

Kostenloses,
privates Online-Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Conrads Glanzstück für Epoche 3

Neue Automodelle von MWB
Landschaftszubehör ausprobiert

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

heute setzen wir das Schwerpunktthema Uerdinger Schienenbus fort. Schließlich ist es aktueller denn je und wohl auch bei unseren Lesern höchst beliebt, wie viele Rückmeldungen zeigen, die wir dazu erhielten und lasen. Sie wissen, wo Leserbriefe bei uns zu finden sind!



Holger Späing
Chefredakteur

Eine große Freude war auch das Erscheinen des Schienenbus-Sondermodells bei Conrad Electronic. Ist Ihnen zuvor aufgefallen, dass es bis dahin nicht eine einzige Epoche-3-Ausführung des beliebten DB-Modells bei Märklin gab? Wenn nicht, dann sind sie mit uns in guter Gesellschaft.

Roland Zötzl vom Conrad-Einkauf, selbst ein Spur-Z-Bahner, hatte also den richtigen Riecher, als er hier für das eigene Programm zugriff. Schließlich gibt es mit ihm nun endlich ein Modell für die bei den Modellbahnern immer noch beliebteste Epoche.

Bei einer 35 Jahren alten und damit doch betagten Konstruktion muss ein solches Modell natürlich schon einiges bieten, um über seine Schwächen hinwegsehen zu können und neue Kaufanreize zu setzen. Deshalb haben wir uns dieses Modell mal etwas genauer angeschaut. Unsere Ergebnisse lesen Sie nun in dieser Ausgabe.

Der Rest des Hefts steht ganz im Zeichen von Neuheiten: Bei Modellbau Wolfgang Baumann (MWB) ging es endlich mit der Auslieferung der neuen Modelle voran und wir freuen uns, dass wir sie Ihnen als Erste vorstellen dürfen.

Geradezu überwältigend ist die Fülle der Neuheiten und auch die gelungene Auswahl, die sich auf vier der bisher fünf Epochen erstreckt. Viele der Fahrzeuge sind über 20 oder noch mehr Vorbildjahre hinweg einsetzbar, die Qualität und Detaillierung der Fahrzeuge ist auf dem gewohnt guten und sehr hohen Niveau, das wir von MWB bereits kennenlernen durften.

Rechtzeitig vor Beginn der neuen Bastelsaison haben wir auch einige der NOCH-Neuheiten 2008 ausprobiert. Darunter befand sich nicht nur der Feindosierer zum Gras-Master, den wir als Pflichtgerät für gute Elektrostaten-Begrasungen in der Spurweite Z ansehen.

Zusätzlich haben wir auch eine neue Grasmischung ausprobiert und uns die neuen Grasbüschel hinsichtlich ihrer Produktmerkmale angeschaut. Anschließend haben wir experimentiert, wie sie sich sinnvoll einsetzen lassen, ohne monoton und zu gleichförmig zu wirken.

Auch in unseren Kurzmeldungen finden sich dieses Mal viele Neuheiten: Gully- und Kanaldecken in Rolfs Laedchen, erste Fotos der neuen FR-Wagen, ein vielseitig verwendbarer Testkreis von High Tech Modellbahnen und die Reihe 1044 der ÖBB von SMZ. VELMO hingegen hat die Triebwagen für sich entdeckt; den Anfang macht der SVT 04 alias VT 137 „Bauart Hamburg“. Auch er ist nun endlich digitalisierbar und kann auch komplett beleuchtet werden. Neue Bodendecker und einiges mehr kündigt Phillip Meyer an, der trotz junger Jahre längst ein „alter Hase“ in unserer Baugröße ist.

Viel Lesevergnügen wünscht Ihnen

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Ein glückliches Händchen bewiesen.....4

Die Weseler Autoschau 2008.....10

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

NOCH für Spur Z geeignet?.....19

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Aktuell kein Beitrag

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....25

Wir danken Conrad Electronic, NOCH, Preiser und MWB für das Bereitstellen von Mustern für die Artikel.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 16. September 2008

Titelbild:

Der neue Schienenbus für Conrad Electronic ist ein Glanzstück. Nach 35 Jahren Modellgeschichte erhielten wir damit endlich auch eine Epoche-3-Version für die DB. Die gute Bedruckung tröstet über viele Schwachpunkte der betagten Konstruktion hinweg.

Uerdinger Schienenbus für Epoche 3 bei Conrad
Ein glückliches Händchen bewiesen

Der Uerdinger Schienenbus ist und bleibt ein Klassiker. Trotz der 35 Jahren alten Konstruktion findet er immer noch viele Liebhaber. Mangelware blieben stets Varianten aus der Entstehungszeit des großen Erfolgs auf Schienen. Doch Roland Zötzl als passionierter Zettie erkannte dies und sorgte dafür, dass die viel zu lange vermisste Variante Ende 2007 ins Sortiment von Conrad Electronic gelangte. Heute stellt sich das Sondermodell dem Trainini®-Test.

Bereits in der letzten Ausgabe haben wir die Variante des Schienenbusses für die Deutsche Bundesbahn der Epoche 3 unter der Märklin-Artikelnummer 88312 vorgestellt. Erschienen ist sie bereits Ende 2007 exklusiv für Conrad Electronic, wo sie unter der eigenen Katalognummer 243 290 geführt wird.

149,00 EUR sind ein stolzer Preis für die zweiteilige Garnitur, wie wir finden. Schließlich stellen Schienenbusse in allen Spurweiten „Brot-und-Butter-Modelle“ dar: Sie waren beim Vorbild nahezu überall zu finden und das sollten sie auch im Modell sein. Da sie also fast jeder Zettie gebrauchen kann und daher sicher auch erwerben möchte, hätten wir uns beim Preis etwas Spielraum nach unten erhofft.

Trotz des als grenzwertig empfundenen Preises fand das Modell bereits viele Liebhaber, was vielleicht auch daran liegt, dass es sich längst nahtlos in Märklins Preisvorstellungen einfügt. Und da die beliebteste aller Modellbahnepochen noch gar nicht bedacht war, gab und gibt es ein erhebliches, nicht abgeschöpftes Marktpotenzial. Ein Vorwurf lässt sich einem kaufmännisch arbeitenden Unternehmen also nicht machen, es überwiegt die Freude an einem Lückenschluss.

So gelangen wir zur Frage, was dem Käufer an Gegenwert für sein aufzuwendendes Geld geboten

wird? Um das beantworten zu können, haben wir uns ein Testexemplar mal ganz genau angesehen und getestet. Insgesamt fällt das Ergebnis zufriedenstellend aus, so viel sei hier schon verraten. Doch wo Licht ist, gibt es immer auch Schatten – schließlich sind 35 Jahre Modellgeschichte eine lange Zeit.



Ein stolzer Preis ist für die zweiteilige Schienenbusgarnitur zu zahlen: Immerhin handelt es sich um „Butter-und-Brot-Modell“ mit 35 Jahren Modellgeschichte. Aber erst Conrad Electronic hatte es verstanden, uns endlich auch mal eine Epoche-3-Version zu bescheren.

Positiv hervorzuheben ist, dass das Conrad-Sondermodell nicht nur die erste Epoche-3-Version eines Schienenbusses für die Bundesbahn ist, sondern hier im Rahmen der Bedruckung einige Neuerungen etabliert wurden. Vorbildrichtig sind die Zierstreifen nämlich nun in weißaluminium

statt reinweiß wiedergegeben und auch die schmalere Zierlinie oberhalb des Fensterbands wurde bei Motor- und Beiwagen wiedergegeben.

Ebenso hebt sich dieses Modell von seinen Vorgängern durch einen Aufdruck der Nachbildung eines Uerdingen-Fabrikschilds ab. Dabei handelt es sich um feines, aber markantes Detail, welches sich viele Zetties längst gewünscht hatten. Ausgeliefert wird die Conrad-Exklusivauflage als zweiteilige Einheit aus Motor- und Steuerwagen, die im Modell zusammen eine Länge von 126 mm aufweist.

