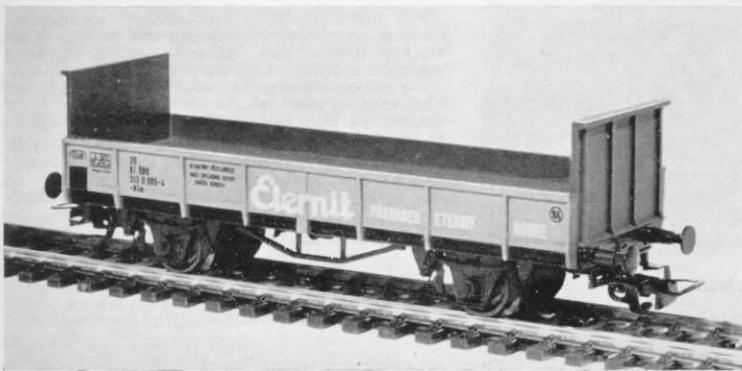
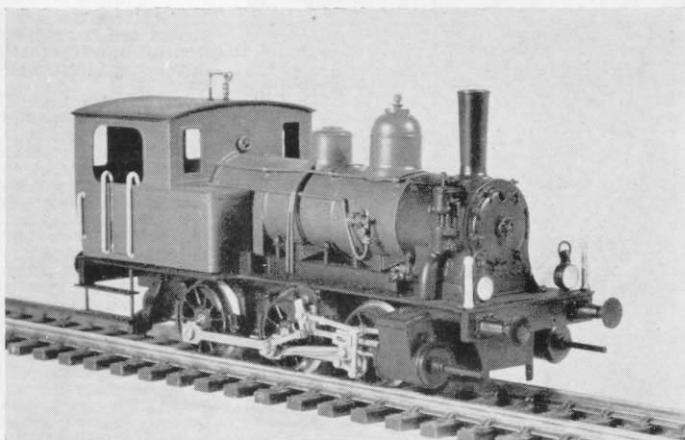
HO Abb. 144. Der Pfeil weist auf eine Besonderheit der Schürzenwagen (hier die ÖBB-Version mit UIC-Übersetzfenstern) hin, die Liliput genauestens nachgebildet hat: die unter der Fensterreihe leicht verstärkte Wagenbreite! Und noch etwas: Eigens für die Schürzenwagen entwickelte Liliput neue Drehgestelle nach der Bauart „Görlitz II“ schwer mit 4-facher Federung, deren obere Partie bewußt nicht nachgebildet wurde, um trotz der Schürzen ein Ausschwenken zu ermöglichen — eine zweckmäßige, gar nicht ungeschickte Lösung!



HO Abb. 145. Das neue HO-Modell der ÖBB-Elok 1040, auf dessen Dach u. a. die Signalhörner oder der Öl-Hauptschalter (Mitte) sehr genau nachgebildet sind.

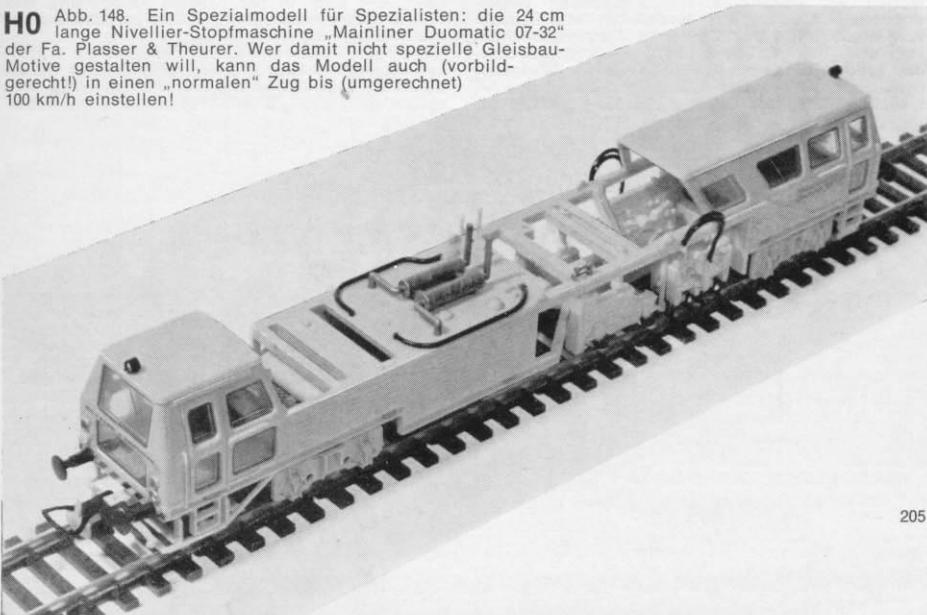


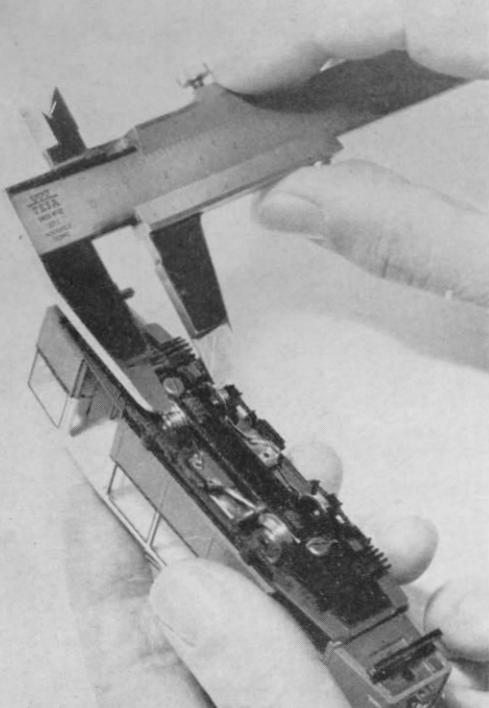
HO Abb. 146. Das Lilliput-Handmuster der schweizerischen E 3/3, die es nun – was zahlreiche BRD-Modellbahner sicher bedauern werden – doch nicht als bayerische R 3/3 geben wird. Wer es allerdings nicht ganz so genau mit dem Achsstand nimmt, kann die E 3/3 im Bedarfsfall „umfrisieren“.



HO Abb. 148. Ein Spezialmodell für Spezialisten: die 24 cm lange Nivellier-Stopfmaschine „Mainliner Duomatic 07-32“ der Fa. Plasser & Theurer. Wer damit nicht spezielle Gleisbau-Motive gestalten will, kann das Modell auch (vorbildgerecht!) in einen „normalen“ Zug bis (umgerechnet) 100 km/h einstellen!

HO Abb. 147. Das Modell eines Privatwagens der Eternitwerke Vöcklabruck mit blauen Seiten- und braunen Stirnwänden.





H0m Abb. 149. Der Liliput-KSW-Strabzug ist nun auch für 12 mm-Spur erhältlich.

tend gelbem Warnanstrich mit hellgrauen Drehgestellen und Dachflächen und schwarz abgesetzten Armaturen; sehr exakt sind die verschiedenen Details nachgebildet. Das gute Stück ist sofort lieferbar.

Nun zu den Loks: Die angekündigte E 3/3 ist weitgehend fertig (Bild) und ab Herbst lieferbar. Diese in aller Welt (u. a. in Norwegen) als Rangierlok bekannte Type kommt zunächst als SBB-Lok und als Werkslok der Feldschlößchen-Brauerei, passend zum Gästezug. Sie wird übrigens nicht wie ursprünglich geplant als bayerische R 3/3 geliefert werden, da die Übereinstimmung zwischen den beiden Typen doch nicht so groß ist und die Liliput-Konstrukteure keine „halben Sachen“ machen wollten; eine irgendwie gearbeitete Kompromiß-Lösung war jedenfalls nicht möglich.

Völlig neu ist die ÖBB-Elok der Baureihe 1040, mit der nach langer Pause einmal wieder etwas für Österreichs Elokfreunde getan wird (Bild). Die im neuen orangefarbenen Anstrich gehaltene Lok ist 14,8 cm lang und repräsentiert die typischen, gedrungen wirkenden Gebirgs-Eloks der ÖBB. Das Fahrgestell stammt von der E 45, deren moderne Variante diese Lok darstellt. Als Liefertermin wurde – unverbindlich – der Sommer genannt!

H0e: Die Schmalspur-Diesellok der Baureihe 2095 ist jetzt schon weiter gediehen und wird etwa ab Mai im Handel sein. Näheres demnächst, wenn das erste Besprechungsmuster vorliegt!

Die zweiachsigsten Schmalspur-Personenwagen mit Haubendach sind jetzt auch in Braun/Weiß als Wagen des Museumsvereins „Club 760“ erhältlich.

A propos Schmalspur: Den bekannten KSW-Strabzug gibt es nun auch für 12 mm-Spur, was besonders bei begrenzten Platzverhältnissen (Altstadt o. ä.) das Verlegen engerer Gleisbögen gestattet (Bild).

E. P. Lehmann
Patentwerk

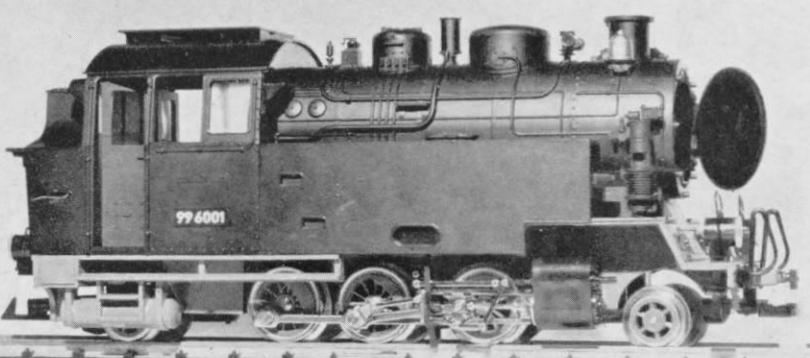
L · G · B

Lehmann-Groß-Bahn
8500 Nürnberg

Ilm: Die im letzten Jahr bereits als Einfachmodell für Batterie-Betrieb erschienene B-Lok wurde jetzt als „Vollwert“-Modell für Trafo-Betrieb vorgestellt (Bild). Das Modell wirkt ausgesprochen kurz und „bulig“ (Länge über Kupplung 23,5 cm), hat jedoch ein echtes Vorbild (Bild). Obrigens hatte auch der Prototyp tatsächlich keine Beleuchtung. Für den Preis von nur DM 95.– erhält man

ein gutes und erstaunlich reich detailliertes „Stück Lok“, das auch in der exakten Farbgebung und vollständigen Beschriftung seiner „großen Schwester“ nicht nachsteht.

Die letzjährig als Handmuster gezeigte 1' C 1'-Lok ist jetzt endgültig fertig, aber erst ab Herbst lieferbar. Die Ausführung ist sehr gut und entspricht etwa den „Zillertal“-Typen, mit so „selbst-



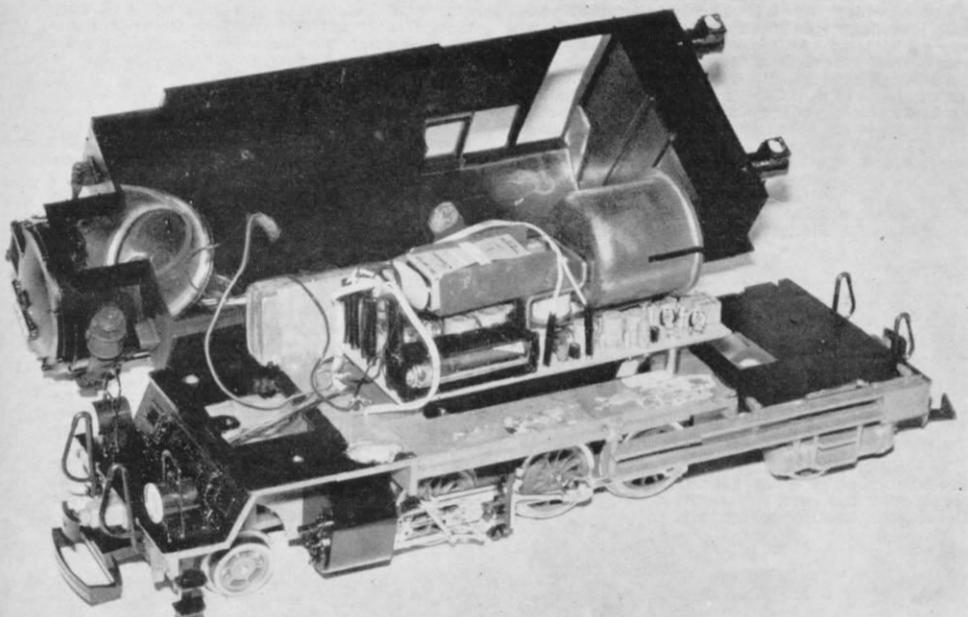
Ilm Abb. 150.
Die „99 6001“ ist im Gegen-
satz zum vorjährigen
Handmuster jetzt mit
Rohrleitung, Armaturen etc.
komplettiert.
Die Rauch-
kammertür läßt sich
öffnen, um den Rauch-
entwickler zugänglich
zu machen.

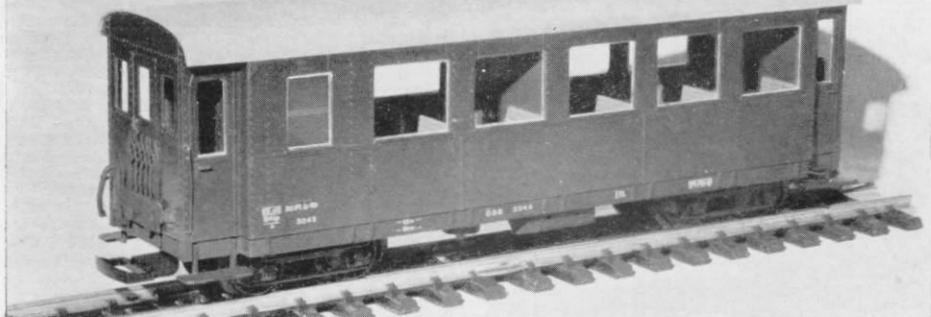


Ilm Abb. 151. Diese kurze, „bullige“ B-Tenderlok hat tatsächlich ein richtiges Vorbild (rechts), dem sie sehr exakt nachgestaltet ist! Erhältlich ist dieser „schwarze Bulli“ (wie man ihn anderswo sicher bezeichnet hätte) sofort, und zwar zum Preis von nur DM 95.—!

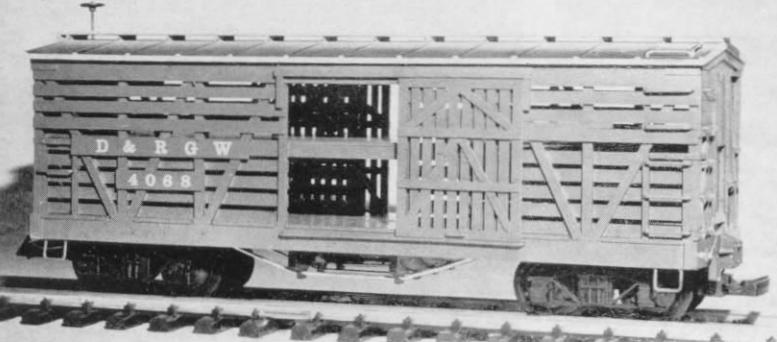
Ilm Abb. 153. Die Geräuschelektronik der „99 6001“. Vorn im Gehäuse erkennt man den Lautsprecher; in der Mitte des Fahrgerüsts die eigentliche Elektronik samt Stromversorgung aus Batterien und dahinter die Glocke, die (wie die bekannte LGB-Hupe) durch Schienen-Kontakteleisten eingeschaltet wird. Das Zischgeräusch wird durch einen Impulskontakt im Getriebe synchron zur Fahrgeschwindigkeit der Lok gesteuert. Übrigens: Auch für H0-Bahnen ist in punkto „Geräusch“ von verschiedenen Seiten einiges „im Schwange“ (s. S. 208) — mehr darüber ggf. demnächst!

Abb. 152. Das Vorbild der neuen LGB-Lok, die 99 5001 der Harzquerbahn. Die Lok wurde im Jahre 1925 ursprünglich für die Spremberger Stadtbahn (1000 mm-Spur) gebaut und gelangte nach deren Stilllegung in den Harz, wo sie vor allem im Rollbock-Verkehr eingesetzt war. Zwei Kuriosa sind noch hervorzuheben: Es handelt sich hier um eine der wenigen Schmalspurloks mit über 10 t Achsdruck; zum zweiten hatte, wie man deutlich sieht (bzw. nicht sieht), auch das Vorbild keine Beleuchtung! Noch weitergehende Angaben finden sich in dem bilderten Nachschlagewerk „Dampflokomotiven — Zahnrad/Lokbahn/Schmalspur“ von K.-D. Holzborn (dem wir auch das Foto verdanken) und K. Kieper, das im transpress-Verlag erschienen ist (in der BRD via Alba-Verlag).





Ilm Abb. 154 u.
155. Zwei
der neuen LGB-
Vierachser: oben der
Eilzugwagen der
Pinzgauer Lokalbahn
(LÜP 47 cm), links der
Verschlagwagen
nach US-Vorbild
(LÜP 38 cm).



verständlichen Extras“ wie eingerichtetem Führerstand und Rauchentwickler (Bild). Auf der Messeanlage fuhr ein Exemplar dieser Lok mit Geräuschelektronik fauchend und zischend entsprechend dem jeweiligen Fahrtrhythmus (wie eine „Große“) sowie bimmelnd und pfeifend seine Runden. Dieser Effekt ist bildlich leider nicht darstellbar, jedoch wenigstens der hierfür notwendige technische Aufwand (s. Bild). LGB-Freunde können sich im Herbst selbst akustisch davon überzeugen, denn dann soll – It. Lehmann – diese Lok auch mit dem „Zisch-Zisch“ geliefert werden; der Preis für die Lok samt Geräuschelektronik steht allerdings noch nicht fest (unverbindlicher Richtpreis ca. DM 700.–).

Die Wagen wurden durch einen 45,5 cm langen Vierachser der Pinzgauer Lokalbahn (mit Innen-

einrichtung) ergänzt, der allerdings nur als Handmuster gezeigt wurde, aber im Herbst lieferbar sein soll (Bild). Gleches gilt für die beiden Vierachser nach US-Vorbild (die LGB hat also auch „drüber“ recht gut Fuß gefaßt). „Selbstverständlich“ lassen sich die Türen öffnen; die Länge der Güterwagen ist 40,5 cm.

A propos „Dampflok-Geräusch“

Dem Vernehmen nach hat die Fa. Polks in Jersey/USA („Das führende Hobbyhaus der Welt“) einen Dampflok-Geräuschbaustein in Kompaktbauweise entwickelt, der sich für alle Bahnen von H0 an aufwärts eignet und vielleicht schon demnächst erhältlich sein wird. Näheres darüber, wenn uns die ersten Serienmuster vorliegen!

LINDBERG

BRD-Vertrieb: Lindberg Verkaufs-Ges. m. b. H.
8500 Nürnberg

Ilm: Mittlerweile hat das Sortiment des Lindberg-Großbahnhzubehörs einen beachtlichen Umfang erreicht; auch in diesem Jahr sind wieder einige Gebäude-Neuheiten hinzugekommen.

So z. B. ein nett gestalteter Lokschuppen (44 x 29 x 28 cm), ein Lagerschuppen (Bild), ein kleines Ferienhaus (Bild), ein Wochenendhaus sowie ein kleines Streckenhäuschen (Bild). Die Gebäude sind aus wetterfestem, farbigem Plastikmaterial gespritzt, durch die Verwendung von Steckverbindungen jederzeit wieder zerlegbar und können dadurch leicht und platzsparend aufbewahrt werden. Durch Kombinationen verschiedener Grundtypen und Verwendung der zahlreichen Zusatz- und Bau-teilekästen können sich die Großbahn-Hobby-Architekten auch individuelle Bauwerke erstellen.



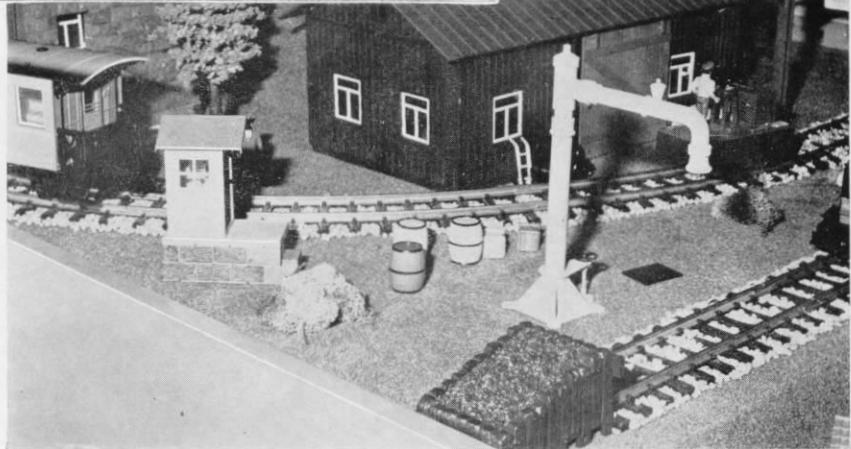
Ilm Abb. 156. Einige Gebäude aus dem Lindberg-Programm: Wochenendhaus, Ferienhaus und Landhaus (v.l.n.r.); vorne ist noch ein Teil des Bahnhofs zu erkennen.

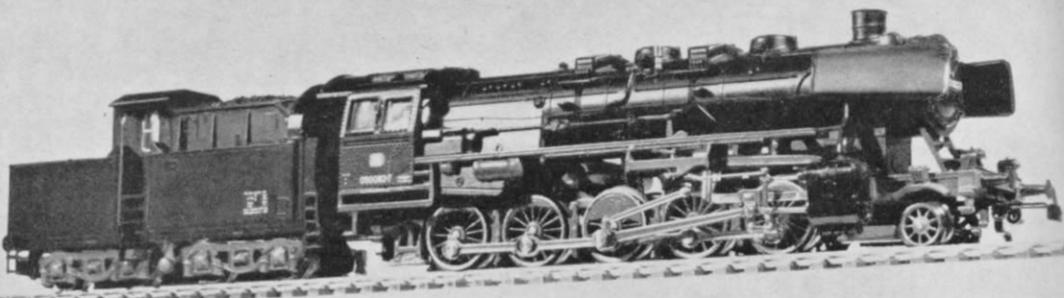


Ilm Abb. 157. Eine weitere Neuheit in diesem Jahr war dieser nette kleine Lagerschuppen (27 x 31 x 25 cm).



Ilm Abb. 158. Neu: Streckenhäuschen und Wasserkran (den es leider nur in hell gibt und der vom Käufer erst noch grau angemalt werden sollte).





H0 Abb. 159. Die (für Märklin) neue Güterzuglok der BR 50 Kab löst die BR 44 ab (die sich etwaige Interessenten also zulegen mögen, „solange der Vorrat reicht!“).

MÄRKLIN

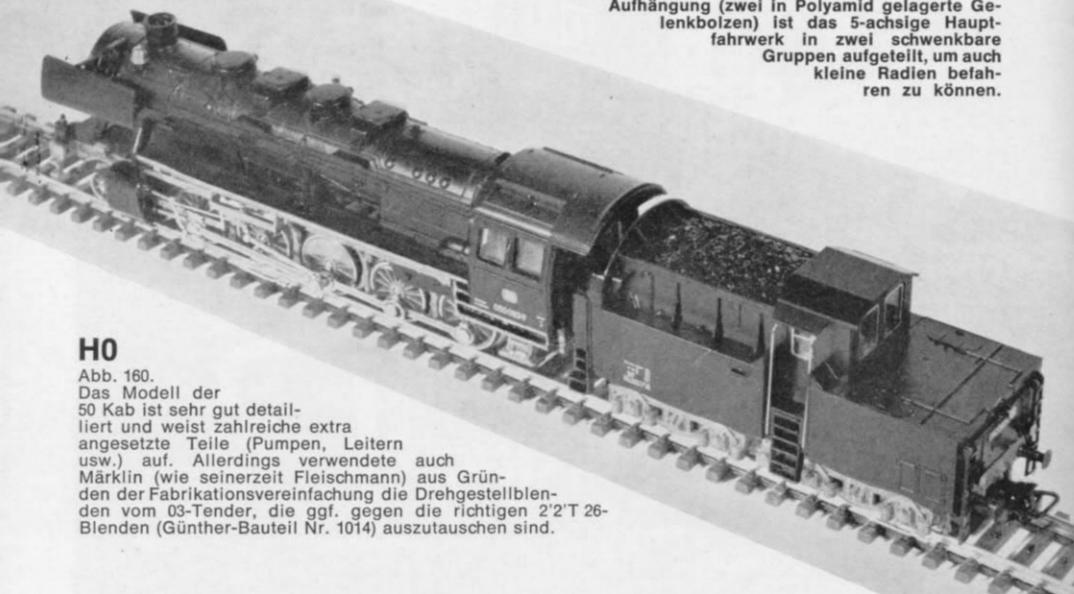
Gebr. Märklin & Cie GmbH
Fabrik feiner Modellspielwaren

732 Göppingen

H0: Jetzt haben also auch die eingefleischten Märklinisten ihre 50 Kab (Bild); als Grund für diese Vorbildwahl (als die fällige Ablösung für die BR 44) wurde von Märklin der Wunsch der

Märklinisten nach einer „eigenen“ 50 Kab genannt (was wir kommentarlos weitergeben wollen); in Hamo-Zweischienen-Gleichstrom-Ausführung wird die 50 Kab aus verständlichen Gründen nicht erscheinen.

Auf jeden Fall ist das 26,1 cm lange Modell sehr gut ausgefallen und entspricht ausführungs- und detailmäßig der in Heft 1/74 besprochenen 03. Mit einer gegenüber der 44 vollkommen neuen Art der Aufhängung (zwei in Polyamid gelagerte Gelenkbolzen) ist das 5-achsige Hauptfahrwerk in zwei schwenkbare Gruppen aufgeteilt, um auch kleine Radien befahren zu können.



