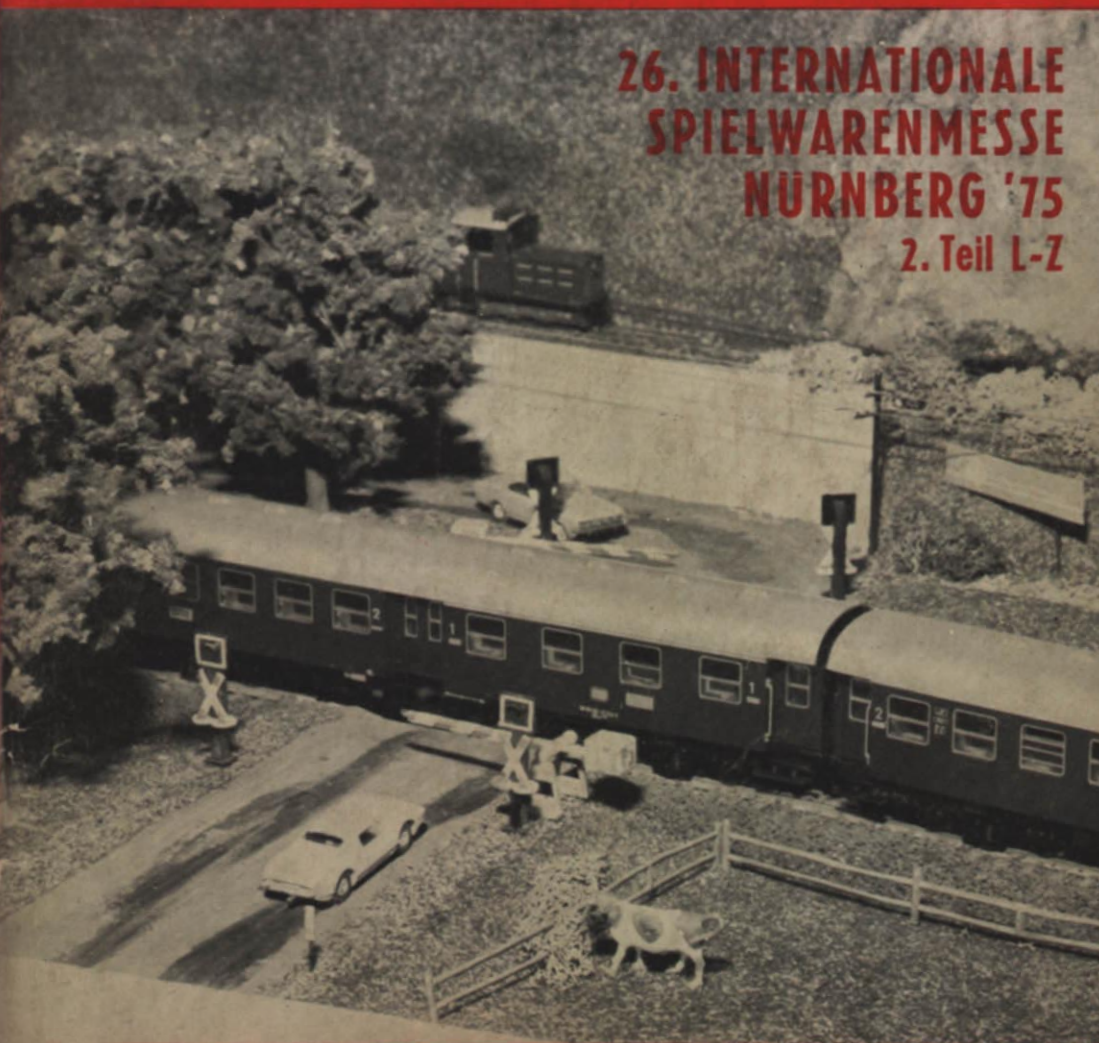


Miniaturbahnen

54 Best.
18 Bbl.

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

26. INTERNATIONALE
SPIELWARENMESSE
NÜRNBERG '75
2. Teil L-Z



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

27. JAHRGANG
MÄRZ 1975

3a



Die Modellbahn-Neuheiten

der XXVI. 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; Versand zu normalen Postgebühren.

► Kurzimpressum heute auf Seite 256 — Heft 4 ist ca. 21. 4. 1975 beim Händler ◀

Das Titelbild zeigt die Roco-Messeanlage (H0) mit einem Zug aus den neuen Umbauwagen.

Liliput Spielwarenfabrik
Gesellschaft m.b.H.
Walter Bücherl · Wien

H0: Nicht mehr ganz überraschend, da aus den Anzeigen bekannt: die BR 05, die Liliput ab Som-

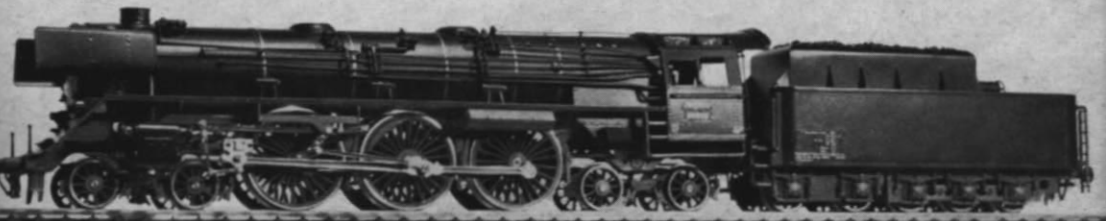
mer bzw. Herbst (genauer steht noch nicht fest) ausliefern will, und zwar in zwei Versionen: in schwarzer DB- und in grau/schwarzer DR-Version (s. Abbildungen) und mit zahlreichen Extras: Dank des verschmälerten Rahmens (übrigens als echter Barrenrahmen ausgebildet) durchfährt die Lok 410 mm-Industrieradien, nach Abnahme der (aufgesteckten) Kolbenschutzrohre sogar 380 mm-Radien! Die Räder werden bei der endgültigen Ausführung auch die bekannten, im Großen typischen „Schwimmhäute“ (zwischen den Speichen) erhalten. Alle Rohrleitungen sind extra angesetzt, sämtliche Treibräder weisen die Imitation doppelter Scherenbremsen auf, auch die Laufachsen sind (natürlich nur scheinbar) abgebremst.



H0 Abb. 128.

Die BR 05 in der DR-Version mit großen Windleitblechen und im schwarz/grauen „Fotografieranstrich“, mit dem die Dampfloks damals die Werkshallen verließen, als exzellentes Liliput-H0-Modell.

H0 Abb. 129. Und hier die Variante als Bundesbahn-Lok; so wurde das Original 1951 an die DB abgeliefert, um vom Bw Hamm aus F-Zug-Dienste zu verrichten.



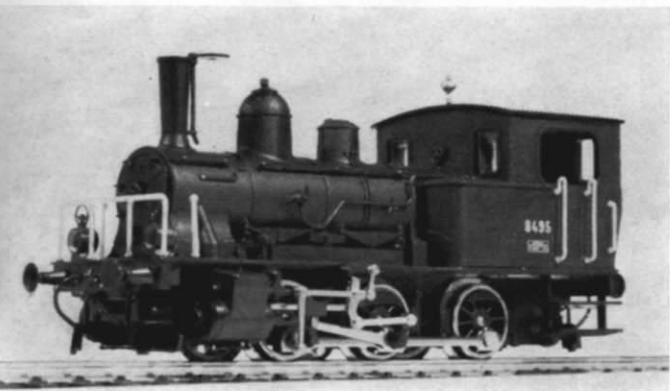
H0 Abb. 130. Diese wirkungsvolle WiWeW-Aufnahme veranschaulicht überzeugend, daß für einen H0-Menschen das Fahrwerk des Liliput-Modells mit den hohen Treibrädern von 26 cm ϕ genau so kraftvoll/elegant aussieht wie für uns im Großen.



Hinter den nur 0,5 mm starken Windleitblechen verbergen sich die genau nachgebildeten Pumpen. „Selbstverständlich“ ist das Führerhaus mit einer genauen Nachbildung der Stehkessel-Rückwand samt Armaturen versehen. Der Antrieb befindet sich im Tender und treibt die letzten drei, mit Haftreifen versehenen Achsen an; die vorderen zwei Achsen sind vorbildgetreu in einem Drehgestell zusammengefaßt. Der 5-polige Motor hat

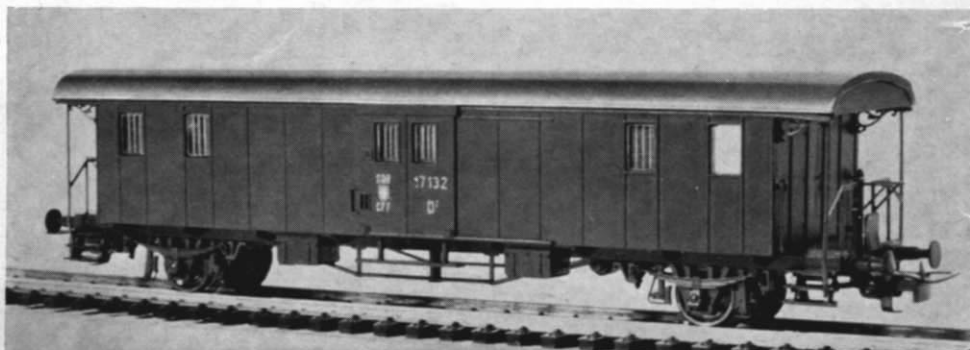
zwei Schwungmassen von etwa 18 mm ϕ und 6 mm Breite; der Auslauf aus der Höchstgeschwindigkeit soll ca. 30 cm betragen. Näheres über diesen zweifellos recht interessanten Antrieb, wenn uns ein Testmodell zur Verfügung steht.

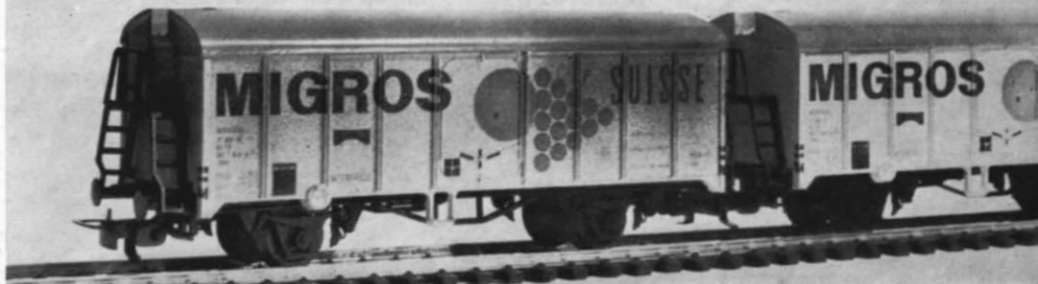
Nunmehr im Fachgeschäft ist die schweizerische E 3/3-Rangierdampflokomotive. Das Modell ist sehr gut ausgefallen, mit zahlreichen Extrateilen versehen wie Pumpe, gelben Griffstangen, Pfeife etc.; der



H0 Abb. 131. Das „Tigerli“, die E 3/3-Rangierlokomotive der SBB, als Liliput-Modell. Bemerkenswert ist die sehr exakte, gestanzte Steuerung. Die Imitationen von Bremschläuchen und Original-Kupplung an der Pufferbohle können auch bei darunter eingesteckter Märklin-Hakenkupplung (auf dem Foto nicht eingesetzt) belassen werden.

H0 Abb. 132. Das H0-Modell des zu den bekannten SBB-Personenwagen passenden Gepäckwagens (in der Schweiz als „Bahndienstwagen“ bezeichnet) ist bereits erhältlich.





H0 Abb. 133. Einer der künstlich (und künstlerisch) verschmutzten Wagen (links) im Vergleich zu einem „fabrikneuen“; leider kommt auf dem Bild weder das rostfarbene Laufwerk noch die Wandverschmutzung deutlich genug zur Geltung.

Umlauf ist völlig in Riffelblech-Manier graviert. Die Lok wird auf alle drei Achsen von dem neuen (auch in der 2095-Diesellok, s. Heft 9/74, verwendeten) Lilliput-Motor angetrieben, der allerdings den Führerhaus-Durchblick nicht verwehrt, da er unter der Fensterunterkante liegt. Darüber hinaus sind – an der Innenseite der Führerhaus-Stirnwand – sämtliche Armaturen genauestens nachgebildet. Die Länge der Lok (über die zierlichen Korbpußer gemessen): 9,9 cm. Geliefert wird die Lok in zwei Versionen: einmal als (in der Schweiz so genannte) „Tigerli“-Rangierlok der SBB in einem sehr schönen Mattschwarz oder in Schwarz mit grünem Kessel und Führerhaus und schwarzer Rauchkammer als „Feldschlößchen“-Werklok, passend zu den entsprechenden Lilliput-Waggons; in dieser Version erhält sie ein noch etwas abgeändertes Führerhaus mit Kohlenrutschen-Aufsatz.

Bei den Wagen ist der zum SBB-Personenwagen passende Packwagen jetzt erhältlich (Bild); um diese Serie zu komplettieren, soll im Sommer der noch fehlende 2. Klasse-Wagen erscheinen. Dieser wird – ähnlich manchem preußischen Länderbahnwagen – jeweils zwei dichtbeieinanderliegende Doppelfenster haben.

Die „Langen“ von Lilliput, d. h. die Aüm-, ABüm-, Büm-Schnellzugwagen werden – was dem einen recht, ist dem andern billig! – jetzt auch im Türkis/Beige-Farbgewand geliefert.

Mit einem ganz besonderen Gag hat Lilliput einen uralten Modellbahnerwunsch erfüllt: Ab sofort sind sieben verschiedene Güterwagen wahlweise mit „Betriebsverschmutzung“ erhältlich, d. h. die Achsgestelle sind „rostig“, bei Sand- oder Kiesrutschen finden sich entsprechende Spuren, am Dach sind typische Regenschmutzspuren etc. Die Wagen wirken sofort wesentlich realistischer (Bild) und dürften sich – trotz eines gewissen Mehrpreises – sicher entsprechend gut verkaufen; deshalb werden wohl weitere Modelle folgen, wobei wir vor allem an den „G 10“ oder den „Oppeln“ denken! Vielleicht gibt Lilliput damit einen ähnlich richtungsweisenden und nachahmenswerten Anstoß wie seinerzeit mit den detaillierten Unterstellten, den superfeinen Beschriftungen, den Wagen-Inneneinrichtungen u.a.m.!

H0e: Hier ist lediglich eine neue Zugzusammensetzung aus der „Zillertal“-Dampflok mit drei Zweilachs-Personenwagen in den Farben des „Flascherzugs“ des österreichischen Schmalspurclubs „760“ hinzugekommen.

Mit der letzten Jahr avisierten schmalspurigen (12 mm-)Strab wird es vorerst noch nichts, da dafür keine genügende (offen gesagt: so gut wie keine) Nachfrage besteht.

Übrigens: Der neue Lilliput-Katalog '75 ist soeben im Handel erschienen!

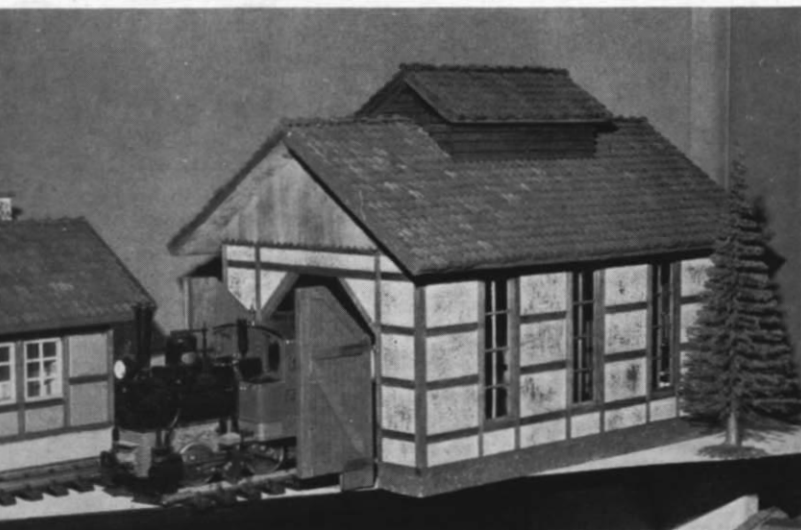
H. LUTHERER

SPIELWARENFABRIKATION · 8731 MASSBACH

Ilm Abb. 134. Die kleine Bekohlungsanlage nach MIBA 10/69, S. 678 – entstanden aus den Lutherer-Baukastenteilen.



[Lutherer]



Ilm Abb. 135.
Ein ein-
ständiger Lok-
schuppen mit den
Abmessungen 45 x
28,2 x 41 cm, ent-
standen aus Bau-
kastenteilen; das
Dach ist mit echten
roten Ziegeln
gedeckt (s. Haupt-
text).

Ilm: Erstmals zeigte diese Firma heuer L.G.B.-Zubehör und neu ist auch die „Masche“: Die Lutherer-Gebäude bestehen größtenteils aus „Fachwerk“, dessen fachgerechter Zusammenbau aus Holzleisten und verputzten Mauerteilen (s. Abb. 136) nicht zuletzt einen pädagogischen Nebeneffekt für Kinder und Jugendliche hat. Das Programm enthält einige recht ansprechende Bahnhöfe, Güterschuppen, Lokschruppen etc., die auch mit-

einander kombiniert werden können und jeweils in drei Ausführungen geliefert werden: als Bausatz, als „Schnellbausatz“ mit vorgefertigten Wandelementen und als Fertigmodell. Zusätzlich kann unter fünf verschiedenen Dachausführungen gewählt werden: rote Holzschindeln, graue Dachplatten, rote Dachpappenstruktur oder echte gebrannte Dachziegel (rot oder grau). So zeigt z. B. Abb. 135 einen Lokschruppen mit echten Dachziegeln.

Ilm Abb. 136. Die Abbildung demonstriert, wie die Fachwerkwände aus Holzleisten und Wandplatten zusammengesetzt werden; letztere bestehen ebenfalls aus Holz, haben aber einen echten Edelputz-Überzug. Dahinter ein fertiges Modell, der kleine Haltepunkt „Wies“.





H0 Abb. 137. Das (etwas hochbeinige, dafür aber preisgünstige) H0-Modell der 151.

LIMA VICENZA/ITALIEN

BRD-Vertretung: Fa. Sieber & Co., 851 Fürth

N, H0, 0: Schon fast traditionsgemäß gab es im Lima-Messekatalog zahlreiche „novitas“ (darunter viele Farb- und Dekoränderungen), am Messestand konkret jedoch wenig Neues zu sehen, zumindest für einen deutschen Modellbahner. Bereits

im Handel ist ein H0-„Modell“ der BR 151 (Bild), das trotz zahlreicher Vereinfachungen ganz ordentlich wirkt und vielleicht den einen oder anderen – nicht zuletzt aufgrund der Preisempfehlung von DM 54,50 – ansprechen wird. Angekündigt ist per Katalog-Bild die H0-Schnellzuglok der BR 10 (I); ob man unsere eindringliche Mahnung beherzigen wird, diese Type – im Gegensatz zur seinerzeitigen Pseudo-39 – als echtes Modell zu bringen, ist ungewiß. Ansonsten hat man sich bei der Vorbildwahl für die Neuheiten wieder recht stark an England orientiert; als Beispiel nennen wir das aufgrund seiner rot/gelben Farbgebung recht schmuck wirkende 0-Modell eines englischen Reisezugwagens, zu dem auch eine englische C-Dampflok mit Schlepptender erschien.

Metropolitan sa CH-Lausanne

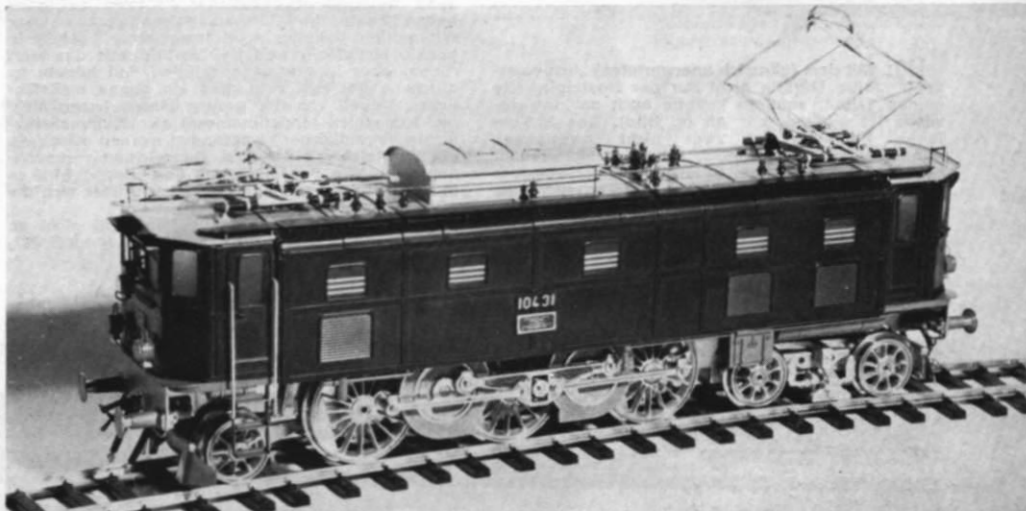
BRD-Vertrieb: H. Gebauer, Metzkäusen

H0: Die schon seit längerer Zeit angekündigte IVh wird nun nochmals – lt. Aussage des Metropolitan-Vertreters Heinz Gebauer – bis Oktober verschoben, da man „auf vielfachen Kundenwunsch“ nun doch die Originalversion mit dem alten Kessel und den kleinen Windleitblechen auflegen will

(siehe dazu MIBA 2/73). Das ausgestellte Handmuster zeigte noch die DB-Version mit Witte-Windleitblechen; wir haben auf eine Abbildung verzichtet, da dieses Modell nicht erscheinen wird. Neu und tatsächlich lieferbar sind nur einige schweizerische Typen, darunter die Ee 3/3-Rangler-Elllok in BLS- und SBB-Ausführung.

0: Neu und sofort lieferbar ist u. a. das Modell der schweizerischen Ae 3/6 II in sehr exakter Ausführung (Bild); das grün/grau gespritzte Modell erfordert einen Mindestradius von 130 cm und soll DM 2200.– kosten.

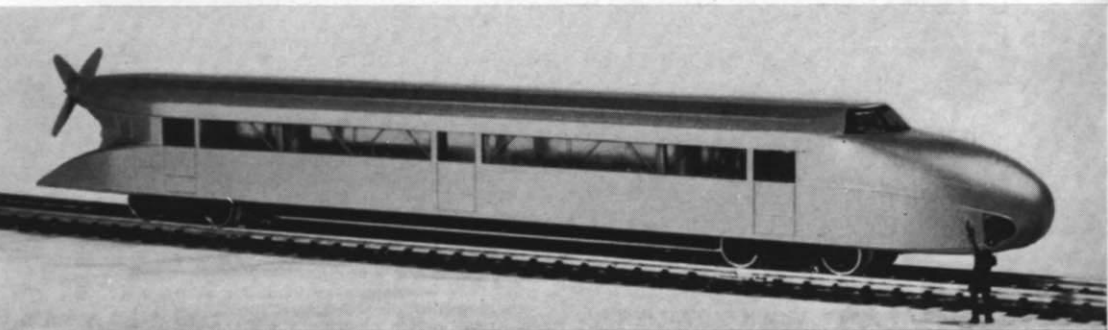
0 Abb. 138. Das mit Schweizer Präzision gearbeitete Metropolitan-Modell der Ae 3/6 II wird von einem 5-poligen Motor angetrieben und ist 32,3 cm lang.



MARKLIN

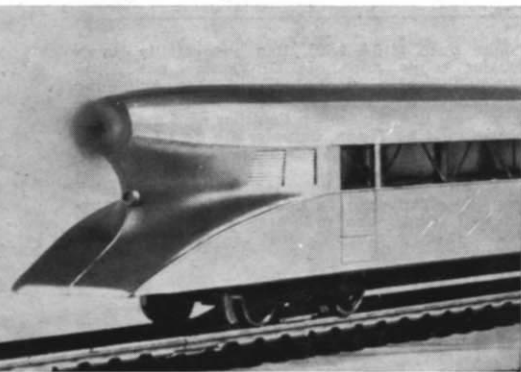
Gebr. Märklin & Cie GmbH
Fabrik hochwertiger Spielwaren

732 Göppingen



H0 Abb. 139. Das Modell des „Schienenzeppelin“, das u. a. (s. Haupttext) auch etwas „hochbeinig“ konstruiert wurde, damit das Chassis nicht mit den Märklin-Weichenlaternen kollidiert; allerdings fällt diese „betriebserforderliche“ Abweichung aus normaler Perspektive überhaupt nicht auf.