Als direkte Vergleichsobjekte für unseren Test haben wir im Folgenden zwei gewöhnliche Katalogmodelle 8831 (mit Jägermeister-Werbung) ausgewählt – je eines mit Fünfpol- und eines mit Dreipolmotor. Sie sollen uns zeigen, wo Veränderungen und Verbesserungen gegenüber den direkten Vorgängern vorgenommen wurden.

So fällt uns zunächst auf, was wir bereits erwartet hatten: An der alten Gehäuseform hat es keinerlei Veränderungen gegeben. So weist der Steuerwagen z.B. Druckluflhörner an beiden Fahrzeugenden auf, obwohl sie nur an der Seite des Gepäckabteils richtig sind. Ebenso finden wir Luftpfeifen für (bei einem Steuerwagen natürlich nicht vorhandene) Dieselmotoren. Optisch etwas störend wirkt an allen Fahrzeugenden der vorstehende Stift rechts neben den Kupplungen.



Der Motorwagen ist dem Vorbild aus einer Serie der Waggonfabrik Uerdingen nachempfunden. Er besticht im Modell durch eine feine Bedruckung sogar auf den Falttüren.

Dies soll nicht überbewertet werden, aber schon mit ein wenig Modellpflege im Bereich des Gehäuses könnte die beliebte Nachbildung noch für viele weitere Angebotsjahre aufbereitet sein. Ideal wären neben ein wenig Kosmetik natürlich auch zusätzliche, technische Verbesserungen: So kann uns die Innenbeleuchtung beider Fahrzeugteile nicht begeistern.

Deren Glühlampen sind im Betrieb von außen deutlich sichtbar, leuchten aber den Innenraum nur zu einem sehr geringen Teil, also sehr ungleichmäßig aus. Da sie auch die Beleuchtung der Stirnlichter übernehmen, entfällt natürlich ein fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel. Dies empfinden wir gerade bei einem Wendezug als sehr störend, denn weißes Stirnlicht statt zwei rote Schlussleuchten lassen eher auf eine Rangierfahrt statt auf Nahverkehr schließen.

Im Zeitalter von Mini-LED, wie sie auch bei Märklin seit Jahren eingesetzt werden, sollte eine technische Überarbeitung an dieser Stelle eigentlich kein Hexenwerk sein! Nebenbei erreicht würde gleichzeitig eine gleichmäßige und starke Lichtemission über alle Geschwindigkeitsbereiche. Wir empfehlen daher eine Umrüstung des Modells mit den LED-Austauscheinsätzen 7024 von High Tech Modellbahnen, zumal sie keinerlei Anpassungsarbeiten am Schienenbus selbst erfordern.

Der Einsatz im Motorwagen, der den gesamten Antrieb beherbergt, ist aus weißem, durchscheinendem Kunststoff gespritzt worden. Beim Vorgänger 8831 wurde es noch als Klarsichtteil verbaut. Diese kleine

Änderung zeigt eine spürbare Nebenwirkung, denn nun fällt das technische Innenleben stärker auf als früher. Auch das Licht wird hierdurch schlechter geleitet und verteilt als zuvor, was die Redaktion selbstredend nicht begeistern konnte.

Erfreulich ist aber, dass der Glanzgrad der Fenstereinsätze enorm gesteigert wurde. Die Ursache scheint uns tatsächlich im neuen Modell begründet zu liegen und nicht am Alter der Vergleichsobjekte, die ebenfalls keine Kratzer trugen. Damit haben wir ein kleines Detail gefunden, das die Vorbildwirkung sichtbar und angenehm beeinflusst, denn die Eigenschaften von Glas sind nicht so leicht wiederzugeben. Sie steigern auch die Wirkung als gute Lichtleiter an der Front.



Auch die Anschriften des Steuerwagens sind vollständig und richtig. Unter dem Schriftzug „Dienstwagen“ zeigen sich in der Vergrößerung aber auch deutlich die Grenzen des modernen Tampondruckverfahrens.

Trotzdem konnte uns die Stirnbeleuchtung im Test auch an dieser Stelle nicht restlos begeistern. Ursache dafür war, dass durch den Kupplungsschacht ebenfalls Licht auf die Schienen austrat, was den Vorbildeindruck unnötig beeinträchtigt. Als Ursache ließ sich das Einsetzen der Stecksockel-Lämpchen ermitteln, denn die Formen aller Teile sind mit dem Artikel 8831 völlig gleich. Die Lämpchen waren tiefer als früher eingesetzt und gaben ihr Licht daher vermutlich in einem breiteren Winkel als bei alten Modellen ab.

Ob nur die Montage dessen Auslöser ist oder der Stecksockel schmaler geworden ist, bleibt offen. Vielleicht handelt es sich auch nur um Fertigungstoleranzen am Testmuster. Fest steht auf jeden Fall, dass dieses Manko ab Werk vorlag, denn der Schienenbus erreicht uns im eingeschweißten Karton. Keine Überraschung ist der Fünfpolmotor, der alle heute gebauten Märklin-Modelle antreibt.

Ein bekanntes Problem aller Märklin-Schienenbusse hingegen ist deren schlechte Stromaufnahme. Nur zwei Achsen stehen dafür zur Verfügung, denn eine elektrische Kupplung, mit deren Hilfe auch der Steuerwagen einbezogen würde, bleibt bis heute ein nicht erfüllter Wunsch. Die Konsequenzen daraus sind besonders deutlich bei langsamer Weichenfahrt zu spüren, die zum Stehenbleiben des Fahrzeugs führen können.

Fahren wir hingegen zügig über solche Bereiche und überwiegend auf geraden oder kurvigen



Erstmalig bei einem Märklin-Schienenbus wurde auch die „Uerdinger Raute“ wiedergegeben. Auch wenn diese eigentlich nur der Motorwagen tragen dürfte, so steht sie dem Modell doch außerordentlich gut. Geblieben sind uns die falschen Puffer des Modells.

Strecken, dann zeigt unser Testmuster durchaus ansprechende Fahreigenschaften – und das auch mit einem normalen Märklin-Trafo älterer Bauart. Er läuft gleichmäßig auch bei geringer Geschwindigkeit, was allerdings saubere Schienen und Radlauflächen voraussetzt.

Bei der Umrüstung von Drei- auf Fünfpolmotoren hat Märklin es versäumt, auch die Getriebe der Modelle auf den neuen Motor anzupassen. Sie laufen nämlich schneller und durchzugsstärker als ihre dreipoligen Vorgänger. Bezogen auf den Schienenbus heißt das, dass ein im Modell eh sehr schnelles Fahrzeug plötzlich noch weiter zum Rennwagen mutiert ist. Das gilt auch für das Conrad-Sondermodell.

Ein Vergleichstest in anderem Zusammenhang ließ klar erkennen, dass es sich beim Schienenbus um das schnellste Serienfahrzeug der Spurweite Z handeln muss, zumindest aus dem Hause Märklin. Punkte für eine vorbildgetreue Endgeschwindigkeit lassen sich damit nicht erzielen, werden aber auch nicht nachteilig gewertet, denn es hängt letztlich von der Trafoeinstellung ab und der Uerdinger kann ja auch langsam fahren, wie er im Test bewiesen hat.

Kommen wir nun zur Lackierung und Bedruckung und so auf eine Kernkompetenz von Märklin. Die Lackierung im richtigen Vorbildfarbton ist einwandfrei ausgeführt, gleichmäßig und gut deckend. Auch der abweichend in weißaluminium lackierte Zentralbereich des Daches ist korrekt umgesetzt worden. Auch sämtliche Bedruckungen sind farbrichtig und punktgenau platziert worden. Dazu gehört u.a. die schwarze Schürze am Boden des Wagenkastens.

Längst sind wir mittendrin im Besten, womit das Modell 88312 bzw. im Conrad-Katalog 243 290 aufwarten kann. Die Aufdrucke auf dem Schienenbus wurden nämlich nicht nur qualitativ verbessert sondern auch quantitativ. Bei den aktuellen Exemplaren finden sich auf den Schürzen auch rot gedruckte Revisionsdaten, die Raucher- und Nichtrauchertafeln sind rot oder weiß hinterlegt (Nichtraucher zusätzlich schwarz umrandet).