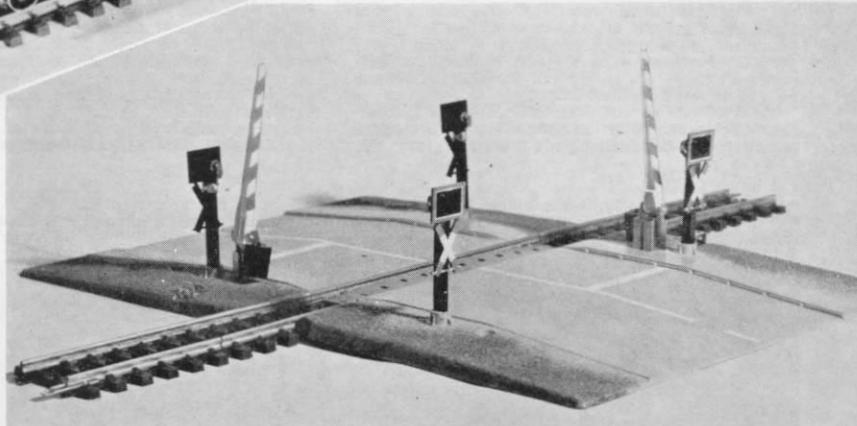
H0

Abb. 160.
Das Modell der 50 Kab ist sehr gut detailiert und weist zahlreiche extra angesetzte Teile (Pumpen, Leitern usw.) auf. Allerdings verwendet auch Märklin (wie seinerzeit Fleischmann) aus Gründen der Fabrikationsvereinfachung die Drehgestellblenden vom 03-Tender, die ggf. gegen die richtigen 2'2'T 26-Blenden (Günther-Bauteil Nr. 1014) auszutauschen sind.



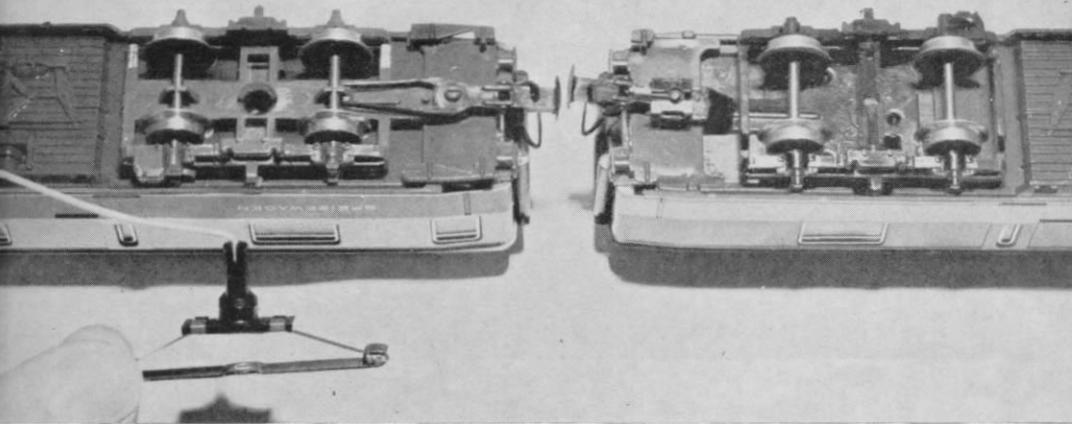
HO

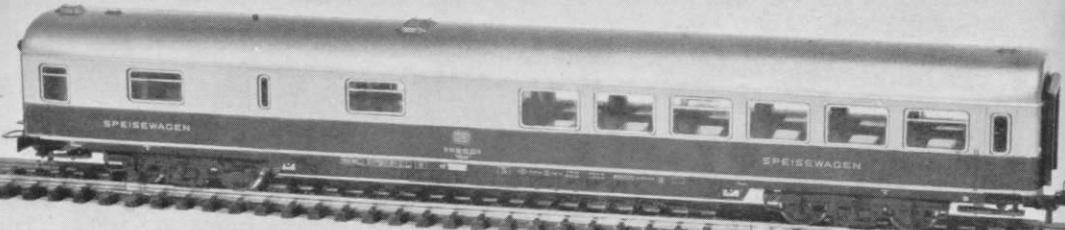
Abb. 161.
„Länderbahn-
Lo(o)k“ war heuer
Trumpf: hier die Märklin-
S 3/6 in der grün-schwarzen Lak-
ierung der Bayerischen Staatsbahnen.



HO Abb. 162. Ganze 5,5 mm hoch ist der Bahnübergang für K-Gleise mit elektromagnetisch angetrie-
benen Halbschranken und Warnleuchten – eine deutliche Auswirkung der Z-Spur-Miniaturisierung!

HO Abb. 163. Die neue Ausführung der Vierachser-Drehgestelle ab Produktionsjahr 1974 (links), in die
sich der – gleichfalls neue – Beleuchtungs-Skischleifer problemlos einstecken (einklipsen) lässt.





H0 Abb. 164. Stellvertretend für die neuen TEE-Wagen, die es jetzt auch bei Märklin in 27 cm Länge gibt: der Speisewagen mit Inneneinrichtung und – vorbildgerecht – etwas höher liegenden Fenstern im Wirtschaftsteil (links).

Der im Führerhaus sitzende (und mit einer Stehkesselrückwand-Attrappe getarnte) Motor treibt sämtliche Achsen an; die Räder zweier Achsen haben Hafstreifen. Um Platz für den ausschwenkenden Motor zu haben, sind leider zwei – in diesem Fall allerdings unvermeidliche – Ausbuchungen der Stehkesselwand vonnöten. Die Gravur des Metallkessels mit Waschluken, geriffelten Trittstufen etc. ist sehr gut; auch hier sind wieder Pumpen, Glocke usw. extra angesetzt. Das Umschaltrelais sitzt im Tender, dessen Kunststoff-Gehäuse ausgezeichnet detailliert ist.

Die S 3/6 gibt es nun auch in bayerischer Länderbahn-Lackierung (Bild), in der sie fast noch eleganter wirkt. Die Beschriftung als S 3/6 Nr. „3673“ der

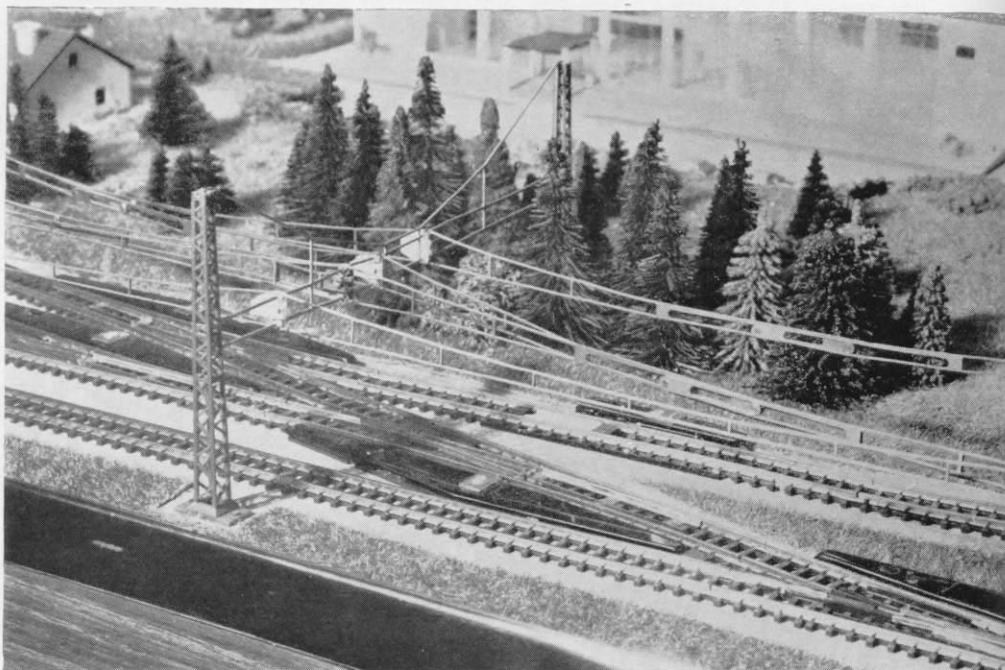
„K.BAY.STS.B.“ ist vollständig und sauber. Obriens: Auch in Länderbahn-Zeiten gab es schon Loks mit Dreilicht-Spitzenignal – es kann also beibehalten werden!

Frohe Kunde für die „Gleichstromer“: Die BR 03 kommt jetzt auch in der Hamo-Ausführung!

Im 27 cm-Sortiment sind nunmehr auch die TEE-Wagen aufgetaucht, ebenso wie die bereits vorhandenen Wagen mit (wegen des Ausschwenkens) leicht nach innen versetzten Drehgestellen. Es gibt den Abteil-, den Großraum- und den Speisewagen, alle mit Inneneinrichtung und in bekannt exakter Ausführung (Bild).

Der Langholz-Transporter aus zwei Drehschemelwagen wurde – mit rationelleren Fertigungsmetho-

Z Abb. 165. Ausschnitt aus einem mit der neuen Oberleitung überspannten Bahnhof. Die auf der Abbildung deutlich erkennbaren Isolier- und Ausgleichsstücke treten „in natura“ weit weniger in Erscheinung!





Z Abb. 166. Auf den ersten Blick kaum als Z-Bahn zu identifizieren: ein Bw-Motiv auf einer der Messe-Demonstrationsanlagen (mit dem neuen Lokschuppen).

den – neu aufgelegt und entspricht jetzt ausführungsmaßig (Achslagerblenden inkl. Bremsbacken aus Kunststoff etc.) den anderen Märklin-Güterwagen neuerer Datums. Wie gewohnt, wurde das Container-Sortiment um eine Variante („Sealand“) erweitert; außerdem sind jetzt vier verschiedene Container einzeln erhältlich.

Im Gleissortiment kamen Anschlußgleise mit eingebautem Funkentstör-Kondensator (für K- und M-System) sowie ein Handweichenpaar für die 5200-Gleise (43,7 cm-Radius) hinzu. Auch die Oberleitungs-Anschlußmästen gibt es jetzt mit dem Funkentstörungs-Kondensator.

Eine neue Wagenbeleuchtung-Garnitur mit Leuchtstab zur gleichmäßigen Ausleuchtung der 27 cm-Wagen läßt sich sehr einfach montieren; allerdings kommt diese nur für die Wagen ab Produktionsjahr 1974 in Frage, die ein neues Drehgestell zur einfachen Montage des Beleuchtungs-Skischiefers haben. Diese Wagen sind am Wagenboden mit einem „A“ gekennzeichnet (Bild).

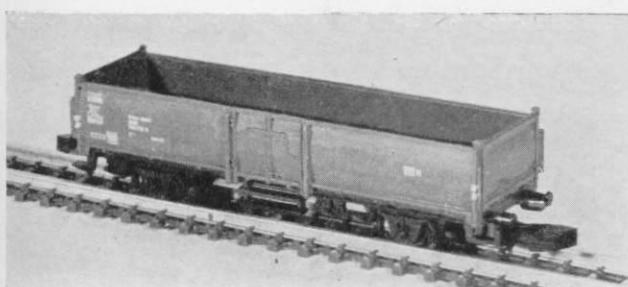
Einen neuen Bahnübergang mit Halbschranken und Warnlichtern (für elektromagnetische Betätigung) gibt es für M- und K-Gleise; besonders die extrem flache K-Ausführung läßt den „Minaturisierungs“-Effekt der Z-Spur deutlich erkennen (Bild).

Die Warnleuchten blinken allerdings nicht, sondern leuchten rot, solange die Schranken geschlossen sind. Zu beiden Bahnübergängen gibt es noch eine Erweiterungs-Garnitur mit Zwischenstück für zweigleisige Strecken.

I: Einige Neuheit: ein neues Dekor („Haller Löwenbräu“) bei dem gedeckten Güterwagen!

Z: Die „mini-club“ blüht, wächst und gedeiht! Dieses Jahr gleich um den kompletten TEE (Schnellfahrllok 103, Abteilwagen, Großraum- und Speisewagen). Die E 03 wird die Z-Fans wieder begeistern: vorbildgetreu in jeder Beziehung, sehr fein detailliert und mit sehr zierlichen Pantographen mit Doppelschleifen (aus hartem, oberflächenbehandeltem Elektrolyt-Kupfer); die Umschaltung von Unterleitungs- auf Oberleitungsbetrieb erfolgt mittels eines winzigen Umschalters. Beide Drehgestelle sind angetrieben und das Spitzlicht wechselt mit der Fahrrichtung.

Die jeweils 12 cm langen TEE-Wagen sind genau so exzellent ausgeführt wie ihre Vorgänger, die D-Zug-Wagenmodelle, sehr fein detailliert und beschriftet, und die Fenster sind samt plastischen Rahmen eingesetzt.



Z Abb. 167. Der aus dem Märklin-H0-Programm bekannte Güterwagen Omm 52 ist jetzt auch als 5,4 cm langes Z-Modell mit superfein aufgedruckter Beschriftung erschienen.



Z Abb. 168. Die neue TEE-Garnitur „unter Draht“. Durch die funktionsfähige Oberleitung ist jetzt auch im Maßstab 1:220 ein echter Zweizug-Betrieb möglich. (Ausschnitt aus einer Demonstrationsanlage.)

Das Güterwagensortiment ist durch einen offenen Güterwagen (Omm 52) ergänzt worden und das Gebäudezubehör durch einen modernen (je nach den Loks) mehrständigen Lokschuppen, der dank der seitlichen Fensterverglasung und der durchsichtigen Dachoberlichter gut einsehbar ist (Bild).

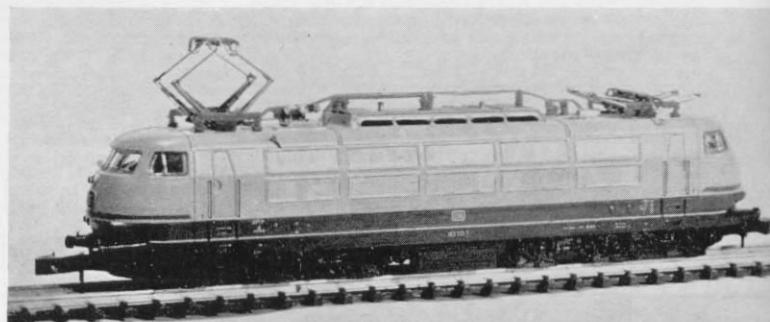
Mit die wichtigste Neuheit ist allerdings die funktionelle Oberleitung! Obwohl ausgestanzt (aus nur 0,4 mm-Neusilberblech), wirken die einzelnen Fahrdrähtstücke und Querverbindungen äußerst zierlich (Streifen nur 0,5 mm breit!). Die Fahrdrähtstücke sind je 16,5 cm lang und das längenverschiebbare (!) Fahrdrähtstück kann von 15 auf 18 cm ausgezogen werden. Um an den Querverbindungen – eine über 5 Gleise, die kleinere über 3 Gleise hin-

weg – keinen Kurzschluß zu erzeugen, sind hier Fahrdrähtisolierungen anzubringen (s. Bild).

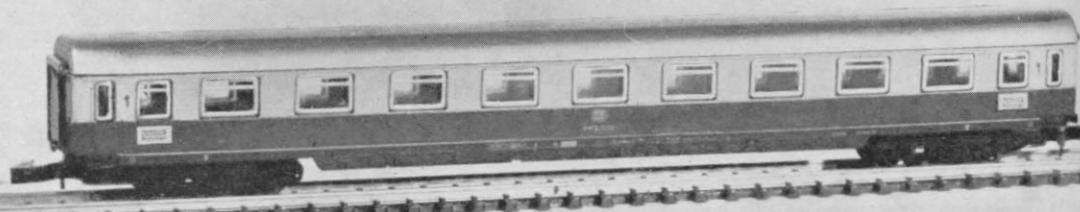
Außerst nützlich und praktisch: die Kehrschleifengarnitur mit seitlich in Form von Übergangsböhlen angebrachten Dioden, bestehend aus 3 Trennstücken, die entsprechend ihrer Kennzeichnung (1–3) hintereinander anzuordnen sind und das problemlose Durchfahren von Kehrschleifen ermöglichen.

Begrüßenswert und zweckdienlich für die Gleisplanung: eine Zeichenschablone, auf der sämtliche verfügbaren Z-Gleisstücke im Maßstab 1:5 dargestellt sind. Gleichfalls neu und erwähnenswert: die Broschüre „Gleisanlagen Märklin mini-club“ im Format 21 x 30 cm.

Z Abb. 169. Das neue „Zugpferd“ im Z-Programm: die bestens geratene 103 (E 03), bei der die exakt eingesetzten Fenster, die feingravierten Lüfterblenden oder die nur unter einer sehr starken Lupe zu entziffernde Beschriftung genau so verblüffen wie das ruhige, gleichmäßige Fahrverhalten.



Z Abb. 170. Der TEE-Abteilwagen; in derselben akuraten Ausführung gibt es noch den Großraum- und den Speisewagen (s. Abb. 168).





HO Abb. 171. Die neuen HO-Pferde und -Rinder traut vereint. Die neuen, sehr feinen Scharniere am nunmehr beweglichen Gatter-Tor sind ebenfalls gut zu erkennen.

Merten-Figuren · W. Merten

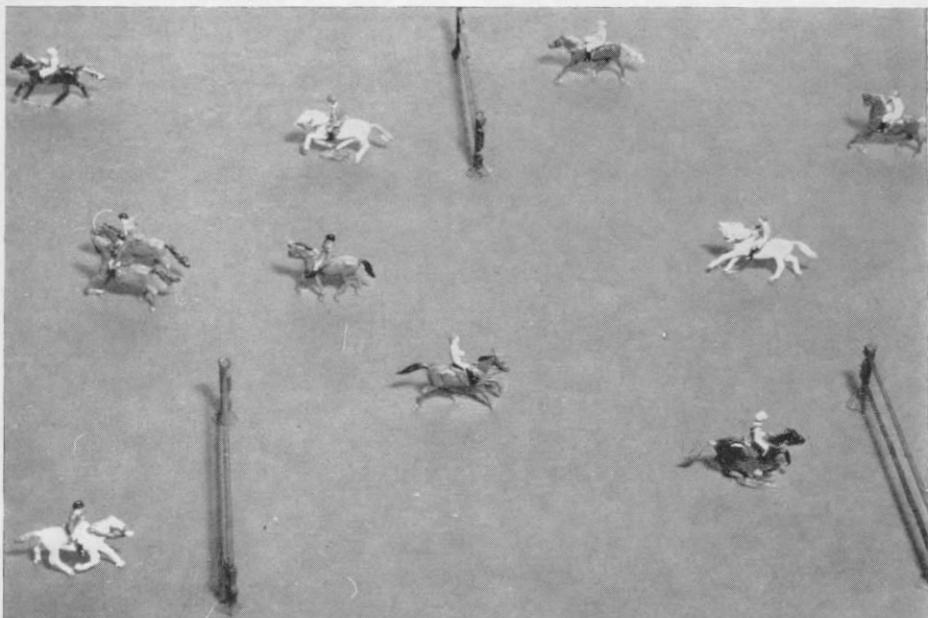
Spielwaren-Fertigung
1000 Berlin-Tempelhof

N: „Was lange währt, wird endlich gut . . .“ — die schon vor zwei Jahren angekündigten Reiter-Serien Jockels, Parforce-Jagd und Reitschule waren heuer in endgültiger Ausführung zu sehen. Dabei sind die Reiter und Pferde nicht aus einer Form, sondern getrennt gespritzt und erst nach dem Bemalen zusammengeklebt. Ein aufwendiges Verfahren, das aber dem naturgetreuen Aussehen sehr zugute kommt.

H0: Keine eigentlichen Neuheiten stellen die gezeigten Serien „Rinder“ (rotbraun/weiß bzw. schwarz/weiß gefleckt) sowie diverse Pferde dar. Beide Serien waren bisher schon im HO-Programm, wurden aber überarbeitet und verfeinert. Ebenfalls überarbeitet wurde auch der Koppelzaun, der jetzt bewegliche Tore mit feinen Scharnieren erhielt.

O: Keine Neuheiten.

N Abb. 172. Die lange erwarteten N-Reiter sind hier ganz offensichtlich gerade beim „Einspringen“ für mittelschweres SA-Springen.





Zm! Abb. 173. Als die MIBA auf der letzten Messe über die „kaiserliche“ N-Schmalspurbahn witzelte und Herrn Kaiser mit einer Z-Schmalspurbahn hänselte – sagte der „Kaiser von Bremerhaven“ gar nichts, sondern grinste nur verschmitzt.

Und mit demselben Grinsen offerierte er heuer tatsächlich eine funktionsfähige Schmalspurbahn im Maßstab 1:220! Hier sein Hutschachtel-Bähnchen (s. Pfeil) – mehr über „des Kaisers neue Spuren“ in unserer Messe-Nachlese in Heft 4!

Um Mißverständnissen vorzubeugen: An eine Fertigung dieser Z-Schmalspurbahn denkt man bei M+F in keiner Weise!

MERKER + FISCHER

Modellbau GmbH
808 Fürstenfeldbruck

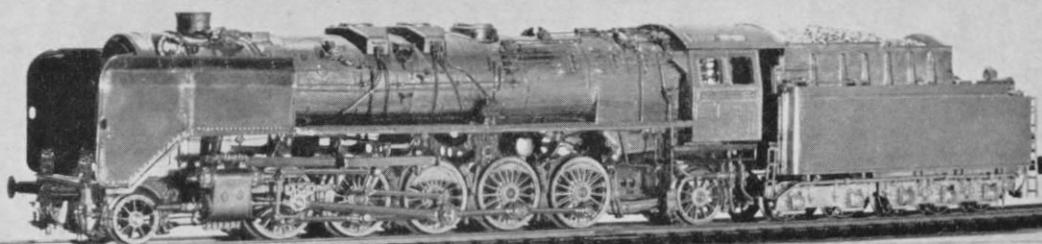
H0: Die BR 45 (Bild) ist jetzt endlich fertig und soll lt. M+F bei Erscheinen dieses Heftes bereits lieferbar sein. Wie bereits angekündigt, wird das Modell nicht auf Industrie-Basis, sondern 100 %ig aus M+F-Teilen hergestellt. Zahlreiche Armaturen mußten völlig neu angefertigt werden, da sie auch im Großen nicht mit denen der anderen Einheitsloks übereinstimmen; dies mag die lange Wartezeit etwas plausibler machen. Jedenfalls ist auch die BR 45 wieder ein echtes Supermodell mit zahlreichen Extras und Details: Nachbildung von Barrerahmen und Federung, an der Frontseite genaue Imitation des Drillingstriebwerks, richtig versetzte Gegengewichte usw. Die LÜP beträgt 32 cm; dank

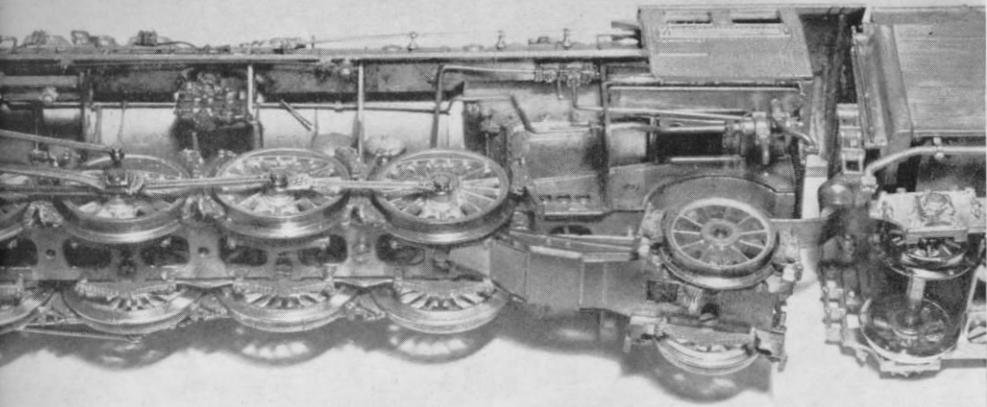
des Gesamtachsstandes von 26 cm paßt die Lok jedoch noch auf die bekannten H0-Drehscheiben. Ohne Bremsbacken, Kolbenschutzrohre usw. durchläuft sie einen 36 cm-Radius, mit allen vorbildgetreuen Zubehörteilen ist jedoch ein Mindestradius von 100 cm erforderlich.

Die gleichfalls schon längere Zeit „überfällige“ E 75 (Bild) ist jetzt auch fertiggestellt und bereichert den mittlerweile dank der Rivarossi-, Röwa- und ZUBA-Neuheiten angewachsenen Oldtimer-Ellpark um ein weiteres interessantes Stück. Auch diese Lok besteht vollständig aus M+F-Teilen und wird fertig sowie als Bausatz geliefert.

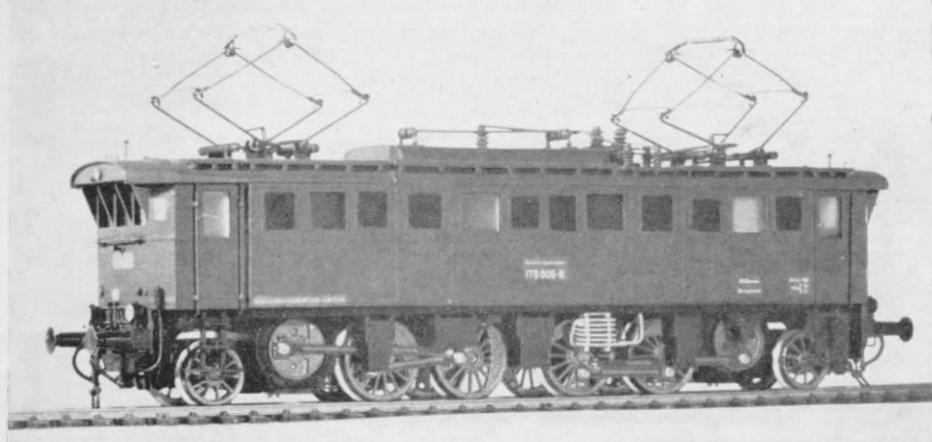
(weiter auf S. 220)

H0 Abb. 174. Eine gewaltige Maschine, auch im Modell (s. dazu Heft 7/73, S. 454): die BR 45, die ausschließlich aus M+F-Teilen – ohne Industrie-Basis – besteht und schon lieferbar sein soll!