Abb. 140. Noch steht der „Zepp“, aber die von einem zweiten Motor angetriebene Luftschaube dreht sich bereits; aufgrund der Speisung mit ungelebtem Gleichstrom klingt das „nagelnde“ Motorgeräusch irgendwie „echt“.

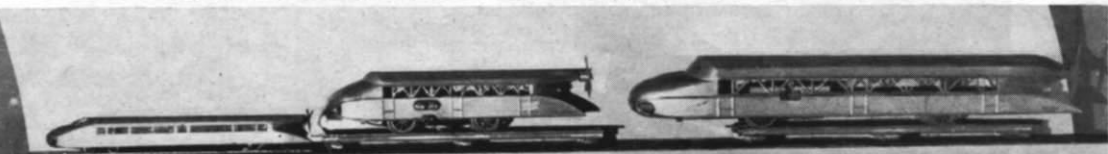


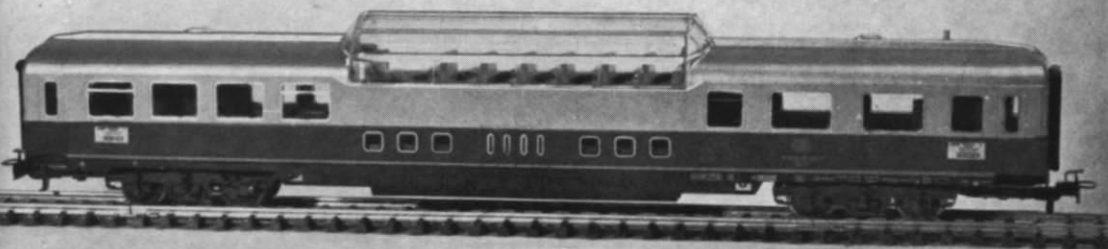
H0: Mit dem (gänzlich unerwarteten) „Schienenzepp“ zollte Märklin nicht nur der Nostalgie, sondern knüpfte auch an eine gewisse Haus-„Tradition“ an (s. Bild). Das 28,8 cm lange Fahrzeug ist zwar nicht maßstäblich genau, wirkt aber dennoch schnittig und elegant und dürfte nicht nur die „Spielzeugkäufer“, sondern auch Modellbahner ansprechen. Wir scheuen uns nicht einzugestehen, daß uns dieses Modell vom ersten Augenblick an gefiel und daß es größ-

mäßig so gut auf die derzeitigen Fahrzeuge abgestimmt ist, daß es sich wie selbstverständlich in einen modernen Fahrzeugpark einreihet (offenbar war der Konstrukteur des „Schienenzepp“ seiner Zeit um gut $\frac{1}{2}$ Jahrhundert voraus). Märklin hat sich überdies einen netten technischen Gag einfallen lassen: Durch einen zweiten Motor beginnt sich beim Aufdrehen des Fahrreglers erst der Propeller zu drehen, während der „Zepp“ noch steht; erst mit steigender Fahrspannung setzt sich der „Zepp“ (langsam) in Bewegung. Die zwei Motoren sind so im Front- bzw. Heckabschnitt des Wagens untergebracht, daß der Durchblick durch die Fensterreihen kaum gestört wird. Daß der „Zepp“ im Interesse einer guten Kurvenläufigkeit auf den kleinen Industrierädern nicht mit Einzelachsen, sondern mit zwei Drehgestellen ausgestattet ist, schmälert den vorbildgetreuen Gesamteindruck ebenfalls nicht; wer will, kann angelante Einzelachsen nach unserer Bauzeichnung in Heft 11/73 einbauen, aber wie gesagt: In Anbetracht der Gesamtauslegung des Modells braucht dies nicht zu sein, da sich unter den Versuchsfahrzeugen ohne weiteres ein ähnlicher Prototyp befunden haben könnte. Um Mißverständnissen vorzubeugen: Wir wollen beileibe nicht irgendeiner Laxheit in punkto Maßstäblichkeit und Vorbildtreue das Wort reden, aber in diesem speziellen Fall könnte es durchaus der Fall sein, daß ein genau maßstäbliches Modell von der großen Masse (wenn nicht gar von vielen Modellbahnern) als H0-unmaßstäblicher „Fremdkörper“ empfunden worden wäre (wie ein Vergleich mit der o. a. Bauzeichnung argwöhnen läßt). Wie dem auch sei, den „Zepp“ wird es auch in H0-Ausführung geben (worüber sich die „Gleichstromer“ freuen werden).

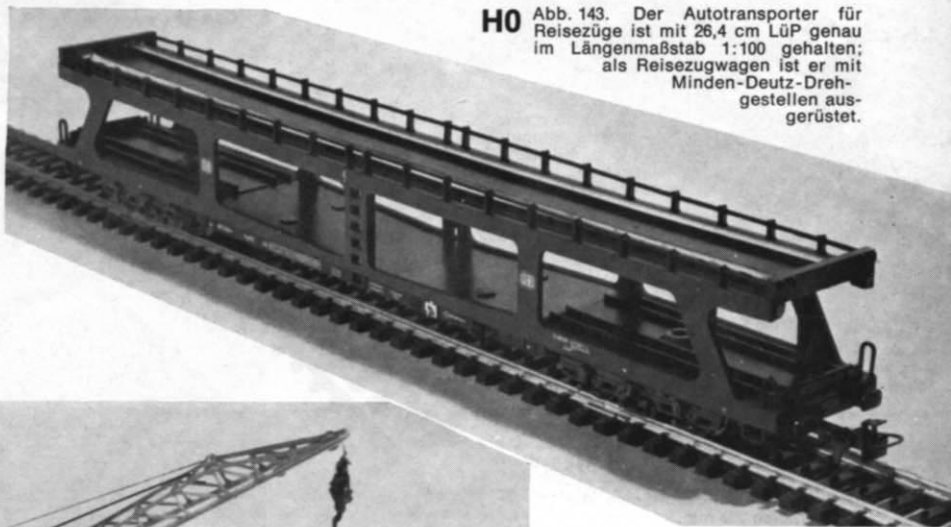
Weitere Triebfahrzeug-Neuheiten sind nicht zu (weiter auf S. 202)

H0-I Abb. 141. „Drei Generationen Märklin-Schienenzepp“: rechts das Spur I-Modell aus dem Jahre 1932, in der Mitte der gänzlich unmaßstäbliche 0-Zepp von 1931, links das heutige H0-Modell.

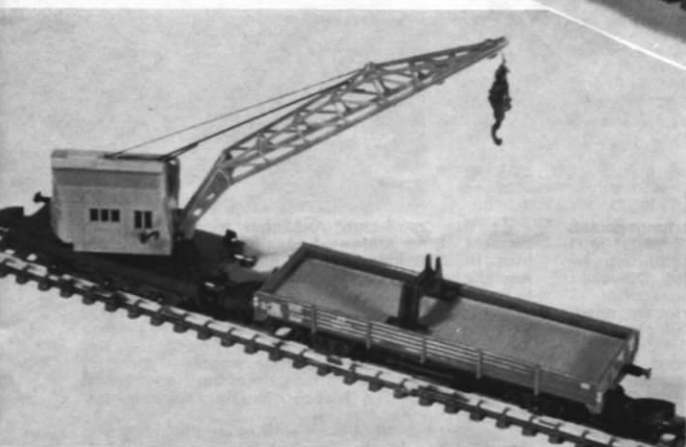




H0 Abb. 142. Neu im Programm der Märklin-„Langen“: Mit 27 cm LÜP erschien jetzt der TEE-Ausichtswagen mit eingerichteter Dachkuppel.

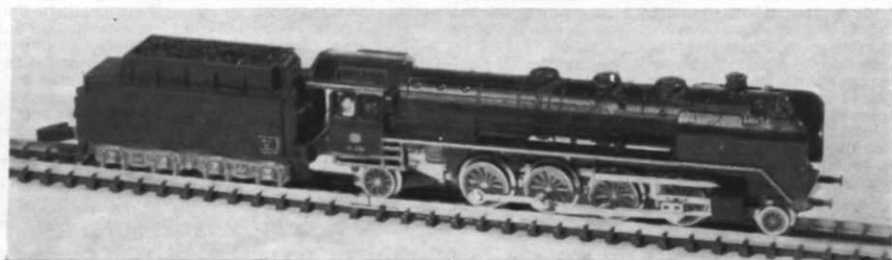


H0 Abb. 143. Der Autotransporter für Reisezüge ist mit 26,4 cm LÜP genau im Längenmaßstab 1:100 gehalten; als Reisezugwagen ist er mit Minden-Deutz-Drehgestellen ausgerüstet.



Z Abb. 144. Der voll funktionsfähige Kranwagen nebst Schutzwagen. Über den beweglichen Ausleger läuft das Seil zu dem Kranhaken, der durch die Kurbel am Führerhaus gehoben und gesenkt werden kann. Dem Kranwagen ist die auf den Niederbordwagen 8610 passende Auslegerstütze beigegeben.

Z Abb. 145. Die BR 41 als 1:160-Modell mit großen Windleitblechen; Kessel und Tender wurden – analog dem Großbetrieb – von der BR 03 übernommen (was auch in H0 möglich sein sollte).

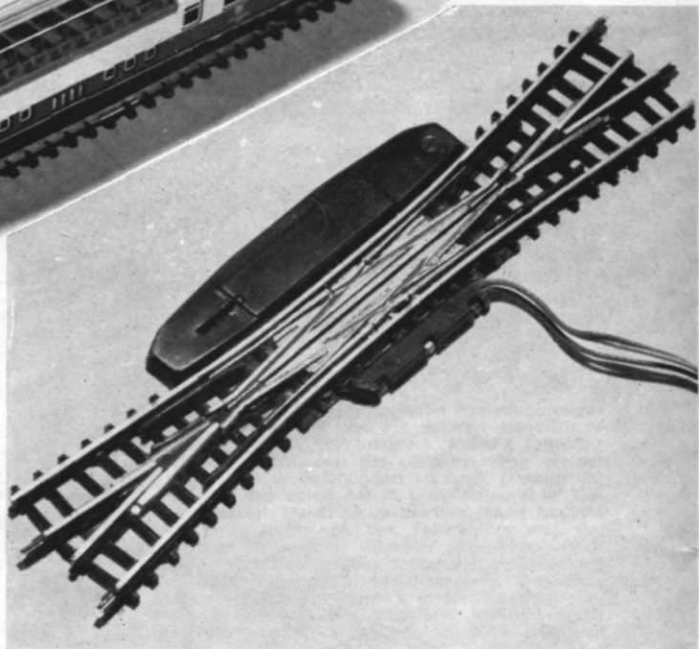


Z Abb. 146. Das Z-Pendant zum H0-Aussichtswagen der Abb. 142, ebenso fein wie dieser detailliert (richtiger gesagt: noch feiner) und darüber hinaus in genau maßstäblicher Länge von 12 cm!



Z Abb. 147.

Ein kleines technisches Meisterwerk: die Doppelkreuzweiche im Maßstab 1:220. Bezüglich der technischen Raffinessen verweisen wir auf den Haupttext. Mit einem Weichenwinkel von 13° paßt die Dkw zu den bereits vorhandenen Weichen und der Kreuzung des Z-Gleissortiments. Die Länge beträgt 112,8 mm, der Radius der Bogengleise 323 mm.



vermeiden; die BR 216 erschien erwartungsgemäß in Türkis/Beige und die Länderbahn-S 3/6 ist jetzt auch in Zweischienen-Gleichstrom-Ausführung erhältlich. Die bisher rotbraune dänische Diesellok gibt es analog zum Vorbild jetzt in Schwarz/Rot.

Bei den Wagen wurde das TEE-Sortiment durch einen 27 cm langen Aussichtswagen mit glasklarer Kuppel ergänzt; gleichfalls völlig neu ist der Reisezug-Autotransportwagen DDM 915 (der auch beim Vorbild gattungsmäßig den Reisezugwagen zugeordnet wird und daher schnellfahrende Minden-Deutz-Drehgestelle hat). Er ist mit 26,4 cm LUP längenmäßig im Maßstab 1:100 gehalten und unbeladen oder mit 8 Automodellen lieferbar. Ansonsten gibt es bei den Wagen nur noch Farb- bzw. Dekoränderungen (Kühlwagen als „Kulmbacher Reichelbräu“, Kesselwagen „Bayer“, Aüm- und Büm-Reisezugwagen in Türkis/Beige).

Bei den K-Gleisen gab es keine, bei den M-Gleisen nur eine Neuheit: ein Weichenpaar mit $22^\circ 30'$ -Abzweigwinkel, der durch das mitgelieferte Ansatzstück auf 30° ergänzt werden kann; bei Weglassen dieses Zusatzstückes ergibt sich ein Parallelgleis-Abstand von 54,8 (gegenüber sonst 96,4 mm). Ansonsten gibt es nur noch eine neue Ausführung des 16 VA-Fahrtrafos zu vermeiden.

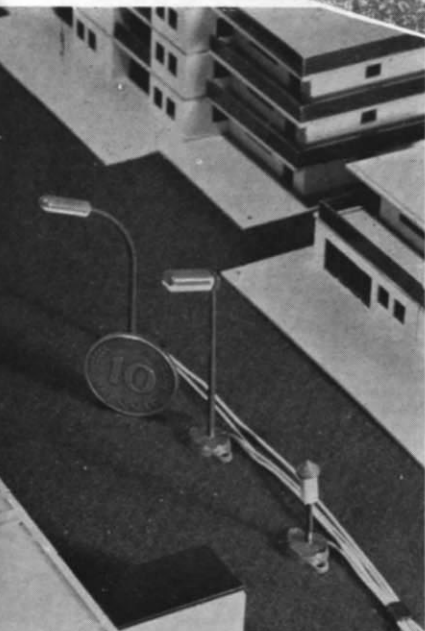
Z: Die „mini-club“-Anhänger werden reichlich bedacht. Eine kleine „Sensation“: die Dkw, die man in Z (zumindest in einer vorbildgerechten Ausführung) für unmöglich gehalten hatte; sie hat feine Weichenzungen und die Herzstücklücken werden – was es kaum in H0 gibt! – mittels feinen, federnden Blechstreifen überbrückt. Die einzige Abweichung: die Stromzuführung mußte – der Gleis- und Weichen-Symmetrie wegen – nicht im Antriebskasten, sondern gegenüber angebracht werden. Ansonsten jedoch ein Glanzstück besonderer Art!

Die zwei Lok-Neuheiten sind ebenfalls „nicht von Pappe“: die „41“ in gewohnt feiner und reichhaltiger mini-club-Qualität (Bild). Das Modell weist durchbrochene Räder auf und ein Dreileicht-Spitzen-signal (ein Glück, daß die Lichtleitkabel zur rechten Zeit das Licht der Welt erblickten!). Der Motor sitzt im Führerhaus, ist aber – da (samt Getriebe) in glasklarem Plexiglas gelagert – unauffällig.

Für die neue 151 der DB (Bild) gilt ähnliches. Die Qualität ist bestechend und das Modell weist einige Besonderheiten auf: eingesetzte Fenster (mit plastischen Rahmen), zwei federnde, sehr feine und zierliche Pantographen, feine Dachleitungen in Rot (aus Kunststoff gespritzt!), be-



Z Abb. 148.
Das kleinste der heuer erschienenen 151-Modelle kann dank der funktionsfähigen, zierlichen Pantographen auch im „echten“ Oberleitungsbetrieb fahren (Umschalter in Form eines unauffälligen Schraubenkopfes auf dem Dach).



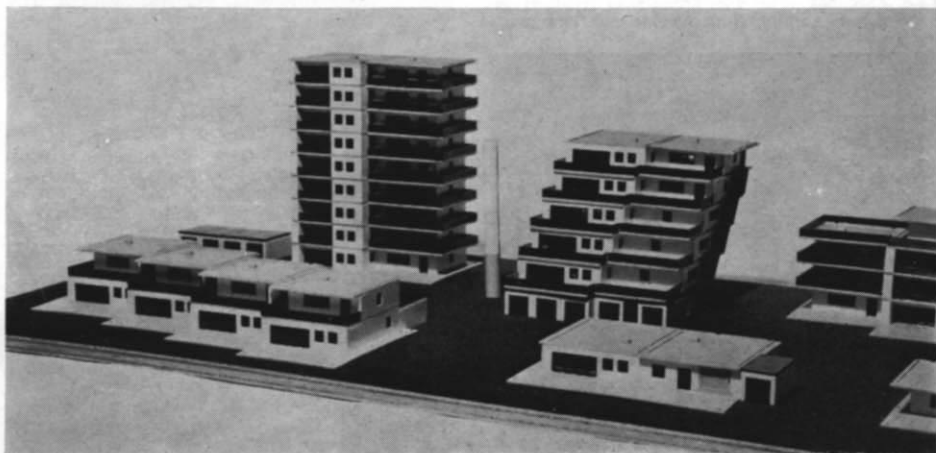
Z Abb. 149. Die feinen Straßenlaternen im Größenvergleich mit einem Groschen; technische Feinheiten s. Haupttext!

leuchtetes Splitzensignal, mit der Fahrtrichtung wechselnd u. a.! Der Umschalter zum wahlweisen Betrieb für Ober- oder Unterleitung befindet sich auf dem Dach in Form einer Schraube.

Die TEE-Garnitur ist durch den bekannten Aussichtswagen erweitert und ergänzt worden (Bild), der dank der glasklaren Aussichtskanzel mit Inneneinrichtung aus ABS-Kunststoff sehr gut wirkt.

Der Kranwagen (Bild) ist nicht nur niedlich und fein, sondern der Ausleger sowie der Kranhaken sind — trotz der relativen Kleinheit des Modells —

Z Abb. 150. Einige Beispiele für die zahlreichen Kombinationsmöglichkeiten, die sich mit dem neuen Terrassenhaus-Bausätzen ergeben; als Größenvergleich eine Zigarette am Hochhaus links.



mittels der eingebauten dünnen Handkurbel heb- und senkbar (Bild).

Beim Zubehör entdeckten wir einen zweipoligen Umschalter, bei dem durch einen entsprechenden Kontakt dafür Sorge getragen ist, daß während des Umschaltens niemals ein Kurzschluß auftritt, auch nicht für den Bruchteil einer Sekunde!

Einen nicht minder pfiffigen technischen Einfall weisen die mini-club-Lampen auf: Die (vom Sockel abnehmbaren) Masten sind quasi als Halbschalen ausgeführt (mit einem winzigen Isolierstreifen dazwischen), die als Stromzuführung zu den Glühlämpchen dienen. Die Zuleitungskabel enden im Sockel!

Eine gute Idee (um dem Mangel an Z-Gebäuden abzuwehren) ist das neugeschaffene Reihen-Terrassenhaus mit Garage, mit dem alle möglichen und unterschiedlich wirkenden Gebäude geschaffen werden können (s. Bild). Eine Broschüre „Vom Kiosk zum Hochhaus“ wird eine Fülle von Anregungen bieten.



Z Abb. 151. Nur im Dekor neu ist der „Kulmbacher Reichelbräu“-Bierwagen.

I: Einzige Neuheit (die keine ist): der gedeckte G-Wagen mit (neuem) Dekor „Kulmbacher Mönchshof-Bräu“. Kein weiterer Kommentar!

WALTER MERTEN

SPIELWARENFERTIGUNG
BERLIN-TEMPELHOF



H0 Abb. 152. Der liebevoll gearbeitete Pferdeschlitten samt „Besatzung“ (3 Mann, 1 Hund).

H0 Abb. 153. Für den Fotografen friedlich im Schnee vereint: Wildschweine und Rehe (auch für N erhältlich).



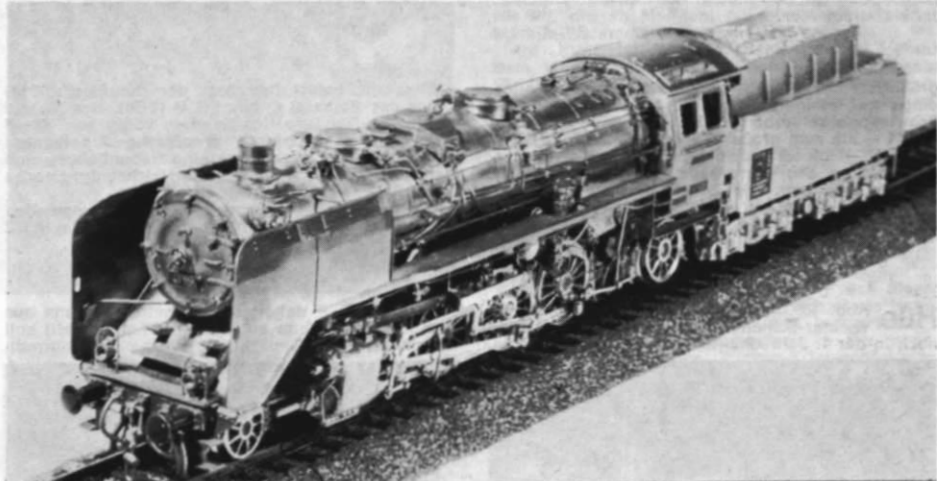
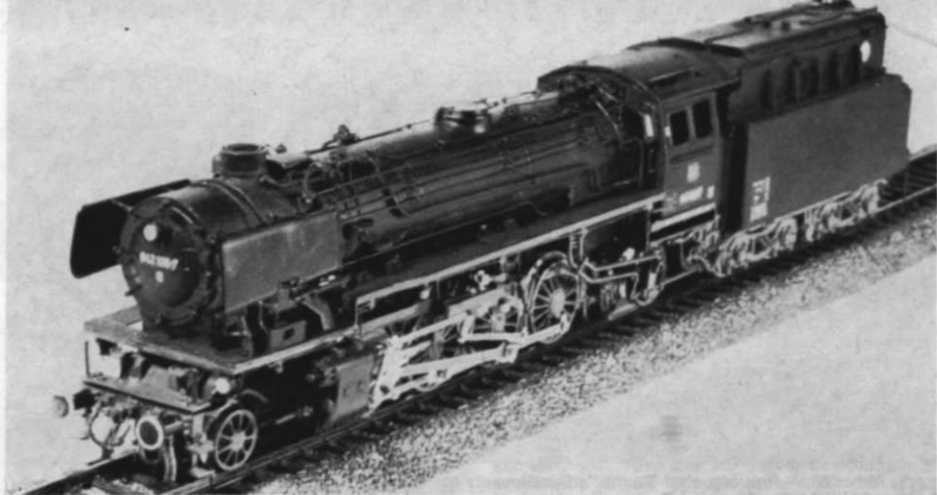
H0, N, Z: Merten brachte für alle drei Bau-Größen einige Neuheiten heraus. In H0 sind es ein Pferdeschlitten für Winter-Anlagen (Bild) sowie eine Packung mit Wildschweinen (samt Frischlingen) und Rehen (24 Stück); diese Packung gibt es auch für N. Zur Ausschmückung von Z-Anlagen sind die neuen Boxen mit 12 Rindern bzw. 12 Rothirschen (Bild) gedacht, letztere mit hauchfein gespritztem Geweih.

Für 0 gab es auf der Messe nichts zu sehen; im Laufe des Jahres sollen neue Bahnsteigpersonal-Figuren erscheinen.



Z Abb. 154 u. 155. Oben die winzigen Z-Rindvieher im Vergleich zu einer H0-Artgenossin; unten die Damhirsche samt Kitzen, gleichfalls im Maßstab 1:220. Wiedergabe der „Tierchen“ in 1/4 Originalgröße!