Eine Grenze des Drucks ist aber bei der Dienstraum-Beschriftung des Gepäckabteils im Steuerwagen erreicht, denn dessen zweite Zeile war unter der Lupe nicht mehr vollständig lesbar. Aus den Fragmenten lässt sich aber „kein Einstieg für Reisende“ zusammensetzen. Lobend erwähnt waren bereits zu Beginn die Nachbildungen der Uerdinger Rauten, doch hier verbirgt sich ein kleiner Vorbildfehler. Besser zu erkennen war deren Druckbild im Test übrigens auf dem Motorwagen.



Die lupenreine Beschriftung des Motorwagens verrät auch die Stationierung des Vorbilds mit Revisionsdaten von 1963. Damals gab es sogar noch Raucherabteile in den Zügen. Leider hat Märklin die Türöffner des Modells nicht silbern mitbedruckt, denn dann wären auch die Anschriften nahezu als perfekt zu bezeichnen.

Die Fahrzeuge sind als VT 98 9737 und VS 98 313 der Deutschen Bundesbahn beschriftet worden und laut Direktionsanschriften im Bw Nürnberg Hbf beheimatet. Der Motorwagen wurde tatsächlich in der Waggonfabrik Uerdingen AG Krefeld-Uerdingen gebaut und trug deshalb auch im Vorbild deren Fabrikschild. Nicht richtig ist die Raute allerdings am Steuerwagen, denn der VS 98 313 entstammt einem Baulos der MAN. Nur relativ wenige Steuer- und Beiwagen der zweimotorigen DB-Ausführung wurden damals in Uerdingen gebaut.

Eine kleine Abwandlung der Betriebsnummer hätte diesen Fehler beseitigt, aber dramatisch ist diese Abweichung sicher nicht. Wer kennt schon die Lieferlose auswendig und kann die Epoche-3-Betriebsnummer während der Vorbeifahrt auf einer Anlage entziffern?

Das „Tüpfelchen auf dem i“ wäre gewesen, auch die Türöffner an den Falttüren in weißaluminium mitzubeducken. Da es kein zusätzlicher Bedruckungsvorgang gewesen wäre, sondern gleich mit den Zierlinien hätte erledigt werden können, bleibt offen, warum Märklin darauf verzichtet hat.

Für epochentreue Modellbahner interessant dürfte sein, in welche Jahre sich die Einheit einordnen lässt. Die U2-Anschrift des VT weist als Untersuchungsdatum den 26.5.66 aus, während der VS am 29.11.63 seine letzte Ks absolviert hat. Damit sind die beiden Modelle in die Zeit um 1966/67 anzusiedeln – also recht kurz vor Einführung des Computernummernsystems.

Fassen wir unsere Testergebnisse zusammen:

Der Preis von 149,00 EUR für das zweiteilige Modell verblüfft angesichts des Alters der Konstruktion. Zu erhoffen wäre die Beseitigung der wichtigsten Konstruktionschwächen gewesen, darunter die Kontaktprobleme auf Weichen durch eine feste elektrische Kupplung beider Einheiten.

Unsere Preiserwartung gründet sich auch aus der Rolle des Schienenbusses, der eigentlich gerade in einer Epoche-3-Version, die es zuvor noch gar nicht gab, hohe Auflagen erwarten lässt, die eine breite Kostenumlage erhoffen lassen sollte.



So zeigt sich Conrads Sonderauflage des Märklin-Schienenbusmodells VT 98⁹ und VS 98⁹ im Anlageneinsatz. Hier passiert er den nicht elektrifizierten, zweigleisigen Abschnitt einer Hauptstrecke. In wenigen Minuten wird er den nächsten Bahnhof erreichen. Das Form-Vorsignal für die Bahnhofseinfahrt zeigt schon „Halt erwarten“, der Lokführer verlangsamt die Fahrgeschwindigkeit.

Gelungen sind Lackierung und Bedruckung des Modells. Zusammen mit den hochglänzenden Fenstereinsätzen sind sie dafür verantwortlich, dass das Maximum des Erreichbaren aus einer alten Konstruktion herausgeholt werden konnte. Besonders die Bedruckung berücksichtigt endlich wesentliche und zuvor nicht wiedergegebene Merkmale des Uerdinger Schienenbusses.

Unverändert bleiben aber die historischen Schwächen des Märklin-Modells. Neben den Stromaufnahme-problemen ist hier besonders die antiquierte Beleuchtung zu nennen. Wer hier nach Verbesserungen strebt, hat eine Aufgabe für Bastler gefunden.

In der Summe erhält der Conrad-Schienenbus in Schulnoten von uns nur ein befriedigend: Etwa zwei Drittel der Erwartungen an ein solches Modell wurden erfüllt. Eine Kaufempfehlung möchten wir dennoch aussprechen. Mit Sicherheit handelt es sich um die am dringendsten erhoffte Ausführung des

VT 98⁹. Auch seine Vorgänger für die Epoche 4 waren sehr beliebt und wurden in großen Stückzahlen produziert.

Im Vergleich zu ihnen erscheint der Schritt nach vorn trotz durchschnittlicher Testwerte daher durchaus erheblich.

Weitere Informationen und Bezug:
<http://www.conrad.de>
LED-Beleuchtungssätze zum Austauschen:
<http://www.z-hightech.de>

→ **Modell** **Vorbild** **Gestaltung** **Technik** **Literatur** **Impressionen**

Lang erwartete Neuheiten von MWB **Die Weseler Autoschau 2008**

MWB Modellbau Wolfgang Baumann legte einen sonderbaren Start in der Spurweite Z hin. Um sein Können zu zeigen, produzierte er anfangs gezielt Modelle von Fahrzeugen, die allesamt schon im Maßstab 1:220 realisiert waren. Er hoffte auf einen direkten Vergleich, die zahlreiche Details und kompromisslose Maßstäblichkeit beweisen sollten. Doch schnell gab es Gerüchte, hier forme jemand fremde Modelle ab. Heute belehrt MWB auch die letzten Zweifler eines Besseren.

Die ersten Erfahrungen und auch der Rat von **Trainini®** und anderen Aktiven zeigten Wirkung: Herr Baumann orientierte sich bei neuen Modellen an Lücken und diese waren ja auch reichlich zu finden. Bereits seit Dezember 2007 gab es über Rolfs Laedchen bereits bekannte Klassiker der fünfziger und sechziger Jahre im „Flowerpower“-Stil zu kaufen, deren Grundformen aus dem aktuellen MWB-Programm stammten und bei Rolfs Laedchen farblich gestaltet wurden.

Etwa zur gleichen Zeit erschienen erste Modelle eines Ford Transit mit verschiedenen Aufbauten und Rad-



Macht die Straßen schöner! Mit den Fahrzeugneuheiten von MWB und den Gullydeckeln von Rolfs Laedchen gelingt das zumindest schon mal im Modell.

ständen, die es in dieser Fülle für die Spurweite Z noch nicht gegeben hatte. Die Nürnberger Messe 2008 sollte dann für den großen Sprung nach vorn sorgen und ein breit gestreutes Sortiment einführen, dessen Vorbilder noch nicht auf die Straßen der Nenngröße gelangt waren.

Ein folgenschwerer Unfall verhinderte leider, dass den Ankündigungen schnelle Auslieferungen folgten. Erst jetzt, nach etwa einem halben Jahr Bau- und Entwicklungsstopp, geht es mit dem Abarbeiten des Programms weiter. Was **Trainini®** vorgelegt wurde, übertraf aber dennoch alle Erwartungen: Zu finden sind beliebte Klassiker wie gewöhnliche Allerweltsautos, Vertreter der Epochen 3 und 4 wie auch der modernen Epoche 5.