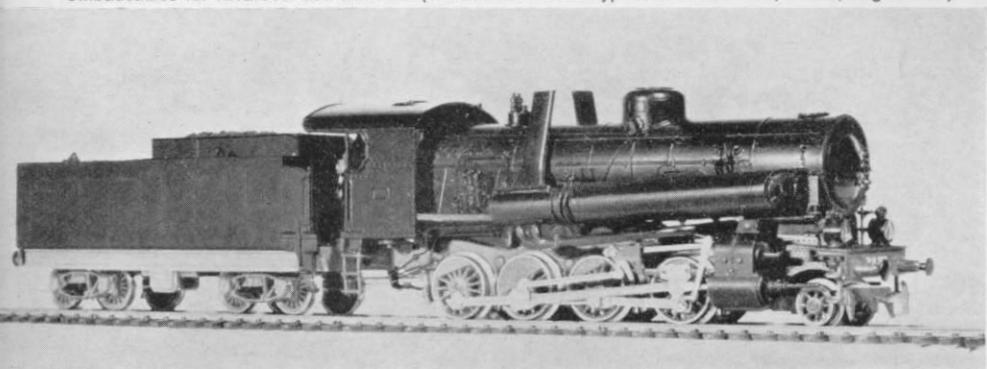


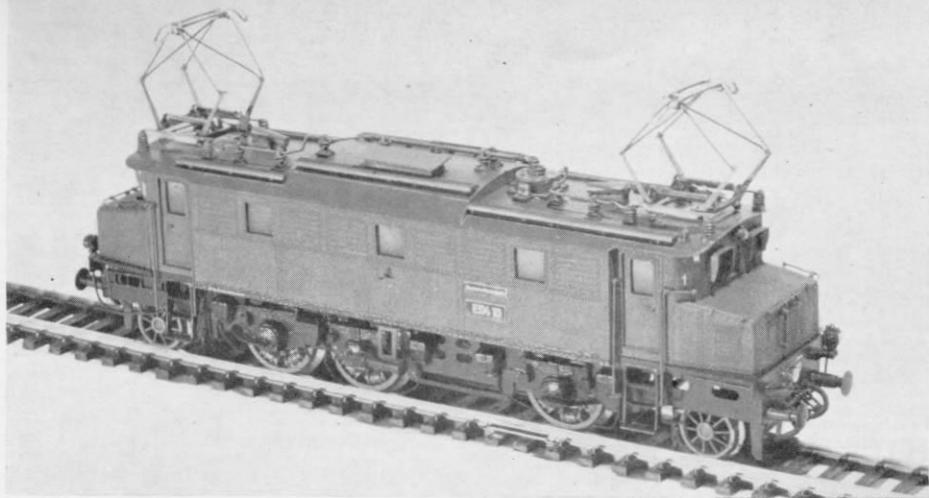
HO Abb. 175. Bei dieser Unteransicht der BR 45 sind nicht nur diverse Feinheiten zu erkennen, sondern auch der Barrenrahmen.



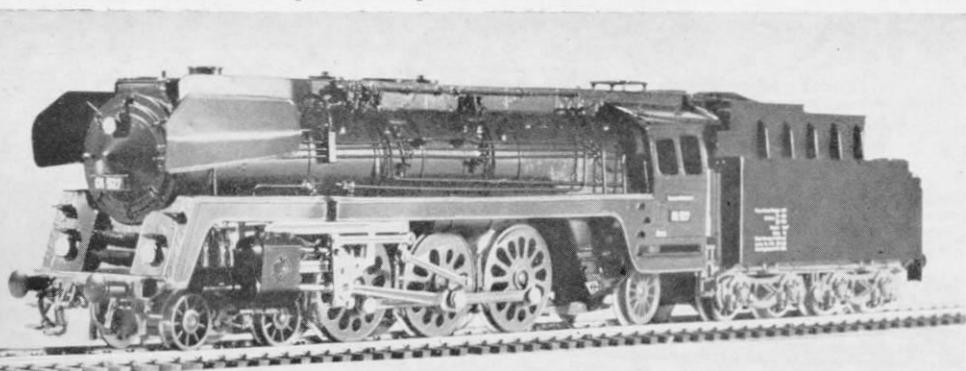
HO Abb. 176. Das 17,7 cm lange Modell der E 75 mit der sehr gut gearbeiteten Imitation des Blindwellen-Antriebs. Da eingesetzte Fenster den Herstellungsvorgang zu sehr verteuern würden, muß sich ein Bastler hier selbst helfen — etwa mit der in Heft 11/72, S. 718, geschilderten Methode.

HO Abb. 177. Die infolge Fehlens des altgewohnten Schornsteins noch eigenwilliger als „unsere“ 42nd oder 50th wirkende italienische Franco-Crosti-Lok der Reihe 743 entsteht durch Verwendung des Umbausatzes für Rivarossi-Lok Nr. 1121. (Ein ähnlicher Prototyp ist in MIBA 16/62, S. 709, abgebildet.)

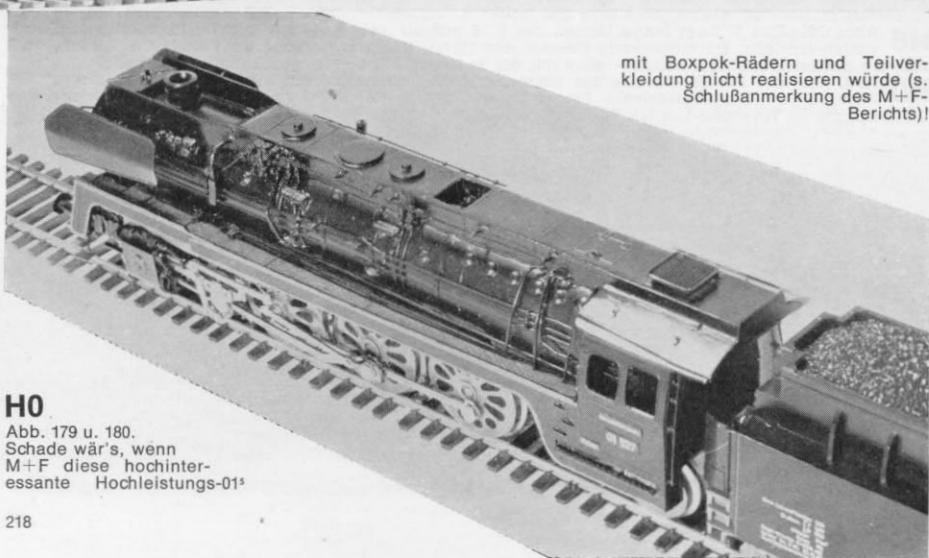




HO Abb. 178. Ein weiterer Ellok-Veteran: die E 04 von M+F, bei der vor allem die reichhaltige und exakte Detailausstattung des Daches gefällt.



mit Boxpok-Rädern und Teilverkleidung nicht realisieren würde (s. Schlußanmerkung des M+F-Berichts)!

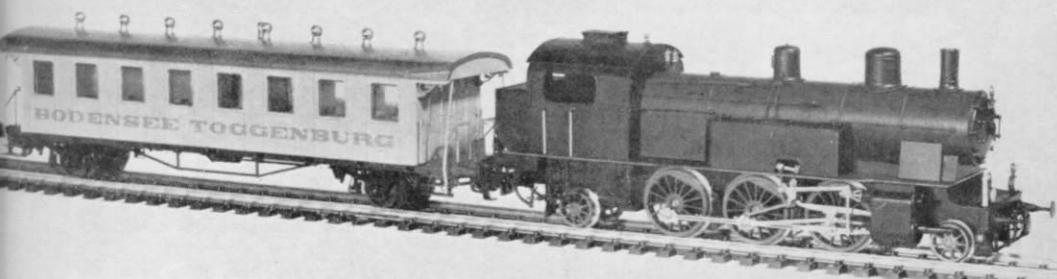


HO

Abb. 179 u. 180.
Schade wär's, wenn
M+F diese hochinter-
essante Hochleistungs-01^s



HO Abb. 181. Das Modell der langgewünschten BR 39. Im Bausatz sind sowohl die älteren Windleitbleche (Bild) als auch Witte-Leitbleche enthalten. Da später auch noch der Nientender pr 2'2' T 31,5 erscheinen soll (als Triebtender), kann man sich dann genau die gewünschte Version zusammenstellen.



HO Abb. 182. 14,5 cm lang ist die passende 1'C 1'-Zuglok Eb 3/5 zum „Amor-Express“ von Liliput. Sie hat eine sehr feine Steuerung mit zweischienigem Kreuzkopf, geschlitzte Federpuffer usw.



HO Abb. 183. Die zwei neuen Wagen im Programm der bayerischen Oldtimer: links ein Modell eines 2./3. Klasse-Wagens mit Packabteil (in Holzbauweise), daneben das Modell eines 1. Klasse-Abteilwagens. Die Wagen wurden vor dem Jahr 1890 gebaut und hatten vereinzelt tatsächlich Scheibenräder! Die LÜP der Modelle ist 13 bzw. 10 cm.

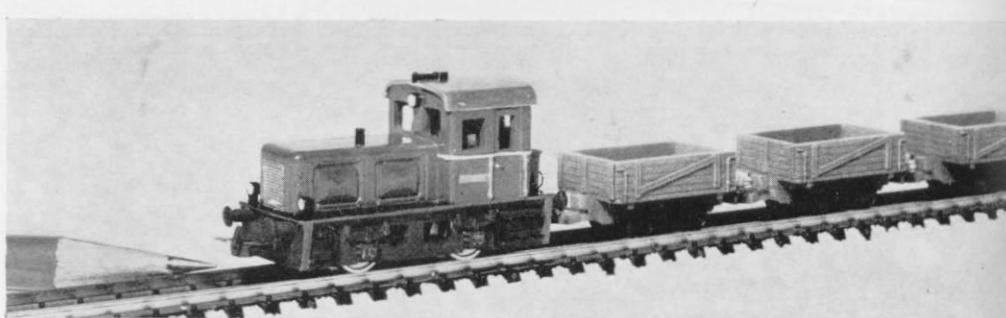
Abb. 184. Der 2./3. Klasse-Wagen mit Packabteil nochmals größer und schräg von vorn gesehen.

Nun zu den echten Neuheiten dieses Jahres: Die italienische Franco-Crosti-Lok (Bild) – beim Großbetrieb übrigens ein Vorläufer der deutschen 50⁴⁰ – ist zwar vor allem für den Italien-Markt gedacht, vermag aber aufgrund ihres typischen, eigenwilligen Aussehens ohne Schlot etc. auch deutsche Lok-Liebhaber anzusprechen und soll ab Ende April lieferbar sein.

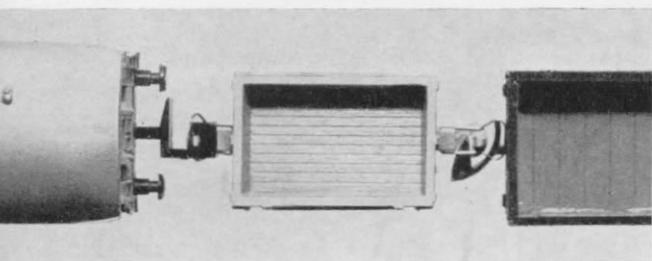
Für deutsche Franco-Crosti-Fans: Die 42⁹⁰ auf Trix-42-Basis ist „wieder im Gespräch“, war jedoch auf der Messe nur als Vorbildfoto zu sehen. Nähe-

Die „baujuwarischen“ Oldtime-Personenwagen erhalten Zuwachs durch zwei weitere gefällige Wagentypen (Bild).

N: Eine reine Bestellungs- bzw. Interesse-Frage ist zunächst einmal eine Franco-Crosti-BR 50⁴⁰ auf der Basis der Fleischmann-piccolo-51. Die kleine Kof ist weiterhin im Programm; ob sie, wie geplant, bis zum Herbst geliefert werden kann, hängt davon ab, inwieweit man bei M+F mit dem Antriebsproblem fertig wird.



N + Nm Abb. 185. Fast schon zur Selbstverständlichkeit geworden: die früher für unmöglich gehaltene N-Schmalspurbahn (auf Z-Gleis) – hier die trotz ihrer Winzigkeit gut detaillierte Privatbahn-Diesellok mit einigen der ebenfalls neuen Lorenwagen.



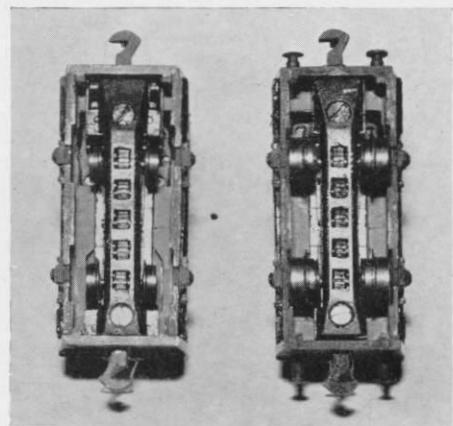
N + Nm Abb. 186. Einer der Lorenwagen von oben, um die im Haupttext erwähnte Universalkupplung zu verdeutlichen.

N + Nm ▼ Abb. 187. Die Privatbahn-Dieselloks von unten gesehen; links die Schmalspur-Ausführung für den Betrieb auf 6,5 mm-Z-Gleisen, rechts die normalspurige 9 mm-Version mit den Aufsteckrädern (s. Haupttext). Wiedergabe in ca. 1/4 Originalgröße.

res bei eventueller Realisierung dieses interessanten Projekts!

Auf jeden Fall realisiert werden sollen lt. M+F einige bislang noch ausstehende „Spitzenreiter“ der Modellbahner-Wunschlisten: die langerwartete BR 39, die sogar schon als Handmuster zu besichtigen war (Bild), die 17², die die „Preußen-Fans“ erfreuen wird und die bullige 94, auf die man bisher als Großserienmodell vergeblich gewartet hat. Gleichfalls als Handmuster vertreten waren die E 04 (Bild) und auch die BR 85; zunächst (lt. M+F von Mai bis zum Herbst) wird der Bausatz passend für das Märklin-44-Fahrwerk und ab Herbst etwas modifiziert für das Fahrwerk der neuen Märklin-50 Kab geliefert.

Für den „Amor-Express“ der Bodensee-Toggenburg-Bahn von Liliput will M+F ab Mai die dazu passende SBB-Eb 3/5 (Bild) bringen, die ganz „in eigener Regie“ entstehen soll; das Modell gefällt auf Grund (oder: trotz?) seiner glatten Formen im typischen süddeutsch/schweizerischen Stil.



N + Nm: Sowohl für N-Normalspur als auch für die im letzten Jahr kreirte N-Schmalspurbahn auf Z-Gleisen wird es die kleine Privatbahn-Diesel-Lok (Bild) geben, und zwar lt. M+F bereits Ende März. Die kleine Maschine – nach einem Vorbild der Syller Inselbahn bzw. Herforder Kleinbahn – basiert auf dem Fahrwerk der Märklin Z-89, das gemäß der Bauanleitung entsprechend zu bearbeiten ist. Soll die Lok auf normalspurigen N-Gleisen verkehren, sind die dem Bausatz beiliegenden Aufsteckräder zu verwenden. Als Ergänzung zur Lok werden auch noch entsprechende Lorenwagen (Bild) erscheinen, und zwar gleichfalls für N bzw. Nm. Ein besonderes „Schmankerl“ ist die neue Kupplung dieser Fahrzeuge, die – wie wir uns selbst überzeugen konnten – anstandslos mit N- und Z-Kupplungen sowie unter sich kuppeln. Die Abb. 186 zeigt einen mit dieser „Universal“-Kupplung ausgerüsteten Lorenwagen.

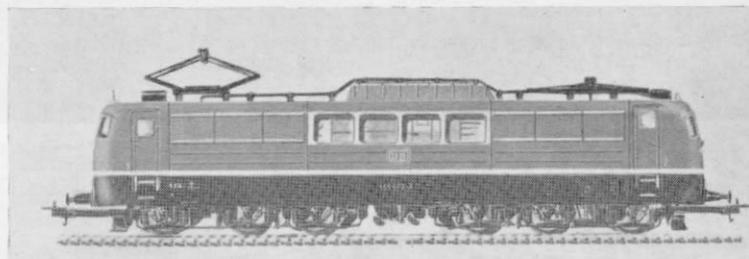
Noch eine klärende Anmerkung zum umfangreichen Neuheitenprogramm:

Wie wir bereits im Messe-Vorwort 1973 anklingen ließen, sind Kleinserien-Hersteller wie M+F nicht ohne weiteres mit den „Großen“ zu vergleichen. Ihr Kundenkreis ist wesentlich kleiner und da heißt es eben, die immensen Werkzeugkosten für die durchwegs reichlich detaillierten M+F-Modelle bzw. Zurüstsätze möglichst in ein solches Modell zu investieren, das Aussicht auf eine größtmögliche Interessenten- und Käuferzahl hat. Daher versucht M+F an der Messe (und über die obligatorische Berichterstattung in den Fachzeitschriften) zu ergründen, welche Lokmodelle – von mehreren Vorschlägen – das meiste Interesse finden. Nach ca. $\frac{1}{4}$ Jahr wird M+F zukünftig nach Sichtung der Messe-Aufträge und der inzwischen eingegangenen Bestellungen und Anfragen von Seiten der Modellbahner dann in den namhaften Fachzeitschriften in einer Anzeige bekanntgeben, welche der vorgestellten Modelle im Verlauf dieses Jahres realisiert werden. M+F-Kunden mögen also noch mehr als bisher die entsprechenden Anzeigen beachten!

LIMA

Vicenza/Italien

BRD-Vertretung:
Fa. Sieber & Co
851 Fürth/Bayern



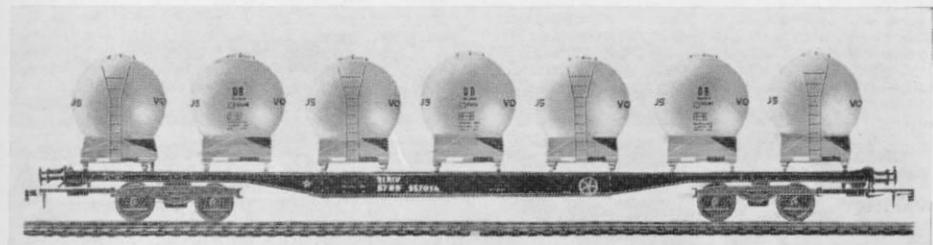
H0 Abb. 188. Eine hochaktuelle Neuheit (die leider nur als Katalog-Bild vertreten war): die modernste Güterzuglok der DB, die 151.

N, H0, 0: Limas Messekataloge zeigten zwar für alle drei Nenngrößen wieder zahlreiche „novitas“ (in N z. B. eine grüne V 100 der British Railways, in H0 eine V 80 und eine S 3/6 – wobei man (unserem Eindruck nach) kurzerhand das Märklin-Modell abblidete –, in 0 die BB 1500 der SNCF u. a.), konkret gab es aber wenig zu sehen. Offenbar will man sich verstärkt um den englischen Markt be-

mühen, denn eine englische C-Dampflok mit Schlepptender und diverse englische Waggons tauchen bei allen drei Nenngrößen auf.

Obwohl in Vicenza die technischen Voraussetzungen sicherlich gegeben sind, auch ausgesprochene Modelbahner zufriedenzustellen, kommt es Lima wohl in erster Linie auf das weniger anspruchsvolle Kaufhaus-Publikum an. Schade!

0 Abb. 189. Dieser 43,8 cm Behälter-Tragwagen wird zwar im Katalog als DB-Fahrzeug bezeichnet, hat jedoch u. W. zumindest hierzulande kein Vorbild.





H0 Abb. 190. Die neue „Kombinations“-Geländeplastik „Feldkirch“, hier in der H0-Ausführung (an den Tunnelportalen erkennlich). Interessant ist dabei ein Vergleich mit der N-Ausführung auf Abb. 192. Daß es sich um ein und dieselbe Grundanlage handelt, ist nicht so ohne weiteres erkennbar!

Modellspielwarenfabrik

O. E. NOCH

7988 Wangen/Allgäu

Z-H0: Bei den neuen Geländeplastiken hat sich die Firma auch gleich ein neues Konzept einführen lassen: Vor allem in Hinblick auf die Lagerhaltung bei den Fachhändlern sind die Fertiganlagen jetzt so ausgelegt, daß sie immer wahlweise für zwei verschiedene Baugrößen eingesetzt werden können (H0 und N, bzw. N und Z). Dabei ist dann beispielsweise die Trasse für H0 eingleisig und dementsprechend für N zweigleisig. Für die kleinere Baugröße gibt es zusätzlich sog. Vorsatz-Tunnelportale, damit die Züge nicht durch „Scheunentore“ zu fahren brauchen.

Nach diesem Konzept entstand die neue Geländeplastik „Feldkirch“, eine Mittelgebirgslandschaft mit mehreren Tunnelstrecken und Brücken (Größe 160 x 100 cm); sie ist für H0 (Bild) und N (Bild) vorgesehen. Eine „Nummer kleiner“ ist das Modell „Kufstein“, das wahlweise mit Material der Baugrößen N oder Z ausgestattet werden kann (Größe 125 x 69 cm) und das neben einer Tunnelstrecke auch einen für fließendes Wasser geeigneten See aufweist.

Bei den „reinrassigen“ Fertiganlagen ist neu für H0 das Modell „Talheim“ (Bild), das eine speziell auf das neue Faller-Container-Terminal abgestimmte Spielanlage darstellt (Größe 140 x 100 cm).

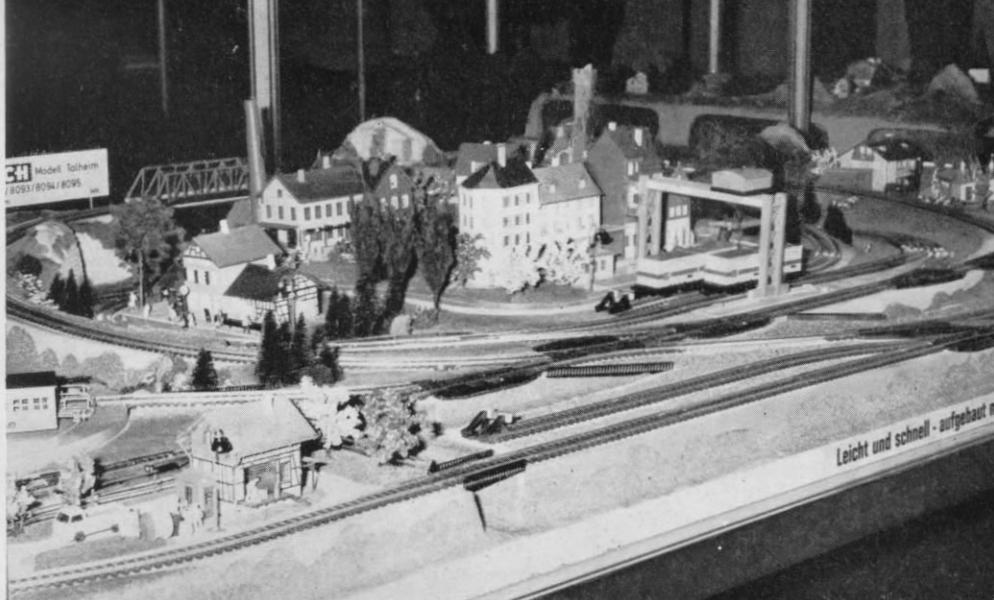
Für die schon im Programm befindliche Z-Geländeplastik „Oberstaufen“ wurde heuer ein Anbau teil geschaffen (65 x 54 cm), das entweder links oder rechts (oder auch beidseitig) an das Grund-

modell angebaut werden kann (Bild). Durch verschiedene artigkeiten Ausgestaltung können beide Anbauteile so „getarnt“ werden, daß die Gleichheit kaum mehr auffällt.

Auch im Noch-Zubehör-Programm gibt es wieder einige Neuheiten zu vermelden. Es sind dies ein Holzbaukasten, aus dem je nach Zusammenstellung entweder eine Bergbaude, eine Waldbauerhütte, ein Forsthaus oder ein Schweizer Landhaus aufgebaut werden kann. Diese Gebäudemodelle (Höhe zwischen 20 und 35 cm) sind entweder zu reinen Spielzwecken oder für Großbahnen geeignet.

Für den Modellebahner, der ja zumeist die verschiedenartigsten Materialien zu bearbeiten hat, dürfte vielleicht das „Hobbyist-Graviergerät“ interessant sein, eine Schwinganker-Maschine mit 2-Gang-Schaltung und Netzbetrieb, die sich – wie schon der Name sagt – eben zum Gravieren und auch zum Fräsen, Feilen, Schleifen und zum „maschinellen“ Schnitzen eignet (aber leider etwas arg viel Lärm erzeugt). Das Gerät ist mit verschiedenen Werkzeugen wie Messer, Schleifer, Sägen usw. in einem stabilen Kofferchen aus Kunststoff untergebracht.

Zu erwähnen wäre noch, daß das bekannte Gleispleggerät von Seuthe jetzt ins Programm der Firma Noch aufgenommen wurde (ebenso diverse Willke-Schaumstoffbettungen) und zusammen mit einem vielfach verwendbaren Reinigungsdestillat vertrieben wird.



HO Abb. 191. Ganz speziell für das neue Faller-Container-Terminal ist das Modell „Talheim“ ausgelegt, wobei besonders auf gute Betriebsmöglichkeiten in Verbindung mit der Faller-ams-Autobahn Wert gelegt wurde.