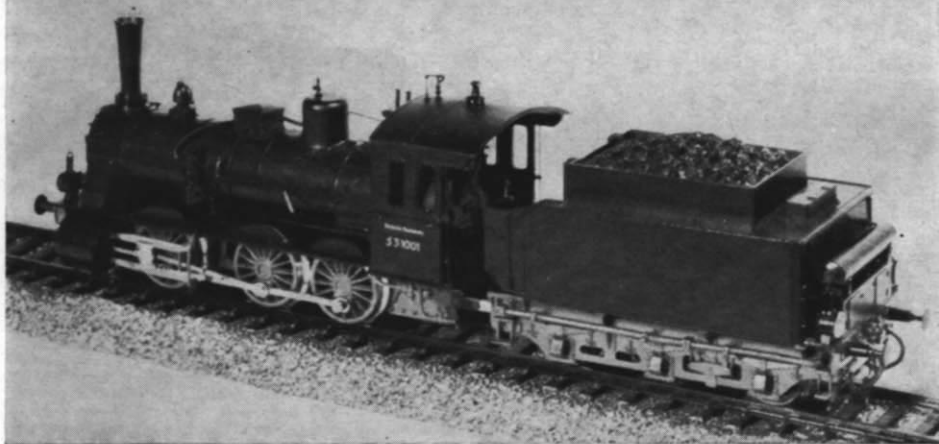
H0 Abb. 156 u. 157. Sofort lieferbar: die BR 41 als exaktes M + F-Modell, in den Ausführungen mit Neubaukessel (oben) und mit Altbaukessel; diesem Bausatz sind große und kleine Windleitbleche beigelegt.

M+F Merker + Fischer GmbH · 8080 Fürstenfeldbruck

H0: Im Gegenteil zu früheren Messen zeigte M + F diesmal mehrere Neuheiten, die direkt nach Messeschluß lieferbar sind; im übrigen werden ab sofort sämtliche Neuheiten mit genauen Erscheinungsterminen versehen, die sich um bestenfalls 1–2 Monate verschieben können. „Gestorben“ sind jedenfalls die 39 (im Hinblick auf das angekündigte Rivarossi-Modell), sowie die 01!

Gleich nach unserem „Plädoyer“ für die BR 41 (womit wir allerdings mehr die Großserien-Hersteller ansprechen wollten) bringt M + F diese Universallokomotive, und zwar in der Altbaukessel- und Neubaukessel-Version (s. Abbildungen). Bis auf das Tendergehäuse (von der Märklin-03) besteht

die Lok vollständig aus M + F-Teilen. Der Antrieb sitzt im Tender und entspricht prinzipiell dem in Heft 12/74 besprochenen; allerdings hat der Riemenantrieb keine Märklin-Haftreifen, da die neuen Märklin-Haftreifen sich nicht mehr dafür eignen und die ehemaligen nicht mehr lieferbar sind. Stattdessen wird jetzt ein Rundriemen, wie er z. B. für Dichtungen oder als Tonband-Treibriemen verwendet wird, eingebaut. Gleichzeitig werden die Riemenräder jetzt mit einer Nut geliefert, in die der Rundriemen fest eingepreßt wird. Auf Grund dieser neuen Konstruktion ist ein Ausdehnen des Riemens nicht mehr möglich. Mit diesem Antrieb werden ab sofort sämtliche neuen,



H0 Abb. 158. „Preußen sind Trumpf“: Der Bausatz für die preußische G 4² (DR-Baureihe 53²) ist sofort erhältlich; das Modell hat einen kugelgelagerten Tender-Antrieb und ist sehr reichhaltig detailliert.

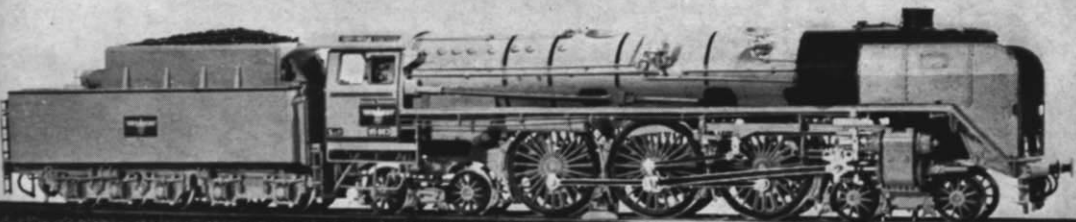
größeren M + F-Loks ausgerüstet, wobei allerdings bei einigen Typen (z. B. der T 4²) keine Schwungmasse vorhanden ist. Ansonsten entspricht die 41 – die zum großen Teil aus Teilen der BR 45 besteht – dieser auch hinsichtlich der Superdetaillierung des Barrenrahmens, der Steuerung, der Bremsen usw. Die Rauchkammertür läßt sich öffnen und offenbart eine gegenüber der BR 45 abgeänderte Inneneinrichtung.

Ebenfalls sofort lieferbar: der preußische Oldtimer der Reihe G 4¹ bzw. G 4² (Bild), der bis auf das Röwa-Gehäuse des Tenders völlig von M + F stammt. Dieses typisch preußische Arbeitspferd eignet sich vor allem für kleine Nebenbahnen und paßt übrigens auch noch in die Reichsbahn-Epoche (als BR 53).

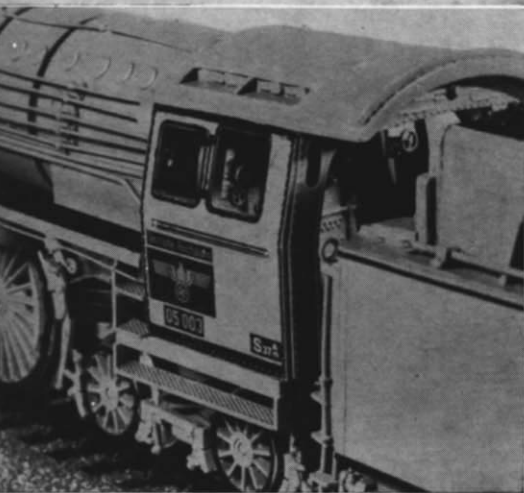
Mehrere Modelle wurden für die kommenden Monate angekündigt, so die pr T 4², die im April

H0e Abb. 159. „Auf schmalen Spuren“ kommt jetzt auch M + F daher; dieses nette Gespann aus Wismar-Schienenbus und passendem Anhänger (Kunststoff-Aufbau auf Industrie-Fahrgestell) soll noch in der 1. Jahreshälfte erscheinen. Der „Wismar“ hat einen neuen Gepäckträger-Vorbau (s. Fahrrad).





H0 Abb. 160 u. 161 zeigen die sehr exakt detailierte und ganz aus Metall gearbeitete BR 05, hier in der Reichsbahn-Ausführung, vorbildgetreu mit schwarz abgesetzten Radreifen.



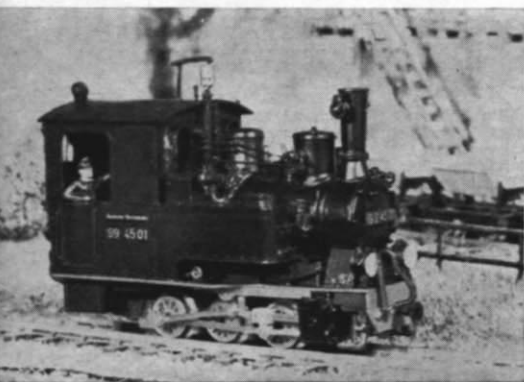
kommen soll, bzw. die für September/Oktober zu erwartende BR 57. Wieder ins Programm aufgenommen wurde die schon einmal abgesetzte BR 42^a, die ab Mai/Juni mit einem motorisierten Märklin-Wannentender erscheinen soll.

Auf „Kunststoff-Neuland“ begibt sich M + F mit dem Modell eines zweiteiligen BLS-Triebwagens (Bild), dessen recht gut ausgefallene Serienausführung bereits auf dem Stand vertreten war; auch dieses Fahrzeug wird einen Riemenantrieb mit Schwungmasse erhalten.

Selbstbau- und Umbau-Interessenten dürfte die Nachricht erfreuen, daß die bekannten ELMOBA-Treib- und Laufräder nach NEM-Norm ab sofort im vollen Umfang wieder erhältlich sind, und zwar über die Firma Modellbau Fischer, 8 München 2, Lindwurmstr. 9, die Fertigung und Vertrieb übernommen hat (Liste anfordern).

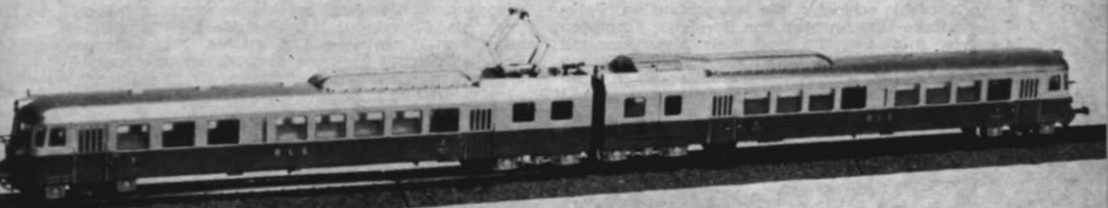
H0e: Erstmals begibt sich M + F auf diesen Sektor und wendet dabei gleich noch etwas Neues an: Die Modelle bestehen aus Industrie-Fahrwerken mit Kunststoff-Aufbauten. In der ersten Jahreshälfte soll der Wismar-Triebwagen (auf Arnold-Schienenbus-Basis) samt Anhänger (Bild) im Handel sein; für die zweite Jahreshälfte sind dann entweder die aus dem Nm-Programm bekannte SWEG-Diesellok oder die C-Dampflok 99 4501 (Bild) vorgesehen. Insgesamt ist geplant, dieses H0e-Programm bei entsprechender Nachfrage auszubauen und später auch auf typische Schmalspur-Waggons auszuweiten.

N: Die Nachfrage nach Umbausätzen in dieser Baugröße ist lt. M + F nicht ganz befriedigend; falls für die diesjährige Neuheit — eine E 91 auf zwei Fleischmann-Fahrwerken — sowie für die bereits 1974 angekündigte Franco-Crosti-BR 50^a ebenfalls zu wenig Vorbestellungen eingehen, will man das N-Programm endgültig „einschlafen“ lassen.



H0e Abb. 162. Ein weiteres Schmalspur-Projekt: die „99 4501“ der Prignitzer Kreiskleinbahnen (Kunststoff-Aufbau auf Minitrix-89-Fahrgestell).

H0 Abb. 163. Ab April soll es diesen BLS-Triebwagen geben; er ist grün/beige lackiert, 54,5 cm lang und wird Inneneinrichtung erhalten.





H0 Abb. 164. Die neue Geländeplastik „Silvretta“ ist 220 x 130 cm groß; die Gleisführung erlaubt einen abwechslungsreichen Betrieb (inkl. verdeckter Abstellgleise) von insgesamt 4 Zügen.

Modellsportwarenfabrik **O. E. NOCH** ING. 7988 WANGEN/ALLGÄU

Z, N, H0: Die Firma Noch bringt dieses Jahr eine ganze Reihe von diversen Neuheiten. Z. T. werden Lücken gefüllt, wie z. B. mit den H0-Booten für unsere kleinen Welher und Seen (z. B. Paddelboote, kleine Motorboote und – auf beiden fußend – Segelboot-Versionen). Weiterhin neu:

Einige kleine N-Hintergrund-Modelle, die sich sogar als Z₁-Vollspur-Gebäude eignen (Türhöhe = 9 mm), kleines Zubehör (Wegkreuz mit Christusfigur, Bildstock, beide H0-maßstäblich nach Kärntner Vorbild).

Die flexible Landstraße ist ein Einfall par excellence: das Krepband mit Spezialeinführung (grauer Straßenbelag mit weißen Einfassungen) läßt sich schnell und leicht ganz nach Belieben verlegen. In einer Packung sind zwei Rollen von je 1 m Länge (DM 3,30); die eine Rolle weist eine Kante mit durchgehender und eine mit durchbrochener Linie auf, die zweite Rolle nur durchgehende Einfassungen. Eine Breite = N-Straße, zwei Bandbreiten – entsprechend übereinander geklebt – ergeben eine H0-Straße (2 x 1 m = 3,30 DM).

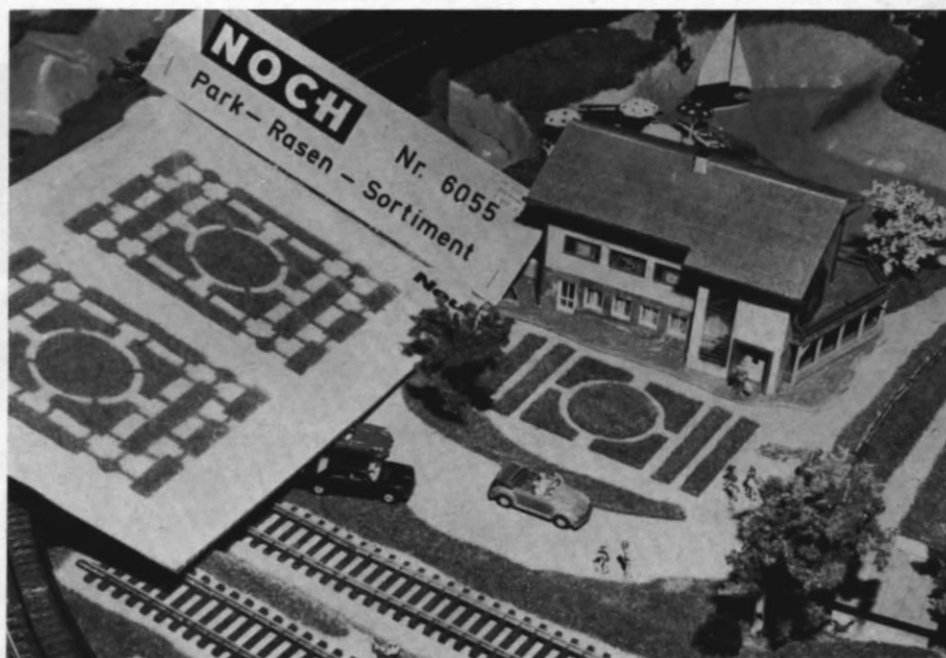
Auch nicht schlecht: die vorgestanzten Park-Rasenstücke zum Anlegen von Rondells, Vorgärten usw. (s. Bild) und die Hecke als Meterware mit roten bzw. weißen Blüten. (Für N mittels Schere längs halbieren, wodurch niedere Hecken in Grün und in den genannten Farben gewonnen werden.)

Ein Schlager für sich ist bzw. wäre ein stationärer, zur Fahrgeschwindigkeit synchroner Dampflokgeräusch-Generator für nur DM 79,80 (unverbindliche Preisempfehlung), dessen Realisierung allerdings aus gewissen Gründen noch nicht feststeht. Es wäre schade, wenn dieses preisgünstige und kinderleicht anzuschließende Zusatzgerät wieder in der Schublade verschwinden müßte! Über die weitere Entwicklung werden wir ggf. noch berichten.

Bei den Fertig-Anlagen gibt es eine neue große H0-Anlage „Silvretta“ mit Brücken, Wasserfall (für fließendes Wasser) Stauee, Kraftwerk, Seilbahn und Tunnels und „romantischer“ Trasse der Bergstrecke mit Kopf-Station. Erweiterungsteile sind fürs laufende Wasser geplant. (3 Bahnstromkreise, im Blocksysteem Einsatz von 4 Zügen möglich.)

Das neue Fertig-Gelände „Appenzell“ (150 x 100) kann für H0 verwendet werden oder nach Vorsetzen von N-Tunnel-Portalen auch für N. Außerdem ist beim N-Gelände in der Bergstrecke noch ein langer, romantischer Bahn-Viadukt eingebaut.

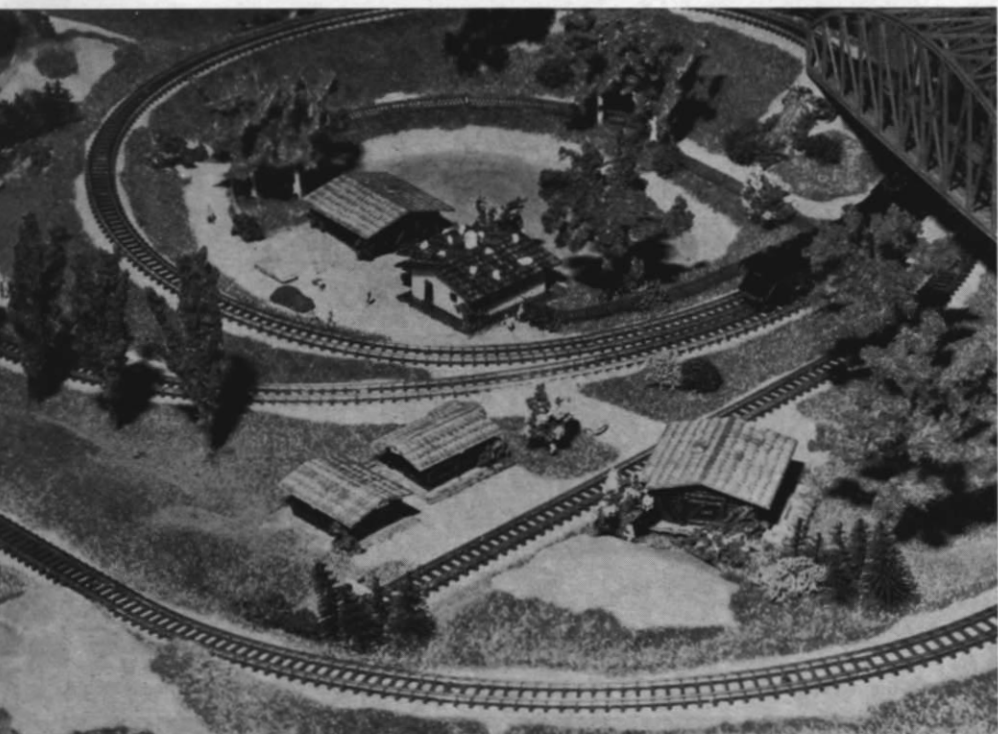
Zum letztjährigen Geländemodell „Talheim“ mit dem Fall-Container-Terminal ist ein Erweiterungsanbau „Kieswerk“ erschienen, der sich jedoch auch als Campingplatz mit Badese, Sportplatz oder als Werks Gelände gestalten läßt. Dieses Anbaustück paßt übrigens noch für weitere Hauptanlagen wie „Birkenfeld“, „Braunegg“, „Feldkirch“, „Tannhofen“ und „Brünstein“.



H0 Abb. 165. Nützliche neue Ausstattungs- und Zubehörteile: das Park-Rasen-Sortiment (links) nebst einem Anwendungsbeispiel (Befestigung mit Noch-Folienkleber Nr. 110).

Abb. 166. Ein nettes Motiv mit den neuen Bootsmodellen; am Ufer zwei der 4,5 cm langen Paddelboote.

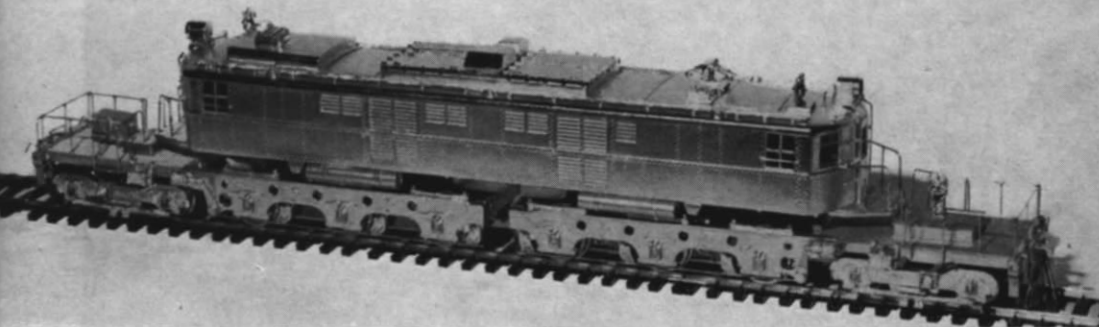




Z+N Abb. 167. Die Mini-Mini-Gebirgshäuser und -hütten; vorn zwei Heustadel und eine Feldscheune, dahinter die Almhütte und eine weitere Feldscheune.

H0 + N Abb. 168. Die neue Autostraße aus flexiblem Klebeband mit aufgedruckten Markierungen, hier zweifach als 5 cm breite H0-Straße verlegt (N-Straße nur halb so breit, s. Haupttext).





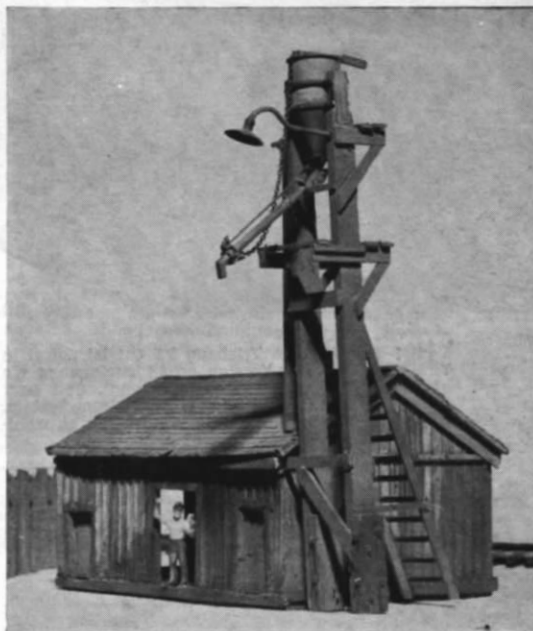
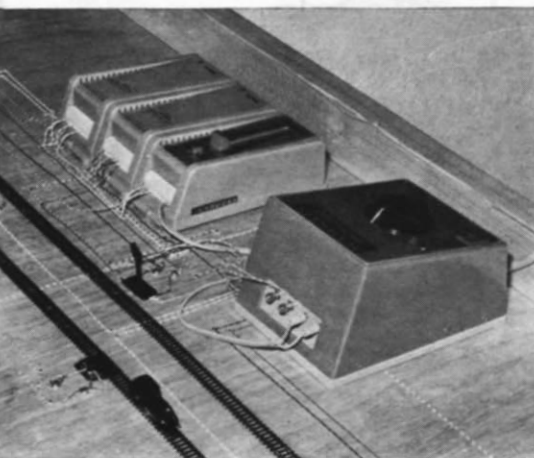
H0 Abb. 169. 27 cm lang ist das brillante Modell dieses US-Ellok-Veterans (für den New Yorker Vorortbetrieb).

Old Pullman Modellbahnen

CH-8712 Stäfa, Postfach 126

Zum ersten Mal mit einem eigenen Stand vertreten war dieses Schweizer Vertriebshaus bzw. Fachgeschäft, das ein umfangreiches Modellbahnsortiment vor allem amerikanischer und japanischer Kleinserien-Modelle führt und neuerdings einen Teil des Sortiments – im Hauptkatalog und in den Prospekten mit einem Stern gekennzeichnet – auch an Wiederverkäufer abgibt. Als Beispiele zeigen wir das Modell einer US-Ellok der „New York Central“ (das in superfeinster Messingausführung hergestellte Modell soll ca. 690.– DM kosten) sowie ein Muster aus der Zubehör-Bausatzreihe. Weitere Modelle und vor allem zahlreiche interessante Kleinteile, Schienenmaterial, Werkzeuge etc. enthält der umfangreiche Katalog, der gegen 9 internationale Antwortscheine bezogen werden kann.

► **H0** Abb. 170. Ein Beispiel aus dem großen Programm von superdetaillierten Campbell-Holzbausätzen: eine US-Besandungsanlage, mit den gleichfalls bei Old Pullman erhältlichen Fioquil-Farben kunstgerecht „verwittert“.



Z-I Abb. 171. Die Einheiten des EBS-Systems (Blockstellen-, Regel- und Signalbaustein) an einer Z-Demonstrationsanlage.

Philips GmbH 2 Hamburg 1

Z-0: Philips war zwar auf der Messe vertreten, zeigte aber keine Neuheiten für den Modellbahnbereich. Das Mehrzug-System EZR und das Blockstellen-System EBS haben wir in MIBA 1/75 ausführlich besprochen.

Sander Nachf., 56 Wuppertal,

brachte dieses Jahr keine Neuheiten; das umfangreiche Geländematten-Programm ist weiterhin voll lieferbar.



H0 Abb. 172.
Der 4-teilige TEE- bzw. Intercity-Triebzug auf einem imposanten Haug-Viadukt auf der Ortwein-Messeanlage.

Jochen *Ortwein GmbH.* 7336 Uhingen

H0: Der 4-teilige Triebzug VT 601 ist sofort in TEE- bzw. Intercity-Version erhältlich (ebenso ein einzelner Abteilwagen zur Ergänzung), und zwar jeweils für das Gleich- oder Wechselstrom-System. Gleiches gilt für die Diesellok V 80, die es wahl-

weise mit alter oder neuer DB-Beschriftung gibt. Auf der „Warteliste“ stehen immer noch die E 44 und diverse Loks und Wagen, darunter der bayerische Oldtime-Schnellzug nach der MIBA-BZ-Serie.