Die historische Automobilausstellung verbindet 60 Jahre Autogeschichte in einer einzigen Szene. Die Ordnungshüter haben bei diesem Andrang reichlich zu tun: Während der silberfarbene Mercedes 300 SL Flügeltürer von 1954 zweifelsfrei Zufahrt als Exponat erhalten wird, erzeugt der Citroën 2CV Coupé offenbar Diskussionsbedarf. Die alte Dame links schaut angesichts der vielen Autos aus ihrer Jugend verblüfft, während der jüngere Herr rechts wohl Sorgen hat, etwas zu verpassen.

Folglich dürfte für jeden etwas dabei sein und wir möchten es nicht versäumen, ihnen alle Neuheiten ausführlich vorzustellen. Als Epochen verbindende Kulisse haben wir eine Autoausstellung auf einem öffentlichen Festplatz gewählt, bei dem historische Ausstellungsstücke auf fahrbereite, historische Autos und moderne Fahrzeuge treffen. Wer angesichts der Schönheit der Modelle und beschränkten Einsatzmöglichkeiten vor einem Kauf zurückschreckt, dem könnte diese Idee als Vorlage für die eigene Anlage dienen.

Beginnen wir mit den Ordnungshütern, die hier nicht nur ihre Pflicht tun, sondern einige der spektakulärsten Fahrzeuge der deutschen Geschichte selbst in bestem Zustand präsentieren: Den Ford Transit der 2. Generation als langen Kastenwagen, wie er von 1965 bis 1978 gebaut wurde, werden viele noch als „grüne Minna“ in Erinnerung haben. MWB hat ihn in der alten Polizeilackierung tannengrün wiedergegeben.

Damit stellen wir erfreut fest, dass MWB unserer Beanstandung aus der Oktoberausgabe 2007 gefolgt ist und die Farbgebung historischer Einsatzfahrzeuge bis in die siebziger Jahre hinein berichtigt hat: Nun ist wirklich alles stimmig.



Ford Ka, Citroën 2CV Coupé und das Traumauto Mercedes 300 SL Flügeltürer aus einer anderen Perspektive: Die typischen „Gesichter“ und Silhouetten aller Fahrzeuge sind außerordentlich gut getroffen.

Zurück zum Festplatz, denn die Polizei hat noch mehr historisches Material aufgefahren! So finden wir mit dem VW Käfer Brezelfenster (1950 – 1953) und dem VW T1 Kasten (1950 – 1967) gleich zwei Vertreter der Wirtschaftswunderjahre im Staatsdienst – natürlich auch sie in tannengrün. Zetties müssen hier nur aufpassen, dass die Polizei-Uniformen jener Zeit nicht grün-braunbeige waren sondern dunkelblau. Bei derart korrekten Fahrzeugen sollten Stilbrüche an dieser Stelle vermieden werden, aber Trafofuchs kann bei Bedarf sicher sofort helfen.

den Volksmund, als es eine weitere Generation gab, die als T2 bezeichnet wurde. Ursprünglich verstand Volkswagen unter einem T1 den VW Käfer („Typ 1“), auf den der Typ 2, also der legendäre Bulli folgte. MWB hat mit der zivilen Variante als Großraum-Kastenwagen gleich eine weitere, höchst interessante Version ins Sortiment aufgenommen.

Interessant am VW Transporter, eine der offiziellen Verkaufsbezeichnungen, ist das Kürzel „T1“. Er erhielt es erst Jahre später und über

Kommen wir zu dem Auto, das im Rückblick als wohl legendärstes Fahrzeug der fünfziger Jahre erscheint: den Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer. Als Rennwagen mit beplanktem Rohrrahmen konzipiert, konnte er aufgrund der erforderlichen Rahmenhöhe keine gewöhnlichen Türen aufnehmen, erwies sich aber als grundsolide und stabile Konstruktion. So bekam er von Mercedes die so bekannten Flügeltüren.

Wegen des unbequemen Einstiegs und dem Wunsch nach einer offenen Version ließ er sich aber nur in sehr geringen Stückzahlen verkaufen, was schließlich zu einer Rahmenänderung führte, aus der ein gewöhnlicher Roadster mit Regeltüren entstand. Heute sind Flügeltürer gesuchte Sammlerobjekte, für die Preise jenseits von 500.000 EUR bezahlt werden.

In der Spurweite Z muss niemand auf seinen Traum warten, denn Wolfgang Baumann bietet mehrere Version des rollenden Traums an. Wir stellen Ihnen daher die weiße Variante und den Klassiker in silber (mit roter Innenausstattung, Baujahr 1954) vor.

Merkmale des Produktangebots von MWB

Im Angebot stehen derzeit drei, künftig vier Produktlinien: Die äußerst günstigen Modelle der Ausführung „Basic“ kommen unlackiert und müssen vom Erwerber selbst lackiert werden. Dies garantiert aber höchste Individualität.

Die Ausführung „Standard“ bilden in einer Grundfarbe lackierte Fahrzeuge, die dem Erwerber einen tadellose Grundlack garantieren, den er um Reifen, Radkappen, Blinker und Leuchten selbst ergänzen kann. Dafür ist nur wenig Geschick erforderlich.

Alle in diesem Artikel gezeigten Modelle tragen das Merkmal „Premium“ und werden vollständig lackiert verkauft. Dabei sind auch feinste Details wie etwa die winzigen Lufteinlässe am Mercedes 300 SL farblich abgesetzt.

Künftig soll die Kategorie „Exklusiv“ nach oben den Abschluss bilden: Zusätzlich zu den Merkmalen der Premiumklasse sollen deren Modelle Zurüstteile wie Stoßstangen, Dachreling oder -gepäckträger erhalten. Dies ist allerdings noch untermindert!

Eher als Flop erwies sich der DKW F93 (Baujahre 1955 – 1959), der als „3=6“ vermarktet wurde und auch im MWB-Programm so bezeichnet wird. Den außergewöhnlichen Verkaufsnamen bekam er, weil die Verantwortlichen im Hause des Herstellers der Ansicht waren, den 3-Zylinder-Zweitaktmotor aufgrund gleicher Zündfolgenzahl pro Umdrehung mit einem Sechszylinder-Viertaktmotor vergleichen zu können. Im Maßstab 1:220 ist nun dafür gesorgt, dass dieses Fahrzeug nicht in Vergessenheit gerät.



Klassiker im Staatsdienst: Neben dem Brezelkäfer in Polizeiausführung der Epoche 3 erscheinen auch der VW-Transporter T1 von 1950 und die „grüne Minna“ Ford Transit (1965 – 1978) in der Ausführung der Ordnungshüter. Die Farbe ist nun korrekt das dunklere Tannengrün vergangener Zeiten, die Modelle halten bedenkenlos der Makrovergrößerung stand. Deshalb tragen auch die betreuenden Beamten korrekte, historische Dienstkleidung in dunkelblau – ein Fall für Trafofuchs? Der runde Kanaldeckel mit Löchern stammt aus dem Neuheitenprogramm von Rolfs Laedchen.

Ein besonderes Fahrzeug war auch der Kabinenroller, im Volksmund wegen seiner lang gestreckten Form und seiner Plexiglashaube „Schneewittchensarg“ genannt. Konstruiert von Fritz M. Fend wurde er Anfang der fünfziger Jahre zunächst in Rosenheim als Fend Flitzer gebaut, bevor mit dem KR 175 ab 1953 die Serienproduktion als Zweisitzer im ehemaligen Messerschmitt-Flugzeugwerk Regensburg begann. Aus diesem Zusammenhang erklärt sich der Vertrieb als Messerschmitt KR 175.

Die Zahl in der Typenbezeichnung gibt den (aufgerundeten) Hubraum in cm^3 an: Die Ursprungsversion hatte 173 cm^3 und leistete 9 PS. Der Antrieb erfolgte stets auf die Hinterräder, die beiden vorderen waren lenkbar. Der KR 175 wurde bis 1955 gebaut und durch andere Versionen des Kabinenrollers abgelöst.

MWB hat dieses Ursprungsfahrzeug zusammen mit demjenigen ins Modell umgesetzt, das den Abschluss der Entwicklung markiert. Die Rede ist vom Tg 500, der offiziell nicht mehr als Messerschmitt-Fahrzeug bezeichnet werden durfte, weil die Firma in den Flugzeugbau zurückkehren

wollte und sich angesichts schlechter Verkaufszahlen aus der Produktion des Kabinenrollers zurückgezogen hatte.