N Abb. 192. Noch einmal das Gebäude-Grundmodell „Feldkirch“ (dazu vom selben Aufnahme-Standpunkt aufgenommen), jedoch diesmal mit N-Material bestückt und ausgestaltet (vgl. Abb. 190).





Z Abb. 193. Als Ergänzung zur letzjährigen Z-Fertiganlage „Oberstaufen“ ist nunmehr ein Anbauteil erhältlich, das – z. B. verschieden ausgestaltet – beidseitig an das Grundmodell angesetzt werden kann (hier auf der linken Seite). – Im Vordergrund ist das neue Graviergerät (s. Haupttext) zu erkennen.

PHILIPS

Deutsche Philips GmbH · 2000 Hamburg

H0 – 0: Die bereits im Vorjahr gezeigte Tonfrequenz-Mehrzugsteuerung konnte bisher wegen Zulieferer-Schwierigkeiten bei den Bauteilen noch nicht ausgeliefert werden. Für die zunächst erscheinende 4-Zug-Einheit (der 8 Ampere-Trafo für bis zu 16 Züge folgt im nächsten Jahr) ist deshalb als neuer Liefertermin der Oktober dieses Jahres genannt worden.

An der schon beschriebenen prinzipiellen Funktion hat sich nichts geändert. Über (vorerst) vier Kanäle im Tonfrequenzbereich können auf einem Stromkreis vier Züge unabhängig voneinander in der Geschwindigkeit und der Fahrtrichtung gesteuert werden. Auf der Bedienungsseite sind hierzu neben der 4 Ampere-Trafoeinheit mit elektronischer Sicherung die getrennten Reglerteile (für jeden Kanal eines) erforderlich. In der jetzigen Form können diese Regler-Einheiten entweder zusammengesteckt oder auch mittels Kabel miteinander verbunden werden, so daß die Züge von verschiedenen Standpunkten an der Anlage gesteuert werden können. Die Änderung der Geschwindigkeit erfolgt durch Schieberegler; für das Umschalten der Fahrtrichtung ist ein gesonderter Schalter vorhanden (Bild).

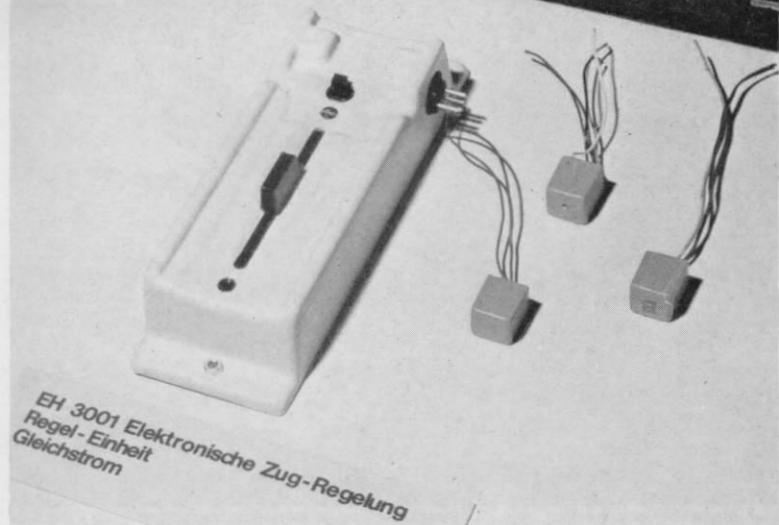
In die Loks müssen bei Gleichstrombetrieb jeweils drei Bausteine (alle 15 x 15 x 15 mm), nämlich ein Motor-Regelbaustein, ein Tonselektions-Baustein und ein Speicher-Baustein eingebaut werden. Der Einbau ist durch verschiedenfarbige Kabel, wo-

bei immer nur die gleichen Farben verbunden werden müssen, so einfach gehalten, daß er auch von Laien ohne Schwierigkeit durchgeführt werden kann; insgesamt sind nur sechs Lötsstellen nötig. Der letztgenannte Speicher-Baustein kann auch entfallen, wenn man – und das dürfte wohl fast immer der Fall sein – auf die maximale Höchstgeschwindigkeit der Loks keinen Wert legt; die Fahrweise würde dann einem Halbwellen-Betrieb entsprechen.

Daß bei dem Philips-Mehrzugsystem durch die am Gleis liegende Tonspannung eine Zug-Dauerbeleuchtung quasi „frei Haus“ mitgeliefert wird, haben wir schon in unserem letzten Messebericht erwähnt. Dabei brennen selbstverständlich die Lampen auch bei Halt unvermindert weiter.

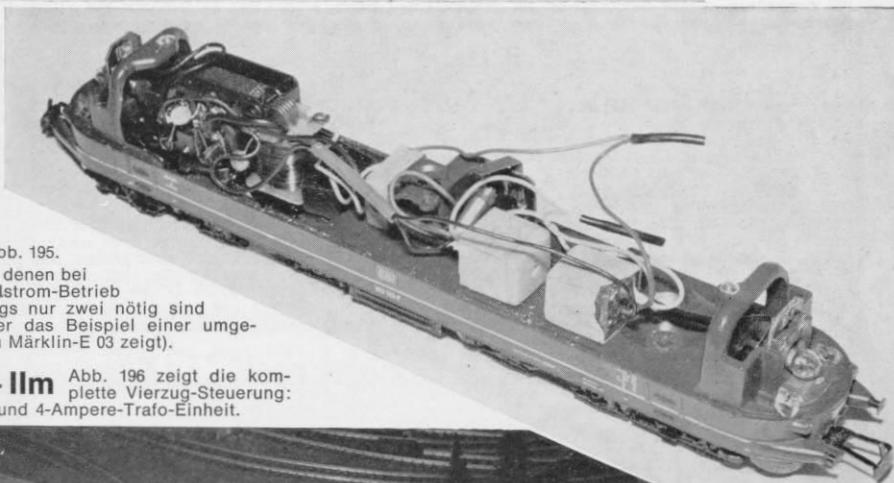
Z – H0: Wie auch bei Arnold, wurde von Philips ein neues, elektronisches Blockstellensystem (EBS) gezeigt, das zwar die prinzipiell gleiche Funktion erfüllt, in der Ausführung und in der elektrischen Arbeitsweise jedoch deutlich unterschieden ist.

Das EBS wird am Wechselstrom-Ausgang des Fahrpults angeschlossen, wodurch der regelbare Bahnstrombereich weiterhin zur Verfügung steht. Für den Anschluß des in vier Streckenabschnitte aufgeteilten Stromkreises (auf dem dem folglich ein Blockstellenspiel mit bis zu drei Zügen möglich ist) sind – wenn auf den Anschluß von Signalen verzichtet wird – nur insgesamt sieben elektrische Verbindungen herzustellen. Beim Philips-EBS müssen die einzelnen Blockstellen zweipolig gelegt sein! Wenn nun ein Zug eine Blockstrecke belegt, ist der Strom abgeschaltet, so daß ein nachfolgender Zug in diesen Block nicht einfahren kann. Verläßt der Zug die belegte Blockstrecke, bekommt der nächste automatisch freie Fahrt. Dabei erfolgt das Anfahren sowie auch das Abbremsen nicht ab-



H0 – IIm

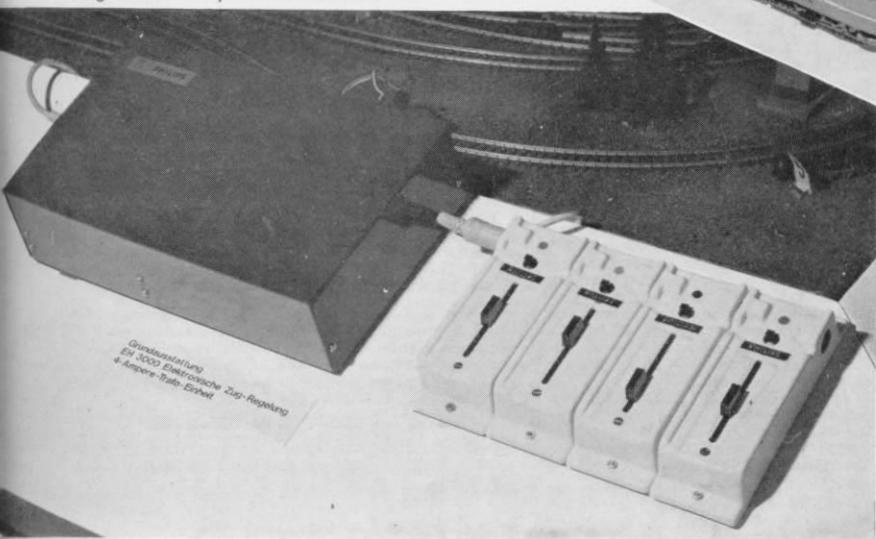
Abb. 194.
Obwohl eigentlich nur für H0 gedacht, lässt sich die elektronische Zug-Regelung natürlich auch für größere Spuren verwenden – sofern die maximal zulässige Stromstärke von ca. 1,3 Ampere nicht überschritten wird. Pro Lok werden 1 Regeleinheit und 3 Lok-Bausteine benötigt . . .



H0 Abb. 195.

... von denen bei Wechselstrom-Betrieb allerdings nur zwei nötig sind (wie hier das Beispiel einer umgerüsteten Märklin-E 03 zeigt).

H0 – IIm Abb. 196 zeigt die komplette Vierzug-Steuerung: Regler und 4-Ampere-Trafo-Einheit.





Z - H0 Abb. 197. Das Blockstellen-Bedienungsgerät mit zwei Schiebereglern (zur Geschwindigkeitsregelung in zwei Blockstrecken – z. B. Strecken- und Bahnhofsberich) und vier Fahrtrichtungsschaltern – hier demonstriert an der Märklin-Z-Bahn, wobei der Z-Trafo nur zur Stromversorgung dient.

rupt, sondern – bedingt durch die analoge Arbeitsweise der EBS – etwas verlangsamt. Allerdings macht sich dieser Effekt erst bei größeren Loks so richtig bemerkbar.

Liegengeliebte Wagen werden nur berücksichtigt, wenn sie entweder beleuchtet oder mit einem Widerstand ausgestattet sind.

Ein Stromkreis läßt sich beispielsweise auch in drei Blockabschnitte und einen Bahnhofsberich einteilen. Die Geschwindigkeit der Züge bzw. Loks kann dann durch zwei im EBS untergebrachte Schieberegler im Strecken- und Bahnhofsberich unabhängig eingestellt werden. Außerdem kann natürlich auch die Fahrtrichtung beliebig umgeschaltet werden, so daß im Bahnhofsberich auch vom Streckenbetrieb unabhängige Rangierfahrten

möglich sind.

An das EBS können auch Lichtsignale angeschlossen werden (evtl. ist dies auch bei Magnetartikeln möglich, wenn sie keine größere Stromaufnahme als 100 mA haben). Bei Abschalten eines Abschnittes durch Einfahren eines Zuges schalten die Signale automatisch von Grün auf Rot um, bzw. umgekehrt, wenn der Zug die Blockstrecke wieder verläßt.

Wer mit den vier möglichen Blockstrecken nicht auskommt, kann natürlich dem ersten EBS weitere Geräte nachschalten (jedes braucht allerdings eine eigene Stromversorgung aus einem getrennten Fahrpult). Auf diese Weise kann jede Anlage in ein Vielfaches von 4 Blockstrecken unterteilt werden (Anzahl der Blockstrecken – 1 = max. Zugzahl).

POLA Modellspielwarenfabrik 8731 Rothhausen

N: Die Neuheiten '74 dürften durch die letzten Anzeigen bereits bildlich bekannt sein. Es sind dies die (sofort lieferbare) Klappbrücke in N (Bild), die feine und filigrane Signalanbrücke mit Formsignal-Attrappen und Stellwerkhaus (Bild), sowie die verglaste Bahnhofshalle (Bild).

Die Spannweite der Klappbrücke beträgt 12 cm; als Antriebsmotor fungiert jetzt ein höher untergesetzter 16 V-Bühler-Motor (der übrigens ab sofort auch für die H0-Brücke vorgesehen und ausgeliefert wird). Aufgrund des geringeren Gewichts der kleinen Klappbrücke erfolgt das Heben und Senken kontinuierlich, ohne jedes Stottern. Es ist allerdings eine Verstärkungsrippe im Bereich des Antriebshebels zu entfernen (ein kleiner Konstruktionsfehler, der zu verzeihen ist), weil sonst der Hebel klemmt. Die Brücke ist für Trix- bzw. Fleischmann-Gleise ausgelegt, bei Arnold-Gleisen ist ein entsprechendes Adapter-Gleissstück (mit passenden Anschlußlaschen) anzubringen.

Die verglaste, ca. 8,5 cm hohe Bahnsteighalle kann als gut gelungen bezeichnet werden; sie nimmt eine Grundfläche von 18 x 18 cm ein (größte

Bahnsteilänge jedoch 26,7 cm) und kann durch weitere Bausätze sowohl in der Breite als auch in der Länge erweitert werden, so daß sich auf diese Weise höchst eindrucksvolle Großstadthallen nachgestalten lassen.

Die 15 cm lange Signalbrücke (Durchfahrtshöhe 4,7 cm) ist mit dem bekannten Stellwerk „Reichenbach“ kombiniert und mit 3 Formsignal-Attrappen versehen; dem Bausatz beigegeben sind noch entsprechende Vorsignal-Attrappen, die – hängend angebracht – besonders gut wirken.

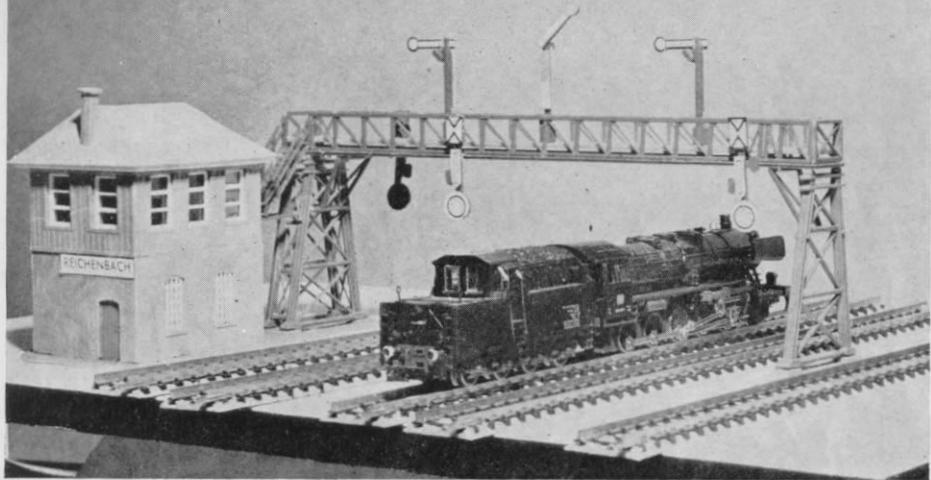
H0: Das letztyährig angekündigte alte Eisengleißwerk ist nunmehr fertig und sofort lieferbar (Bild). Im alten Stil gehalten (und gut H0-mäßig) entspricht es etwa der Brauerei oder dem nicht minder bekannten Ziegelei-Komplex.

0: Im 0-Maßstab wurden diverse Gebäude im US-Stil gezeigt: Lokschuppen, Güterschuppen und Empfangsgebäude; die Modelle werden in Bausatzform geliefert und zwar mit „Lionel“-Emblem.

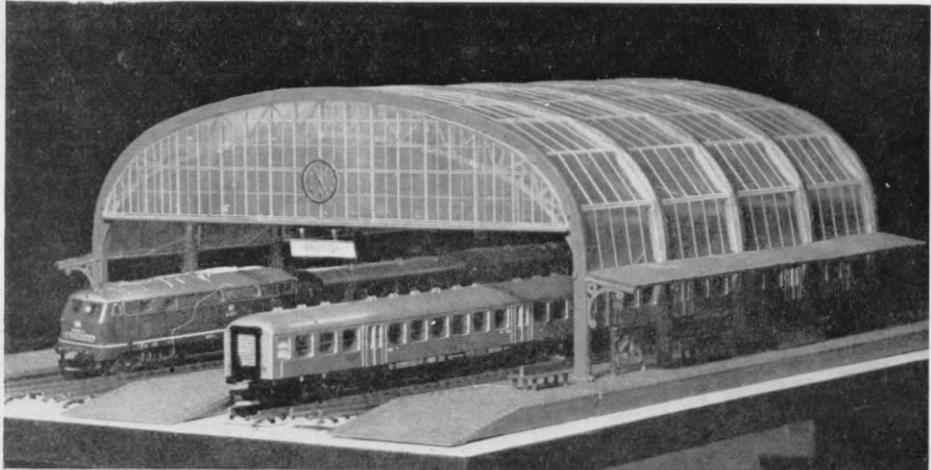
Die 0-Bahn selbst (Pola-Maxi-Bahn) ist ab diesem Jahr nurmehr über die Firma

Techno-0-Modell, 53 Bonn, Ellerstraße 32,

erhältlich. Die im letzten Jahr angekündigte E 44 wird z. Zt. realisiert und soll bis zum Herbst liefer-

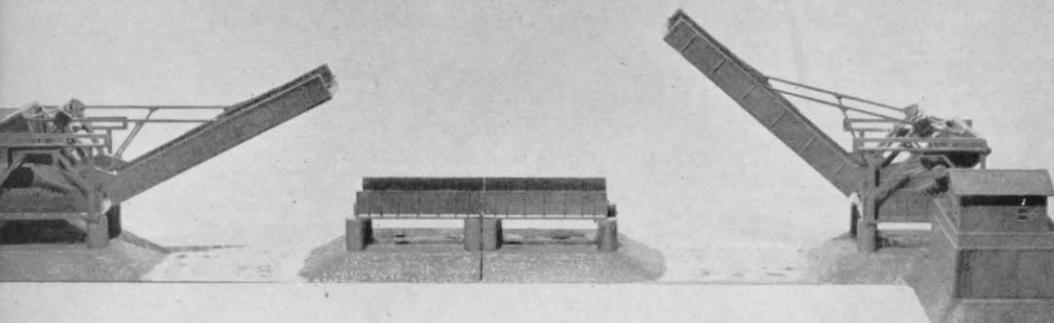


N Abb. 198. Die mit einem Stellwerk kombinierte Signalbrücke mit den Attrappen von Form- Vor- bzw. Hauptsignalen.

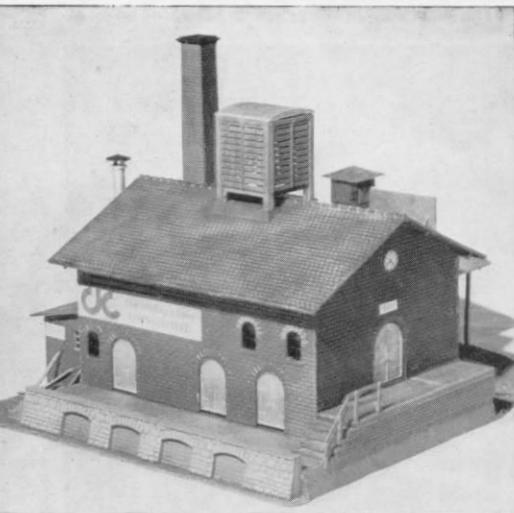
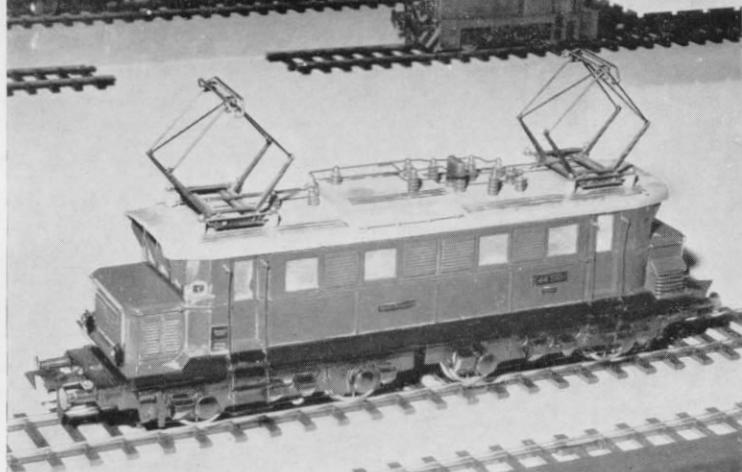


N Abb. 199. Die Bahnhofshalle hat eine „Scheitelhöhe“ von 8,5 cm und überdeckt eine Fläche von 18 x 18 cm. Es sind tunlichst wenigstens zwei Hallen hintereinander anzordnen.

N Abb. 200. Die neue N-Klapprücke, die bereits in Heft 10/73 angekündigt wurde (das Pola offensichtlich sehr genau studiert hat, wie die eindrucksvolle Doppelanordnung der zwei Brücken zeigt).



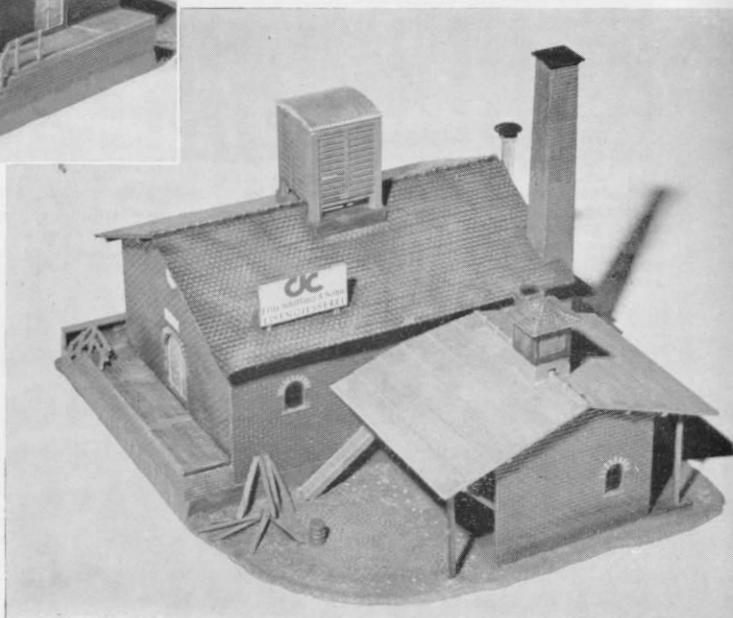
O Abb. 201. Die im Vorjahr als „Versuchsballon“ gezeigte E 44 geht nunmehr in die Serienfertigung und soll ab Herbst (via Techno-0-Modell, Bonn) erhältlich sein.

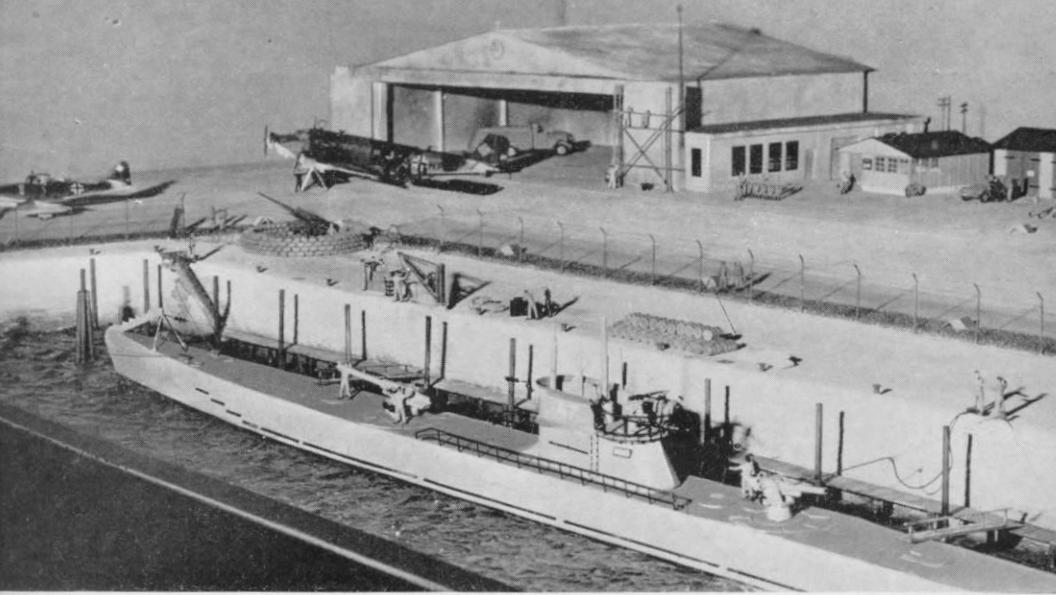


H0 Abb. 202 und 203. Die Oldtime-Eisengießerei (die in Stil und Ausführung sehr gut zu den bisherigen Projekten Fabrik, Ziegelei und Brauerei paßt), mit (für Pola) typischen Details wie den Mauernischen der Laderampe oder dem „Weißblech“-Dach des Dachaufsatzes. Die H0-Maßst lichkeit ist gleichfalls sehr gut.

bar sein; sie ist (im Gegensatz zum vorjährigen Handmuster) genau ma st atisch, bekommt einen Allachs-Antrieb, zieht in der Ebene 40 Pola-2-Achser und die zwei Drehgestell-Spezialmotoren nehmen bei 12 V je 250 mA auf. Um bei dieser geringen Stromaufnahme die volle Motorkraft zu erhalten, wird der Motor nach der Montage nachmagnetisiert. Die Getriebeübersetzung beträgt 1:28, die Höchstgeschwindigkeit (umgerechnet) vorgedreht 120 km/h. Unverbindlicher R ichtpreis: ca. 290,- DM.

Die Umbauwagen sind leider vorerst zurückgestellt, aber keineswegs aufgegeben worden (falls das für Interessenten ein Trost sein sollte!).