[Pola]

H0 Abb. 173. Das neue Lagerhaus in Ziegelmanier; die umlaufende Laderampe ist gemauert und mit Holzbohlen belegt. Die Abbildung zeigt ein Messe-Handmuster; vielleicht sollte man bei der endgültigen Ausführung den Abstand Oberkante Laderampe – Unterkante Dach noch etwas vergrößern.





H0 Abb. 174. Der wirklich schicke, gut H0-maßstäbliche Oldtime-Bahnhof (40 x 12,5 x 16,5 cm) hat rote Wände mit gelben Laibungen bzw. Zierkanten und ein schiefergraues Dach.

POLA Modellspielwarenfabrik 8731 Rothhausen

H0: Hier gibt es eine Reihe von neuen Gebäuden, allen voran der „Bahnhof im Stil der Jahrhundertwende“. Das Gebäude wirkt sehr repräsentativ und war bzw. ist so oder in ähnlicher Form auch in Deutschland zu finden, z. B. in kleineren Residenz-Städten, die vom „viktorianischen“ Stil beeinflusst wurden.

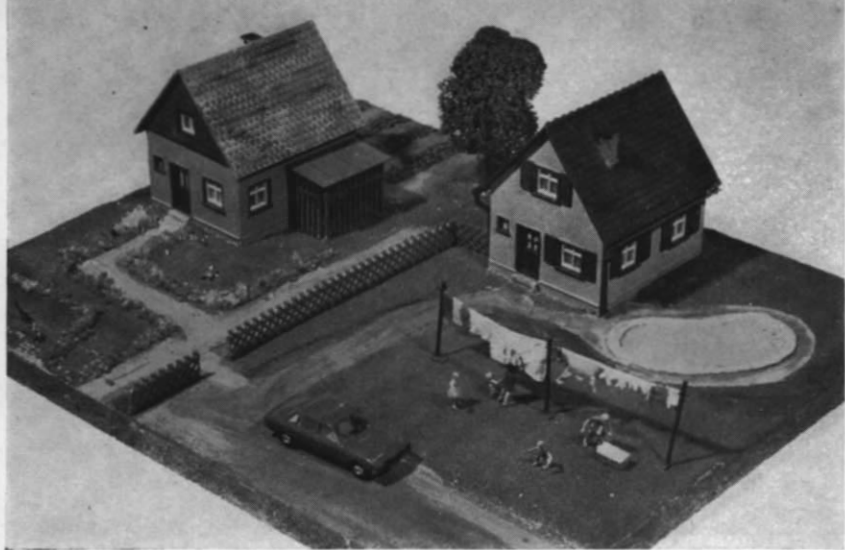
Gleichfalls im Oldtime-Stil: das Lagerhaus in Ziegelmanier (Bild), das irgendeinen Gleisanschluß

„verlieren“ kann. Bemerkenswerte Details: die umlaufende Laderampe mit der Bohlen-Imitation und die „eisernen“ Haltestangen der Überdachung. Auf derselben stilistischen Linie liegt das alte „Kesselhaus mit Kohlebunker und Werkstattschuppen“ in Holzmanier mit zwei kleinen Anbauten, sowie die mit zahlreichen, typischen Pola-Details ausgestattete „Schmiede mit Feuerstelle und Amboß“; zwar entspricht diese einem USA-Vorbild, kann aber durchaus auch auf deutschen Anlagen aufgestellt werden, evtl. als Scheune o. ä. abgewandelt.

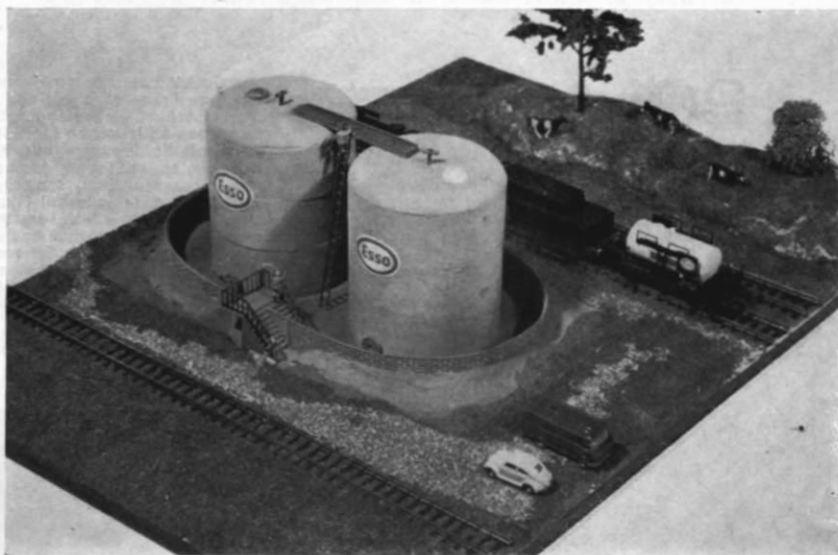
Ansonsten kommen noch zwei gut H0-maßstäbliche kleine Siedlerhäuschen (Bild) und eine kleine „motorisierbare“ Wassermühle mit bretterverschalttem Giebel.

N Abb. 175. Die moderne Werkhalle in Beton/Ziegel-Bauweise beansprucht eine Grundfläche von 11 x 8,5 cm und ist 5,5 cm hoch; dem Bausatz ist ein Ladekran beigegeben.





H0 Abb. 176. Die zwei neuen gut maßstäblichen Siedlerhäuser, auf einem Motiv vereint; das rechte hat einen kleinen Swimming-Pool, das linke einen Lattenschuppen-Anbau und holzverschaltete Giebel.



N Abb. 177. 7 cm hoch sind jeweils die beiden Hochbehälter der Tankanlage mit umlaufender Mauer-einfassung.

N: Nicht ganz so reichlich werden die N-Freunde bedacht, nämlich nur mit drei modernen Bauten: der Lager- bzw. Werkhalle (Bild), dem Stellwerk in Ziegelsteinmanier und verglastem „Tower“ und dem Esso-Tanklager mit zwei Hochbehältern und gemauerter Einfassung (Bild).

Pola-Maxi: Ab sofort liegen Herstellung und Vertrieb der Pola-Maxi-Bahn bei der Firma Vossler Nachf. in Bonn. Die angekündigte E 44 ist jetzt fertig und soll ab April zum Preis von 298.— DM geliefert werden. Ab sofort erhältlich ist dagegen

die Schleppender-T 3, die eine authentische Originalbeschriftung als „89 6222“, RBD Berlin, Bw Wriezen, erhielt; Kostenpunkt: 176,50 DM. Die Umbauwagen sollen nunmehr Ende des Jahres kommen; einige Zeit wird es dagegen noch dauern, bis das zweifelsohne recht interessante Projekt einer P 8 verwirklicht wird (voraussichtlich 1976/77).

In Zusammenarbeit mit der Fa. Schleck in Stuttgart wird es demnächst die Pola-E 69 auch noch für das alte Märklin-Tin Plate-System geben; hierfür wurde ein neuer Gleichstrom-Antrieb konzipiert. Kosten soll das Modell 250.— bis 270.— DM.



Ilm Abb. 178. Der gut plastische und originalgetreue Lokschuppen zur L.G.B. ist in grauer Bruchsteinmanier mit rotem Ziegeldach und grünen Fenstern und Toren gehalten; mit den Abmessungen 45 x 30 x 30 cm ist er für die L.G.B.-Loks Nr. 2001 – 2075 geeignet.

Ilm Abb. 179. Leider kann die Schwarz/Weiß-Abbildung die realistische Farbgebung dieses Dorfbahnhofs nicht annähernd wiedergeben. Der Bahnhof „Kleinbach“ mißt 54 x 35 x 27,5 cm; vier Türen lassen sich öffnen und schließen.



Pola-LGB: Die gediegensten L.G.B.-Gebäudemodelle sind zweifelsohne bei Pola zu finden. Die Bausätze sind nicht nur sehr ansprechend, sondern auch stabil (Wände ca. 1 cm dick, aus geschäumtem Polystyrol), und die Einzelteile werden bereits fertig bemalt geliefert. Zum Zusammenbau wird der erforderliche UHU-plast keineswegs „kilo-

weise“ verbraucht, sondern eine kleine Tube genügt beispielsweise für das abgebildete Stationsgebäude. Die feinen Spalten an den Kanten werden zum großen Teil durch die Regenfallrohre verdeckt oder können zugespachtelt und farblich nachbehandelt werden. Bis jetzt gibt es Bahnhofsgebäude, Güterschuppen und Lokschuppen.



H0 Abb. 180. „Tag der offenen Tür“ auf einem Bundeswehr-Flughafen — ein typisches Preiser-Motiv! Man sieht den Hangar im Maßstab 1:90 und als „Gast“ auf der Rollbahn das neue „Transall“ 1:100-Modell von Roskopf (s. S. 228).

PREISER

Paul M. KG

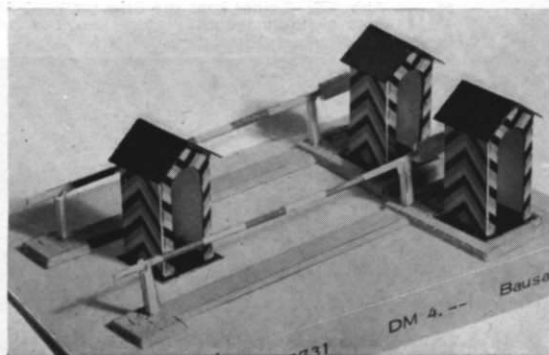
Kleinkunstwerkstätten • 8803 Rothenburg o. d. T.

Bei Preiser gab es heuer nicht viel Neues zu sehen; wie bereits im letzten Jahr praktiziert, will man im Laufe des Jahres nur fix und fertige und sofort lieferbare Neuheiten präsentieren (geplant: zwei Figurenserien „Markt“).

H0: Noch nicht zu sehen, aber in Kürze zu erwarten ist aus der preiswerten Serie „Unbemalte Figuren“ der Satz „Ländliche Gruppen mit Gespannen“, die den Sets Nr. 325 und 326 mit jeweils 120 Figuren entsprechen (unverbindliche Preisempfehlung DM 10,80).

Analog der letztjährigen 1:72-Gebäudeserie „Flugplatz“ ist eine 1:90-Version für die Sammler von Roskopf-Militärfahrzeug-Modellen (o. ä.), sowie 1:100-Flugzeug-Modellen von Roskopf, Falter, Tamiya u. a. geschaffen worden, die selbstverständlich bei genügendem Platz auch für H0-Anlagen Verwendung finden können. Vielleicht andeutungsweise in einer Ecke; solche Militärflugplätze verfügen meist über einen Gleisanschluß für Öltransporte etc., was zusätzliche Rangiermanöver erfordert. Neu sind: Flugzeughalle, Tower, Kfz-Halle mit beweglichen Toren und eine offene mit sog. Schleppdach, sowie Baracken (letztere auch in einer Zivil-Version als Baustellenbaracke). Alle Gebäude-Bausätze bestehen aus einer Spezialpappe mit Kunststoffteilen; die Teile sind äußerst sauber und akkurat vorgestanz und brauchen praktisch nur ausgebrochen zu werden. Wer will, kann noch Balsa- oder Sperrholz hinterkleben. Als erstes werden die Baracken in zwei Versionen erhältlich sein (ab Mai/Juni).

Die bislang nur unbemalt erhältlichen Soldatenfiguren (s. Hefte 3a/73 und 6/73) gibt es jetzt auch fertig handbemalt in den üblichen 6er-Grup-



H0 Abb. 181. Als passende Ergänzung für Kasernen, Flugplätze etc. erschienen die Schilderhäuschen mit Schranke.

IIm Abb. 182. Neu im L.G.B.-Sortiment: drei gehende Reisende in typisch liebevoller Preiser-Manier.



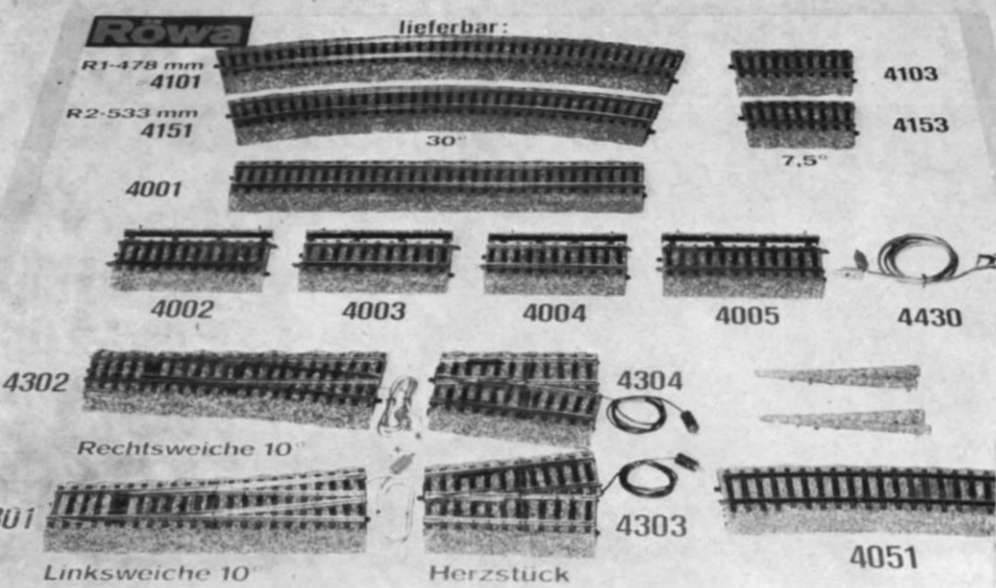


Ilm Abb. 183. „Wartende Reisende“ und Bahnhofspersonal im „Cartfix“-Bahnhof „Jenhofen“. Ein Prachtstück: das lebensechte „Dickerchen“, von dem man jeden Moment erwartet, daß es das Taschentuch herauszieht, um sich den Schweiß von der Stirn zu wischen. (Die Lok ist übrigens eine Selbstbau-Mallet von MIBA-Leser Rolf Jirowitz, Elm.)

H0 Abb. 184. Die Baracken – hier auf dem Flugplatz-Motiv der Abb. 180 aufgenommen – wird es auch in „zivilen“ Ausführung geben.

pen (Panzergrenadiere, Jäger, Pioniere etc., s. Bild). Ansonsten ist in H0 nur noch zu vermerken, daß die seit einiger Zeit aus dem Verkehr gezogene natural-Seenplatte verbessert und verbilligt wieder lieferbar ist (voraussichtlich im April im Handel).





H0 Abb. 186. Die lieferbaren Elemente des Röwa-Gleissystems. Die neuen „Zwickel“ (Schotterböschungen) rechts über dem Gleis 4051 sind zum Einfügen in verschiedene Weichenformationen gedacht. (Genauer hierüber im kommenden Röwa-Gleisanlagenbuch.)

RÖWA

Modelleisenbahnen
GmbH
7441 Unterensingen/N.

H0: In welcher Beschränkung werden dieses Jahr keine Neuheiten vorgestellt, sondern man will erst einmal die bereits angekündigten Artikel „aufarbeiten“. Dazu zählt in erster Linie (neben der sehnlichst erwarteten „58“) das bereits in den Messeheften '73 und '74 ausführlich beschriebene Gleissystem, dessen erste Teile nunmehr im Handel sind (Bild).

An Ergänzungsteilen gibt es Weichenschalter mit optischer Rückmeldung durch einen Farbpunkt (bei abzweigender Weiche bzw. rotem Signal); außerdem haben die Weichenschalter noch einen zusätzlichen Umschalter zur synchronen Signalbetätigung o. ä. Die Verdrahtung erfolgt gemäß der den Weichen beiliegenden Anleitung. Gleichfalls neu: ein Weichenschaltapparat, in dem bereits vier Schalter fix und fertig verdrahtet sind. Ebenfalls erschienen ist jetzt der angekündigte Regeltrafo (Bild), der über eine echte elektronische Regelung (d. h. Vergleich zwischen Soll- und Ist-Spannung mit automatischem Ausgleich) verfügt, die eine nahezu konstante Geschwindigkeit bergauf und bergab ermöglicht, und zwar unabhängig von der Zuglast.



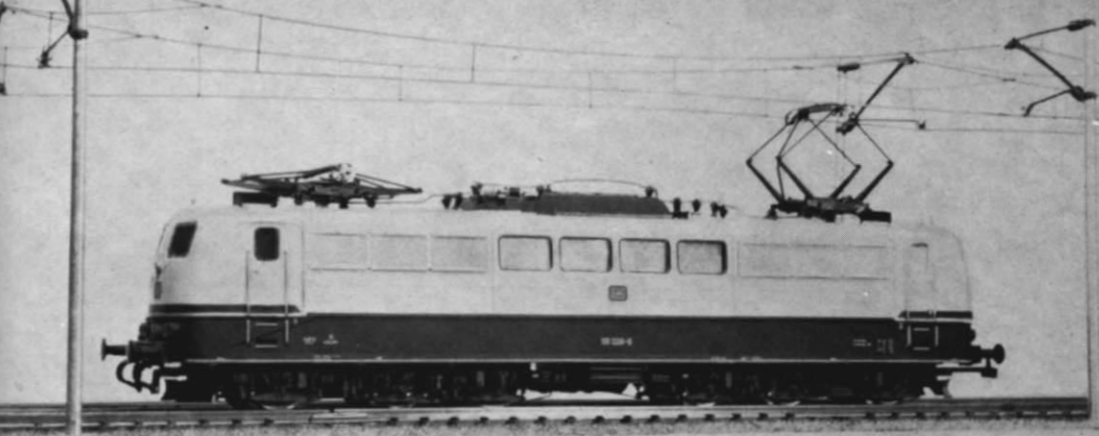
LGB: Schon seit einiger Zeit im Handel sind mehrere sog. „Cartfix“-Schnellbausätze, und zwar Bahnhof, Güterschuppen, Rampe, Kiosk etc. (Bild). „Echt Preiser“ sind die 6 neuen Figuren im Maßstab 1:22,5, nämlich wartende und gehende Reisende (je 3 Personen), die überaus naturalistisch wirken, vor allem das „Dickerchen“ der Abb. 183.

Die „Nackte unterm heißen Blechdach“, das reizende Maler-Motiv (s. dazu Heft 4/74) ist nicht vergessen und für den Sommer geplant, und zwar sowohl in LGB- als auch H0-Größe!

N: Zur Zeit noch nichts Neues, geplant ist für den Sommer eine Gleisbaurotte.

[Preiser]

H0 Abb. 185. „Marchierende Panzerjäger“ aus dem neuen Preiser-Sortiment von handbemalten Militärfiguren.



H0 Abb. 187. Die einzige Fahrzeug-Neuheit am Röwa-Stand: die 151 in Türkis/Beige; in der grünen Ausführung (Abb. 188) ist sie bereits erhältlich. Das Modell wird in beiden Farbgebungen für Gleich- und Wechselstrom-System sowie wahlweise mit Allradantrieb geliefert.

Zusätzlich hat das Fahrpult einen 14 V-~Ausgang. Zur Versorgung der Weichenantriebe gibt es zwei Trafos mit 2,8 bzw. 6 A-Leistung; zwischen diese Trafos und die Weichenantriebe ist allerdings noch ein Gleichrichter zu schalten, da die Weichenantriebe mit Gleichstrom betrieben werden. Der Gleichrichter ist übrigens noch mit einem Glättungskondensator ausgestattet, damit die Weichenantriebe nicht brummen.

Nicht mehr ganz neu, da durch Anzeigen bereits

bekannt: die Ellok BR 151, die es außerdem noch – wie könnte es anders sein! – in Türkis/Beige gibt. Die noch ausstehenden Fahrzeugeinheiten sollen im Laufe des Jahres kommen.

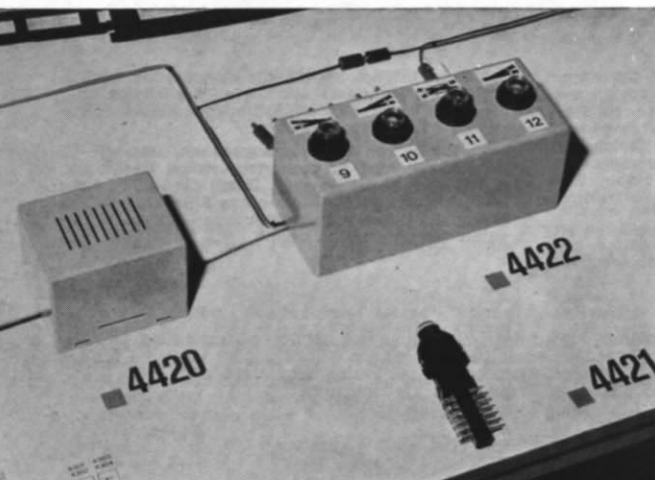
TT: Wie von uns vorausgesehen, war mit TT kein Blumentopf zu gewinnen; einige Restposten sollen noch zu haben sein. Damit dürfte TT in der BRD wohl endgültig – um einen Ausdruck aus der Eisenbahn-Sprache zu gebrauchen – „als Splittergattung ausgemustert sein.“

H0 Abb. 188. Ein typisches Röwa-Modell hinsichtlich der genau maßstäblichen Ausführung und der exakten Detaillierung (bis hin zur zweiten, etwas tiefer liegenden Klinke an der vorderen rechten Einstiegstür): die Ellok 151, hier in Grün. Die Seitenfenster sind mit Farbbildern vom Maschinerraum hinterlegt. Dem Modell sind übrigens Brems- und Heizschlauch-Imitationen beigelegt, die man bei ausschließlicher Verwendung als Vitrinenmodell an die Pufferbohle kleben kann.





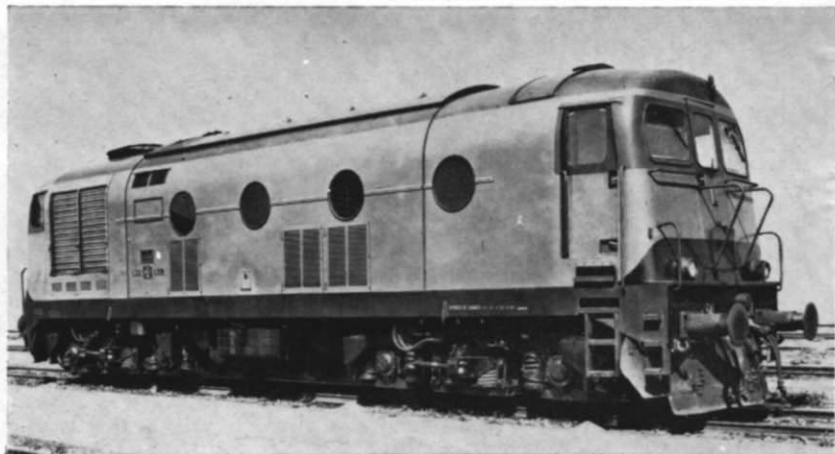
H0 Abb. 189. Drei sofort lieferbare Neuheiten auf einen Blick: links der Magnetartikel-Trafo; daneben das Elektronik-Fahrpult; rechts erkennt man noch einige Weichenschalter (s. Abb. 190), eingebaut in ein Gleisbildstellpult.



H0 Abb. 190. Unten ein einzelner Weichenschalter, darüber das Weichenstellpult mit vier eingebauten und verdrahteten Schaltern; links daneben der unbedingt erforderliche Gleichrichter, denn die Weichenantriebe werden mit Gleichstrom betrieben.

[Rivarossi]

H0 Abb. 191. Damit Sie sich wenigstens ein Bild machen können: ein Vorbildfoto von der von Rivarossi geplanten FS-Diesellok der Reihe D 341.





H0 Abb. 192. Sofort erhältlich für Gleich- und Wechselstrom-System: das bestens gelungene Modell der 117 (E 17), mit dem Rivarossi ein weiteres Mal Wünsche deutscher Modellbahner erfüllt!