DKW 3=6, die Kabinenroller Messerschmitt KR 175 und Tg 500 zeigen sich zusammen mit dem VW 411, der schon ins nächste Jahrzehnt gehörte, für ein Stelldichein. Trotz ihrer Gemeinsamkeiten sind die beiden Kabinenroller höchst unterschiedlich – selbst im winzigen Modell. Eine schöne Silhouette hat der Volkswagen mit seinen Doppelscheinwerfern, dem der Metalliclack obendrein noch hervorragend steht.

Vorgestellt wurde die vierrädrige und leistungsstärkste Sportversion Tg 500 im Jahr 1957 noch als „Tiger“, was Krupp erfolgreich unterbinden konnte, weil sie verschiedene Tiernamen für Lastkraftwagen hatte schützen lassen. Diese Variante leistete 19,5 PS aus einem Hubraum von 490 cm³. Das Fahrzeug wurde bis 1961 gebaut, ist aber heute extrem selten, weil wegen des hohen Preises weniger als 400 Exemplare abgesetzt werden konnten.

Beeindruckend war zur Bauzeit aber die für damalige Verhältnisse hohe Endgeschwindigkeit von ca. 130 km/h – sie lag bereits sehr nahe am Niveau eines zur gleichen Zeit gebauten Sportwagens der Marke Porsche. Den Verweis auf dieses Luxusmobil nutzen wir zur Überleitung auf drei von Modellbau Wolfgang Baumann vorgestellte Cabrio-Modelle.



Und weil es so schön war, noch mal aus geringfügig anderer Perspektive: Hier zeigt sich die markante Form des DKW-Hecks besonders gut. Der runde Kanaldeckel ohne Löcher im Hintergrund stammt wieder aus Rolfs Laedchen.

Der Mercedes 170 Cabriolet war auch in den fünfziger Jahren noch relativ häufig zu sehen, aber für die Mehrheit der Bundesbürger absolut unerschwinglich. Gebaut wurde er nur von 1936 bis 1942 als MB 170 V Cabriolet. Die Nachkriegsproduktion von 1946 bis 1953 umfasste nur Limousinen und Kastenwagen.

Daher verblüfft es, dass das Modell auch mit einer feuerroten Lackierung angeboten wird. Zwar war eine solche Farbe auch vor dem 2. Weltkrieg üblich, beschränkte sich aber auf sehr wenige Sportwagen; gedeckte Farben dominierten auf den Straßen, der Eisenbahn wie auch die

zeitgenössische Kleidung. Trotzdem steht der rote Lack dem Modell gut und als museal erhaltenes Fahrzeug hat die Farbe durchaus ihre Berechtigung.

Puristen mit Schwerpunkt in der Epoche 2 sollten aus der Angebotspalette aber lieber einen dezenteren Ton wählen. Wer dem MB 170 in der frühen Epoche 3 ein zeitgenössisches Konkurrenzprodukt zur Seite stellen möchte, ist mit dem BMW 502 Cabrio gut beraten. Unser himmelblaues Muster, ein Geburtsgeschenk an Hendrik Späing, wurde im Original von 1952 – 1964 gebaut.

Der BMW 502 wurde von einem 2,6-Liter-Motor angetrieben, der als erster von BMW gebauter V8-Motor und gleichzeitig erster Achtzylindermotor deutscher Produktion nach dem 2. Weltkrieg gilt. Das Aggregat beschleunigte den Wagen auf ansehnliche 160 km/h. Zusätzlich glänzte das Auto durch einen relativ geringen Verbrauch und hohe, passive Sicherheit durch eine kurze Lenksäule und einen über der Hinterachse geschützt verbauten Tank.

Obwohl der wegen seiner geschwungenen Formen als „Barockengel“ bezeichnete Wagen auch von Polizei und Feuerwehren gern eingesetzt wurde, blieb er mit rund 23.000 Einheiten während der gesamten Bauzeit ein seltenes Erscheinungsbild. Darin inbegriffen sind schon die knapp 280 Ausführungen als Coupé und Cabriolet – der Vorlage für die Modellneuheit.



Der „Barockengel“ BMW 502 (Bildmitte, hellblau) vermag als Cabrio wegen seiner harmonischen, geschwungenen Formen auch heute noch die Damenwelt zu begeistern. Hinter ihm steht mit dem Citroën DS, der „Göttin“, ein nicht minder interessanter Klassiker aus Frankreich. Die Heckflossen-Ära bei Mercedes repräsentieren gleich drei Vertreter (rechts im Bild). Das Heck des 220 S wurde äußerst genau in allen Details wiedergegeben.

Den Beginn der Massenmotorisierung markiert das VW Käfer Cabriolet von 1950. Viele Worte zum „Typ 1“ des Volkswagenwerks müssen wir sicher nicht verlieren, schließlich handelt es sich um das meistgebaute Fahrzeug der Automobilgeschichte. Schon sehr früh nach dem 2. Weltkrieg erschien nach der zivilen Wiederauflage des KdF-Wagens („Kraft durch Freude“) auch eine offene Version des Autos, dessen Spitzname „Käfer“ aus den USA stammt und der sich schließlich in nahezu allen Sprachen des Absatzgebiets wiederfand. Auf Italienisch heißt er z.B. „Maggiolino“, was dort in der Tierwelt den Marienkäfer bezeichnet.

Und noch ein Mal kehren wir zurück zu den Vorbildern des ältesten Autoherstellers der Welt. Neu erschienen sind bei MWB nämlich auch drei verschiedene PKW des Heckflossen-Zeitalters bei Mercedes. Diese Mode kam aus den USA auch nach Deutschland, denn amerikanische Mode hatte großen Einfluss auf die junge Bundesrepublik, die erst eine eigene Identität, die nicht von der Vergangenheit belastet war, entwickeln und finden musste.

So waren die Flossen ein Zugeständnis des mit Rücksicht auf seine Kunden konservativen Autobauers an die damalige Mode aus den USA, in der dieser Baustil aber Ende der fünfziger Jahre seinen Zenit bereits überschritten hatte. Im Modell ist es recht schwierig, die einzelnen Typen auseinanderzuhalten – sie sind als einheitlich gestaltete Autofamilie klar zu identifizieren.



Der VW Transporter T1 mit Hochdach (rechts vorne) zeigt sich in der Frontansicht von seiner schönsten Seite. Durch die farblich abgesetzten Details stimmt bei ihm einfach alles. Zum Polizeiwagen gleichen Typs (links, weit vorne) bildet er durch seinen Aufbau einen starken Kontrast.

Das älteste nachgebildete Fahrzeug ist der MB 220 S, der uns im schwarzen Lack gezeigt wurde. Er war die erste Oberklasse-Limousine mit Heckflossen und wurde nach Erscheinen der übrigen Flossen-Autos auch „Große Flosse“ genannt. Als Bauserie W111 wurde er von 1959 bis 1968 hergestellt. Weltweit zum ersten Mal wurde in diesem PKW eine Knautschzone realisiert.

In der Produktlinie von Mercedes war er der Nachfolger der Ponton-Serie W105 und W180, mit der Daimler-Benz zuvor den Schritt vom typischen Epoche-2-Auto mit optisch abgetrennten Kotflügeln hin zum modernen Fahrzeug,

bei dem diese in die Karosserieform integriert sind, vollzogen hatte. Zur Abgrenzung gegen den 220 S aus der Vorgängerserie wurde das Vorbild des MWB-Modells im Verkauf auch als MB 220 Sb bezeichnet.

Das Heckflossen-Modell für die obere Mittelklasse war die Modellreihe W110. Wolfgang Baumann hat sie gleich in zwei verschiedenen Ausführungen umgesetzt, die markante Unterschiede zeigen: Der MB 190 Heckflosse, auf den Fotos als blassgrünes Fahrzeug zu sehen, entstammt der ersten Bauserie, wie sie von 1961 bis 1965 gefertigt wurde. Auch er löste einen „Ponton“ ab, nämlich die Modelle der Typenreihe W120/121, weshalb auch er als Unterscheidungsmerkmal hinter der 190 oft den Zusatz „c“ erhielt („a“ und „b“ waren die beiden Vorgänger).