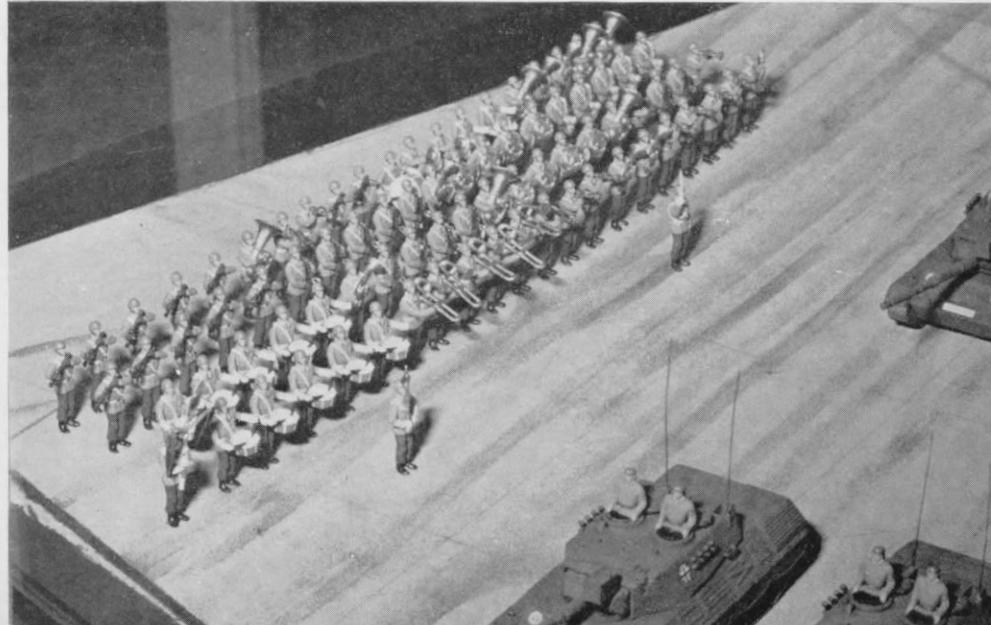


00 Abb. 204. 00 ist kein Druckfehler, sondern Figuren, Flugzeuge, Halle usw. sind im Maßstab 1:72 und passen somit (außer zum gedachten Zweck) auch noch zur (ziemlich seltenen) Spur 00 (1:75).

Paul M. **PREISER** KG
Kleinkunstwerkstätten · 8803 Rothenburg o.d.T.

H0: Zur Messe keine neuen Figuren! Die Fa. Preiser wird zukünftig Neuheiten nurmehr von Fall zu Fall offerieren, und zwar dann, wenn sie serienreif sowie sofort und in unbeschränkter Anzahl lieferbar sind. Man wird also in Zukunft die Preiser-

H0 Abb. 205. Dieses schmucke, 80 Mann starke Stabs-Musik-Korps des H0-Sortiments kann auch im Zivilbereich (Platzkonzert, Feste u. a.) zur Belebung der Anlagen-Atmosphäre eingesetzt werden.





HO Abb. 206 u. 207. Zwei weitere wohlgelungene „friedliche“ Motive, die nicht minder „umsatzfördernd“ und anregend wirken dürften: eine Schafherde in der Heide und eine Rinderherde, die von Cowboys durch eine Western-Stadt getrieben wird. — Außerdem gab es auf dem Preiser-Stand noch ein weiteres, besonders „delikates“ Schaustück zu sehen, dessen Wiedergabe etwas mehr Platz erheischt und daher erst in der Messe-Nachlese im nächsten Heft erfolgt.



Rivarossi

Modellbahnfabrikation · Como/Italien
BRD: Fama-Spielwarenvertrieb · 85 Nürnberg

H0: Es lag eigentlich auf der Hand, daß Rivarossi eine E 17 herausbringt, denn das von der E 19 vorhandene Fahrwerk bietet sich hierfür geradezu an. Es kostete uns einige Mühe, das etwas unfertig wirkende Handmuster – quasi als corpus delicti – fotografieren zu dürfen, aber es steht für Rivarossi-Kenner wohl außer Zweifel, daß das E 17-Modell in der endgültigen Ausführung der E 19 in nichts nachstehen wird (Bild); als Liefertermin wurde unverbindlich der Herbst '74 genannt.

Die neue TEE-Garnitur der FS wird es komplett geben, ebenso die Ausführung als Intercity-Zug in Grau/Beige (Bild). Abb. 215 soll eine Vorstellung vermitteln, wie die Wagenmodelle im Endeffekt aussehen werden. Auch die passende Lok ist neu erschienen: die Schnellfahr-E 444 der FS (Bild) in Dunkelblau/Hellblau (die in etwa unserer E 103 entspricht).

„Zukunftsmausik“ ist die Nachbildung der brandneuen FS-Elllok E 656 in Rot/Gelb, die erst dann als

Modell kommen wird, wenn die z. Zt. noch andauernden Änderungen des Test-Prototyps zu Ende sind.

Die neue Serie alter amerikanischer Personen- und Gepäckwagen der Jahrhundertwende (Bild), die es vor Jahren einmal in ähnlicher Art (inkl. Zirkuswagen) von Pocher gab, ist natürlich in erster Linie für den Export gedacht, doch könnte sie auch europäische „Western“-Freunde ansprechen.

Ebenfalls nach US-Vorbild entstand eine Heisler-Lok (Bild), die auf Grund ihrer originellen Konstruktion immer wieder fasziniert und im Bedarfssfall (wenn man darauf versessen sein sollte) ebenso wie das Original auf einer engkurvigen Neben- oder Privatbahn eingesetzt werden kann.

In N erschienen Farbvarianten der Pacific-Lok, in 0 ist die US-Reno (die letztes Jahr als Handmuster vorgestellt wurde) jetzt fertig.

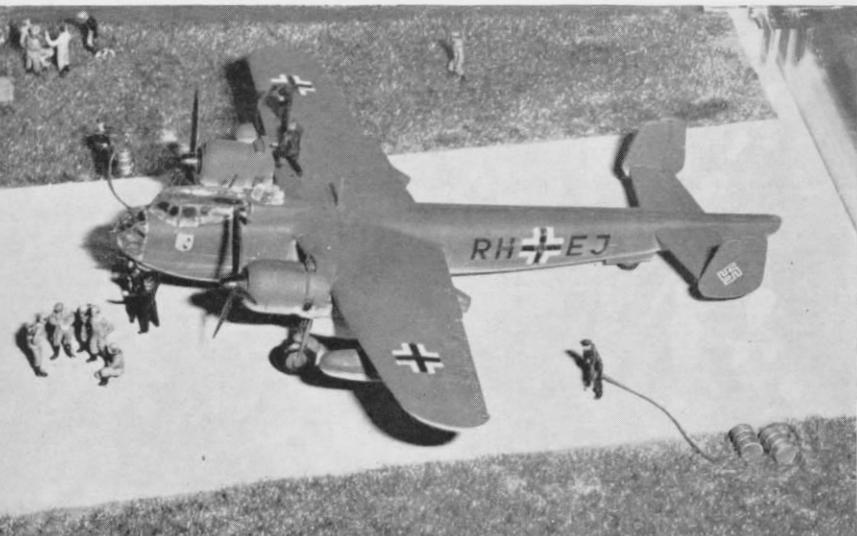
Anzeigen mit besonderer Sorgfalt (und Spannung) studieren müssen!

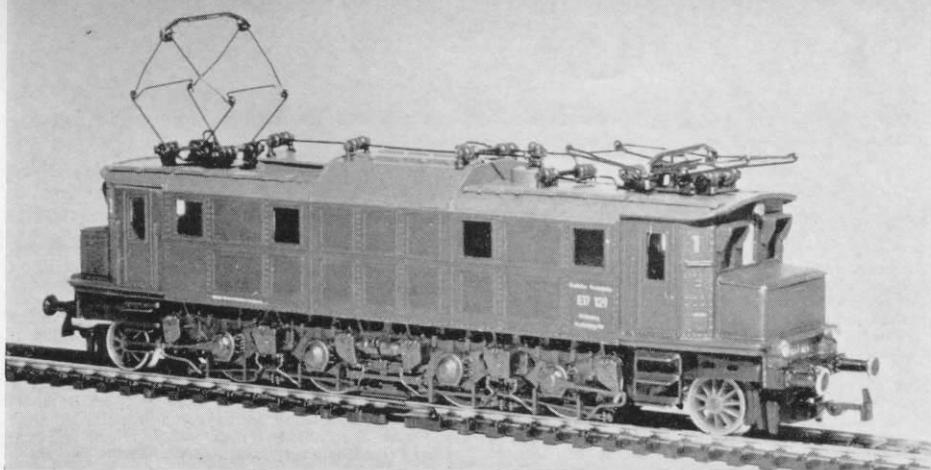
Nachdem die diesjährigen Neuheiten nicht viel hergeben, „ersatzweise“ ein paar Schausstücke, die Herr Preiser wiederum sehr gekonnt gestaltet hat und die z. T. mit Figuren aus dem bisherigen Programm „belebt“ sind. Der andere Teil der Figuren stammt aus den neu geschaffenen Figurensätzen „Luftwaffe Deutsches Reich – Jagd- und Kampffliegerbesetzungen“ im Maßstab 1:72, die als Zubehör für die vielen Plastik-Flugzeugmodelle der verschiedenen Hersteller im Maßstab 1:72 gedacht sind und einen neuen Interessenten- und Abnehmerkreis ansprechen sollen. Es handelt sich um 5 einzelne Serien in der bekannten Exklusivausführung (Alarmstart, Bereitschaft, Einsatzbesprechung,

Bodenpersonal, in Tropenuniform), die es außerdem noch einfarbig zum Selbstanmalen gibt (60 Stück, 30 verschiedene Typen). Für die Rollbahnen stehen 50 cm lange und 20 cm breite Stücke zur Verfügung, die mit Feldern bedruckt sind und die aus dem Material der bereits bekannten Straßenbeläge hergestellt sind. Die Flugzeughallen und die Nebengebäude sollen in Bristol-Karton erhältlich sein.

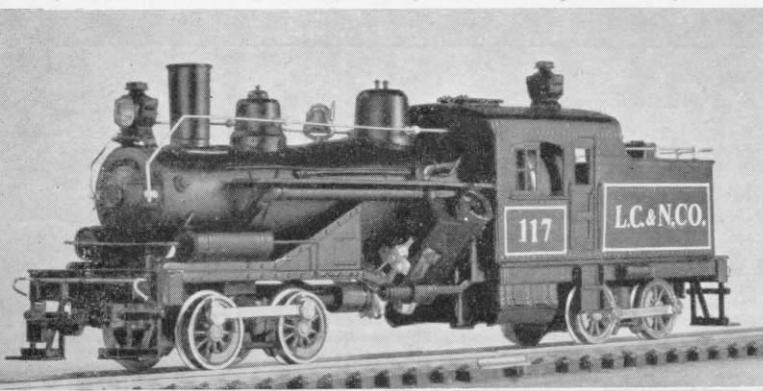
Ilm: Die für die LGB angebotenen Gebäudebausätze sind – bedingt durch die momentane Preislage auf dem Kunststoffmarkt – so teuer geworden, daß Preiser nunmehr neue Bausätze aus einem besonderen Kunststoff-Karton-Material anbietet, die zwar nicht so schön, dafür aber billiger sind!

00 Abb. 208. „Einsatzbesprechung“ und „Bodenpersonal“ sind die Katalog-Bezeichnungen für die 1:72-Figuren, die zur Belebung dieses Motivs mit der Airfix-Do 217 E2 u. a. als „Hauptdarsteller“ verwendet wurden.



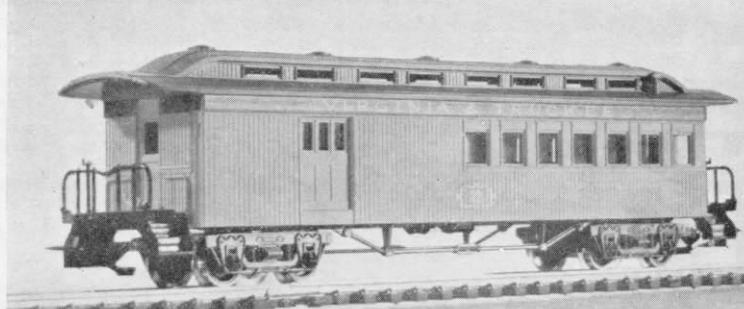


HO Abb. 209. „Traditionsgemäß“ bedurfte es einiger Überredungskünste, bis wir dieses Handmuster der E 17 fotografieren durften, das in der endgültigen Ausführung sicher der E 19 entsprechen wird (wobei dieses Mal hoffentlich auch an eingesetzte Fenster gedacht wird!).

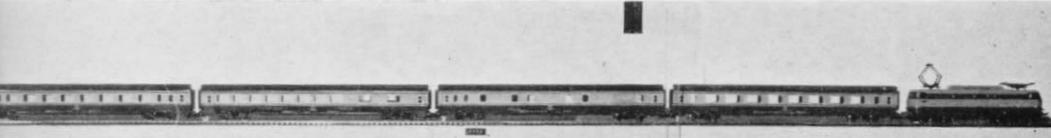


[Rivarossi]

HO Abb. 211 und 212. Diese US-Oldtimer werden langjährigen MIBA-Lesern aus dem ex Pocher-Programm bekannt vorkommen. Insgesamt gibt es 4 verschiedene Typen, die alle 16,5 cm lang sind; ein besonderes „Schmankerl“ ist dabei der Zirkuswagen (unten) mit dem Diorama exotischer Tiere. Als geeignete Zuglok empfehlen sich die 2'B-Maschinen „Inyo“ oder „Reno“ (von Rivarossi).



HO Abb. 210. Eine bei uns fast unbekannte US-Type: die „Heisler“-Dampflokomotive, die – im Großen wie im Kleinen – über Kardangelenke angetrieben wird. Vor dem Führerhaus sitzen in schräger Anordnung die Zylinder. Das akurat detaillierte Rivarossi-Modell ist 13 cm lang.

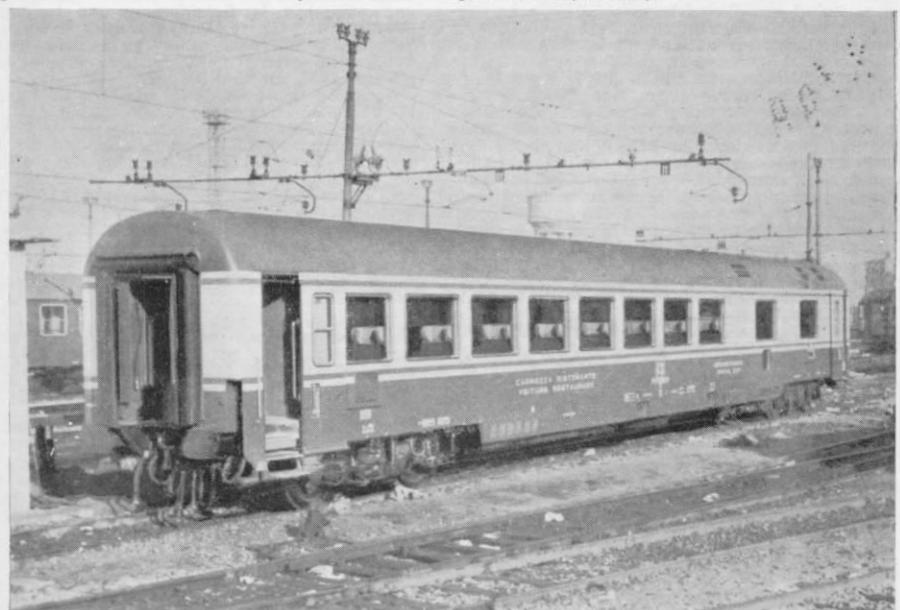


H0 Abb. 213. Aus verschiedenen Handmustern zusammengestellt: eine italienische TEE/Intercity-Garnitur samt passender Zuglok E 444.



H0 Abb. 214. Die neueste Ausführung der Schnellfahr-Lok E 444 der FS, hier als H0-Modell von Riva-rossi nochmals nah besehen. Diese Lok (die im 0-Sortiment bereits vertreten ist) entspricht etwa unserer 103 (E 03) und dient in blau/grauer Farbgebung zur Beförderung von TEE- und Intercity-Zügen (s. Abb. 213). Ihr „besonderes Kennzeichen“ ist die „rasende Schildkröte“.

H0 Abb. 215. Diese Abbildung ist in zweifacher Hinsicht interessant: Zum einen zeigt sie den Prototyp eines italienischen TEE- bzw. Intercity-Speisewagens (in Rot/Beige bzw. Grau/Beige), wie er als Rivarossi-Modell erscheinen soll (s. Abb. 213); zum anderen erkennt man dahinter ein Oberleitungs-Quertragwerk der FS, wie es Sommerfeldt jetzt für H0 herausgebracht hat (s. S. 244).





H0e Abb. 216 u. 217. Die neuen Schmalspurloks (für 9 mm-Peco-Gleise o. ä.), bei denen der Durchblick durchs Führerhaus freigehalten ist (hier „ausnahmsweise“ auf der Roco-N-Anlage aufgenommen).

ROCO-International

H0: Im Gegensatz zur vorjährigen Ankündigung hat sich im Weichensortiment einiges geändert: Die 17°-Standardweiche entfällt, ebenso die 13,5°-Weiche; diese werden durch eine einzige schlanke 12,5°-Weiche mit 700 mm Radius ersetzt, die übrigens sofort erhältlich ist, gleichfalls die im Programm verbliebene superschlanke 9,5°-Weiche. Ab April sollen dann auch Bogenweichen mit den Radien 635/457 mm und etwas später eine Y-Weiche mit 11°-Winkel und 1010 mm Radius kommen (Bild). Als nächstes werden dann eine Dkw und anschließend eine Kreuzung folgen. Geblieben ist es bei dem in Heft 3a/73 besprochenem Antriebsprinzip; lediglich der Unterflur-Antrieb läßt noch einige Zeit auf sich warten, weswegen auch die antriebslosen Weichen noch nicht erhältlich sind. Ein Bastler wird sich mittlerweile schon zu helfen wissen, indem er von einer Handweiche den Antrieb absägt (zumal kein preislicher Unterschied zwischen Hand- und antriebsloser Weiche besteht) und einen Unterflur-Antrieb von Repa, RBEV o. ä. verwendet. Alle Weichen erhalten nun ein isoliert eingesetztes Metallherzstück, wobei der innere Schienenstrang des Stammgleises bzw. der äußere Strang des Zweiggleises unter dem Herzstück durchgeführt sind. Dadurch ergibt sich eine sehr hohe mechanische Festigkeit, die es z. B. gestattet (etwa bei der Anlage komplizierter Weichenstraßen auf geringem Raum), die Weiche dicht hinter dem Herzstück abzusägen.

Quasi als „Vorschau“ wurde auf dem Roco-Stand ein H0-Gleis mit Kunststoff-Schotterbett (Bild) gezeigt, das jedoch noch nicht endgültig „spruchreif“ ist und frühestens im Sommer kommen soll. Die einzelnen Gleisteile (vorerst gerade und gebogene Schienen) sollen sich „ganz normal“ zusammenstecken lassen, wobei eine zusätzliche Klips-

Ing. Heinz Rössler · A-5039 Salzburg

Vertrieb: W. Lindenberg · 5159 Blatzheim

verbindung am Schotterbett die Stabilität der Verbindung noch erhöhen wird. Näheres über dieses Projekt, wenn uns die ersten Serienmuster vorliegen!

Die Diesellok BR 215 ist jetzt endgültig fertig und entspricht in Detailierung und Laufegenschaften der beim vorjährigen Muster hervorgehobenen Qualität. Auch blieb es – was gerade heuer nicht unerwähnt bleiben soll – beim letzjährigen Preis von 45,- DM!

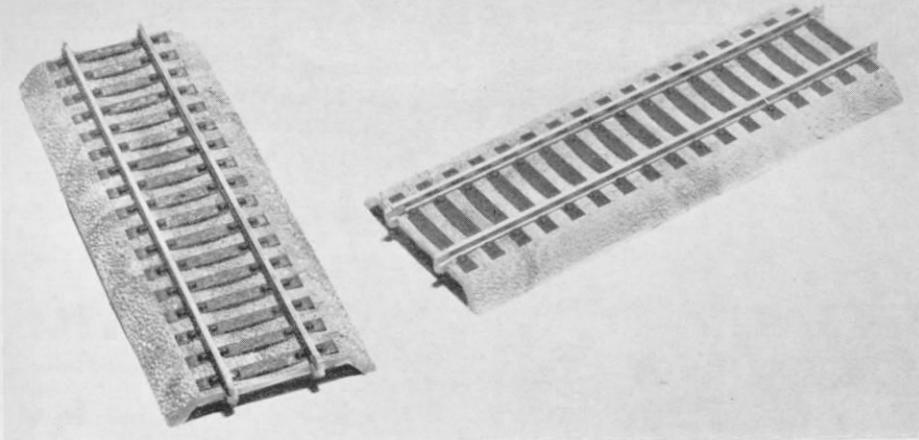
Neu sind unbemalte, fleischfarbene Eisenbahnfiguren, die es in einer 24-Stück-Packung gibt.

H0e: Für Feld- und Kleinbahn gibt es nun endlich wieder 9 mm-Schmalspur-Loks (Bild): Die 3-achsige Dampflok (Länge über Kupplung 6,3 cm) und die ebenfalls 3-achsige Diesellok (5,7 cm) sind sehr gut detailliert und werden von dem neuen Roco-N-Motor angetrieben, der auf alle 3 Achsen wirkt. Die passenden Loren etc. sind bekanntlich schon seit geraumer Zeit von Roco erhältlich; ein eigenes Schmalspur-Gleis gibt es vorerst noch nicht, so daß man hier auf das Peco-Gleis zurückgreifen wird.

N: Hier gibt es eine neue 24°-Weiche (Bild) – wahlweise mit Hand- oder abknöpfbarem Elektro-Antrieb – von 104,2 mm Länge und einem Abzweigradius von 194,6 mm; dazu ist ein passendes Ausgleichs-Bogengleis erhältlich, das den Abzweigwinkel auf 30° ergänzt.

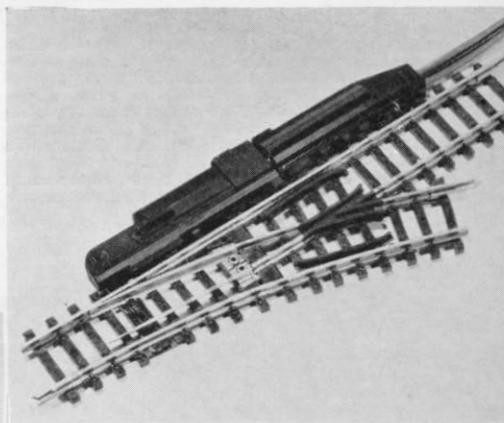
0: In dieser Baugröße sind keine Neuheiten zu vermelden.

Es bleibt abschließend zu erwähnen, daß die Fa. Roco – abgesehen vom 0-Gleisortiment – ihre jetzigen Preisempfehlungen gegenüber den (ohnehin relativ niedrigen) Preisen des Vorjahrs nicht erhöht hat!

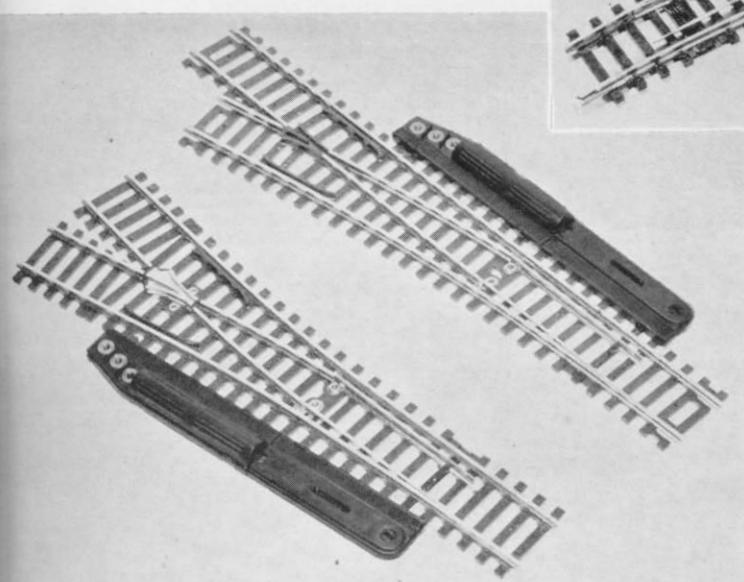


HO Abb. 218. Zwei Vorausmuster des von Roco geplanten HO-Gleises mit Kunststoff-Schotterbett, das zunächst in gerader und gebogener Ausführung erscheinen soll (Weichen etc. später).

HO ▲ Abb. 219. Der Fla-Panzer „Gepard“ als Roco-minitanks-Modell.



N ▲ Abb. 220. Die 24°-Weiche, zu der es noch ein Ergänzungsgleis gibt, das die Abzweigung auf 30° ergänzt.



HO Abb. 221. Rechts die 12,5°-Weiche, die die ursprünglich angekündigte 13,5°-Weiche ersetzt und zunächst noch mit Kunststoff-Herzstück geliefert wird; daneben die neue Y-Weiche, die bereits mit Metall-Herzstück ausgestattet ist.



HO Abb. 224.
Der G 10 (ehemals „Kasse“) als feindetaillierte HO-Modell von Röwa mit dünnen Schiebetüren, feinen Signalhaltern u. a. m.

RÖWA

Modelleisenbahnen
GmbH
7441 Untersensingen/
Neckar

HO: Das Gleis sortiment ist nunmehr für Frühjahr '74 angekündigt. Zunächst sollen gerade Schienen in verschiedenen Längen und vier verschiedene Bogenradien geliefert werden; dazu kommen noch einfache Weichen, Kreuzung und Dkw.