Rivarossi · Como/Italien · BRD-Vertrieb: Faustmann & Mau, 851 Fürth

H0: Die im letzten Jahr nur als rohes Handmuster gezeigte E 17 ist jetzt fertig, sofort lieferbar und sehr gut ausgefallen; in der Detaillierung von Fahrwerk und Gehäuse entspricht sie der in Heft 11/72 ausführlich vorgestellten E 19¹. Das von dieser übernommene Fahrwerk paßt eigentlich nicht 100 %ig zur E 17, aber an diesem — auch im Hinblick auf den Preis erforderlichen — Kompromiß wird sich wohl kaum jemand stören, zumal der Gesamteindruck ausgezeichnet ist. Gemäß unserer Anregung in Heft 11/72 sind nunmehr auch die Fenster genau bündig mit der Gehäusewand. Der Grund für die etwas verspätete Auslieferung war übrigens ein Großbrand bei Rivarossi, dem u. a. 60 000 Lokmodelle und auch die Montagestraße für die E 17 zum Opfer fielen. Die E 17 (Gleichstrom-Ausführung 120.— DM) wird übrigens auch für das Märklin-Wechselstrom-System (für 154.— DM) geliefert!

Die letztes Jahr als „Zukunftsmusik“ avisierte Schnellfahr-Elokomotive der FS vom Typ E 656 war nunmehr als Handmuster-Modell zu sehen (Bild) und soll ca. Ende des Jahres im Handel sein.

Ein interessantes Modell verspricht die Nachbildung der dieselelektrischen Lok D 341 der FS zu werden, die leistungsmäßig etwa unserer V 215 entspricht und im Großen auf nichtelektrifizierte

Strecken eingesetzt wird.

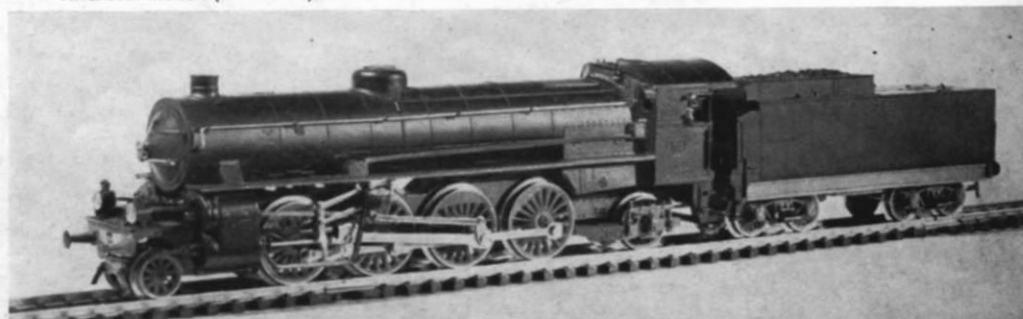
Als neues Dampflok-Modell erschien die italienische 1'D 1' der Reihe 746 (Bild).

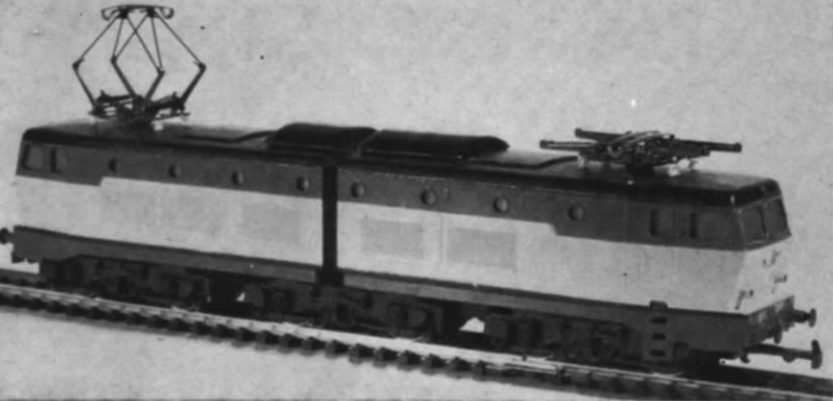
Bei den US-Loks kam ein „Riesentrumpf“ hinzu, nämlich die 4-8-6-4 (2'C C2'-)Mallet vom Typ „Challenger“ in der Beschriftung der Union Pacific. Beide Drehgestellgruppen der Lok sind angetrieben und durch ein Kardangeln miteinander verbunden. In der Detaillierung entspricht das Modell — mit sauber verlegten Rohrleitungen, feinsten Nachbildung der Nieten am Stehkessel etc. — etwa dem „Big Boy“, als dessen kleinere Variante man es bezeichnen könnte. Der befahrbare Mindestradius des 44 cm langen Modells liegt bei 40 cm.

Die Güterwagen wurden u. a. durch vierachsige Flachwagen mit diverser Ladegut ergänzt; ein recht interessanter Typ ist der 26 cm lange Kühlwagen, wie er z. B. in TEEM-Zügen auch nach Deutschland kommt (Bild).

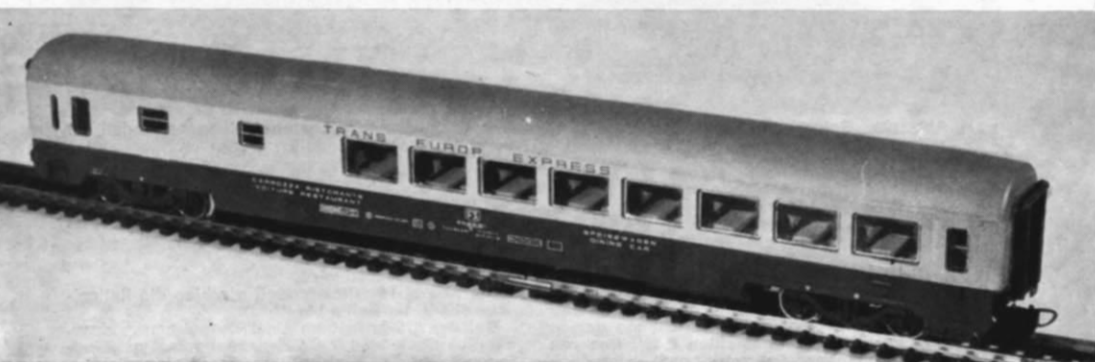
Der letztjährige nur als Handmuster bzw. Vorbildfoto vertretene TEE- bzw. Intercity-Zug der FS in Rot/Beige bzw. Grau/Beige ist jetzt in sehr sauberer Ausführung (mit Inneneinrichtung etc.) fertiggestellt und soll ab Mai/Juni erhältlich sein. Ein kompletter Zug besteht aus Gepäckwagen und Speisewagen und je einem Abteil- bzw. Großraumwagen 1. Klasse, die aber auch einzeln erhältlich

H0 Abb. 193. Die italienische GR 746 mit Walschaert-Steuerung und Langlaufender als feindetailliertes Rivarossi-Modell (LUP 29 cm).

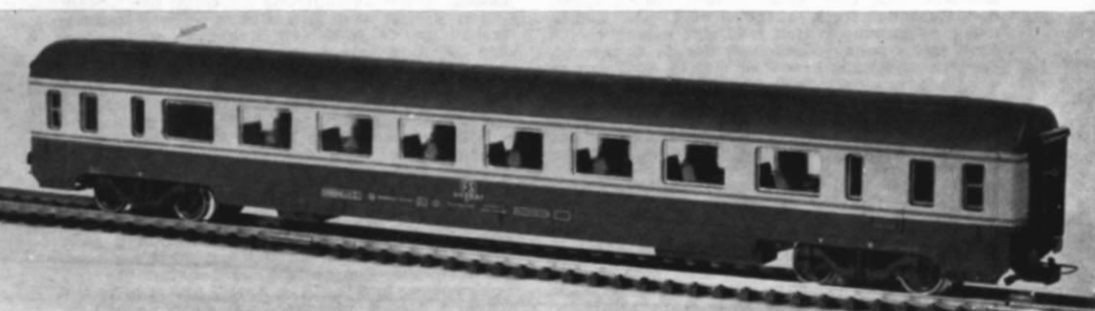




H0 Abb. 194.
Brandneu
bei den FS und
bei Rivarossi: die
Schnellfahr-Elokom
E 656 in rot/gel-
ber Lackierung.
Das Rivarossi-
Modell (hier noch
ein Handmuster,
Serienauslieferung
im Herbst)
ist 22,7 cm lang.

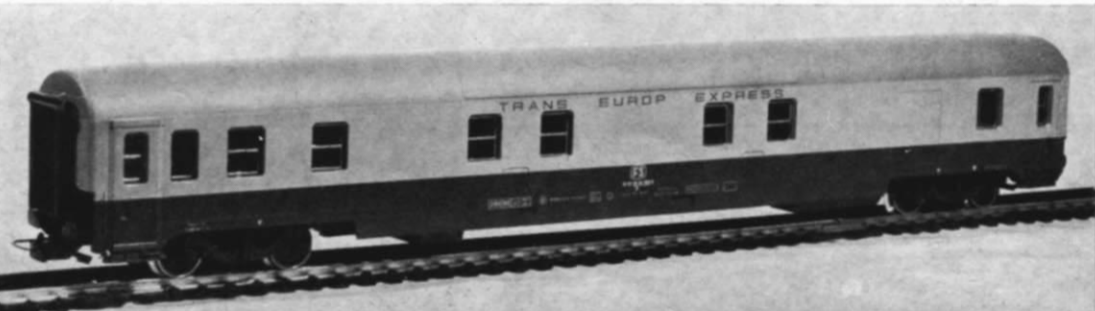


H0 Abb. 195. Das Modell des italienischen Speisewagens, hier in der rot/beigen TEE-Ausführung, wird auch als grau/beiger Intercity-Speisewagen geliefert. LÜP: 29,3 cm.



H0 Abb. 196. Ebenfalls 29,3 cm lang: der Großraum-Sitzwagen, hier in Grau/Beige als Intercity-Wagen.

H0 Abb. 197. Wiederum in TEE-Version abgebildet: der zugehörige Gepäckwagen mit 29,3 cm LÜP, der gleichfalls als Intercity-Wagen kommt.



H0 Abb. 198. Das gewaltige Modell der US-Dampflokomotive „Challenger“ (LüP 44 cm).



Z-1

Abb. 199. Der Geräusch-Generator, an dessen zwei Potentiometern sich Auspuff-Folge und -Lautstärke einstellen lassen; in der Mitte der Drucktaster zur Pfeifenbetätigung.



sind. Die LüP von 29,5 cm, die Höhe von 48 mm über SO und die Breite von 34 mm lassen erkennen, daß diese Modelle nunmehr genau H0-maßstäblich sind und nicht mehr so „volumig“ wie früher! Sie harmonisieren somit bestens mit gleichartigen Wagenmodellen anderer Hersteller!

Passende Zuglok ist übrigens die zur letzten Messe als Handmuster gezeigte und nunmehr fertige Schnellfahr-Elokomotive namens „Tartagua“ (Schilkröte). Gemäß der neuesten Gepflogenheit der FS sind die italienischen D-Zugwagen jetzt auch mit beigefarbenen Einstiegtüren ausgestattet.

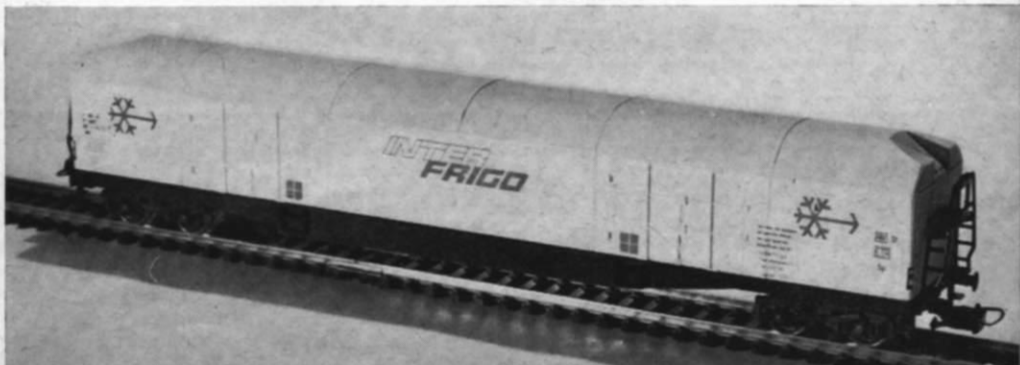
N: Hier hat sich nicht viel Neues getan; die bereits bekannte Chapelon-Pacific ist jetzt auch in der früheren braunen SNCF-Farbgebung sowie in Grün/Schwarz der „Compagnie du Nord“ erhältlich. Eine echte Neuheit ist die 2'C 1'-Dampflokomotive der „Baltimore and Ohio“ in blaugrauer Lackierung; die Lok ist sowohl allein als auch in einer Zugpackung mit drei dazu passenden Schnellzugwagen des „Capitol Limited“ erhältlich.

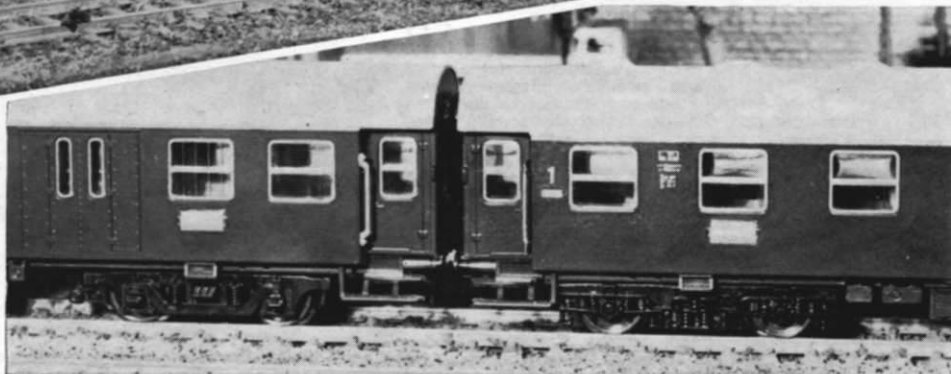
Z-0: Rivarossi zeigte ein elektronisches Dampflokgeräusch, das allerdings nicht mit der Fahrgeschwindigkeit synchronisiert ist und an 15 V_~ angeschlossen wird. Das Dampflokgeräusch läßt sich an zwei Potentiometern in der Auspuff-Folge wie

auch in der Lautstärke regeln, zusätzlich ist per Druckknopf ein Pfeifton einschaltbar. Es gibt dazu zwei Ausführungen: Die von Rivarossi als „europäisch“ angebotene klingt relativ hoch und entspricht etwa dem Pfeifton kleiner Werkslokomotiven, während die „amerikanische“ Ausführung tiefer und dumpf klingt und etwa dem Signalfeld vieler deutscher Diesellokomotive entspricht. Da es relativ schwierig sein dürfte, mit der einen Hand den Fahrtregler und mit der anderen Hand das Geräuschpult synchron zu bedienen, empfiehlt sich das neue Rivarossi-Gerät vor allem als „ständiger Background“ für größere Anlagen etc.

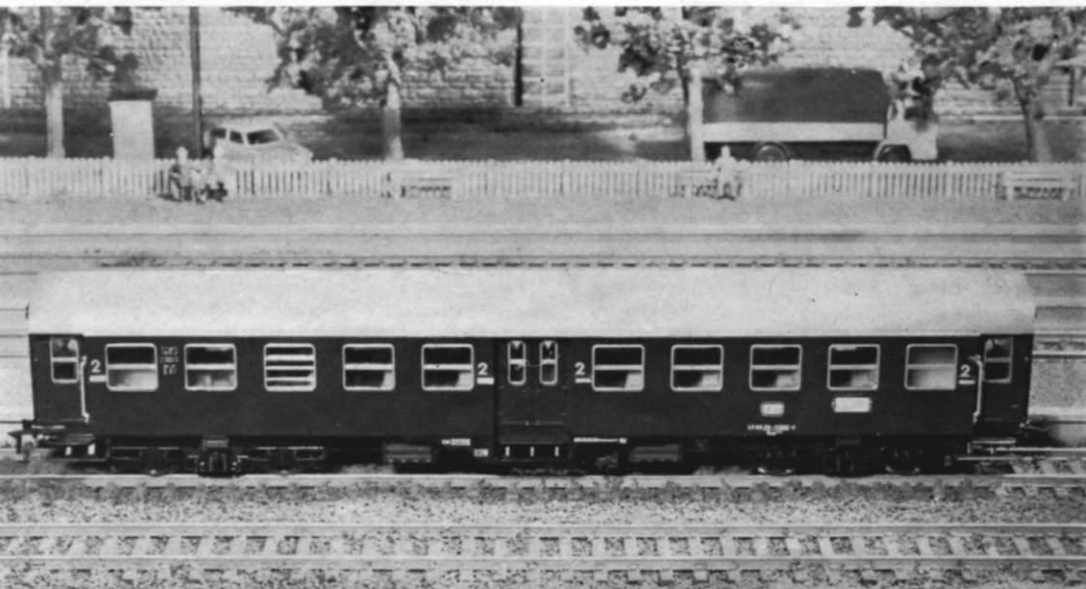
H0, letzte Meldung: Rivarossi zeigte ein Vorbildfoto der BR 39; man will diese Lok schon im Januar '76 als „Super-de-luxe“-Modell präsentieren. Hoffentlich bleibt's dabe!

H0 Abb. 200. Das 26 cm lange Modell des Interfrigo-Kühlwagens, dessen Vorbild in TEEM-Zügen auch nach Deutschland kommt.





H0 Abb. 201 – 203. Das sind sie – die Roco-Umbauwagen im Maßstab 1:87 mit einer LÜP von jeweils 22,4 cm. Oben der kombinierte 2. Klasse/Gepäckwagen BDyg; darunter zwei kurzgekuppelte Wagen, der linke mit Schwanenhals-, der rechte mit Minden-Deutz-Drehgestellen. Gleichzeitig sieht man auf dieser Aufnahme die Zuglaufschilder, von denen jedem Wagen 12 verschiedene beigegeben sind; ein Modellbahner kann also den gewünschten Zuglauf selbst festlegen. Gleichfalls beigelegt: Raucher- und Nichtraucher-Schilder sowie das blaue Schild „Nachlösewagen“. Unten nochmals ein einzelner Byg. Die Fensterahmen der Wagen sind übrigens eloxiert (aufgedampfte Metallfolie).





H0

Abb. 204.

Der Kranwagen entspricht einem US-Vorbild (Firma Bucyrus in Erie), das mit der US-Armee nach Deutschland kam und von der DB übernommen wurde. Dem voll funktionsfähigen Modell sind kleine Zapfen beigegeben, die zum Heben und Senken des Auslegers bzw. der Haken in entsprechende Aussparungen des Maschinenhauses eingesteckt werden (wie auf der Abb. vorexerziert). Gleichfalls beigelegt ist die Auflagerstütze für den Schutzwagen.

Roco international

Fabrikation feiner Modellspielwaren

Ing. Heinz Rössler, A-5034 Salzburg · BRD-Vertrieb: Willi Lindenberg, 5 Köln 30

H0: Roco kommt mit einem recht umfangreichen Neuheiten-Programm, das allerdings erst z. T. „in natura“ vertreten war; einige Neuheiten werden im Sommer bzw. Herbst erscheinen.

Erwartungsgemäß bringt Roco das Modell der BR 215 auch in Türkis/Beige und Weinrot/Beige, wobei als „besonderer Service“ alle drei Versionen auch mit unterschiedlichen Nummern versehen sind. Weitere Lok-Neuheiten: die Elloks der BR 144 (E 44), 145 (E 44¹) und 169 (E 69), die im Herbst ausgeliefert werden sollen. Handmuster waren nicht zu sehen, da man die dafür eingesparten Kosten lieber den Modellen zugute kommen lassen möchte. Auf jeden Fall werden die Modelle in Gesamtausführung und Detaillierung der BR 215 entsprechen; wir werden die Modelle bei Auslieferung vorstellen.

Nun gibt es endlich wieder 4-achsige Umbauwagen in maßstäblicher Länge; Roco bringt ab sofort (lt. Firmenaussage) alle drei Typen (B, AB und BDyg) in ganz hervorragender detaillierter Ausführung: paßgenau eingesetzte Fenster, angesetzte Griffstangen (richtig gesagt: gesondert beigegebene, feingespritzte Griffstangen aus Nylon, die nur in entsprechende Löcher eingesetzt zu werden brauchen und den Vorteil haben, nicht bei unsachgemäßer Behandlung abzubrechen. Wer sich an der hellen Farbe stört, kann sie ja anmalen). Die Wagen sind mit unterschiedlicher Inneneinrichtung ausgerüstet und nachträglich beleuchtbar; ein entsprechender Leuchstab soll im Herbst kommen. Ein besonders dankenswerter Service im Sinne unseres Artikels in Heft 10/73, S. 688: Alle Wagen

sind wahlweise mit Minden-Deutz- oder Schwanenhals-Drehgestellen lieferbar!

Die Drehgestelle sind sehr fein und exakt detailliert, mit Bremsklötzen genau in Radebene etc. A propos Rad:

Nunmehr sind alle Roco-Wagen mit neuen Norm-Radsätzen versehen (Spurkranz-Innenmaß 14,3 mm, Spurkranz-Höhe 1,1 mm, mit Ausrundung). Die Achslager bzw. die Drehgestelle bestehen aus Nylon, was zu ganz exzellenten Laufeligenschaften führt und außerdem ein Ausschlagen des Spitzenlagers verhindert. Dafür glänzt dieser Werkstoff etwas (Teile ggf. mattieren oder überspritzen).

Die Wagen werden mit einer zum Märklin-System passenden Kupplung geliefert, können aber demnächst auch mit einer Kurzkupplung ausgerüstet werden. Diese hat eine starre (aber entkoppelbare) Deichsel und eine Drehpunkt-Verlagerung durch einen Drahtbügel, der den Pufferabstand in den Kurven vergrößert. Insgesamt sind 6 Teile pro Wagen erforderlich (2 Deichseln, 2 Drahtfedern, 2 Kupplungen), die als Austauschteile – gegen die Märklin-Kupplung – im Beutel geliefert werden sollen.

Und was (mit) das Beste an diesen Umbauwagen ist: Jedes Modell kostet nur 14,80 DM (unverbindliche Preisempfehlung)!

Bei den Güterwagen sind vier neue Kesselwagen angekündigt, auf die wir bei Erscheinen (voraussichtlich Juni) eingehen werden. Bereits erhältlich ist das Modell eines 250 t-Kranwagens (Bild) mit ausgezeichnete Beschriftung; sogar die Anleitung ist mit der Lupe bestens lesbar, obwohl die Buch-



N Abb. 205. Eigentlich ein „eingedeutscher“ Amerikaner, der sich aber auch in deutschen Güterzügen ganz gut machen dürfte: der 16,7 cm lange und mit 12 Pkw-Modellen beladene Autotransporter. In der selben Länge gibt es auch noch einen Container-Tragwagen.

staben höchstens $\frac{1}{16}$ mm klein sind!

Für Herbst ist das Modell eines 4-achsigen Flachwagens aus dem „Nachlaß“ der US-Army angekündigt.

Zum Gleissystem: Alle im letzten Messebericht (3a/74) angekündigten Weichen sind jetzt erhältlich; die dazu passende Kreuzung soll im Juni, die Dkw im Herbst kommen. Damit ist dann das Standardprogramm mit 12,5°-Winkeln inkl. sämtlicher Ausgleichsstücke etc. komplett. Zum sogenannten „Modellweichen-Programm“, das sind Weichen mit 9,5°-Winkel, Bogen- und Y-Weichen, gibt es keine Ausgleichsstücke; diese muß der Bastler aus flexiblen Gleisstücken selbst zurechtbiegen bzw. -sägen.

Der seit längerer Zeit überfällige Unterflur-Antrieb soll jetzt im Herbst erscheinen, gleichzeitig werden dann auch die antriebslosen Versionen sämtlicher Weichen ausgeliefert. Neu ist heuer ein aufsteckbarer Prellbock in Stahlträger-Bauweise, der im Bausatz geliefert wird.

N: Im Maßstab 1:160 bringt Roco die BR 215, die in denselben Farbvarianten wie in H0 im Herbst kommen wird. Zwei sog. „Industrie“-Lokomotiven sind sofort lieferbar, wobei die Dampflok (ein sog. Satteltank-Typ) allerdings mehr einem US-Vorbild entspricht; die Diesellok dagegen kann durchaus ein deutsches Vorbild haben und ähnelt einer V 36-Version.

Bei den Wagen gibt es einen 6-achsigen Tief-lader, der auch mit Trafo- und Kabelrollen-Ladegut

geliefert wird, sowie einen Flachwagen mit Container- oder Lkw's beladen. Das Modell der Abb. 205 ist ein entsprechend „eingedeutscher“ US-Typ. Liefertermin für alle Modelle: Herbst.