Das markanteste Unterscheidungsmerkmal im Maßstab 1:220 der ersten Bauserie der „Kleinen Flosse“ gegenüber der zweiten sind die vorderen Seitenblinker: Sie waren anfangs noch auf der Oberseite des Kotflügels montiert, bevor sie mit der Überarbeitung in den Bereich der Front unter die Scheinwerfer wanderten.

Die Vergrößerung und leichte Veränderung der Heckleuchten ist in unserem kleinen Maßstab hingegen nicht mehr zu erkennen. Auf den Fotos ist dieser MB 200 Heckflosse als graues Modell zu sehen. Sein Vorbild wurde von 1965 bis 1968 gebaut.

Das nächste Fahrzeug ist eine wahre Göttin und eignet sich für Straßen in den Epochen 3 und 4. Der Citroën DS wurde von 1955 bis 1975 gebaut und war ein großer Erfolg. Noch heute verkörpert er in Filmen und Erinnerungen das französische Auto überhaupt.

Das Fahrzeug zeichnete sich durch seine stromlinienähnliche Form aus und glänzte damals auch durch revolutionäre Technik, die heute überwiegend als Standard gilt: Scheibenbremsen vorn, Servolenkung, zwei getrennte Bremskreise und eine hydropneumatische Federung. Ab 1967 erhielt das Auto Doppelscheinwerfer, die Kurven ausleuchten konnten, weil deren Reflektoren mitschwenkten.

Die Bezeichnung DS leitete sich von Prototypen D1, D2 usw. ab, bevor man sich des Gleichklangs der Verkaufsbezeichnung mit der Aussprache des französischen Worts „La Déesse“, der Göttin, bewusst wurde und dies als Namen gezielt vermarktete. Dies führte dazu, dass auch im Deutschen noch heute häufig von der DS und nicht dem DS die Rede ist.



Alle Autos zeigen klare Mercedes-Gesichter, doch keines gleicht dem anderen: Auch der Laie erkennt dies leicht an den Formen der Scheinwerfer und der Position der vorderen Blinker. Rechts ist der MB 190 Heckflosse der 1. Bauserie zu sehen, der MB 200 rechts daneben ist sein direkter Nachfolger (2. Bauserie) für die gehobene Mittelklasse. Der MB 220 S ganz rechts markierte als S-Klasse-Modell damals automobilen Luxus aus dem Hause des ältesten Autoherstellers der Welt.

Eine andere Klientel sprach der Citroën 2CV Coupé ab. 1949 erstmals angeboten, wurde dieser Klassiker und wichtigster Konkurrent des VW Käfer noch bis 1990 gebaut. Obwohl in Deutschland und Großbritannien wegen der geringen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten immer noch Nachfrage bestand, dürfte vor allem seine technische Überalterung zum Aus geführt haben.

In einigen Ländern waren schon vor 1990 keine Neuzulassungen mehr möglich, weil die „Ente“ moderne Schadstoffnormen nicht mehr erfüllen konnte. So belastete das aufs Wesentliche reduzierte Fahrzeug längst das Image des modernen PSA-Konzerns, zu dem auch Citroën gehörte. Als beliebtes und häufig auch erstes Auto eines Studenten bleibt die „Ente“ bis heute unvergessen und lebt zumindest im Modell auch als Coupé Epochen überspannend fort.

Das Ende der Epoche 3 und den Übergang zur Epoche 4 besetzt unter den Modellneuheiten der VW 411 Schrägheck. Als „VW Typ 4“ – „Typ 3“ war der VW 1500/1600, der später vom „Passat“ ersetzt wurde – erschien er 1968 auf dem Automarkt, wurde aber bereits 1974 nach nur 367.728 gebauten Einheiten ersatzlos eingestellt.

Mit dem „Käfer“ hatte er einen Boxermotor mit Heckantrieb und Luftkühlung gemeinsam, aber als erster Volkswagen eine selbsttragende Karosserie. Um einen konkurrenzfähigen Kofferraum bieten zu können, musste VW sich wegen des Motors im Heck kräftig anstrengen und auch die vordere Haube zur relativ geräumigen Ablage verwandeln.

Nun schwenken wir langsam aus der Epoche 4 in die Epoche 5 über: Diesen markiert der Porsche 928 mit seinen charakteristischen, klappbaren Rundscheinwerfern. Sein zeitloses Äußeres ließ es zu, dass er nahezu unverändert von 1977 bis 1995 gebaut wurde. Gerade in den ersten Jahren gewann er viele Auszeichnungen.

Für Porsche war es das erste Spitzenmodell mit Frontmotor, welches ursprünglich als Ablösung für den Klassiker 911 entwickelt worden war. So glänzte er schon 1975 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h, von 0 auf 100 km/h beschleunigte er binnen 6,8 Sekunden. Trotzdem blieb er immer der schnelle und komfortable Straßenwagen und wurde parallel zum Rennwagen 911 gebaut. Als Modell macht der 928 besonders im blauen Metallic-Lack eine ausgezeichnete Figur.

Den Abschluss der MWB-Neuheiten bildet der kleine Ford Ka, einer der ersten Vertreter der Kleinwagenklasse. Auch er zeigt sich im Metallic-Lack, allerdings im 1996 topaktuellen und modernen Grün.

Gebaut wird sein Vorbild seit 1996, voraussichtlich endet die Fertigung aber noch in diesem Jahr. Obwohl er deutlich kleiner als der Ford Fiesta ist, wird er auf der gleichen Bodengruppe aufgebaut. Mit ihm wurde das umstrittene „New-Edge-Design“ eingeführt, das Kanten und Rundungen in neuer Weise zusammenführte.

Der Name „Ka“ stammt übrigens aus dem Altägyptischen und bezeichnete den Teil der Seele, die Lebenskraft spendet. Noch heute steht der Begriff in der modernen Sprache für die Seele. Beide Attribute, eine Seele und das Spenden von Lebenskraft, möchten wir auch den aktuellen Neuheiten von Wolfgang Baumann sinnbildlich zusprechen.



Mit diesem Bild verabschieden wir uns von der Automobilausstellung. Der Mercedes 300 SL konnte damals nicht bieten, was das Cabrio aus der Vorkriegszeit vermittelte: Fahrgefühl ohne Dach. Doch heute ist der Flügeltürer eine gesuchte Rarität, für den Liebhaber Preise um 500.000 EUR zahlen. In Spur Z kann sich hingegen jeder seinen Traum erfüllen.

Waren Automodelle für die Epoche 5 bisher stets Mangelware und viele Traumautos früherer Zeiten im Modell nicht zu haben, so herrscht die Freude nicht nur für den Augenblick. MWB ist nicht untätig und entwickelt längst weitere Fahrzeuge, welche die Zetties bestimmt ebenso begeistern werden wie diese aktuellen!