Heuer waren wenigstens die ersten Muster zu begutachten und man muß zugeben, daß sich Röwa in puncto Technik auch hier wieder einiges einfallen ließ: Die Gleise werden nicht direkt auf der Anlage befestigt, sondern auf das zuvor aufgeschaubte Grundbrett (Bild) aufgeklipst. (Die elektrische Verbindung erfolgt durch verschiebbare Schienenschalen, die lediglich den Schienenumfang umschließen.) Die gesamte Gleisanlage wird also vorher nur in Form der Grundbretter aufgeschraubt oder -genagelt, erst anschließend wird das eigent-

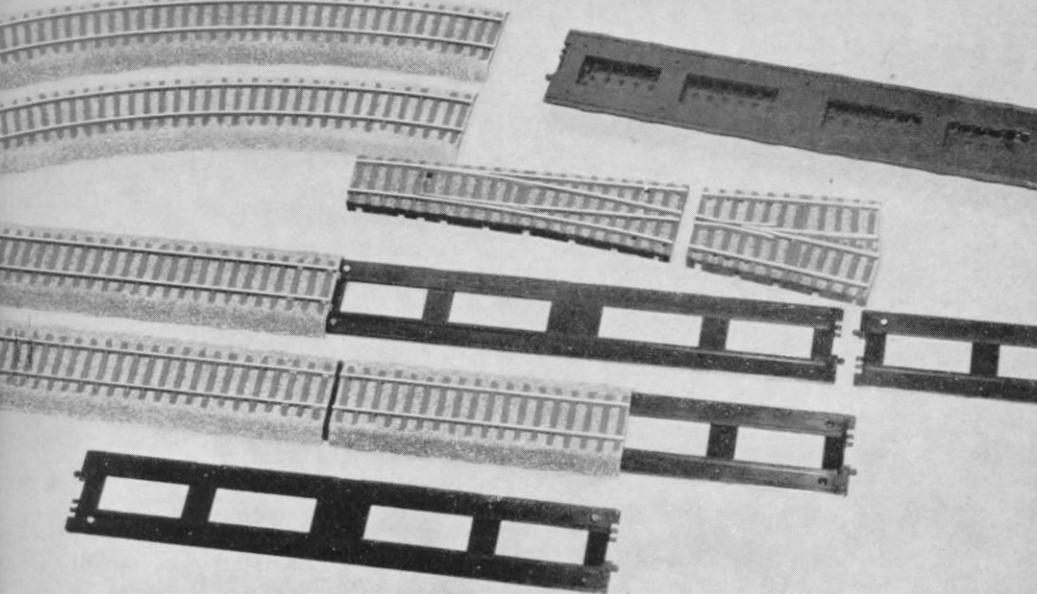
liche Gleis befestigt. Dadurch lassen sich natürlich auch nachträgliche Änderungen wesentlich einfacher vornehmen. Ein weiterer Vorteil: In den Hohlräumen zwischen Grundplatte und Gleis lassen sich Kabel verlegen, und zwar gleichfalls vor der Endmontage. Das eigentliche Gleis ist in Schotterstruktur, Schwellen- und Schienennagelimitation genau richtig und sehr gut ausgefallen; so sind z. B. — wie bereits beim Handmuster, s. Heft 3a/73 — die Schwellen unterschiedlich lang usw. (Bild). Sehr gut wirken auch der freie Durchblick zwischen Schotterbett, Schwelle und Schiene und die vorbildgetreue Schotter-„Mulde“ in der Gleismitte (Bild).

Zu den Weichen — Grundprinzip s. Heft 3a/72 — gibt es noch Zusatz-Böschen, die seitlich an-



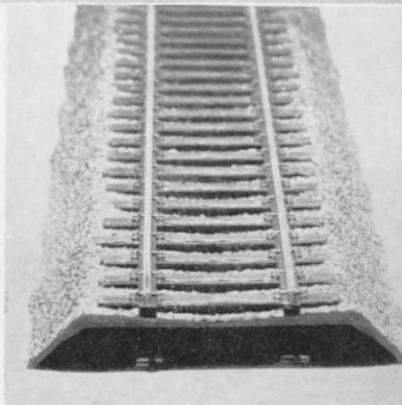
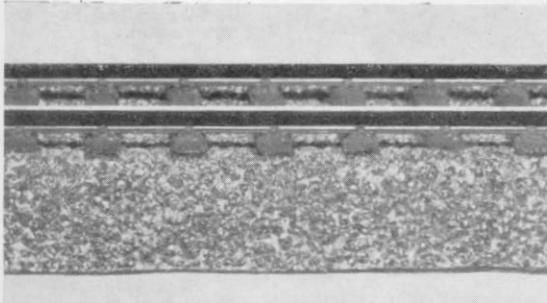
HO Abb. 222 u. 223.
Drei weitere Neuheiten von Roco-minitanks: der „Leopard“ in der 1 A 2-Ausführung und zwei Opel-Blitz-Lkw der Deutschen Wehrmacht.





H0 Abb. 225. Die Elemente des Röwa-Gleissystems auf einen Blick: Die Grundplatten, auf die die eigentlichen Gleise aufgesteckt werden (s. oben rechts) haben Befestigungsbohrungen und Ausschnitte für Kabel. Bei den Weichen wird der sehr flache Antrieb auf der Grundplatte sitzen und von der darübergesetzten Weiche verdeckt sein. Passende Böschungskanten als Ansatzstücke für die Weichen sollen ebenfalls noch erscheinen.

H0 Abb. 226 u. 227. Diese Detailansichten zeigen Struktur und Form des Schotterbettes (mit „Mulde“ in der Mitte),



die unterschiedlich langen Schwellen und den freien Durchblick zwischen Schotterbettung und Schiene.

geklipst werden. Alles weitere über das Gleisystem, wenn es — hoffentlich! — termingerecht ausgeliefert wird! Das ursprünglich geplante Puko-System ist (jedenfalls fürs erste) „gestorben“.

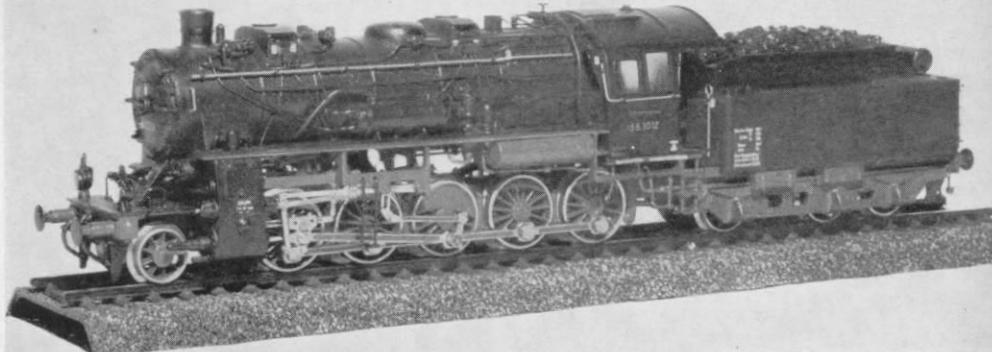
An neuen Fahrzeug-Modellen gab es dieses Jahr nicht viel zu sehen, man will sich auf die Fertigung und Auslieferung der angekündigten Modelle beschränken (!).

Die 58 soll nun bis Ende des Jahres erscheinen; im Sommer dagegen „schon“ die Leig-Einheit und der „Leipzig“. Das gilt auch für die 4-achsigen Umbauwagen, die lt. Röwa ebenfalls bis Juni kommen sollen.

Einige „echte“ Neuheiten sind ein — angekündigter — BDüm, der langgewünschte kombinierte Sitz-/Gepäckwagen und ein G 10 (Bild) in der gewohnten Röwa-Qualität mit Türen zum Öffnen etc. (Bild). Liefertermin: ca. April—Mai.

Eine Farbvariante sind die 1. und 2. Klasse-Sitzwagen im brandneuen DB-Design Türkis/Beige, das aber u. E. den Wagen nicht gut zu Gesicht steht und sie (jedenfalls im Modell, obwohl vorbildgetreu) irgendwie „billig“ wirken lässt.

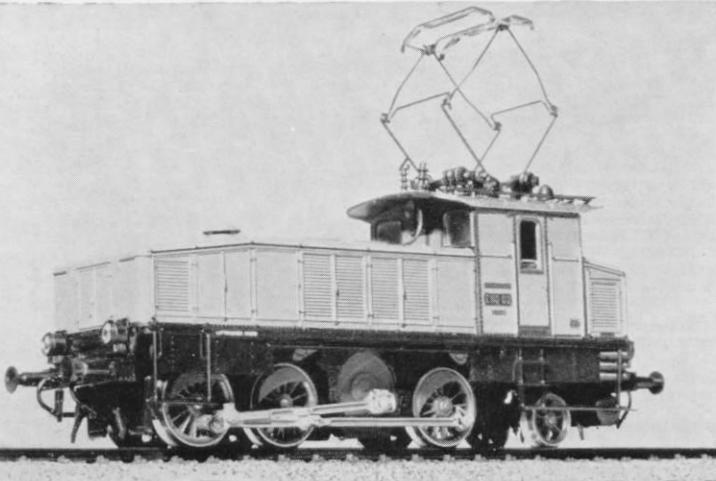
Die älteren E 60-Versionen sind jetzt auch im Handel und entsprechen — bis auf die äußerlichen Änderungen, die wir bereits in Heft 2/74 beschrie-



HO Abb. 228. „Warte, warte noch ein Weilchen . . .“, dann kommt die BR 58 (lt. Röwa im Sommer). Hier ein (gegenüber dem in Heft 3a/73 gezeigten) ergänztes und verfeinertes Handmuster.



HO Abb. 229. Die in Heft 2/74 bereits als Zeichnung vorgestellte E 60-Version mit Doppelwippe und grauem Reichsbahn-Anstrich.



ben haben — der Qualität und Detailierung der roten 160 (Bild).

Wie jedes Jahr erschienen auch wieder verschiedene Container- und Dekor-Varianten, so z. B. neu beschriftete Kesselcontainer (Aral, ESSO etc.) und die Büm-Wagen in FS- und DSB-Version.

TT: In diesem Jahr nichts Neues (!).

[Röskopf]



HO Abb. 230. Das Modell des MBB-Hubschraubers Bo 105 hier in der Farbgebung als gelber ADAC-Rettungshubschrauber . . .

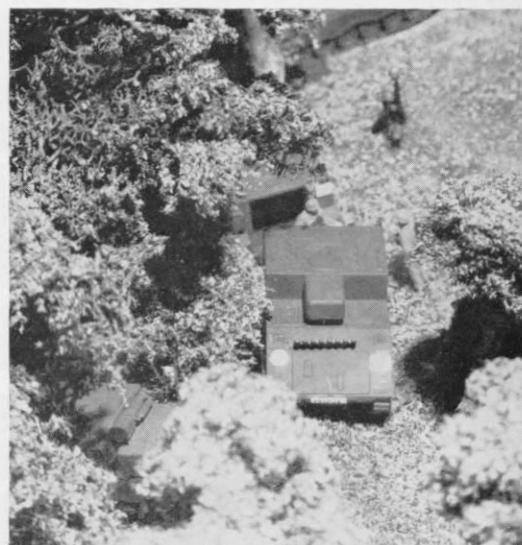


HO Abb. 231 . . . , der in diesem Bild noch einmal in der gesamten Einsatz-Szenerie zu sehen ist.

Roskopf

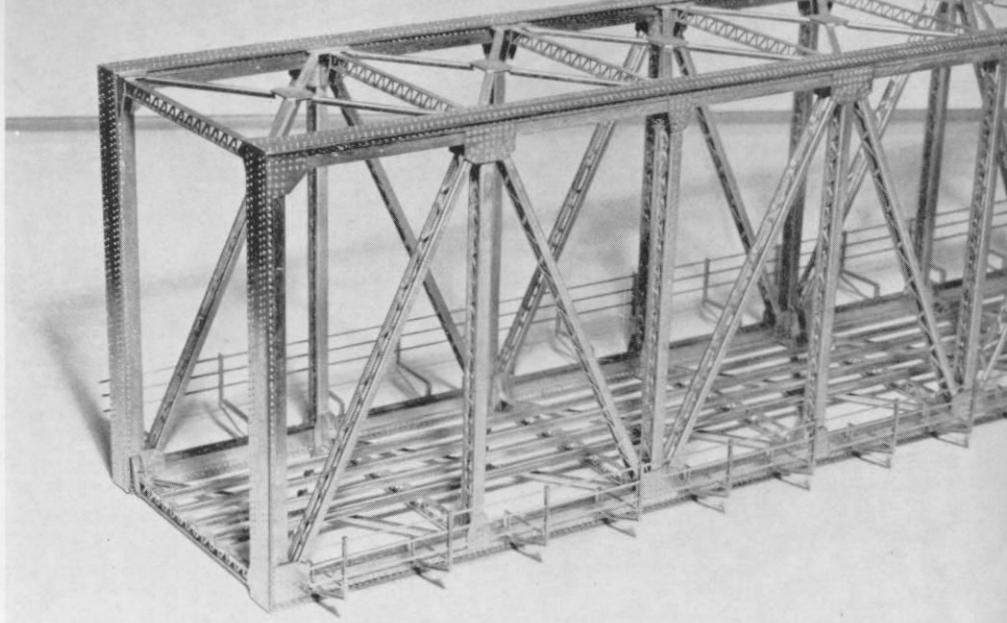
Miniaturnmodelle
822 Traunstein

HO: Die Firma Roskopf kommt heuer u. a. wieder einmal mit einer zivilen Neuheit, und zwar mit dem Modell des gelben ADAC-Rettungshubschraubers Bo 105 von Messerschmitt-Bölkow-Blohm; selbstverständlich gibt es dieses Modell aber auch in olivgrün als Militärversion. Daß sich mit diesem



HO Abb. 232. Der geplante neue Führungspanzer M 577.

HO Abb. 233. Noch nicht in der endgültigen und richtigen Ausführung war dieses Handmuster des Fla-Panzers „Gepard“.



H0 Abb. 234. Leider kommen auf dieser Aufnahme nicht alle Feinheiten des äußerst filigranen Messing-Brückenmodells der Firma Ruggi richtig zur Geltung, doch ist jedenfalls erkennbar, daß es originalgetreu bis ins kleinste ist und ein effektvolles Stück darstellt (s. a. Abb. 240).

Ruggi

Metallwarenerzeugung
Wilhelm Ruggi — Wien

Diese Firma war heuer das erste Mal auf der Messe vertreten, und zwar mit einem großen Angebot an Metallprofilen aus halbhartem Messing, 0,3 mm stark und in 20 cm langen Stücken erhältlich.

Besonders interessant sind jedoch die speziell für den Bau von Brücken oder anderen Metallkonstruktionen herausgebrachten Teile, die ebenfalls aus Messing gefertigt sind. So gibt es Streifen mit einer Nietenreihe (1,5 mm breit), zwei Nietenreihen (3 mm breit) sowie mit vier Nietenreihen (8 mm breit), wobei die Nietköpfe sauber und gleichmäßig geprägt sind. Hinzu kommen noch diverse Knotenbleche mit Nietköpfen, die für Eckverbindungen oder die Verbindung von Streben unerlässlich sind. Dabei sind auch solche Knotenbleche berücksichtigt, die zum Anbringen einer Querverbindung in der Mitte keine Nieten haben dürfen.

Hubschrauber sehr nette Motive gestalten lassen, liegt wohl auf der Hand, da ja in diesem Fall keine „platzfressenden“ Flughafen-Anlagen nötig sind – und es lassen sich sicher auch andere Anlässe als „Modellunfälle“ für den Einsatz dieses Modells finden (z. B. Flugtag o. ä.). Ebenso macht es sich als Ladegut sehr gut, wobei dann aber auf fachgerechtes Verstauen (gemäß MIBA 10-12/73) geachtet werden sollte!

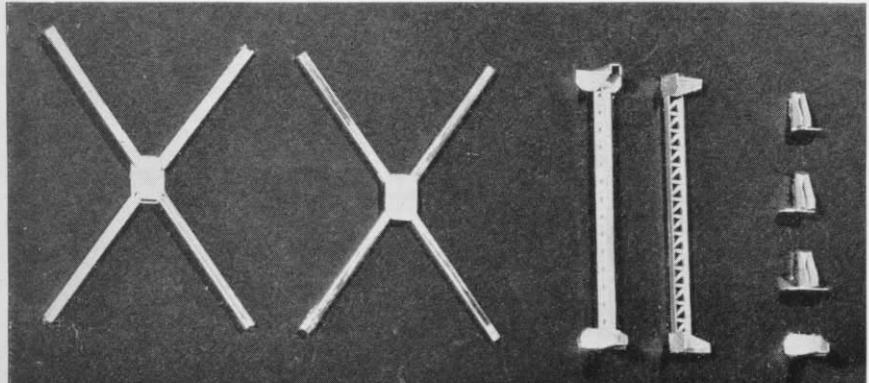
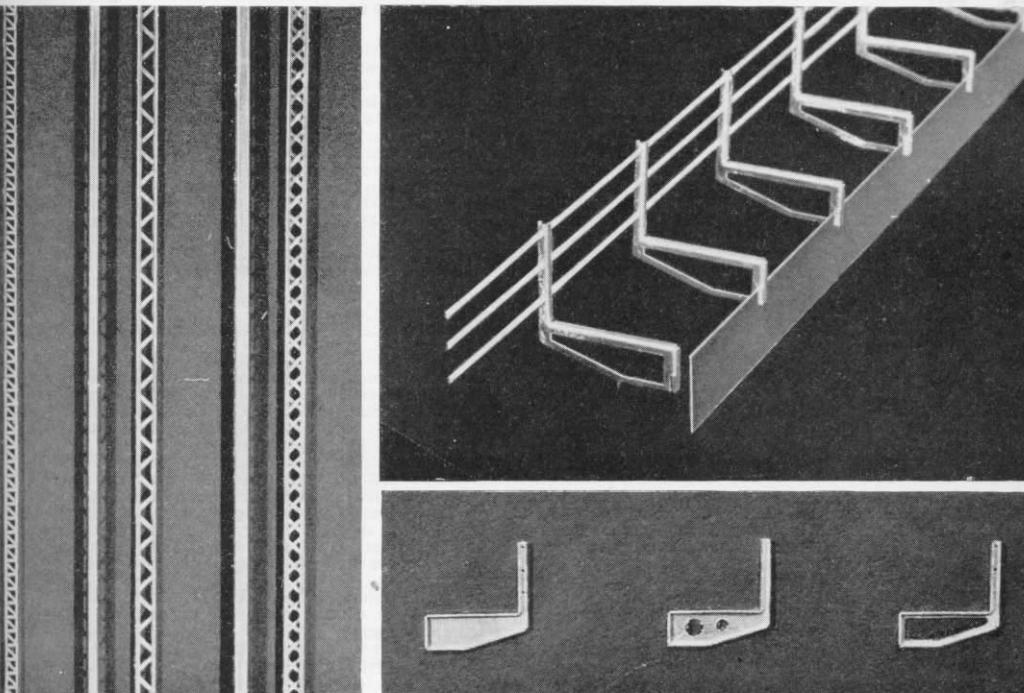
Das mühsame Zusammenlöten oder -kleben von Gitterstreben kann sich der Modellbahner in Zukunft sparen, da die Firma auch gleich verschiedene fertige Gitterstreben anbietet. Diese sind aus einzelnen Profilen mit einem Spezial-Klebstoff verleimt und bei 180° ausgehärtet, wodurch eine große Festigkeit erzielt wird. Trotzdem wird vom Hersteller davon abgeraten, diese Gitterstreben beim weiteren Verarbeiten zu löten, da die Klebestellen bei zu großer Hitzezufuhr wieder aufgehen können. Es empfiehlt sich also die Verwendung eines der üblichen Ein- oder Zweikomponenten-Kleber (Cyanlit, UHU plus o. ä.).

Weitere Spezialteile für den Brückenbau sind z. B. fertige Geländerstützen mit feinen Bohrungen für die Durchführung des Geländer-Drahtes und – wahlweise – mit oder ohne einem feinen Schlitz, je nachdem, wie die Strebe an der Brücke angebracht werden sollen (an den Längsträgern stumpf angeleimt oder aufgesteckt), sowie vorgefertigte Verstrebungen, Kreuzverbindungen mit Knotenblech und Abstützungen für die Querstreben.

Wer nun keine Zeit oder auch kein besonderes

An Militärfahrzeugen gab es „konkret“ u. a. das Modell des Bw-Fla-Panzers „Gepard“, von dem auf der Messe zwar nur das Handmuster zu sehen war, der aber sicher ebenso wie die anderen Modelle in der bekannten Roskopf-Detaillierung erscheinen wird. Im Laufe des Jahres sollen als Ergänzung des Programms noch der „Führungspanzer“ M 577 sowie der 10 t-FAUN-Lkw (mit Kran auf der Pritsche) folgen.

H0 Abb. 235–239 zeigen – zwecks umfassender Information interessierter Modellbauer – einen Großteil der weitgehend vorgearbeiteten Messing-Profile, die speziell für Brücken, ähnliche oder auch andersartige Metallkonstruktionen verwendbar sind und gar manche Arbeit ersparen (von der Akuratesse ganz abgesehen)!





H0 Abb. 240. Das Messing-Brückenmodell (für das sage und schreibe 720 Einzelteile benötigt werden) noch einmal in seiner beachtlichen Gesamtgröße (Länge knapp 60 cm).

Geschick zum Selbstbau einer entsprechenden Brücke hat, kann auch eine als Fertigmodell erhältliche Eisenbahn-Fachwerk-Kastenbrücke (58,4 x 7,6 x 10,2 cm) beziehen, die aus insgesamt 2710 Einzelteilen zusammengesetzt ist. Verständlich, daß ein derart feines Modell, bei dessen Herstellung viel Zeit und Handarbeit notwendig sind, auch seinen Preis hat. So wurden vom Hersteller ca. DM 900,- genannt und leider ist für dieses Brückenmodell kein Bausatz lieferbar, da für den Zusammenbau besondere Richt- und Haltevorrichtungen notwendig sind. Selbstverständlich kann jedoch jeder aus den lieferbaren Einzelprofilen leichter als

bisher (und mittels selbstgefertigter Lehren) eine gleiche oder ähnliche Brücke nachbauen.

Für die nächste Zukunft hat die Firma Ruggi neben der Fertigung von verschiedenen Brücken-Bausätzen in unterschiedlichen Preisklassen auch einen Prospekt in Vorbereitung, in dem außer dem Einzelteile-Programm auch ausführlich die grundsätzlichen Konstruktions-Prinzipien von verschiedenen Brückenarten und deren Ausführung im Modell dargestellt werden sollen. Mit dieser Anleitung kann dann jeder Modellebahner darangehen, alle möglichen Brücken weitgehend richtig selbst zu konstruieren und zu bauen.

SCE-techno-plastics

W. Hambrink KG · 4830 Gütersloh 1

0: Der Versuch einer kunststoffverarbeitenden Fabrik, auf dem Gebiet der Modellebahnen Fuß zu fassen (s. letzjähriger Messebericht) scheint offenbar – wenn vielleicht auch noch nicht mit überwältigendem Erfolg – geglückt zu sein.

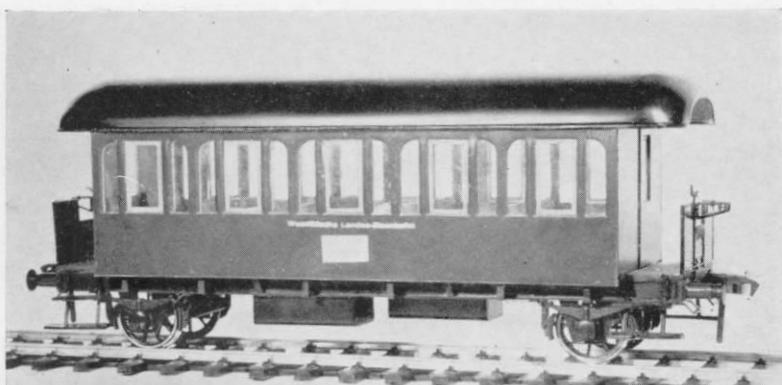
techno-plastics wendet sich hauptsächlich an 0-Bahner, denen die Super-Exklusiv-Modelle anderer Firmen zu teuer sind, die aber dennoch auf exakt ausgeführte und gut detaillierte Modelle Wert legen. Das im Vorjahr gezeigte 0-Fahrgestell des

ab sofort lieferbaren Güterwagens „Halle“ wurde wesentlich verfeinert und u. a. durch eine komplette Bremsanlage ergänzt (Bild). Weitere Verbesserungen: echt gefederte Achslager, Siebdruck-Beschriftung, Bodengravur etc.

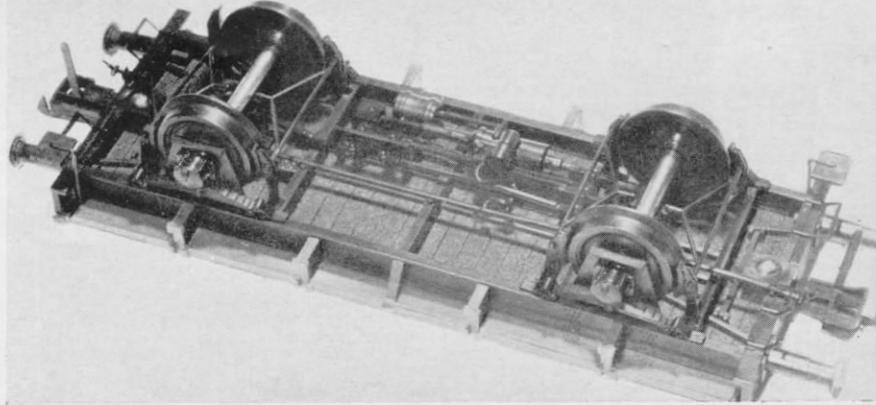
Auf demselben Fahrgestell gibt es einen Runnenwagen mit 8 Rungen und mit Beschriftung wahlweise nach DR, DB oder Hafenbahn Frankfurt/Main (in diesem Fall wird der Wagen ohne Bremsanlage geliefert, da die Wagen der Frankfurter Hafenbahn handgebremst waren). Außerdem soll auf dem gleichen Chassis noch ein Klappdeckelwagen erscheinen.