Bei den Gleisen kamen das Entkupplungsgleis, eine 15°-Weiche (hand- oder elektro-betrieben) und zwei neue Radien von 329 bzw. 362,6 mm hinzu, sowie die passenden Ausgleichsstücke. Gleichfalls neu: zwei Kreuzungen von 30° und 15°, sowie Anschluß- und Eingleis-Gleisstück.

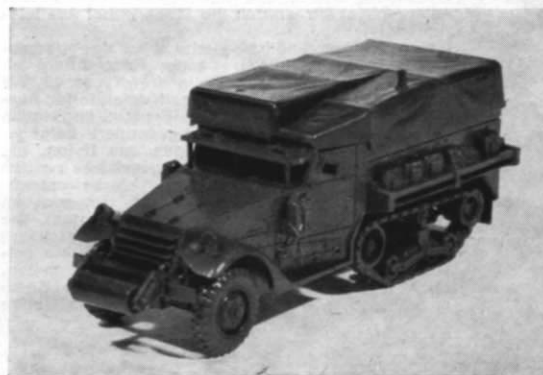
H0e: Hier gibt es vier neue Garnituren von kleinen Schmalspur-Zügen mit Dampf- bzw. Diesellok und Gleisoval; das richtige Schmalspurgleis mit größerem Schwellenabstand ist nach wie vor geplant, wurde aber wegen vordringlicher Aufgaben (H0-Gleissystem) vorerst zurückgestellt.

O: Nichts Neues!

Roco-minitanks: Neu ist das US-Halbkettenfahrzeug aus dem 2. Weltkrieg, das in drei Versionen (Bild) geliefert wird und überaus fein mit zahlreichen beweglichen Teilen ausgestattet ist. Aus aktuellem Anlaß erschien die neueste Leopard-Version (Bild); schließlich ist noch ein Zubehör- und ein Sortiment mit taktischen Zeichen etc. zu erwähnen (Bild).

Der Zurüstbeutel für das Panzer-Sortiment dürfte allgemein Interesse finden, da diese Teile überall gebraucht werden können (Äxte, Sägen, Spaten, Hacken, Schaufeln, Wagenheber, Kanister usw.).

H0 Abb. 206 u. 207. Neu im minitanks-Programm sind u. a. diese US-Halbketten-Fahrzeuge aus dem 2. Weltkrieg.



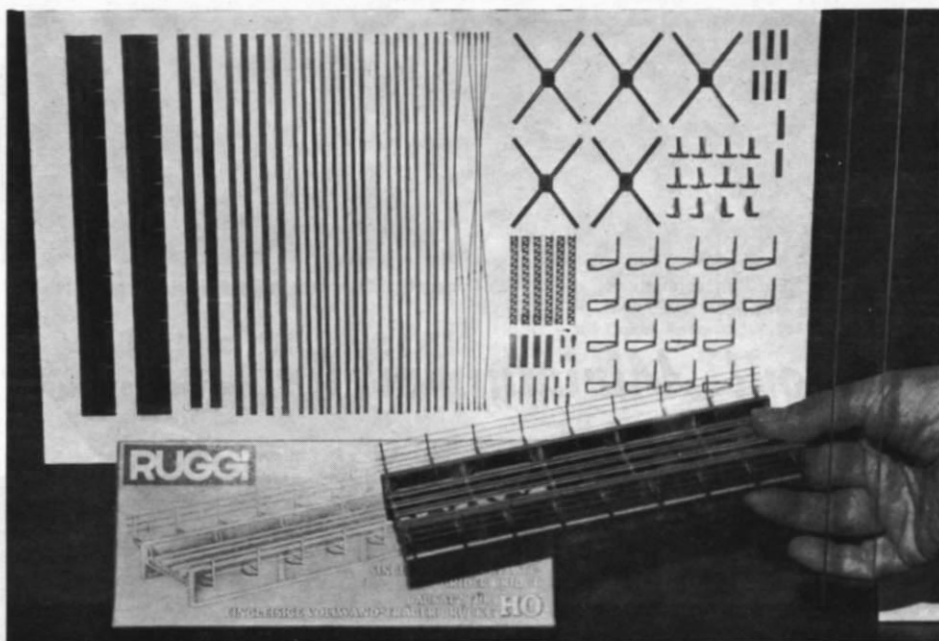
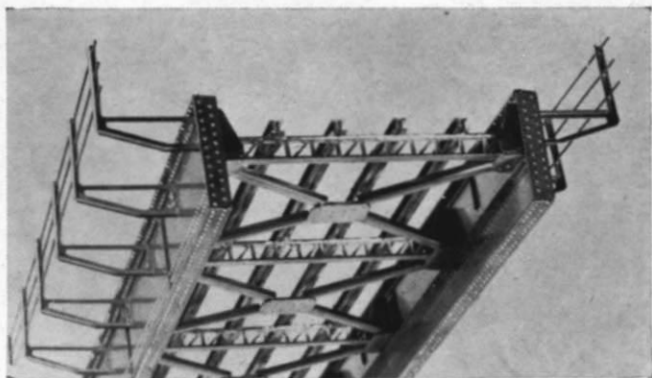
RUGGI

Wilhelm Ruggi

A-1050 Wien

Werkzeugbau, Metall-
und Kunststoffbearbei-
tungs-Gesellschaft
MBH & CO. KG.

H0 Abb. 208 u. 209. De-
tail-Ansicht der neuen
Vollwand-Trägerbrücke
(rechts); unten die fertige
Brücke und dahinter die
z. T. schon vorgeklebten
Teile des Bausatzes.



H0: Einer MIBA-Anregung folgend, bringt Ruggi nach der gewaltigen Fachwerk-Kastenbrücke des letzten Jahres (die für viele unerschwinglich war) eine Brücke in derselben Präzisionsausführung, aber „ein paar Nummern kleiner“: die 20 cm lange Vollwand-Trägerbrücke (Bild) wird (ab sofort) in Baukastenform geliefert; sie besteht aus insgesamt 120 Teilen, wovon aber mehrere „knifflige“ (z. B. Kreuzverstreben) bereits vorgeklebt sind. Dem Bausatz ist eine ausführliche Anleitung nebst Bauplan etc. beigegeben; darüber hinaus gibt der Hersteller noch folgenden (wichtigen!) Tip:

Beim Zusammenbau sollte man unbedingt mit

einem „teigigen“ Zweikomponenten-Kleber arbeiten (z. B. UHU-plus sofortfest) und nicht mit Cyanolit oder ähnlichen Klebern. Bei diesen stellt nämlich die Luftfeuchtigkeit die 2. Komponente dar, was bei starken Temperaturschwankungen zum Lösen der Verbindung führen kann!

O: Ruggi hat sein Programm jetzt auch auf diese Baugröße ausgedehnt und zeigte diverse Teile des Brücken-Sortiments (Kreuzverstreben, Knotenbleche usw.) in der gewohnt exakten Ausführung; Interessenten setzen sich am besten mit dem Hersteller in Verbindung.



H0 Abb. 210. Ein Manövermotiv von der großen Roskopf-Messeanlage (s. Heft 6/73). Gerade sind zwei der neuen Transporthubschrauber UH-1D gelandet.

Roskopf Miniaturmodelle 822 TRAUNSTEIN/OBB.

H0: Roskopf erweiterte dieses Jahr sein 1:100-Flugzeug-Programm mit zwei neuen Modellen; es sind dies:

1. der leichte Transport-Hubschrauber UH-1D (mit Inneneinrichtung, Türen abnehmbar), der im Großen auch im Zivildienst als Rettungs-Hubschrauber eingesetzt wird,

2. das Transport-Flugzeug „Transall“ als 83-teiliger Superbausatz, Spannweite 40 cm (Bild S. 216).

Diese Roskopf-Miniaturen stellen keineswegs den Anfang einer Flugzeug-Serie dar, sondern sind nur einzelne Typen im Rahmen des Bundeswehr-Themas (In Verbindung mit dem passenden Preiser-Figurenprogramm).

Der Faun-Lkw 101 (Bild) ist so gut wie neu, brandneu dagegen der gut detaillierte Flak-Panzer Gepard; Kanonen, Feuerleit- und Rundsuch-Radar sind beweglich angeordnet (Bild). Ansonsten erschienen noch der Raketenjagdpanzer der Bundeswehr in der neuesten Ausführung mit einer sog. HOT-Rakete. Von dem im letzten Jahr erschienenen „Kraka“, dem kleinen Bundeswehr-Kraftkarren, gibt es 5 weitere Versionen, u. a. mit Kanone, Panzerabwehrrakete, Mörser und Funkgerät.

N: Die N-Automobile wurden aus dem Roskopf-Programm gestrichen, gewisse Lagerbestände sind aber noch vorhanden.

H0 Abb. 211. Der neue Fla-Panzer Gepard.



H0 Abb. 212.
Der letzt-
jährig angekün-
digte Faun-10 t-
Lkw ist nun als
bekanntermaßen
feindetailliertes
Roskopf-Modell
erschienen.

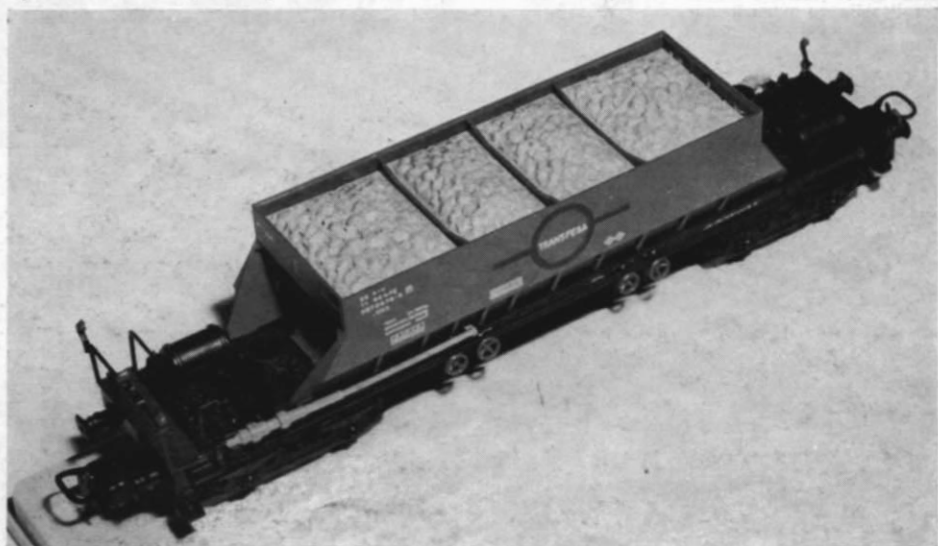


R. Schreiber

Modelleisenbahnen u. Spielwaren, 851 Fürth

H0 Abb. 213. Der neue Schüttgut-Selbstentlader
von Elektrotren; auf den Vorbauten sind die
Hydraulik-Einrichtungen nachgebildet.

H0: Einzige Neuheit: ein 18,5 cm langer Schütt-
gutwagen der RENFE zu DM 14,95, bei dem die
Hydraulik-Einrichtungen genau nachgebildet sind;
die Handräder und Griffe sind rot abgesetzt. An-
sonsten wurden nur vorhandene Elektrotren-
Modelle mit Dekor-Änderungen vorgestellt.



O: Im Sinne einer letztjährigen MIBA-Anregung hat SCE nun das Programm auch auf Reisezugwagen ausgedehnt. Gemäß den immer wieder geforderten kompletten Zuggarnituren will man zunächst, d. h. ab Herbst, einen bayerischen Nebenbahn-Zug bringen, bestehend aus den Typen BL, ABL und GwL (Bild). Ausgestellt waren zunächst nur Handmuster; in der endgültigen Ausführung werden die Wagen den bekannten Güterwagen-Modellen entsprechen. Als erstes soll der Packwagen GwL erscheinen, da man dafür ein abgeändertes Güterwagen-Fahrgestell verwenden kann. Bei der Vorbildwahl berücksichtigte SCE — richtigerweise — auch die kleinen Modellbahnradien, auf denen diese Wagen mit ihren kurzen Achsständen ohne Schwierigkeiten eingesetzt werden können. Aus diesem Grunde wurde auch der zur letzten Messe angekündigte WLE-Zug wieder aufgegeben — die Wagen haben zu lange Achsstände! Auch die passende Zuglok ist bei SCE in Arbeit, nämlich das berühmte „Glaskasteri“ der BR 98¹, das in der Ausführung ohne Blindwelle kommen

soll (s. Abb. des Handmusters), und zwar gegen Jahresende. Kosten soll das Modell des „Glaskasteris“ ca. 1000.— DM ($\pm 20\%$).

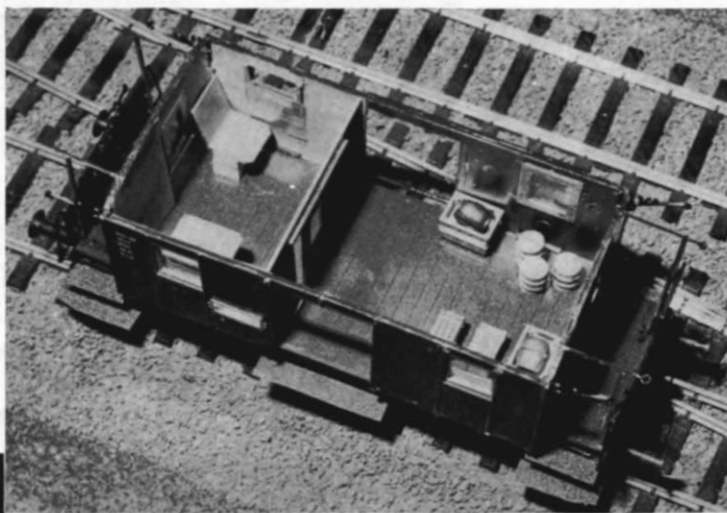
Weiterhin voll erhältlich ist das gesamte Güterwagen-Programm, das um eine Variante bereichert wurde: Ab sofort gibt es die Hochbord-, Niederbord- und diversen Plattform-Wagen auch in Grün mit der entsprechenden Bauzug- bzw. Dienstwagen-Beschriftung. Und da man es bei SCE mit der Beschriftung sehr genau nimmt, ist jetzt bei allen Modellen die Rahmenbeschriftung sogar zweifarbzig, d. h. die Bremsdaten sind vorbildgetreu in Rot aufgedruckt! Geliefert werden die insgesamt fünf Typen als Fertigmodell oder im Bausatz, wobei jeweils noch zwischen der Ausführung mit Original- oder Fallhaken-Kupplung zu unterscheiden ist. Letztere soll noch verbessert und evtl. aus Metall hergestellt werden; wie bereits in Heft 3a/74 erwähnt, läßt sie sich — je nach vorhandenem Radius — in drei Stellungen einrasten, wobei zum echten Puffer-an-Puffer-Fahren ein Mindestradius von 90 cm erforderlich ist.

SCE MODELL TRANSPORT SYSTEME

SCE-Steuerungstechnik
GmbH & Co. · 1 Berlin

O Abb. 214 u. 215. In dieser reichdetaillierten Ausführung sollen die SCE-Personenwagen erscheinen; hier das Modell des Lokalbahn-Gepäckwagens.

Herstellung und Vertrieb der SCE-Artikel (vormals technoplastics) liegen nunmehr ausschließlich bei der o. a. Firma.



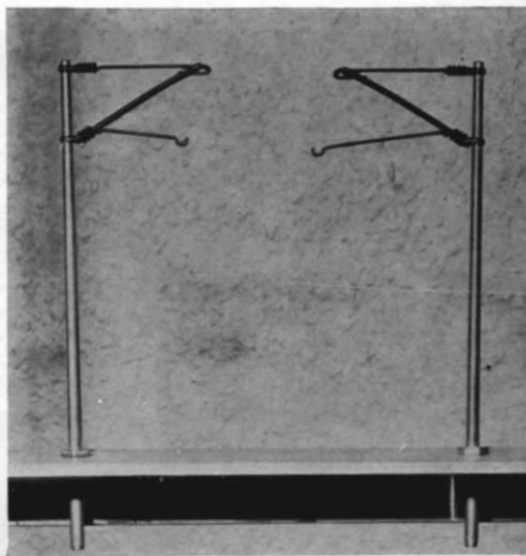
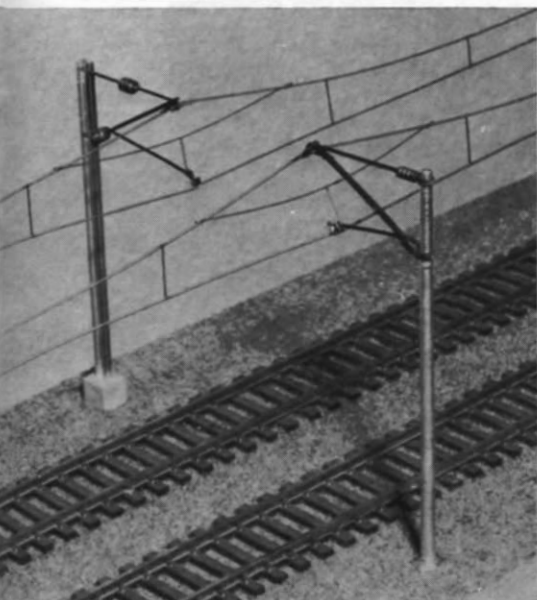


0 Abb. 216.
Messmuster des
geplanten Lokalbahn-
zuges samt „Glaskasteri“ von
SCE; letzteres soll in Ganzmetall-
Ausführung (mit gefederten Achsen usw.)
um die 1000.— DM kosten.

SOMMERFELDT

Modell-Oberleitungen · 7321 Hattenhofen

H0 Abb. 217 u. 218. Unten: das neue Y-Beiseil
für Schnellfahrstrecken. Rechts: die neuen,
vorbildgetreu leicht konisch gedrehten „Beton“-
Streckenmaste.



H0: Bei Sommerfeldt gibt es heuer nur eine,
aber dafür hochaktuelle Neuheit zu vermeiden: die
Nachbildung des sog. Y-Beiseiles (Bild), das von
der DB auf Schnellfahrstrecken verwendet wird,
um den Aufhängepunkt elastischer zu machen. Der
Einbau des Modell-Beiseiles ist — auch bei be-
reits fest installierten Anlagen — denkbar einfach:
Die Hänger werden weggeklipst und statt dessen
das Beiseil eingehängt.

E. SEUTHE

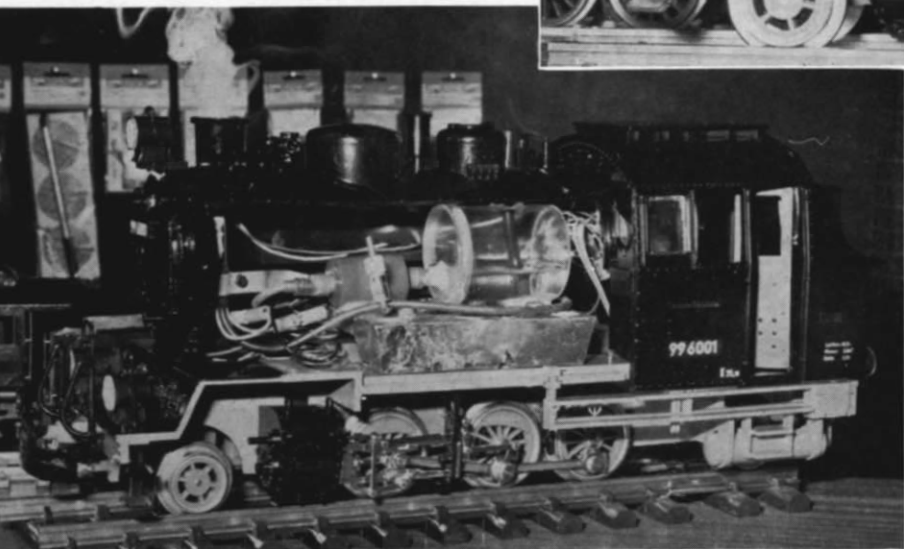
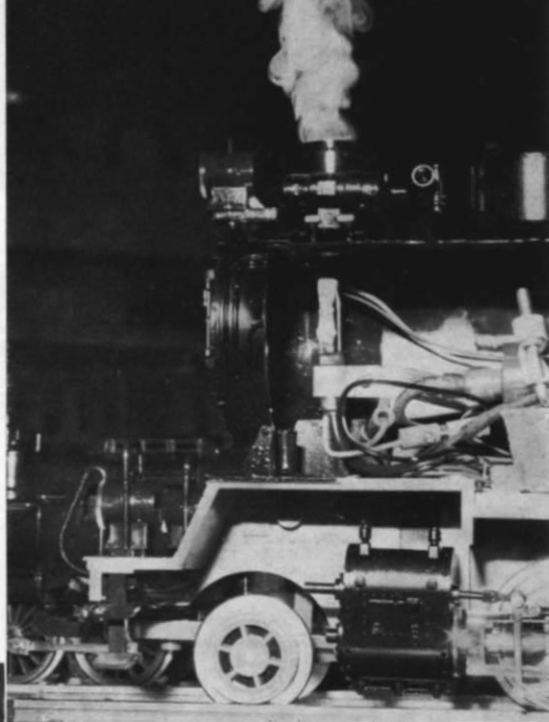
7321 Eschenbach

Mikrotechnik + Chemie

I-Ilm: In Vorbereitung für LGB-Loks ist ein neuer Dampfentwickler mit einem 70 ccm-Behälter für das Öl, der für 1½ Stunden Dampf (und was für Dampf!) ausreicht. Er wird außerdem als Bastler-Artikel erhältlich sein, damit man eine solche Dampfeinrichtung auch anderswo einbauen kann.

In einem Rohr von ca. 2 mm sind 60–80 haarfeine Röhrchen (Kapillaren) zusammengefaßt; durch die Kapillar-Wirkung steigt das Öl hoch (also auch wenn der Behälter sich darunter befindet). Das mag im einen oder anderen Fall genügen; um aber bei Loks dieser Größe (LGB) eine wirkungsvolle Dampfentwicklung zu erzielen, ist eine kleine Pumpe erforderlich, die die Kapillar-Wirkung beschleunigt (Stromverbrauch 600 mA bei 12 V) und für einen dichten Dampfausstoß sorgt.

I-Ilm Abb. 219 u. 220. Die aufgeschnittene L.G.B.-Lok zeigt den neuen Dampfentwickler; über dem Ballastgewicht befindet sich der 70 ccm-Behälter und davor die Pumpe.

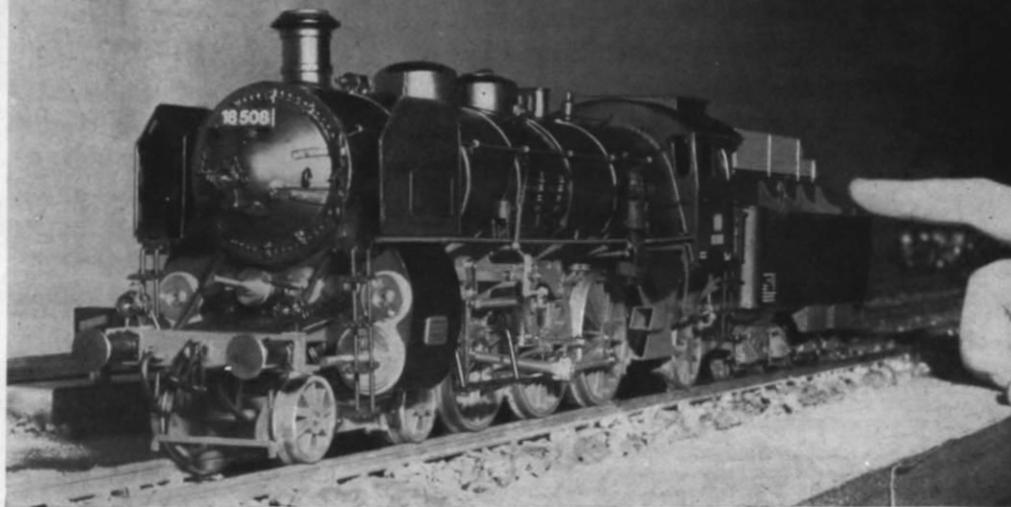


Ing. M. Schneider

Modellbahnzubehör · 7336 Uhhingen

Z-I: Auf vielfachen Kundenwunsch kommt das Zuleitungskabel zu den Lampenmodellen nun auch

extra; das ausgesprochen feine Kabel (0,7 mm ϕ) eignet sich nicht nur für Lampen, sondern auch und vor allem für elektrische Änderungen in Loks usw., wo es ja oft auf jeden Millimeter Platz ankommt, z. B. bei N-Loks. Das Kabel wird in 10 m-Rollen in neun verschiedenen Farben geliefert; eine Rolle kostet ca. 1,80 DM. Weitere „echte“ Neuheiten sind für nächstes Jahr geplant.