- **Bezug der vorgestellten Auto-Neuheiten:**
<http://www.mwb-spur-z.de>
- **Auftragsanfertigung passender Figuren:**
<http://www.trafofuchs.de>
- **Sonderauflagen individuell gestalteter MWB-Modelle:**
<http://www.rolfs-laedchen.de>
- **Figuren für die Beispielgestaltung des Artikels:**
<http://www.preiserfiguren.de>

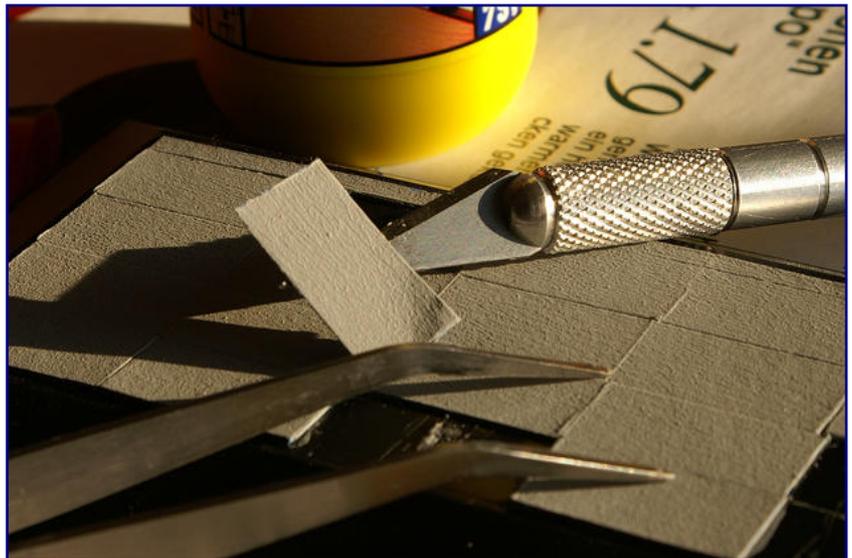
Wir machen die Probe aufs Exempel
NOCH für Spur Z geeignet?

Quer durch alle Spurweiten ist der Gras-Master von NOCH wohl eine große Innovation im Landschaftsbau auf der Modellbahn. Konkurrenten und Mitbewerber taten sich schwer, etwas Vergleichbares zu konstruieren, das preislich bei gleichen Ergebnissen mithalten kann. Doch auch NOCH machte sich Gedanken, was dem Gras-Master noch fehlen könnte und schuf mit dem Feindosierer nun einen Aufsatz, der besonders für die Nenngröße Z Erwartungen weckt. Wir haben ihn ausprobiert und bei der Gelegenheit auch gleich noch eine neue Grasmischung und die neu erschienenen Grasbüschel verarbeitet.

Der Bau eines kleinen Dioramas für das Modellflugzeugmagazin Herpa Wings (angekündigt in einer Vitrine während des Spur-Z-Wochenendes 2008 in Geseke) war der Anlass, auch einige der Neuheiten 2008 aus dem Hause NOCH zum Einsatz zu bringen. Immerhin bietet das Grün einer Grasfläche auch etwas Leben und Abwechslung in der sonst nur von Beton und Asphalt bestimmten Atmosphäre eines Flughafen-Vorfelds.

Das besondere an den Rasenflächen, die eine Flughafenanlage umgeben, ist deren einfache Gestaltung im Modell: Um Gefahren durch Vogelschlag an startenden und landenden Maschinen auszuschließen, finden sich in deren unmittelbarer Umgebung keine Sträucher oder andere, ähnlich hoch wachsende Pflanzen (im Modell: „Bodendecker“), die als Aufenthalts- oder Brutstätte in Frage kämen. Das schließt auch das Verwenden von Bäumen im Modell aus.

So kam uns die Master-Grasmischung Kuhweide von NOCH (Art.-Nr. 07073) in den Sinn. Diese zeichnet sich durch unterschiedliche Länge der verwendeten Fasern (2,5 – 6 mm) und zugesetzte Komponenten des auch einzeln vertriebenen Laubs aus. So sollte sich eine mit Klee, Gänseblümchen und Löwenzahn stellenweise durchwachsene Grasfläche schnell und einfach gestalten lassen.



Zum Streichen wurden die Betonplatten provisorisch befestigt. Bevor nun die Grasbüschel in die Ritzn zwischen zwei Platten „gepflanzt“ werden können, sind an den gewünschten Stellen die Platten vorsichtig mit Bastelmesser und Pinzette abzunehmen. Die Verleimungen erfolgen dann mit UHU Holzleim.

Die winzige Grundfläche erforderte nachträgliche Änderungen, weil sich die ursprünglich geplante Grünfläche gar nicht sinnvoll unterbringen ließ. Schließlich wurden einzelne der für dieses Werk geplanten Techniken und Ideen alternativ auf einem größeren Schaustück (Maße ca. 20 x 30 cm) erprobt. Im Rahmen dieser Planänderung fand sich auch schnell ein neuer Einsatzzweck für die „Grasbüschel Sommer“ (Art.-Nr. 07131).

Wir vermuteten, dass sie auf eine flexible, gummiähnliche Unterlage aufgebrachte Grasfasern seien, die sich beliebig verformen ließen. Dies hätte auch schon eine geringe Eigenhaftung mit sich gebracht.



Bild oben:
Von der Pinzette gehalten, können die (zu) runden Grasbüschel mit einer Nagelschere in schmale Streifen geschnitten werden.

Bild unten:
Diese Streifen werden zwischen zwei Betonplatten platziert und zusammen mit den Platten dauerhaft festgeklebt. Anschließend lassen sich die Halme noch maßstabsgerecht mit der Schere kürzen. Der NOCH Hin-und-weg-Kleber übernahm zuvor die provisorische Fixierung der Kartonplatten beim Anstrich in Betonfarbe.

Tatsächlich aber sitzen die kreisrunden Grasbüschel verschiedener Farbtöne auf einem festen Material und müssen eingeklebt werden. NOCH selbst sieht einen Verwendungszweck in der punktuellen Begrünung von Felsfugen, auf die sie sich einfach aufkleben lassen.

Der Grasmaster (Art.-Nr. 60130) würde an solchen Kleinstflächen tatsächlich nur Grasfasern verschwenden. Allerdings bestünde die Gefahr, dass benachbarte Flächen, die mit den unveränderten Büscheln versehen werden, nur allzu schnell monoton erscheinen würden. Da trifft es sich gut, dass sie sich auch mit einer Nagelschere individuell zurechtschneiden lassen und diesen Effekt haben wir uns zu Nutze gemacht.

In dünne, an allen Stellen gleich breite Streifen geschnitten, erwiesen sie sich als ideale Hilfsmittel, um Gräser und Unkraut darzustellen, das zwischen den Betonplatten einer „Panzerstraße“ empor-schießt. Dazu wurde an den Rand einer solchen Platte mit dem Zahnstocher etwas Uhu-Holzleim aufgetragen und ein solcher Streifen mit der Pinzette aufgesetzt.

Die Verarbeitungszeit reicht, um ihn noch etwas näher an

die Nachbildung einer Betonplatte zu schieben, bevor die nächste nahezu lückenlos herangeschoben und ebenfalls mit dem Leim befestigt wird. Die Wirkung ist verblüffend und einfacher geht es nun wirklich nicht. Ähnliche Einsatzmöglichkeiten bieten auch Bordsteinkanten, Trampelpfade oder Schwellenzwischenräume vernachlässigter Gleisanlagen in der Epoche 5.

Wie einleitend angekündigt, sorgte eine Planänderung dafür, dass ein zweites Diorama entstand. Zur Ursprungsfläche fehlten uns schlicht die Maße, weshalb zu großzügig geplant worden war. Abhilfe schuf das erwähnte, größere Diorama. Auf diesem ließen sich dann noch die gewünschten

Grünflächen am Rand nachbilden, durch die nun eine Straße für Versorgungsfahrzeuge außerhalb des Vorfelds führt.

Gekennzeichnet waren alle drei entstandenen Teilflächen durch ihre insgesamt doch recht geringe Größe und dem Wunsch, die Ecken und Kanten möglichst präzise zu begrünen, ohne Material zu vergeuden. Damit bot sich eine Chance, endlich auch den neuen Feindosierer (Art.-Nr. 60132) zum Gras-Master in der Praxis zu testen. Künftig gehört er zur festen Ausstattung neu ausgelieferter Geräte. Die Grundfläche wurde dafür mit einem Acrylspray matt (Art.-Nr. 61173) von NOCH braun eingefärbt, während die Ränder mit matter Acrylfarbe hellgrün (Art.-Nr. 61194) aufgelockert wurden.

Die spannende Frage war, ob der Aufsatz auf dem Gerät das Aufrichten der Grasfasern auf dem Untergrund in irgendeiner Form beeinträchtigen könnte, weil sich der Abstand zwischen den beiden elektrischen Polen vergrößern muss? Vorsichtig wagten wir uns zunächst nur an eine kleine Fläche von ca. 5 x 5 cm, die mit dem Graskleber (Art.-Nr. 61130) bestrichen wurde. Von zwei Ecken umgeben, war aber gleich Präzision gefordert.