Die speziell entwickelte Kupplung, auf die wir gelegentlich einmal eingehen werden, ist austauschbar gegen Pola-Maxi, Rivarossi oder Märklin, hat Vorentkopplung und läßt sich – je nach

0 Abb. 241.
Das Hand-
muster des
zweiachsigem
Personen-
wagens der
Westfälischen
Landeseisen-
bahn, zu dem
noch drei wei-
tere Wagen
hinzukommen
sollen.



O Abb. 242.
In dieser reichhaltig detaillierten Ausführung wird nun das Fahrgestell der 2-achsigen Güterwagen geliefert; für Bastler soll es die Achshalter inkl. Bremsystem auch einzeln geben.

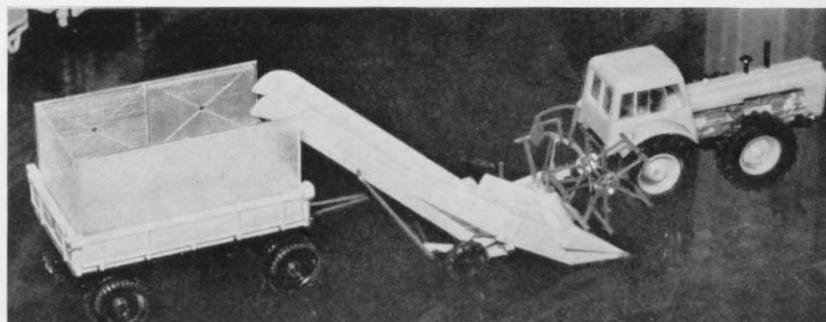


vorhandenem Radius – in drei verschiedenen Stellungen einrasten.

In Vorbereitung ist ein vielversprechender WLE-Zug aus insgesamt 4 Wagen inkl. Packwagen, der nur als komplette Zugeinheit in einer Packung erhältlich sein wird und für den als geeignete Zuglok

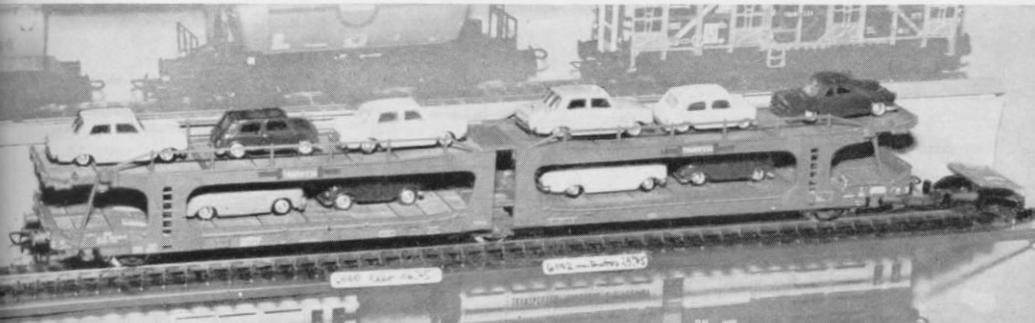
die Pola-T 3 in Betracht kommt, die dann eine entsprechend vorbildgerechte Beschriftung erhalten soll. Zunächst einmal ist der Herbst als Lieftermin vorgesehen; bis dahin soll dann auch das Beleuchtungsproblem gelöst sein (voraussichtlich mittels Lichtleitkabel).

H0 Abb. 243.
Über das Landmaschinen-Programm aus der DDR berichteten wir schon in Heft 4/73; rechts ein dazu passender neuer Traktor.



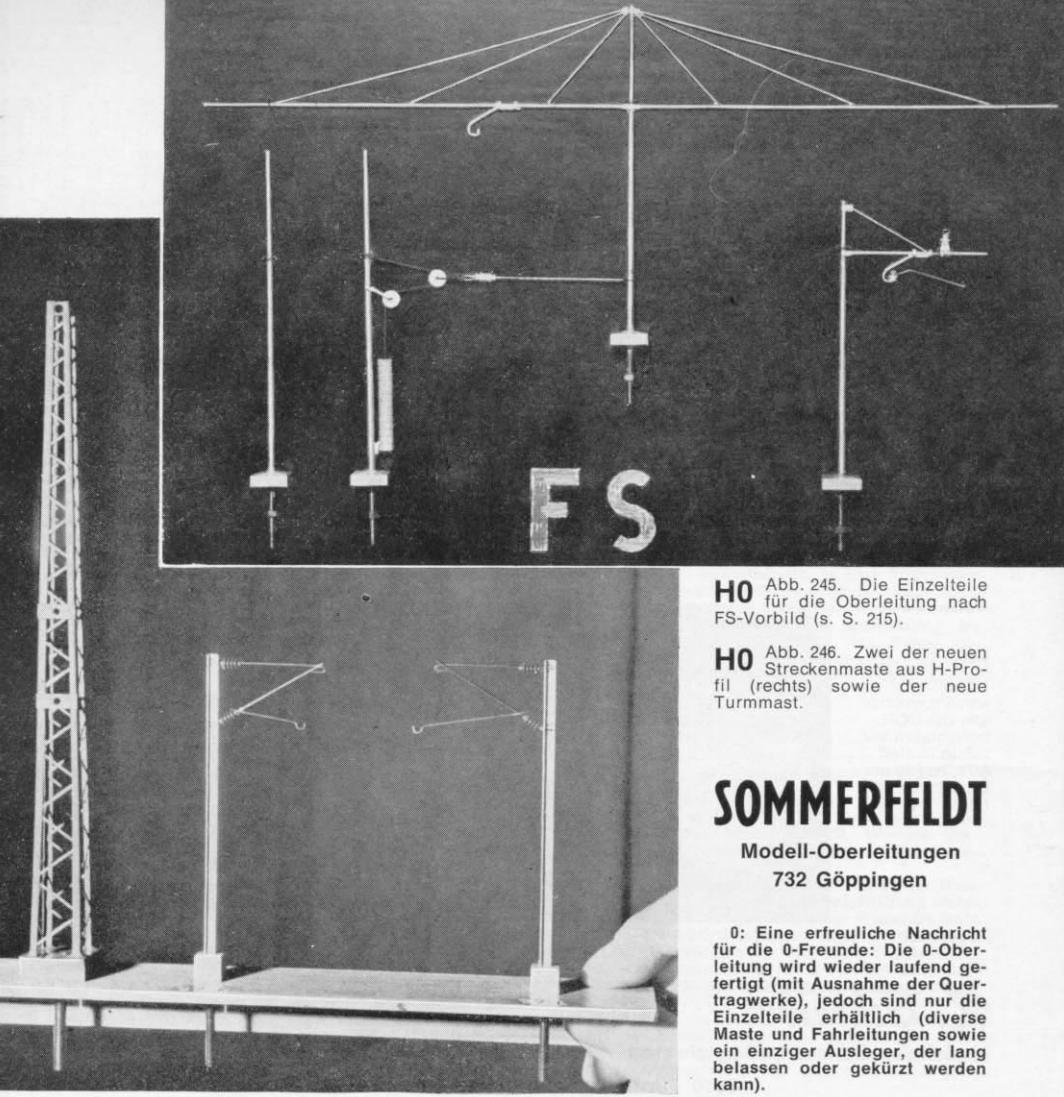
R. Schreiber
Modelleisenbahnen und Spielwaren
8510 Fürth/Bayern

H0 Abb. 244. Der Autotransporter von Electrotren (mit Riffelblech-Imitation auf der Ladefläche).



An Modellbahn-Neuheiten gab es heuer auf dem Schreiber-Stand nicht viel zu sehen (die DDR-Neuheiten haben zumeist auf der Leipziger Frühjahrsmesse „Premiere“); als kleine „Sensation“ galt auf dieser Messe die (konstant gebliebene) Preisempfehlung von nur DM 96,50 für die Kondens-52 in H0 (s. MIBA 2/74)!

H0: Die Schicht-D-Zugwagen gibt es jetzt auch in blau/weißer MAV-Version; von Electrotren kommt ein neuer, 30 cm langer Autotransporter (Bild).



HO Abb. 245. Die Einzelteile für die Oberleitung nach FS-Vorbild (s. S. 215).

HO Abb. 246. Zwei der neuen Streckenmaste aus H-Profil (rechts) sowie der neue Turmmast.

SOMMERFELDT

Modell-Oberleitungen
732 Göppingen

0: Eine erfreuliche Nachricht für die 0-Freunde: Die 0-Oberleitung wird wieder laufend gefertigt (mit Ausnahme der Quertragwerke), jedoch sind nur die Einzelteile erhältlich (diverse Maste und Fahrleitungen sowie ein einziger Ausleger, der lang belassen oder gekürzt werden kann).

H0: Neu im DB-Oberleitungs-Programm sind Streckenmaste aus Breitflanschrägern (Differdinger H-Profil) mit kurzen bzw. langen Auslegern, sowie ein 22 cm hoher Turmmast für breite Bahnhöfe (s. Bild).

Neu ist auch die Oberleitung nach dem Vorbild der Italienischen Staatsbahnen (FS), deren Einzelteile allesamt auf Abb. 245 zu sehen sind.

Sander Nachf., Wuppertal,
war zwar mit seinen Geländematten vertreten,
zeigte aber nichts Neues.

Ing. M. Schneider, Uhingen,
präsentierte gleichfalls keine Neuheiten; die Kleinbekohlung wurde wieder neu aufgelegt.

Bei Seuthe in Esslingen
ist man produktionsmäßig voll ausgelastet; Neuheiten sind erst 1975 zu erwarten.

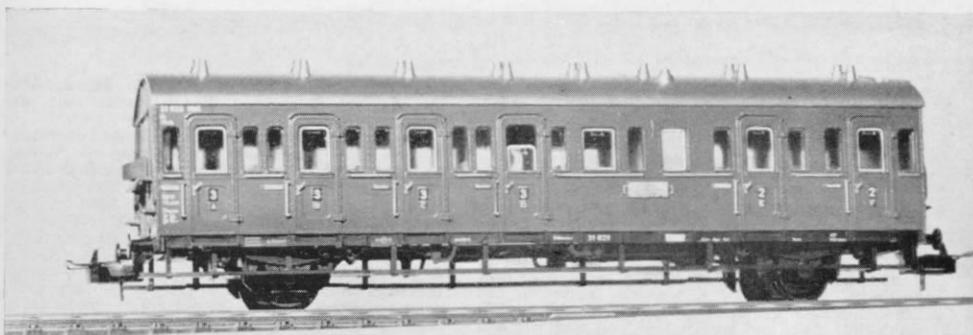
Ortwein, Uhingen:

Von der für Ende 1973 avisierten E 44° soll jetzt „bereits“ das Werkzeug für das Dach fertig sein; sonst nichts Neues.

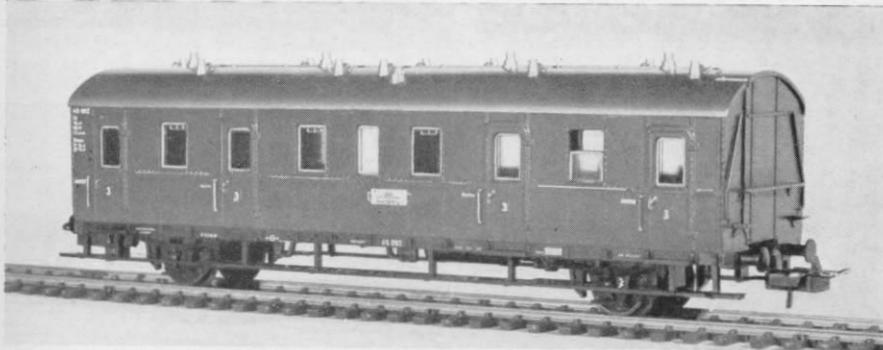
TRIX

Mangold GmbH u. Co
8500 Nürnberg

H0: Die langersehnten Einheits-Abteilwagen samt zugehörigem Packwagen sind jetzt endlich fertig und für Express ab sofort, für International ab Mai erhältlich. Die Ausführung ist sehr gut und die zahlreichen Einzelheiten (Unterboden-Detaillierung inkl. Bremsanlage, farblich abgesetzte Türgriffe usw.) werden auch verwöhnte Modelbahner zufrieden.

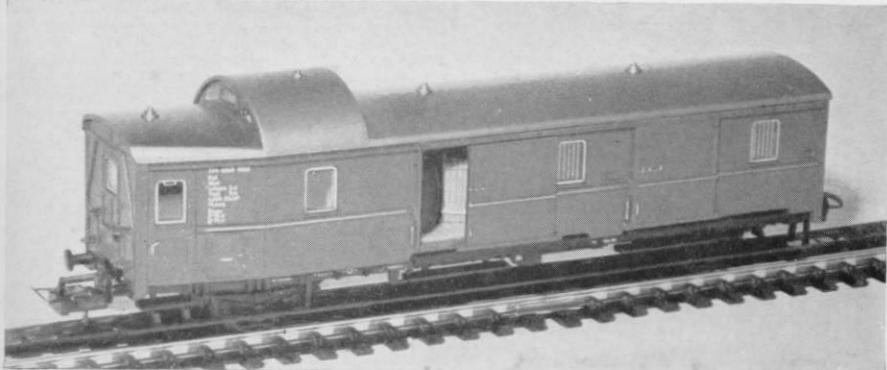


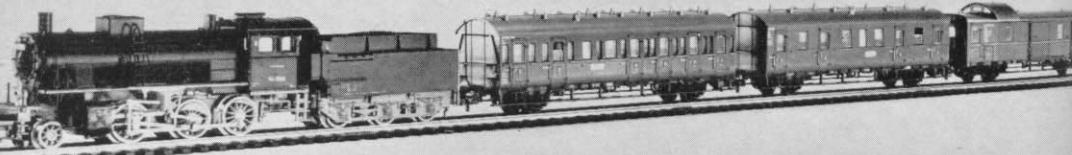
HO Abb. 247. Der Abteilwagen BC 21 mit 9,8 cm Achsstand, richtigen Fenstern (nur die großen Fenster haben eine Holzrahmen-Imitation, s. MIBA 4/73, S. 277) und richtiger Klassenbezeichnung (weiße Ziffern auf schwarzem Grund) – ein exzellentes Trix-Modell!



HO Abb. 248. Der CD 21d, der wie auch die anderen Wagen dieser Serie sehr exakte und optisch gerade richtige Nietimitationen, „schnurgerade“ Trittbretter und eine reichhaltig detaillierte Unterseite hat. Auf dem Dach sind die Lüfter sowie einzelne Leitungen gleichfalls sauber dargestellt.

HO Abb. 249. Der dazugehörige Packwagen vom Typ Pwi 23, hinter dessen dünnen, zu öffnenden Schiebetüren diverses Ladegut zu erkennen ist.





HO Abb. 250. „Auf einen Zug“: die BR 54 und die Einheits-Abteilwagen mitsamt Packwagen.

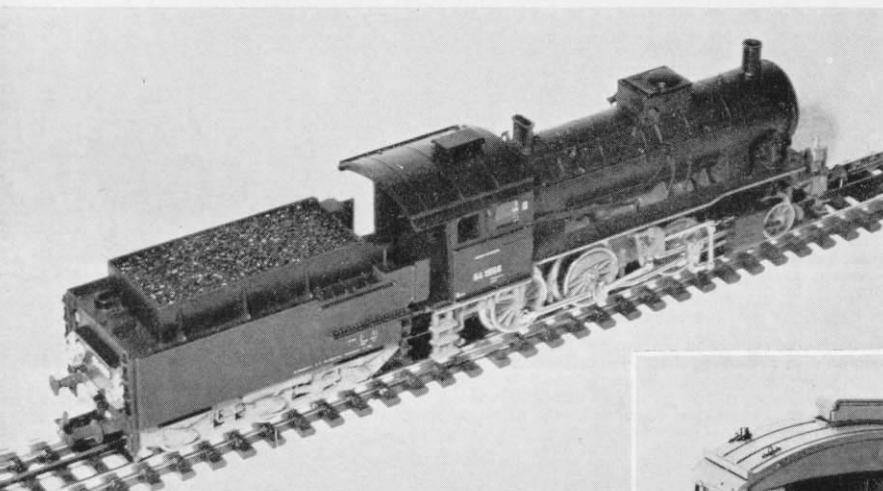
denstellen. Die Fenster sind sehr sauber eingesetzt, wobei beim BC 21 vorbildgetreu (s. MIBA 4/73) nur die großen Fenster die matt/hellbraunen Holzrahmen aufweisen (Bild). Auch Farbgebung und Beschriftung sind sehr sauber (wobei man das silbrige Dach allerdings etwas „nachaltern“ sollte).

Die gleichfalls schon zur Messe '73 angekündigte 1'C-Güterzuglok der BR 54¹⁵⁻¹⁷ war heuer fertig zu sehen; gegenüber dem relativ „rohen“ Handmuster des letzten Jahres ist die hervorragend detaillierte Ausführung hervorzuheben. Da sich der Motor im Tender befindet (wo er die beiden äußeren Achsen antreibt), konnte das Führerhaus komplett mit Inneneinrichtung samt Sitzen etc. eingerichtet werden (Bild). Sehr fein ausgefallen sind auch die aus Kunststoff bestehende Steuerung sowie die Bremsbacken zwischen den Rädern; der freie Durchblick zwischen Fahrwerk und Kessel ist gewahrt. Zahlreiche Teile wie Pumpe, Rohrleitungen, Steuerstange sowie die Laternen (die übrigens auch beim Serienmodell messingfarben belassen werden) sind

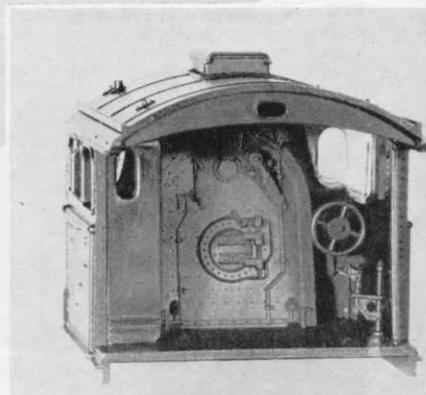
extra angesetzt. Lieferbar soll die Express-Ausführung bei Erscheinen dieses Heftes sein, die International-Lok ab Mai.

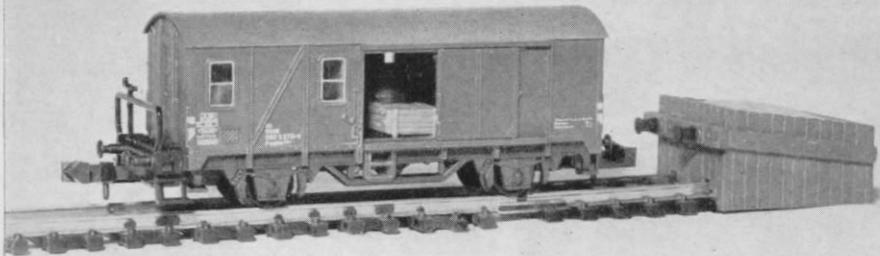
Wie angekündigt, wurde das Elektronik-Mehrzug-System e-m-s heuer auch auf die Baugröße H0 ausgedehnt; zunächst erscheinen die Diesellok BR 218 (V 160) und TEE-Elok 112 (E 10¹²) in e-m-s-Ausführung. Der Anschluß bzw. die Kombination mit dem „Normal-Fahrpult“ erfolgt wie in MIBA/12/73 beschrieben, wobei bei einem Einsatz mit dem Märklin-Wechselstrom-System der schwarze und blaue Anschlußdraht (oder nur einer von beiden) an die Masse-Buchse, der weiße an die Buchse L und der rote an die Buchse B des Märklin-Fahrpults zu legen sind. Nun – zahlreiche H0-Bahner (und Anhänger aller H0-Systeme) werden sich freuen, jetzt gleichfalls in den Genuss dieses problemlosen Mehrzugbetriebs zu kommen, dessen Vorteile wir in den Heften 3a/73 und 12/73 ja bereits ausführlich schilderten.

Ein neues „Elektronik-Fahrpult“ (dessen blaues



HO Abb. 251 und 252. Ein besonderer Gag der nunmehr endlich fertiggestellten BR 54 ist die vollständige Führerhaus-Inneneinrichtung inkl. extra aufgesetztem Steuerungshandrad und Reglerhebel an der Stehkessel-Rückwand. Klappt man die beweglichen (!) „Windschutz“-Türen zur Seite (links), erkennt man sogar die extra angebrachten und bestens detaillierten Sitze für Führer und Heizer! Den letzten Schliff kann ein Bastler dem Führerstand verleihen, indem er die Manometer etc. weiß anmalt und mit roten bzw. schwarzen Farbtupfern versieht.





N Abb. 253. Der neue Güterzug-Begleitwagen Pwghs vor dem gleichfalls neuen Holzbohlen-Prellbock.



N Abb. 254. Der italienische Güterwagen (LÜP 5,7 cm).

Gehäuse formmäßig dem e-m-s-Fahrpult entspricht) gestattet dank des stufenlosen Übergangs von Halb- auf Vollwelle ein langsames Anfahren und Abbremsen.

N: Nach der letztjährigen „Anstrengung“ mit dem e-m-s-System, der BR 52 usw. gab es in diesem Jahr nicht viel Neues zu sehen. Erwartungsgemäß erschien jetzt auch eine e-m-s-Oberleitungslok, die E 10² in TEE-Farben, die jedoch auf der Messe nicht vertreten war und erst im Herbst kommen wird. Sie löst – in neuer Ausführung ohne „Schlitz“ zwischen Pufferbohle und Gehäuse – die bisherige Minitrix-E 10 ab und soll auch in Blau als E 10³ ohne e-m-s geliefert werden.

Das Sortiment der maßstäblichen 16,5 cm-D-Zugwagen wurde mit dem WLABüm-Schlafwagen und



N Abb. 255 u. 256. Der 16,5 cm-Schlafwagen mit dem charakteristisch hochgewölbten Dach, hier in der grau/weinroten Pop-Farbgebung.



dem Liegewagen Bcüm (beide in Pop-Farben, grau/weinrot bzw. grau/violett) ergänzt, die hoffentlich nächstes Jahr auch in Normal-Farbgebung erscheinen. Ausführung und Detaillierung entsprechen den bereits vorhandenen Wagen dieser Serie.

Das von H0 her bekannte Modell des Güterzug-Begleitwagens Pwghs gibt es jetzt auch in N in sehr akurater Ausführung mit Türen zum Öffnen und dahinter befindlichem Ladegut. Die sauber eingesetzten Fenster haben silberne Rahmen, an der Bühne ist die Handbremsskurbel nachgebildet. Der bekannte italienische Spitzdach-Güterwagen erscheint jetzt auch bei Minitrix in rotbrauner Farbgebung mit silbernem Dach.

An Fahrzeugen nach deutschen Vorbildern gab es sonst nichts zu sehen; lediglich das England-Sortiment wurde durch zwei neue typische Kurz-Güterwagen (s. dazu MIBA 11/73, S. 764) und eine Abwandlung der „64“ als englische 1'C'1-Lok „ganz

N Abb. 257. Die englische Tenderlok auf dem Fahrwerk der „64“.



VOLLMER

7 Stuttgart-
Zuffenhausen

Fabrik feiner Modellspielwaren

H0: Die H0-Freunde werden heuer nicht reichlich, dafür aber exklusiv bedacht: zwei schöne Fachwerkhäuser in westfälischem Stil und zahlreichen „Extras“ wie z. B. dem Arkadendurchgang oder dem angesetzten Erker (Bild). Die Gebäude sind gut H0-maßstäblich; besonders gefällt die reiche Verzierung des Fachwerks (das beim Serienmodell ein einsetzbares Extra-Spitzeil sein wird). Durch Kombination mehrerer Bausätze kann ein Bastler sicher weitere (= höhere und breitere) Varianten der Grundmodelle erstellen.

in Schwarz“ (inkl. Fahrwerk) mit rot/weißen Zierstreifen an Wasserkästen und Führerhaus, goldfarbenem Bahn-Symbol und weißer Nummer ergänzt (Bild).

Als „Schlußstein“ der diesjährigen Neuheiten fungiert ein N-Prellbock aus Kunststoff als holzverschalter Schotterhaufen (Bild).

N: Ausgesprochen reichlich ist dagegen das Angebot im Maßstab 1:160. Insgesamt 10 neue Gebäude wurden gezeigt, die im Stil den letztyährigen H0-Häusern entsprechen, jedoch (wohl aufgrund ihrer konsequenten Maßstäblichkeit) rein gefühlsmäßig sofort als „richtig“ bzw. originalgetreu empfunden werden. Auch die farbliche Gestaltung in mattem Pastelltönen ist wieder sehr gut; Erker, Mauerverblendungen etc. sind farblich abgehoben. Ein paar Prachtstücke für sich: die Patrizierhäuser (Kaufhaus, Zeughaus und Bürgerhaus, Bild) mit der reichlichen Stukkatur-Verzierung und den geschmückten Giebeln. Auch in N hat man bei Vollmer einen sicheren Blick bei der Auswahl geeigneter Vorbilder bewiesen. — Nach nunmehr 2-jähriger Pause auf diesem Gebiet sind im nächsten Jahr hoffentlich wieder neue Bahngebäuden zu sehen!

N Abb. 258. Drei der neuen prachtvollen „Patrizier-Häuser“ von Vollmer. Die zwei Gebäude links werden als „Gasthof“ in einem Bausatz geliefert; rechts das „Zeughaus“.