0 Abb. 221. Die imposante S 3/6 von Spring, hier in der Ausführung als schwarze 18 508 der DB.

SPRING AG

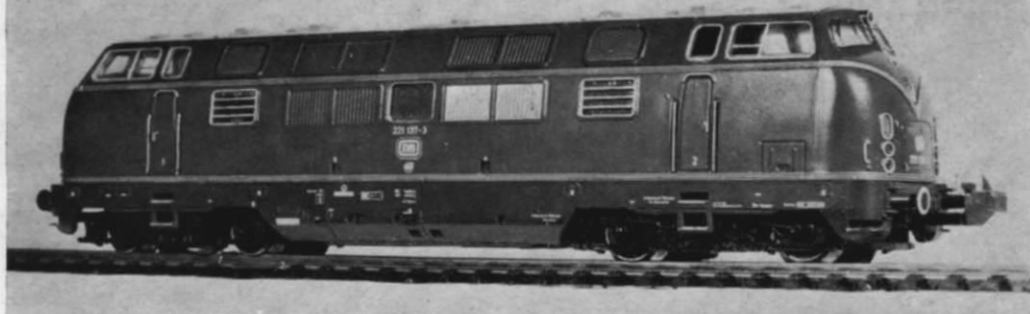
Abteilung
Modelleisenbahnen

CH-5430 WETTINGEN

0: Dieser Schweizer Kleinserienhersteller, der in der BRD durch Modellbahn-Hübner (für den Fachhandel) und durch W. Bündgen, 5 Köln-Poll, An den Rolshover Gärten 12 (für Direktbezieher) vertreten wird, zeigte ein bildschönes S 3/6-Modell, das in verschiedenen Ausführungen (Länderbahn, DR, DB) geliefert wird; der Preis bewegt sich je nach Ausführung zwischen ca. 2600.— DM und 2800.— DM. Das genau im Maßstab 1:43,5 gehaltene Modell ist 49,4 cm lang und benötigt einen Mindestradius von 1,5 m. Führerhaus und Stehkessel sind aus Messingblech geätzt, ebenso die Firmen- und Nummernschilder; der Kessel ist aus Messingrohr gedreht, die zahlreichen und genau bis ins Kleinste detaillierten Armaturen bestehen aus Messing-Schleuderguß. Der Antrieb erfolgt durch einen 7-poligen Gleichstrommotor über ein Schneckengetriebe. Das Fahrverhalten des Modells konnten wir selbst testen, es läuft ausgesprochen ruhig

0 Abb. 222 u. 223. Gesamtansicht und Führerstandeinrichtung der kommenden V 60.





HO Abb. 224 u. 225.
Die völlig neu konstruierte 221 (V 200¹) von Trix; das Modell ist genau im Maßstab 1:87 gehalten und ausgezeichnet detailliert, wobei das fein gravierte Dach und die Drehgestellblenden besonders hervorzuheben sind. Die Fenster sind exakt eingesetzt und haben silberfarbene Rahmen, die Frontfenster imitierte Gummirahmen.

TRIX

Mangold
GmbH & Co.

85 Nürnberg



HO: Die bisherige V 200 wurde als V 200¹ bzw. 221 völlig neu herausgebracht (Bild). Das Modell ist genau maßstäblich; verschwunden ist der „Schlitz“ zwischen Pufferbohle und Gehäuse, hinzugekommen sind zahlreiche feine und feinste Details an Gehäuse und Fahrwerk. Lobenswerterweise wählte man eine 221-Ausführung zum Vorbild, die sich durch mehrere Einzelheiten (vor allem im Dachbereich) von einem bereits auf dem Markt befindlichen Modell unterscheidet. Die Lok

hat den neuen Trix-Motor, wie er bereits in der 54 und der 92 eingebaut ist. Geliefert wird sie in folgenden Ausführungen: Trix express, Trix express-e. m. s., International-e. m. s. und Puko/Wechselstrom-e. m. s. Gleichfalls in diesen Versionen kommt das ansonsten nicht neue Modell der Vierstrom-Ellok BR 184. Dem aktuellen Trend folgend erschienen die 218 und die 110 in Türkis/Beige, samt den dazugehörigen D-Zugwagen (Typen AB, B, D). Die bekannten Einheitspersonenwagen gibt

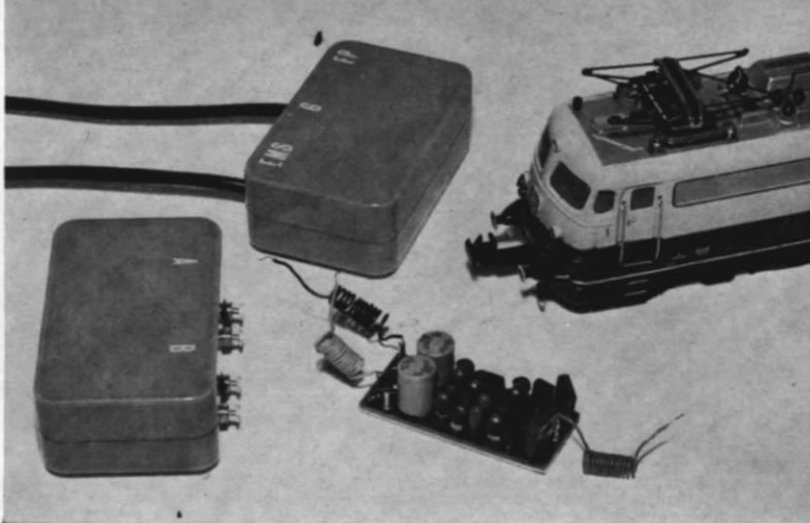
(Spring)

und liegt — entsprechend dieser Baugröße — richtig schwer auf den Schienen. Geplant sind übrigens als „stilvolle Ergänzung“ die alten „Rheingold“-Wagen.

Ab Oktober '75 soll das 0-Modell der V 60 (Bild)

ausgeliefert werden; das 24 cm lange Modell besteht weitgehend aus Zinkdruckguß (Räder, Rahmen, Aufbau) und hat einen genau eingerichteten und beleuchteten Führerstand (Bild). Der Preis wird bei ca. 1000.— DM liegen.

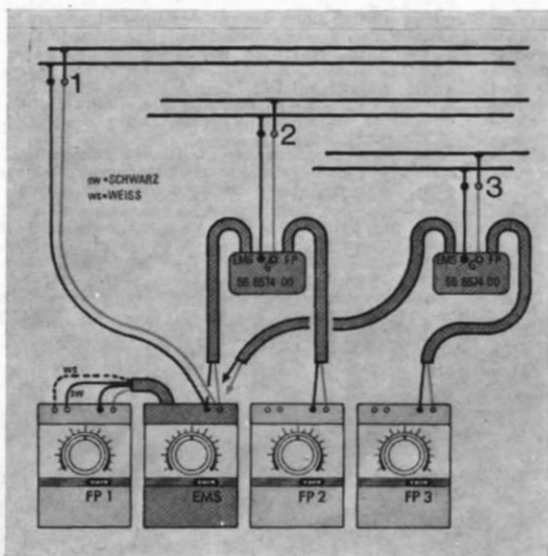
N-0 Abb. 226. Vier Neuheiten „auf einen Streich“: ganz links die Trennstrecken-Brücke, die das Befahren von für Normal-Fahrzeuge gesperrten Abschnitten mit e.m.s.-Loks ermöglicht. Darüber im gleichen Gehäuse die Stromkreis-Brücke für e.m.s.-Betrieb auf mehreren Normal-Stromkreisen (s. auch Abb. 227). Vorn der e.m.s.-Einzelbaustein; rechts schließlich als Größenvergleich die „Bügel-falten“-112 (H0) in Türkis/Beige.



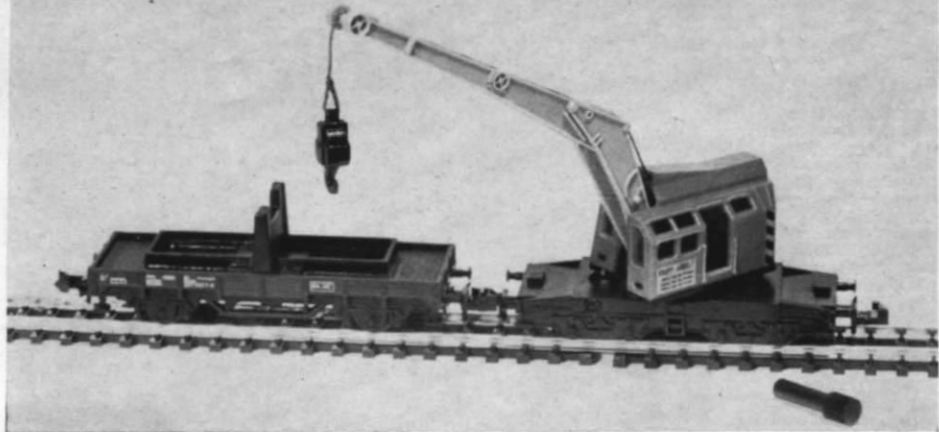
es in neuen Farbvarianten; völlig neu dagegen sind zwei Güterwagen, die bereits aus dem N-Programm bekannt sind: der Eo-35, der leer oder mit Kohleladung erscheint (Bild), und der Kalk-Klappdeckelwagen T-u 905, der bewegliche Deckel haben wird (Bild). Zum guten Glück wird es diese Wagen auch in International geben.

N: „Aus aktuellem Anlaß“ taucht auch bei Mini-trix die DB-Ellok 151 auf, die allerdings noch nicht

als Modell zu sehen war; im Endeffekt wird sie sicher der E 44/E 10 qualitätsmäßig entsprechen. Hoffentlich kommt das Modell im nächsten Jahr auch in e. m. s.-Ausführung – als Alternative bzw. Ergänzung zu einer weiteren N-151! An Lok-Neuheiten gab es sonst nur eine englische 1'E-Lok auf 52er-Basis und im übrigen nur Farbänderungen: die letztjährige e. m. s.-TEE-112 nun auch in Normalausführung, sowie die 218 und die 112 in



N-0 Abb. 227. Ein äußerst nützliches und platzsparendes Ergänzungsteil zum e.m.s.-System ist die Stromkreis-Brücke (s. Abb. 226), deren Einbau in dieser Prinzipskizze gezeigt wird. Bei diesem Beispiel sind die Stromkreise 1-3 an die Normal-Fahrpulte (FP) 1-3 angeschlossen. Mittels zwei Stromkreis-Brücken kann man nun mit einem einzigen e.m.s.-Fahrpult (zweites von rechts) die e.m.s.-Lok beliebig auf den Normalstromkreisen 1-3 betreiben, was eine noch größere Freizügigkeit bedeutet: So kann z. B. eine e.m.s.-Rangierlokomotive in einem großen, in mehrere Stromkreise unterteilten Bahnhof völlig unabhängig rangieren, Kurswagen umstellen usw. Oder: Eine e.m.s.-Vorspannlokomotive kann über mehrere Normal-Stromkreise hinweg am Zug bleiben, ohne jeden zusätzlichen Schaltungsaufwand. Beim Anschluß ist lediglich darauf zu achten, daß die bei der Bezeichnung e.m.s. aus der Stromkreis-Brücke herausführende Leitung zum e.m.s.-Steuergerät geführt wird und die bei FP herausführende Leitung zum 2. bzw. 3. oder 4. Fahrpult. Mehr als 4 normale Fahrpulte sollten nach Möglichkeit nicht angeschlossen werden, um ein Absinken der e.m.s.-Leistung zu vermeiden.



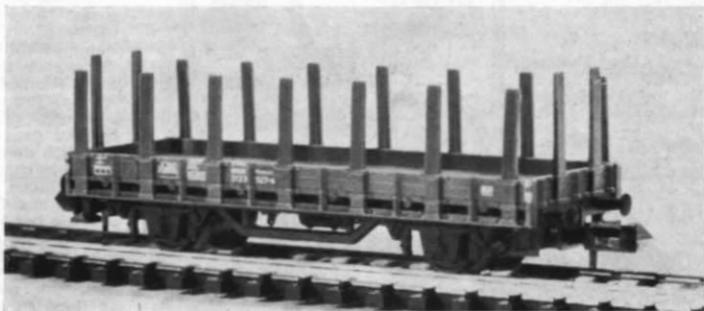
N Abb. 228. 12,5 cm lang ist diese Einheit aus dem Modell eines vierachsigen Kranwagens (Typ Krupp-Ardelt) und dem Arbeits/Schutzwagen mit Auslegerstütze. Das Führerhaus des Krans ist rot mit schwarz/gelben Warnstreifen; mittels eines eingesteckten Zapfens lassen sich Ausleger und Kranhaken verstellen.

Türkis/Beige; dazu erschienen auch in passenden D-Zugwagen im selben Farbton, nämlich die Typen A, B, D und BD.

Dafür gibt es wieder einige Neuheiten mehr bei den Güterwagen: Die neuen 2- bzw. 4-achsigen Kesselwagen haben im Gegensatz zu den bisherigen Typen keinen selbsttragenden Kessel; letztere waren in der Herstellung zu aufwendig und werden nicht mehr produziert, so daß sich eventuelle Interessenten am besten noch einige Modelle „ergattern“ sollten. Geliefert werden die neuen Kesselwagen (Vorbild ist ein Rheinstahl-Typ) in den Farben und Emblemen diverser Ölgesellschaften (Bild). Gleichfalls neu: ein kleiner Kranwagen vom Typ Krupp-Ardelt (Bild) als Funktionsmodell mit drehbarem Aufbau und verstellbarem Ausleger und Seiltrommel (mittels eines kleinen Stiftes, der auf entsprechende Zapfen im Aufbau gesteckt wird). Mitgeliefert wird ein grüner Niederbordwagen als Schutzwagen mit Auslegerstütze. Dieser ist übrigens auch einzeln zur Bildung von Bauzügen etc. erhältlich; gleichfalls wird dieses Fahrzeug auch in Braun als Niederbordwagen vom Typ Kkimmpp gebracht. Auf demselben Chassis entstand ein Runnenwagen (Kim), dessen Runnen aber in Anbetracht des gleichfalls vorhandenen Niederbordwagens nicht herausnehmbar sind.

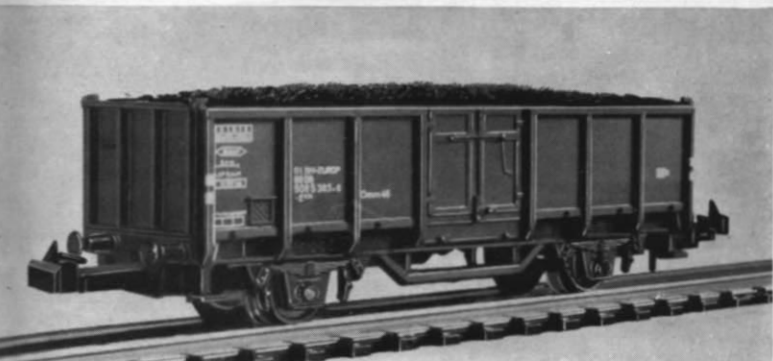
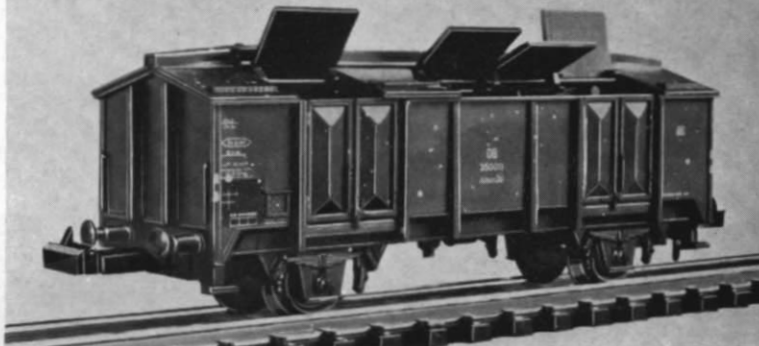
N-0: Auf dem e. m. s.-Sektor hat sich heuer einiges getan. Außer den bereits bei den Fahrzeugen erwähnten „Newcomern“ ist jetzt endlich der langersehnte, einzelne e. m. s.-Baustein für die Umrüstung von Gleich- und Wechselstrom-Loks auf das unabhängige Zweizugsystem erschienen. (Beim Umbau von Wechselstromloks kommen noch einmal zwei einzeln erhältliche Dioden hinzu). Der Baustein ist 46 x 20 x 18 mm groß und wird mit einer ausführlichen Einbau- und Betriebsanleitung geliefert, die auch mehrere Umbau-Beispiele für „typische“ Loks anderer Fabrikate (z. B. Liliput-P8, Fleischmann-221 etc.) enthält. Damit kann sich jetzt also jeder Modellbahner seinen eigenen, unabhängigen Zweizugbetrieb (bei Hinzunahme einer Oberleitung bzw. eines Zweischienengleises mit Pukos etc. natürlich noch mehr) aufbauen. Platzmäßig gibt es beim Einbau des Bausteines nur in kleinen Tenderloks etwas Schwierigkeiten; in Diesel- und Elektroloks dürfte der Einbau völlig problemlos sein. Die Preisempfehlung für einen Baustein liegt bei DM 36,-. A propos Preis: Der Preis des e. m. s.-Fahrpultes wurde – eine höchst erfreuliche Mitteilung in diesen Zeiten – auf DM 79,50 gesenkt!

Weiterhin neu: der sog. „Oberbrückungs-Baustein“, mit dem jetzt der Wirkungsbereich eines e. m. s.-Fahrpultes auf mehrere (ca. 3-4) Normal-



N Abb. 229. Das 6,3 cm lange Modell des Runnenwagens Kim 441, dessen Runnen nicht herausnehmbar sind; auf dem gleichen Chassis basiert der Niederbordwagen Kkimmpp.

H0 Abb. 230. Das 11,3 cm lange Modell des Klappdeckelwagens T-u 905 hat bewegliche Deckel; Dach und Seitenwände sind „betriebsgerecht“ mit „Kalkspritzern“ verschmutzt.



H0 Abb. 231. Den gleichfalls 11,3 cm langen offenen Güterwagen Eo 35 (hier mit Kohleeeinsatz) gibt es auch unbeladen. Erfreulich, daß Trix sich besonders jener „normalen“ Güterwagen annimmt, die noch vor einigen Jahren das Bild der Güterzüge prägten.

stromkreise ausgedehnt werden kann. Die Bausteine werden gemäß der beigelegten Anleitung (s. unser Beispiel) zwischen das e. m. s.- und das Normalfahrpult geschaltet; auf diese Weise hat man immer „einen Zug mehr“ und kann bei sinnvoller Verdrahtung ein hübsches Sümmchen sparen! Preisempfehlung für dieses nützliche Zubehörteil: DM 24,50. Als weitere Ergänzung erschien eine Trennstrecken-Brücke, die auf einfache Weise den Betrieb von e. m. s.-Fahrzeugen auf Gleisen gestattet, die für den Normalfahrstrom abgeschaltet sind. Jede Trennstellen-Brücke kann für zwei Trennstellen verwendet werden und erleichtert z. B. das Rangieren im Bahnhof ganz erheblich.

Last not least ist der neue Wechselstrom-Lichttrafo zu erwähnen; er verfügt über zwei getrennte Wechselstrom-Ausgänge von je 14 V/1,8 A und kann somit – falls man z. B. den Wechselstrom-Ausgang eines Normalfahrpultes schon mit Weichen etc. „belegt“ hat – als Versorgungseinheit für zwei e. m. s.-Fahrpulte dienen. Gehäusemäßig entspricht er den Trix-Fahrpulten.



N Abb. 232. Der neue zweiachsige Kesselwagen.

N Abb. 233. Zwei der neuen Vierachser-Kesselwagen, ganz links das Vorgänger-Modell mit selbsttragendem Kessel. Die LÜP der Vierachser beträgt 7,8 cm, der Zweiachser 5,5 cm.





N Abb. 234. Ein „fürstliches Prunkstück“: der Bahnhof „Baden-Baden“ als genau maßstäbliches N-Modell (Firmenchef Wolfram Vollmer hat am Original selbst einiges nachgemessen!). Hier die repräsentative Straßenseite des insgesamt 51 cm langen Empfangsgebäudes.

VOLLMER

Wolfram Vollmer • 7 Stuttgart 40

N Abb. 235. Das kleinere Empfangsgebäude „Altstadt“, das aus Teilen des großen Empfangsgebäudes entstanden ist. Hier die Bahnsteigseite mit dem Vordach, das dem von „Baden-Baden“ entspricht und sich auch auf dessen Bahnsteigseite befindet.

N: Der Maßstab 1:160 sei diesmal zuerst genannt, da es hier eine ganz prachtvolle Neuheit gibt: den Bahnhof „Baden-Baden“, ein Empfangsgebäude im wilhelminischen Stil mit der respektablen Länge von 51 cm. Leider können unsere Schwarz/Weiß-Fotos die „gediegene“ Wirkung der weißen Wände mit graubraunen Zierkanten und des schiefergrauen Dachs nicht voll wiedergeben. Der Bahnhof paßt stilistisch bestens zu den



H0 Abb. 236. Fast ein Ansichtskarten-Motiv (und eine gekonnte WiWeW-Aufnahme zugleich!): die „Alte Post“, nach einem Vorbild im Elsaß entstanden. Die andere Seite des 19 cm hohen Gebäudes zeigt Abb. 239 auf S. 241.

Patrizierhäusern und kann darüber hinaus, in seine „Einzelteile“ zerlegt, auch anders verwendet werden, z. B. das Mittelgebäude als repräsentatives Gerichtsgebäude, Museum o. ä. Als etwas kürzere Variante gibt es noch den Bahnhof „Altstadt“, bei dem die beiden Flügelbauten und ein Stockwerk des Mittelbaues weggelassen wurden. Beide Bahnhöfe haben ein sehr filigranes, „gußeisernes“ Bahnsteig-Vordach, das sich sehr gut für einen evtl. nachfolgenden Extra-Bahnsteig eignen dürfte.

Neben diesem „Schmuckstück“ verblissen die anderen N-Neuheiten fast etwas: Die Patrizier-Serie wurde um ein Doppelhaus „Kammerzell“ (Bild) nach einem Vorbild in Freiburg bzw. Straßburg ergänzt; mit seinen kleinen Erkern, Giebeln etc. paßt das Haus sehr gut zu den bereits vorhandenen Gebäuden. Die Fachwerk-Serie wurde durch das Modell des historischen Pflitzer-Hauses in Colmar/Elsaß erweitert, das sich als „Gasthof Bären“ mit



N Abb. 237. Die Straßenseite des Bahnhofs „Altstadt“. Die Inneneinrichtung der zwei neuen Bahnhöfe wird durch farbig bedruckten Falzkarten dargestellt, der in einem gewissen Abstand hinter den Fenstern angebracht wird.





N Abb. 238. Ein interessantes Vollmer-Anlagenmotiv, das gestalterisch sicherlich manche Anregung vermittelt. Auf dem „Plateau“ die zwei neuen N-Gebäude: links der „Gasthof Bären“ nach dem Vorbild des Pfisterhauses in Colmar/ Elsaß und rechts das Haus „Kammerzell“ nach Vorbildern in Freiburg bzw. Straßburg.

seinem kleinen, schiefergedeckten Turm und der überdachten hölzernen Galerie „ganz allerliebst“ macht und am besten einzeln aufgestellt werden sollte, um es voll wirken zu lassen. „Ein paar Jahrhunderte moderner“ ist das neue Postamt (Bild) mit Bus-Bahnsteigen, das ein Bastler vielleicht durch Verwendung von zwei Bausätzen noch etwas großzügiger (vor allem im Bereich der Bus-Haltestelle) gestalten könnte.