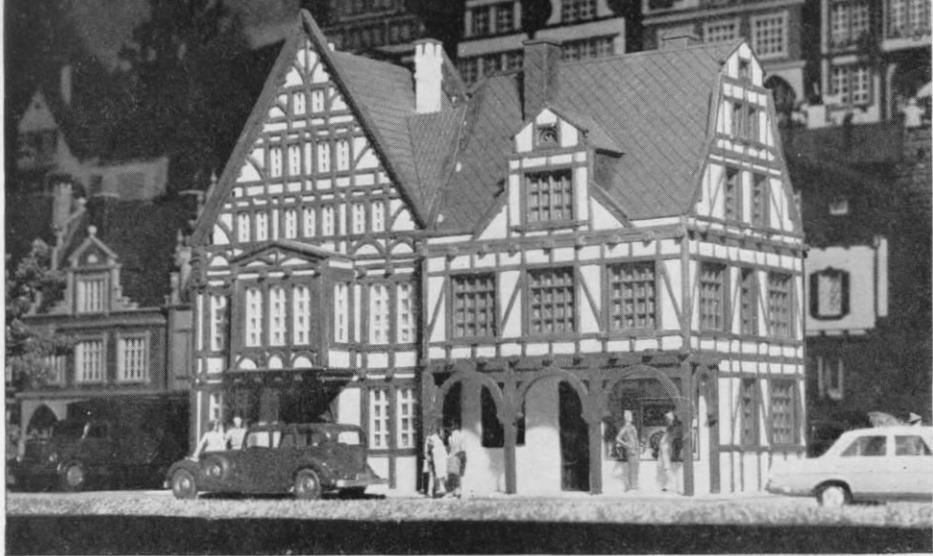




N Abb. 259. Ausschnitt aus der Vollmer-Demonstrationsanlage mit weiteren neuen Stadthäusern. Auch die zwei Gebäude ganz links sind als „Bürgermeisterhaus“ in einem Bausatz enthalten; daneben das „Fischerhaus“.

N Abb. 260. Die restlichen und u. E. schönsten Neuheiten im Patrizier-Stil: „Kaufhaus“, „Bürgerhaus“, „Haus am Markt“ und „Gewerbehaus“ (v. l. n. r.).





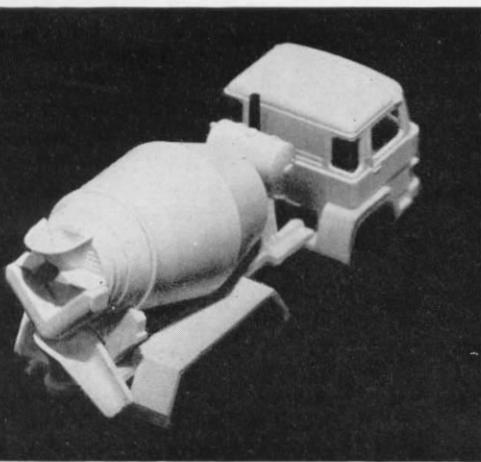
H0 Abb. 261. Die zwei neuen Fachwerkhäuser, die nach realen Vorbildern entstanden und sehr gut H0-maßstäblich sind (wie die Figuren im Arkaden-Durchgang beweisen), aber – um ein Stockwerk höher (vergl. ähnliche N-Häuser in Abb. 259) – u. E. noch besser wirken würden!

Wiking

Modellbau
1 Berlin-
Lichterfelde

H0: Wiking setzt die im Vorjahr erfolgreich begonnene Oldtimer-Linie heuer mit zwei weiteren interessanten Modellen fort: dem legendären

Luxuswagen „Horch“ von 1937 (Bild) und dem schweren 3-Achs-Mercedes Lkw aus dem Jahr 1936 (Bild), ein immerhin 12 cm langes „Trumm“, das von Freunden älterer (DR-) Bahnepochen freudig aufgenommen werden dürfte. Die Neuzeit wird durch zwei Pkw-Modelle (Mercedes 450 SE und VW 1303) repräsentiert; auf dem Lkw-Sektor sind es ein Scania-Lastzug mit Alu-Pritsche sowie 3



H0 Abb. 262. Aus gutem Grund (Fotografen wissen Bescheid!) nur mit normalem Hallenlicht aufgenommen: der weiße (allzu weiße) Betonmisch-Lkw (den der Käufer „à la Baustelle“ verschmutzen sollte).



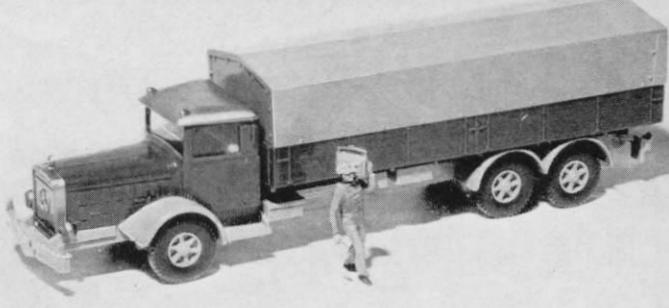
H0 Abb. 263. Luxuswagen einst und jetzt: der berühmte „Horch“ aus dem Jahre 1937 ...

H0 Abb. 264. ... und sein modernes Pendant, der Mercedes 450 SE!



Baustellen-Fahrzeuge (Magirus- und MAN-Kipper und Beton-Mischer, alle 3-achsig). Abgerundet wird das diesjährige Neuheiten-Programm durch einen Post-Lkw mit Ladeklappe und 2 Unfall-Rettungswagen.

In N heuer nichts Neues.



HO Abb. 265. Eine Delikatesse für Sammler und „Epochenspezis“: der schwere Mercedes-Lkw L 10 000 als akurates Viking-Modell!

HO Abb. 266. Diese Unfall-Rettungsfahrzeuge lassen sich mit Aufschriften wie etwa „Notruf 555 777“ o. ä. (Letraset) noch realistischer gestalten.

E. u. K. Zimmermann

Maschinenbau · 7110 Öhringen

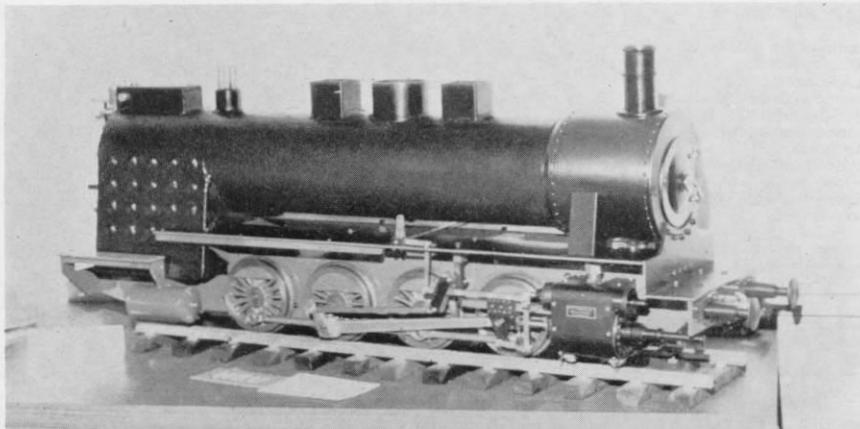
Dem Vernehmen nach war die Firma Zimmermann im letzten Jahr vollauf damit beschäftigt, die laufenden Aufträge zu erfüllen, so daß es kaum verwunderlich ist, daß heuer keine „fix und fertigen“ Neuheiten zu vermelden sind. Außerdem ist auchverständlich, daß für die großen Dampfloks-

„Modelle“ doch eine beachtliche Entwicklungs- und Fertigungszeit erforderlich ist, zumal die Firma bekanntlich die Loks auch in einzelnen Baugruppen liefert.

Für die im letzten Jahr vorgestellte „american style“-Schlepptenderlok „Virginian“ werden jetzt verschiedene Teile, darunter auch das komplette Tendergehäuse, als Gußteile hergestellt, eine Maßnahme, die den Bau der Loks noch vereinfachen hilft.

„Halb fertig“ war in diesem Jahr die BR 55 als wuchtige Modell-Dampflok zu sehen, jedoch sollen schon in etwa einem halben Jahr die ersten Baugruppen lieferbar sein.

5" Abb. 267. Nachdem die „Live Steamer“ ihre Spurweiten bekanntlich in Zoll angeben, sei diese hier als Größenkennzeichnung vorausgestellt; die 5" entsprechen 12,7 cm, und für diese Spurweite ist auch die BR 55 bestimmt, deren „Torso“ bereits fertiggestellt ist.





H0 Abb. 268. Genau richtig für Mittel-, Klein- und Vorstädte: die neuen Häuser von Vau-Pe, die sehr liebvoll detailliert sind und zudem . . .

VAU-PE

Friedrich Poppitz KG
3579 Neukirchen

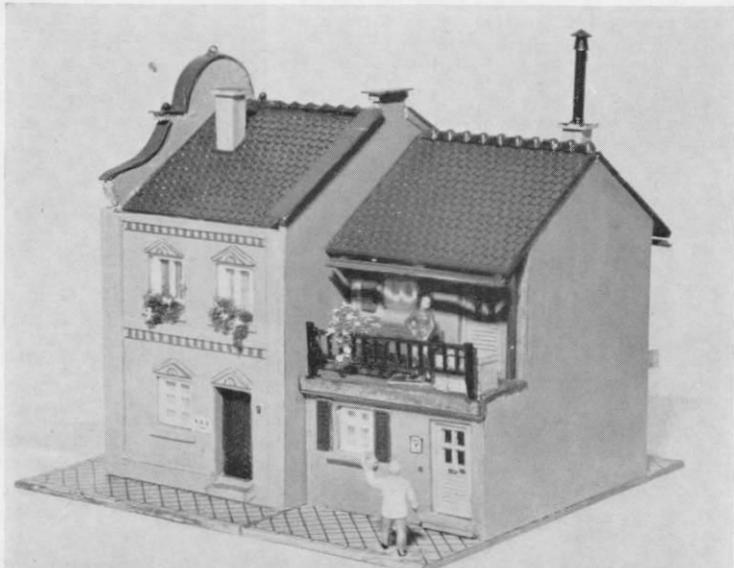
H0: Nachdem im letzten Jahr bei Vau-Pe eine deutliche Verbesserung der Fertigungs-Qualität festgestellt werden konnte, wird jetzt auch noch eine „glücklicher Hand“ bei der Auswahl der Modelle bzw. deren Vorbilder augenscheinlich. So entstanden drei wirklich reizende Stadthäuser, die vom Stil her bestens in kleinere Ortschaften bzw. Klein- oder Vorstädte passen und daher den Be-langen kleinerer und mittlerer H0-Anlagen in be-sonderem Maße entsprechen. Alle drei Häuschen

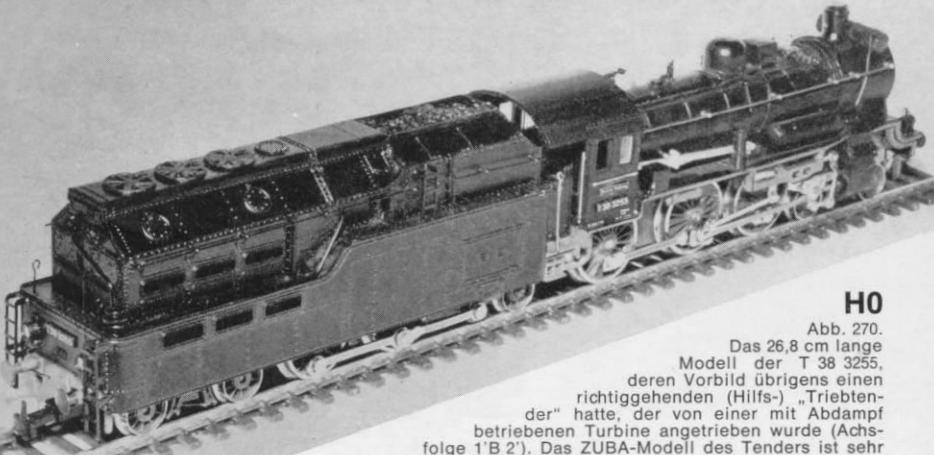
sind sowohl in der Ausführung als auch in den H0-Proportionen gut ausgefallen – kein Wunder, denn sie entstanden nach Vorbildern aus dem württembergischen Raum.

Besonders gefällig und zweckdienlich ist der kleine „Gasthof zum Goldenen Faß“ mit gelbem Anstrich und roten Einfassungen sowie dem häufig anzutreffenden, überdachten Eck-Eingang zum Gasthof.

Nicht minder gelungen sind die beiden ebenfalls 2½-geschossigen kombinierten Geschäfts-/Wohnhäuser (Metzgerei und Kolonialwaren) mit unterschiedlichen Vorder- und Rückfronten; zwei „schmale Handtücher“, die jedoch keineswegs verniedlicht wirken. Zusammen mit dem Gasthof stellen sie eine gute Ergänzung des bisherigen Gebäude-Programms dar.

H0 Abb. 269. . . unter-schiedliche Fronten und Rückseiten aufweisen, so daß man die Gebäude gleich mehrfach verwenden kann. Auch die Maß-stäglichkeit läßt – wie unser „Demonstrant vom Dienst“ auf dem Balkon be-weist – nichts zu wünschen übrig.





HO

Abb. 270.

Das 26,8 cm lange Modell der T 38 3255, deren Vorbild übrigens einen richtiggehenden (Hilfs-) „Triebten-der“ hatte, der von einer mit Abdampf betriebenen Turbine angetrieben wurde (Achsfolge 1'B'2'). Das ZUBA-Modell des Tenders ist sehr sauber gearbeitet; an der als Lok fungierenden Liliput-P 8 wurden die entsprechenden Änderungen vorgenommen (z. B. der Vorwärmer vor dem Schlot).

ZUBA

H0: In dieser Baugröße bringt ZUBA eine interessante Spezialtype: die T 38 3255, eine Versuchsbauart der Deutschen Reichsbahn mit Abdampf-Turbinentender (Bild). Basis ist die Liliput-P 8; der Tender entstand in Atzbauweise und hat zahlreiche Details wie teilweise durchbrochene Seitenwände, Lüfterräder etc. Lieferbar wird dieses Modell lt. ZUBA ab Sommer sein, und zwar im Bausatz und fertig und wahlweise für Märklin- oder 2 Schienen-System.

Des weiteren ist die „Schöne Württembergerin“

Zschutschke & Bachmann

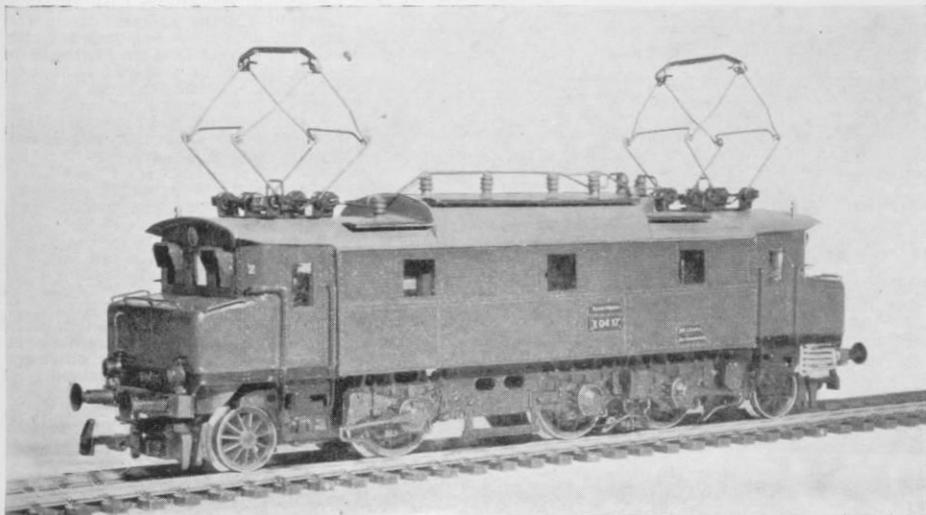
Modellbahnbau · 405 Mönchengladbach

der Klasse C (BR 18') geplant, die allerdings erst als relativ rohes Handmuster gezeigt wurde.

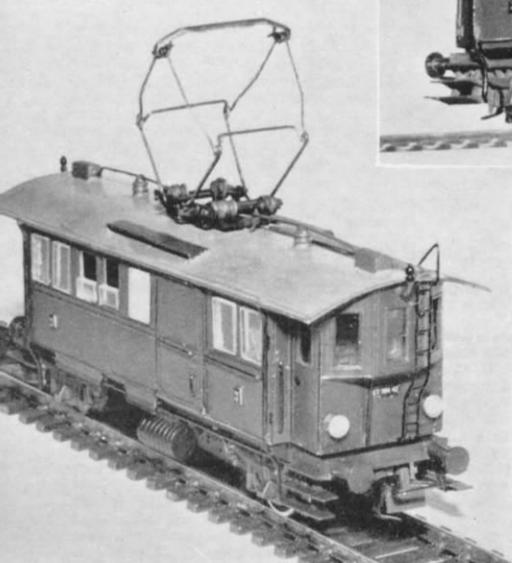
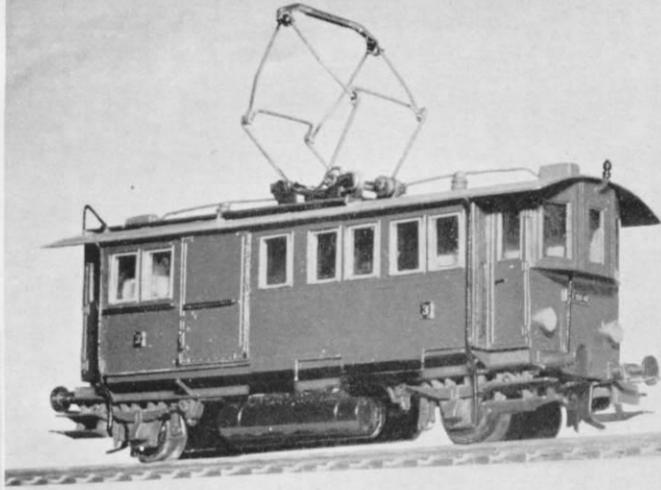
Großen Platz in der diesjährigen Neuheitenliste nehmen nach ZUBA-Tradition die Ellok-Oldtimer ein; an erster Stelle ist hier die E 04 zu nennen, die auf einem geändertem Fahrwerk der Rivarossi-E 19 mit geätztem Aufbau entstand. Gegenüber der im Vorjahr gezeigten E 17 ist die Darstellung der Feinheiten (Nieten, Lüfter etc.) wesentlich verbessert.

Eine eigenwillige Maschine ist die E 92⁷ (ex pr.

H0 Abb. 271. Bei der E 04 (die auf einem erheblich abgeänderten Rivarossi-E 19-Fahrwerk basiert) ist die exakte Ausführung von Nieten und Lüfterjalouisen bemerkenswert, die gegenüber den bisherigen Modellen deutlich verbessert wurde.



HO Abb. 272 und 273. Das ist der besagte Oldtimer-Triebwagen ET 184, der bereits auf der Messe ob seines „romantischen“ Aussehens und seiner schmucken Farbgebung in Rot mit gelben Fensterrahmen zahlreiche Liebhaber fand. Als Chassis dient ein Liliput-Fahrgestell.



EG 571, die nicht mit der schlesischen Gebirgs-Elllok E 95 (s. MIBA 10/72) zu verwechseln ist; sie basiert auf 2 Fleischmann-55-Triebtendern, von denen allerdings nur einer angetrieben ist. Die Serienausführung (für Gleichstrom 2-Schienen- und Märklin-System) wird noch eine Faltenbalg-Imitation zum Schließen der Lücke zwischen beiden Lokteilen erhalten. Lt. ZUBA kommt das Fertigmodell im Sommer, die Bausätze etwas früher (Bild in der ZUBA-Anzeige im vorigen Heft 3/74).

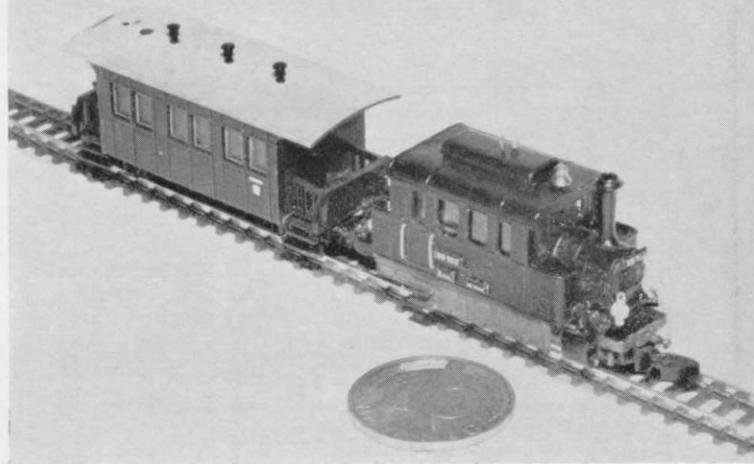
Die dritte „Elektro“-Neuheit ist ein reizender Triebwagen-Veteran, der sicher viel Gefallen finden dürfte: der ET 184 der LAG, für den ZUBA ein Liliput-Wagenchassis und einen Gützold-Antrieb verwendet (Bild). Das knapp 12 cm lange Modell (LÜP 11,9 cm) soll fertig im Sommer, der Bausatz bereits in ca. 10 Wochen erhältlich sein.

H0e: Die „Straßenbahnlok“ 99 103 (Bild) basiert auf der „Waldenburg“ von Liliput und erhielt einen neuen geätzten Aufbau. Darin ließ sich genug Ballast unterbringen — was bei den kleinen Schmalspur-Loks ja sehr wichtig ist, — um der Lok eine gute Auflage zu ermöglichen. Der Durchblick durch Führerhaus ist frei. Liefertermin: Bausatz sofort, Fertigmodell Sommer! ZUBA will übrigens das Schmalspur-Programm noch weiter ausbauen.

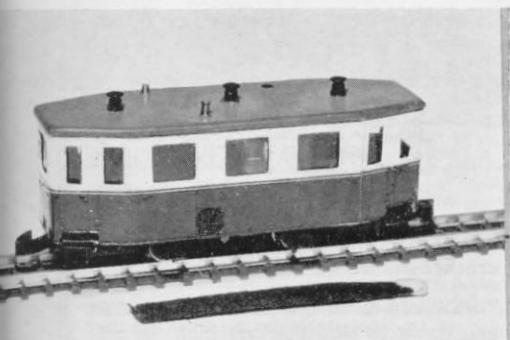


H0e Abb. 274. Auf der Basis der „Waldenburg“ von Liliput entstand die „Straßenbahn-Dampflok“ 99 103, die einen sehr exakt geätzten Aufbau hat; beim Zusammenbau zu Fertigmodellen scheint uns allerdings etwas mehr Akuratesse angebracht, da z. B. durch eine unsaubere oder zu dicke Lackierung und unschöne Schilder nicht nur diverse Details, sondern auch der gute Eindruck verlorengehen!

Nm Abb. 275. Für die „kleine Größe“ ist das Modell der 99 103 erstaunlich reichhaltig detailliert (inkl. Dampfleife auf dem Dach). Den N-Schmalspurfahrzeugen liegt übrigens eine Bauanleitung zum einfachen Umbau eines Minitrix-Personenwagens auf N-Schmalspur (unser Bild) bei!



Nm Abb. 276. Ganze 5,1 cm (über die Z-Kupplungen) misst der N-Schmalspurtriebwagen, dessen sauber geätzter Aufbau auf der Z-V 60 sitzt. Vorbild ist der TW T 7 der MEG.

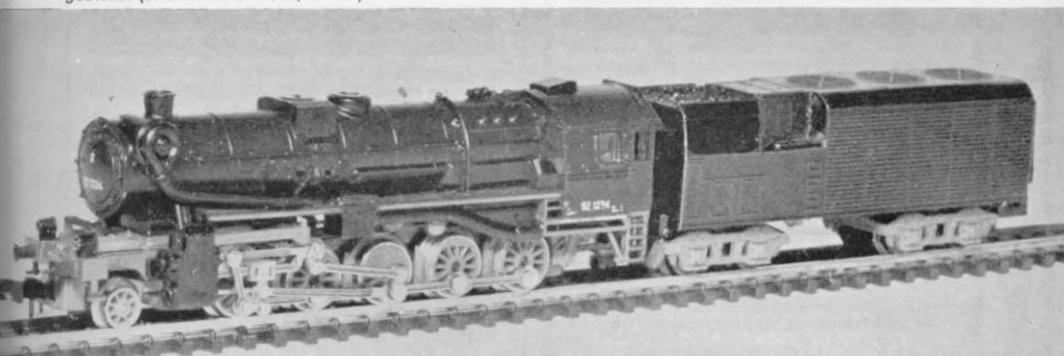


N Abb. 277. 16,1 cm lang ist dieses „Gespann“ aus der Minitrix-52 und dem Kondenstender von ZUBA. An der Lok wurden vorgildgerecht Saugzuggebläse und Abdampfleitungen inkl. Abdampfentöler nachgebildet (s. dazu MIBA 2/74, S. 104).

N: Auch die N-Freunde haben jetzt eine Kondens-52; ZUBA baute für die Minitrix-52 einen Kondenstender mit geätzten Seitenwänden und versah die Lok mit den entsprechenden Leitungen. Das Fertigmodell ist im Sommer zu erwarten, während der Bausatz bei Erscheinen dieses Heftes schon im Handel sein soll (Bild).

„Erwartungsgemäß“ benutzte man die Arnold-E 19 als Basis für eine E 17.

Nm: Auch ZUBA steigt — zunächst allerdings mehr als „Versuchsballon“, ein Ausbau des Programms liegt noch nicht fest — ins N-Schmalspurgeschäft auf Z-Basis ein. Zunächst wird es die auch im Höe-Programm erschienene Strab-Dampflok 99 103 (Basis: Z-89) und den Tw T 7 (Basis: Z-V 60) geben (Bild).



WIAD Kopp KG
Modellspielwarenfabrik
7 Stuttgart-Bad Cannstatt

zeigte auf dieser Messe keine Neuheiten; das „Schicksal“ des letztjährig vorgestellten H0-Containerkrans ist noch ungewiß. Das sonstige Sortiment an Gebäuden, Bäumen usw. für N und H0 wird nach wie vor geliefert.