H0: Hier gibt es heuer lediglich zwei neue Fachwerkhäuser mit Türmchen und Erkern in sehr feiner, reichverzierter Ausführung und gut H0-gerecht, wie die Figuren und Fahrzeuge als Ver-

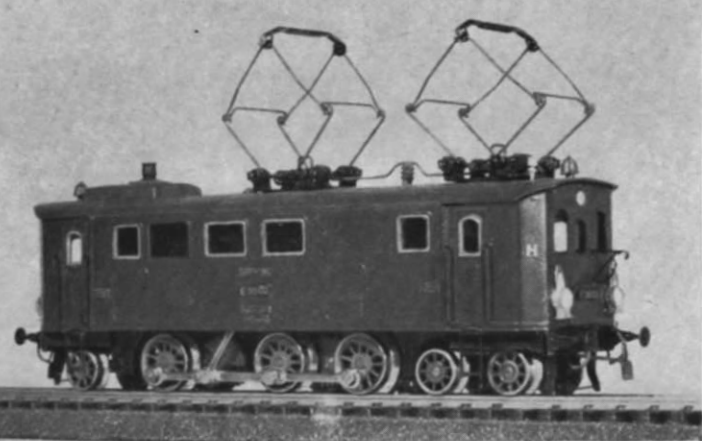
gleichsobjekte erkennen lassen. Die Originale der „Alten Post“ und des „Zunfthauses“ (Bild) sind im Elsaß zu finden. Beide Häuser wirken optisch höher als sie wirklich sind, da die Giebel über den First nach oben gezogen sind – ein durchaus zweckmäßiger Trick bzw. eine typische „VV“ (Vollmer'sche Vorbildwahl). Alles in allem: ein zwar kleines, aber sehr feines Neuheitenprogramm mit einem ausgesprochenem Glanzstück, dem Bahnhof „Baden-Baden“, der – und mit diesem Wunsch (oder eher noch: mit dieser Forderung) steht die MIBA sicher nicht allein – unbedingt in H0 kommen muß! Und zwar ohne jede Maßstabsbeschränkung!



H0 Abb. 239. Im Mittelpunkt dieses Altstadt-Motivs stehen die beiden neuen H0-Häuser: links das „Zunftthaus“ und rechts die „Alte Post“ (s. auch Abb. 236). Beide entstanden nach elsässischen Vorbildern mit Arkaden, Laubengängen, Erkern usw., was sich nunmal auch im Kleinen immer gut macht.

N Abb. 240. Das moderne Postgebäude mit Bus-Bahnsteigen, die den N-Busfahrern allerdings einige Rangierkünste abverlangen dürften! Man sollte ihnen unbedingt etwas mehr „Ellenbogenfreiheit“ verschaffen!





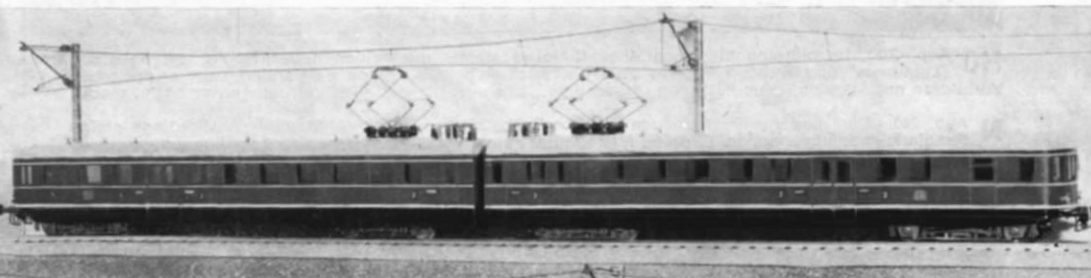
ZUBA

Zschuttschke & Bachmann
Modellbahnbau
405 Mönchengladbach

H0 Abb. 241.. Das 14,4 cm lange Modell der bayer. EP 3/6 (s. BP in MIBA 12/71), das auf einem stark veränderten Fahrwerk der Märklin-V 60 basiert (das u. a. kleinere Räder erhielt).

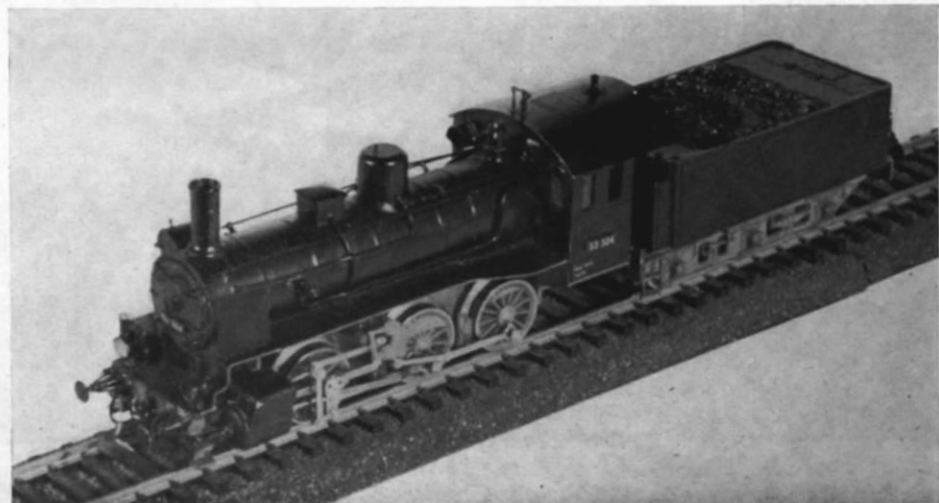
H0: Die zur letzten Messe nur als wenig fotogenes Handmuster vertretene BR 18¹ (württmb. C) ist nunmehr in recht guter Ausführung fertig (Bild) und in verschiedenen Versionen lieferbar. Das Schwergewicht der diesjährigen Neuheiten liegt ansonsten auch bei ZUBA auf den „alten Preußen“.

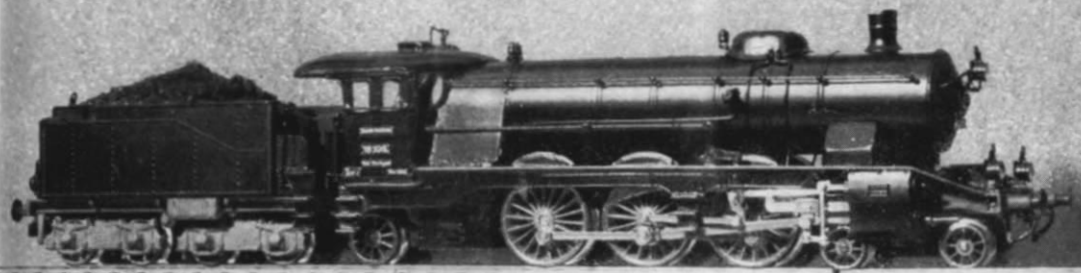
Gezeigt wurden u. a. die P 4² (Bild), die wahlweise mit einem abgeänderten Triebender der Trix-54 oder mit einem vierachsigen ZUBA-Triebender vom vorbildgetreuen Typ 2'2'T 16 (dafür auch etwas teurer) ab Sommer erhältlich sein soll. Weiterhin sind die pr G 4¹ und T 8 in Arbeit, beide auf be-



H0 Abb. 242. Das 50 cm lange Modell des DR-Triebwagens ET 25, der heute noch in leicht abgewandelter Form bei der DB verkehrt. Zugleich vermittelt diese Aufnahme einen Eindruck vom Aussehen des einteiligen Dieseltriebwagens VT 137.

H0 Abb. 243. Das aus einer abgeänderten Trix-BR 54 entstandene Modell des Oldtimers BR 53³ (pr G 4¹). Die LÜP ist 19,4 cm.





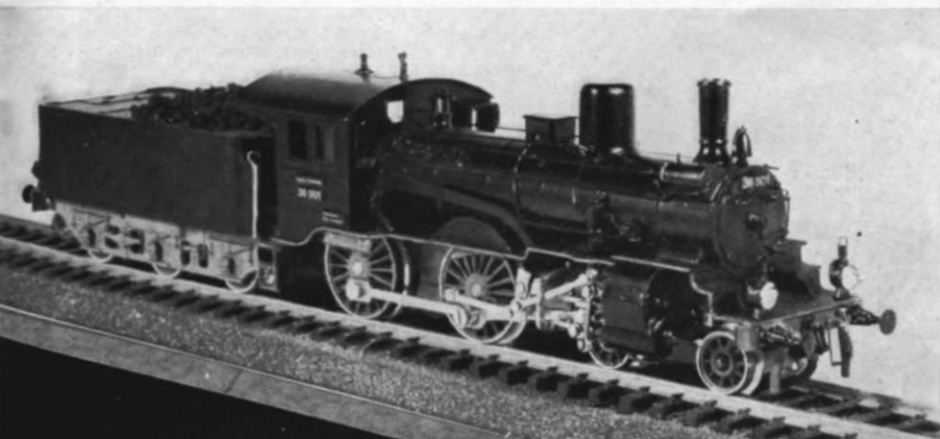
H0 Abb. 244 u. 245 zeigen das gut gelungene und sofort lieferbare Modell der „schönen Württembergerin“ der Reihe C, das es in verschiedenen Ausführungen (Länderbahn, DR, DB und franz. ETAT) für Zweischienen-Gleichstrom und Märklin gibt.

währten Industriefahrwerken und mit Messing-Aufbauten von Gerard ausgestattet. Aber auch für die „weiß-blauen“ Dampfloks-Fans hat ZUBA etwas in petto: Sofort lieferbar ist die bullige bayerische Güterzuglok G 4/5 H (BR 56²⁻¹¹), das süddeutsche Gegenstück zur preußischen G 8¹), die auf verschiedenen Industriefahrwerken basiert. Da der Umbau recht kompliziert ist, kommt diese Lok nur als

Fertigmodell. Auch eine bayerische Ellok ist neu im Programm: die EP 3/6 (BR E 36), von der wir in Heft 12/71 einen Bauplan brachten. Da das hierfür verwendete Fahrwerk der Märklin-V 60 stark abgeändert werden muß, gibt es außer dem Fertigmodell auch einen Bausatz mit bereits vormontiertem Fahrwerk.

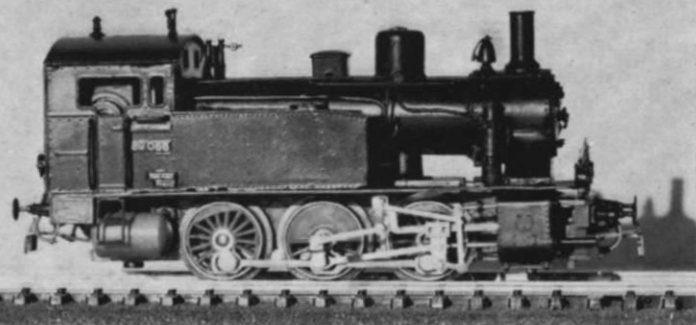
Erfreulicherweise hat sich ZUBA ebenfalls der

H0 Abb. 246. Auch ZUBA bringt die P 4²; die (provisorische) Steuerung des Messemodells wird noch durch eine vorbildentsprechende, aus Messing geätzte ersetzt.





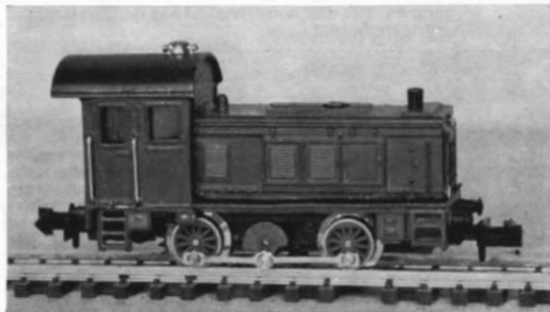
H0 Abb. 247. Ein „bayerischer Bulle“: Das Modell der zugkräftigen BR 56^{er}, ehemals bayer. G 4/5 H, entstand aus verschiedenen Trix-Loks.



H0 Abb. 248. Die 89^{er} (pr T 8) basiert auf einem stark veränderten Fahrwerk der Piko-BR 55 und ist 10,8 cm lang.

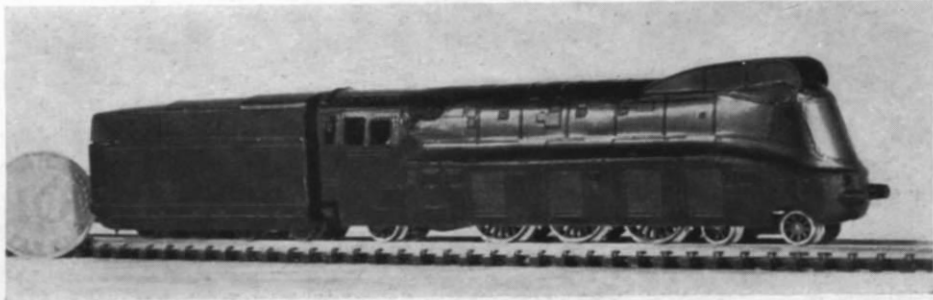
bisher stark vernachlässigten Triebwagen angenommen: Ab Herbst soll der ET 25 (Bild) lieferbar sein, der aus einem ZUBA-Fahrwerk, Lilliput-Achsgestellen und -Motoren und einem Aufbau aus 0,5 mm-Messingblech besteht; das Dach ist aus Kunststoffguß mit aufgesetzten Sommerfeldt-Pantographen. Prinzipiell genauso aufgebaut ist auch das gleichfalls im Herbst zu erwartende Modell des Einheits-Dieseltriebwagens VT 137.

N: Interessanteste Neuheit ist hier das für Oktober angekündigte Modell der Stromlinien-03^{er} (Bild) auf Minitrix-01-Fahrwerk; das aus vier Teilen bestehenden Messinggehäuse ist sehr sauber geätzt. Für die Minitrix-52 soll im Herbst ein Umbausatz erscheinen, mit dem sich eine Reichsbahn-44 mit großen Windleitblechen erstellen läßt; schließlich ist neben der kleinen Diesellok V 20 (Bild) noch ein Umbausatz zu erwähnen, der die Minitrix-89 in eine BR 80 verwandelt (auch fertig erhältlich).



N Abb. 249. Das Modell der V 20 besteht aus einem Ms-Gehäuse (auch einzeln erhältlich) auf dem Fahrwerk der Minitrix-89.

N Abb. 250. Auch im Maßstab 1:160 eine elegante Lok: die Stromlinien-03^{er} (4-teiliges Messinggehäuse auf Minitrix-01-Fahrwerk), LÜP 15,5 cm.





H0 Abb. 251. Neu von Vau-Pe ist dieses Modell einer US-Besandungsanlage mit Wasserturm und -kran; die Besandung für sich genommen könnte man auch auf deutschen Anlagen verwenden.

VAU-PE

Friedrich Popplitz KG
3579 Neukirchen

H0: Vau-Pe zeigte wieder einige neue Gebäude in recht netter und gutdetaillierter Ausführung. Zwar entsprechen diese überwiegend amerikanischen Vorbildern, kommen aber mit einigen Abänderungen durchaus auch für deutsche Modellbahnanlagen in Betracht. Besonders gut ausgefallen: die kleine Schmiede der Abb. 252 in brauner Holzmanier mit Schindeldach.

H0 Abb. 252. Diese Schmiede mit zahlreichem Zubehör wie Hammer, Amboß, Blasebalg etc. entspricht zwar gleichfalls einem US-Vorbild, kann aber als Feldscheune o. ä. durchaus auch „hierzulande“ aufgestellt werden.



Wiking

Modellbau

1 Berlin-
Lichterfelde



H0 Abb. 253. Neu im Oldtime-Programm: dieser Mercedes-Lkw (Typ L 2500) aus dem Jahre 1935 und . . .



H0 Abb. 254. . . . der klassische und berühmte BMW-Sportwagen 328 des Jahres 1938.

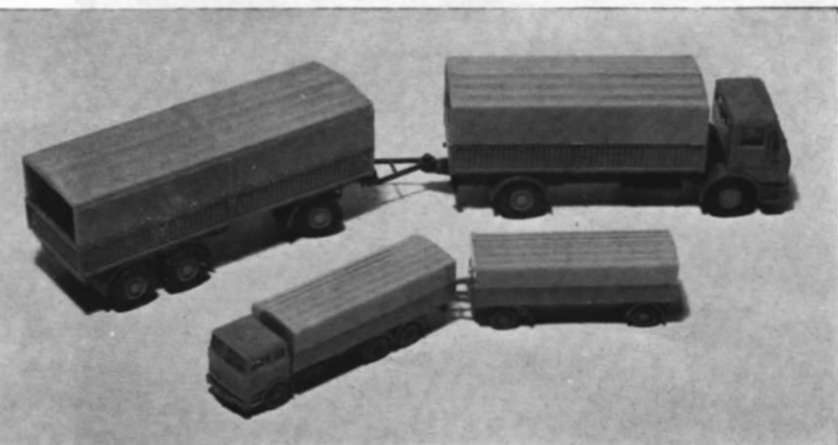


H0 Abb. 255. Das Modell des VW-Passat (zwei-türige Ausführung).

H0: Zahlreiche neue Modelle und Abwandlungen gab es zu sehen. Bei den Neuheiten dominierten wiederum die Lkw-Modelle, die heuer um die Mercedes-Benz-Typen der „neuen Generation“ als Lastwagen mit Anhänger bzw. Sattelzug er-gänzt wurden, wobei letzterer als Fernlast-Lkw ein etwas größeres Führerhaus mit Schlafkabine hat (Bild). Die übrigen Lkw-Neuheiten sind Abwandlungen und Verbesserungen bereits erschienener Modelle. Neu im Nutzfahrzeug-Sektor ist noch der recht kompakt und bulig wirkende Mercedes-Benz-„trac“, ein moderner Allrad-Schlepper (Bild). An modernen Pkw-Modellen gibt es weiterhin neu: den zweitürigen VW-Passat, während der Wankel-Mercedes nur eine neue Inneneinrichtung erhielt. Bei den Feuerwehr-Fahrzeugen, seit jeher ein Spezialgebiet der „Wiking“, kam ein Rüstwagen vom Typ Fiedler mit Schlauchboot auf dem Dach; andere Typen wurden entsprechend abgewandelt.

Ausgesprochene Wiking-Sammler und Anhänger der 50er Jahre in der Anlagengestaltung werden sich über zwei Neuheiten freuen, die quasi „zwischen den Epochen“ liegen, d. h. zwischen den modernen Typen und den klassischen Modellen der 30er Jahre: Neu aufgelegt wurden der bekannte Büssing-Lkw 8000 und die elegante BMW-V8-Limousine (Bild); diese als „Wiking-Veteran“ bezeichnete Serie soll fortgesetzt werden.

In der Oldtimer-Reihe „Klassische Modelle der 30er Jahre“ kamen der schnittige BMW-Sportwagen 328 und der Mercedes-Lkw L 2500 (Abbildungen) hinzu. Den Opel-Blitz in Zivil- und Militärausführung gibt es jetzt mit Verdeck.



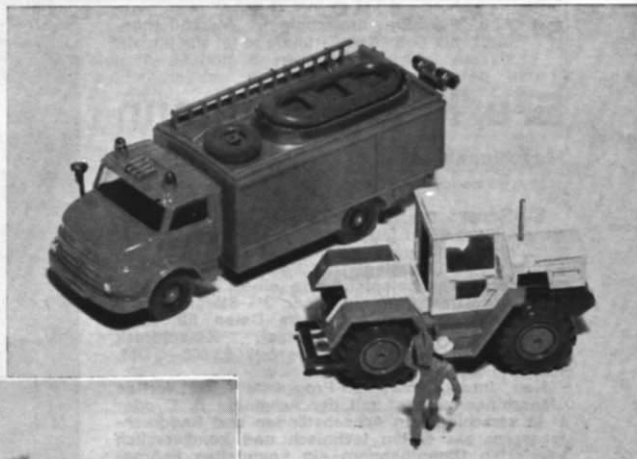
H0 + N

Abb. 256. Der neue Mercedes-Lastzug (blau mit gelber Plane) in H0 und davor das gleichfalls neue N-Modell in der gleichen Farbgebung.



H0 Abb. 257. Als Beispiel für die zahlreichen, nunmehr „mustergültig“ und authentisch beschrifteten Lkw-Modelle: der Scania-Fernlastzug mit dunkelblauen Aufbauten und gelber Beschriftung.

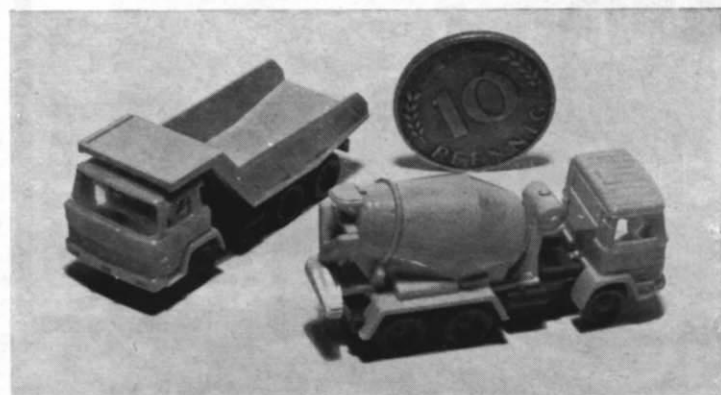
N: Nach der letztjährigen Pause werden jetzt auch die N-Freunde wieder bedacht: Völlig neu sind zwei Baustellen-Fahrzeuge (3-Achs-Betonmischer und -Kipper, Bild) und ein 2-Achs-Anhänger für den bekannten Benz-Lkw (Bild). Aus den ehemaligen Mercedes-Post-Lieferwagen machte man durch weißen bzw. roten Anstrich und Blaulichter entsprechende Sanitäts- bzw. Feuerwehr-Fahrzeuge.



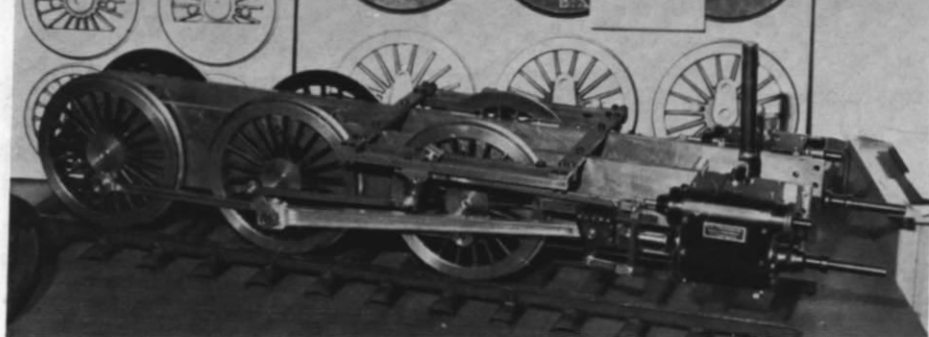
H0 Abb. 258. Der Feuerwehr-Rüstwagen (Typ Fiedler) und der weiß/rot lackierte Mercedes-Allradschlepper.



H0 Abb. 259. Mit den wieder aufgelegten Modellen der fünfziger Jahre erfüllt Wiking die Wünsche zahlreicher Sammler und Modellbahner; zunächst erschienen der Büssing-Lkw 8000 und die BMW-501-Limousine.



N Abb. 260. Die Baustellenfahrzeuge aus dem N-Programm: Muldenkipper und Betonmischer (beide auf Henschel-Fahrgestell).



5“ Abb. 261. Ein dreiachsiges „Maschinengestell“ als Selbstbau-Grundlage (s. Haupttext).

E. u. K. Zimmermann

Maschinenbau

711 Öhringen

5“-Spur: Die im letzten Jahr nur als „Torso“ gezeigte BR 55 ist jetzt fertig; man wählte als Vorbild die Ausführung mit zwei Sanddomen. Die 2,10 m lange Lok wiegt 175 Kilo und kann 2 t Last schleppen (was beispielsweise einem mit 30 Kindern besetzten Zug auf einer 3%-Steigung entspricht). Noch zwei technische Daten für „Live Steamer“: 4-Element-Überhitzer, Kesseldruck 8 kg/cm². Im Bausatz soll die Lok 12 000.- DM, fertig 16 000.- DM kosten.

Neu im Zimmermann-Programm sind fertige „Maschinengestelle“ mit der Achsfolge B, C oder D in verschiedenen Achsabständen und Raddurchmessern; sie sollen technisch und handwerklich versierten Dampfbahnern ein komplettes Fahrgestell samt Triebwerk als preiswerte Selbstbau-Grundlage bieten (Bild).

5“ Abb. 262 u. 263. Ein Leckerbissen für „Live Steamer“: die jetzt fertiggestellte BR 55; rechts ein Blick auf die Führerstandsarmaturen.