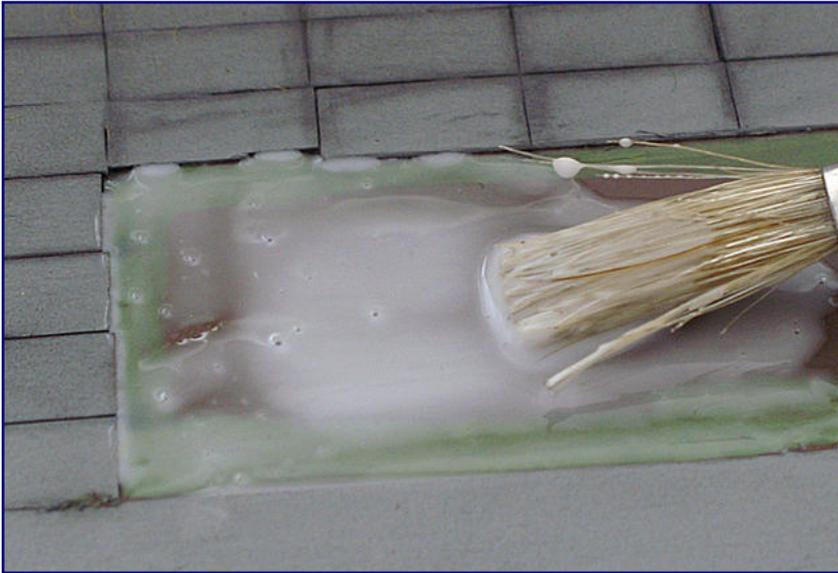
Trotz der Faserlängen bis zu 6 mm entschieden wir uns für den Siebaufsatz 1 für kurze Fasern – ein mutiger Schritt, wie wir noch glaubten. Trotzdem erfolgte das Begrasen anstandslos: Die ins Leimbett eingeschossenen Faser standen aufrecht und ließen ihre unterschiedliche Länge gut erkennen. Auch die Laubbeilagen im Grasmischung konnten die Qualität nicht mindern. Das Arbeiten selbst erfolgte genauso einfach wie ohne den Feindosierer.

Der Gras-Master wartet auf den Feindosierer, damit es losgehen kann. NOCH-Graskleber und die neue Master-Grasmischung Kuhweide sind weitere Testzutaten.

Bei mit dem feuchten Leimbett verbundenen Gegenpol, z.B. durch Ankleben der Krokodilklemme des Geräts an eine Stecknadel, und eingeschaltetem Gras-Master reicht ein vorsichtiges und gleichmäßiges Schütteln, um eine ausreichende Menge Fasern auf die Reise zu schicken. Als idealen Abstand zum Objekt haben wir (wo in der Anlagenpraxis möglich) etwa 2 cm ermittelt, weil dann am wenigsten Material ungenutzt verschüttet wird.

Selbst bei kräftigem Schütteln gehen dann max. 50 % der Grasfasern daneben. Sie lassen sich nach dem Durchtrocknen des Grasklebers vom Diorama wieder abschütteln und zurückgewinnen. Auf der Anlage setzt man praktischerweise einen Staubsauger mit sauberem Beutel (oder übergezogenem Nylonstrumpf auf der Saugdüse) dafür ein.

Auch der Graskleber, in seiner Konsistenz und Zusammensetzung einem Holzleim sehr ähnlich, erwies sich von NOCH ideal auf die hier genutzten Utensilien abgestimmt. Da er keine Haut auf der Oberfläche bildete und der Test so gut verlief, wagten wir uns im nächsten Schritt an eine Fläche mit der Größe von etwa 2 x 30 cm. Auch hier zeigten sich keine Probleme.



Als Grundlage für die Grasfasern dient ein Leimbett, das keine Haut bilden darf. Dafür wird NOCH-Graskleber satt mit dem Pinsel aufgestrichen und für den Gegenpol eine Stecknadel in die feuchte Masse gesteckt, an die die Krokodilklemme des Gras-Masters angesteckt wird.

Ein guter Tipp ist übrigens, die Grasfasern über Nacht in einen Behälter umzufüllen und in diesen einen kleinen, nassen Schwamm (z.B. Lötschwamm) einzulegen. Die so befeuchteten Fasern leiten besser und ergeben noch bessere Resultate.

Ermutigt von den Ergebnissen unserer Praxisprobe haben wir den Gras-Master mit Feindosierer schließlich auch noch eingesetzt, um damit Unkraut und Gräser zwischen den Betonplatten nachzubilden – quasi als Alternative zu den fertig konfektionierten Grasbüscheln. Der Graskleberauftrag erfolgte mit der Spitze eines Zahnstochers, Kleckse wurden mit Küchenkrepp gleich wieder aufgenommen.

Den Gegenpol in Form einer Stecknadel in eine klebergefüllte Fuge eingesteckt und schon konnte es wieder los gehen. Auch dieses Ergebnis hat uns überrascht. Selbstverständlich geht hier nun eine



Beim Arbeiten mit dem Feindosierer haben wir einen kürzeren Abstand zur Begrasungsfläche festgestellt als mit dem Gras-Master allein üblich. Doch dafür lässt sich auf kleinen Flächen deutlich Material sparer arbeiten. Beim Rückfüllen in den Beutel lässt sich der Feindosierer auch noch als Trichter verwenden.

Menge der Grasfasern rechts und links der Klebestelle verloren, aber selbst derart kleine Flächen liefern ein befriedigendes Ergebnis. Die Halme stehen tadellos. Ohne den Feindosierer hätten wir die Ritzen mit deutlich weniger Treffsicherheit befüllen können.

Nun sind die Testarbeiten beendet. Wir betrachten noch einmal kritisch unser Werk, bevor es ans Aufräumen geht. Jetzt erweist sich der Feindosierer schon wieder als gutes Hilfsmittel, obwohl NOCH diese Funktion gar nicht beabsichtigt hatte: Beim Rückfüllen nicht verbrauchten Grasmaterials in einen Behälter oder die Originaltüte haben wir uns stets geärgert, wie viel des Arbeitsmaterials rechts und links daran vorbei geht und erst wieder zusammengefedt werden musste.

Der Feindosierer reduziert aber den Durchmesser des Gras-Master-Vorratsbehälters auf einen ähnlichen Durchmesser. Nehmen wir also den Siebeinsatz heraus, dient er gleich als Trichter beim Entleeren des Behälters. Da wir so mehr unserer Grasfasern rückgewinnen können, spart das auf Dauer auch bares Geld!



Das Ergebnis überzeugt: Die Grasfasern stehen aufrecht und erzeugen den Eindruck einer echten Wiese. Auch in den schmalen Plattenfugen konnte mit dem Feindosierer ein befriedigendes Ergebnis erzielt werden. Gut, dass der Feindosierer ab dem Modelljahr 2008 fester Bestandteil des Gras-Masters von NOCH ist.

Wichtig erscheint uns nun noch, auf die Pflegehinweise von NOCH kurz einzugehen: Die mit den Fasern in Kontakt tretenden Teile des Gras-Masters und Feindosierers bestehen aus Kunststoff. Der Boden des Vorratsbehälters und die Siebeinsätze sind mit einem leitenden Material beschichtet, das empfindlich gegen mechanische Einwirkungen ist. Tragen wir es ab oder beschädigen es, wird das die ordnungsgemäße Funktion des Gras-Masters beeinträchtigen.

NOCH hat dazu Pflegehinweise in seine Anleitung aufgenommen, die jeder Anwender unbedingt lesen sollte, bevor er hier ungewollt fatale Fehler begeht. An einer gründlichen Reinigung von verbrauchten Fasern führt beim Wechsel auf eine andere Farbe schließlich kein Weg vorbei.



Der Feindosierer hat uns überzeugt, denn er ist für Arbeiten in der Nenngröße Z bestens geeignet. Daher verleiht die Redaktion ihm das Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2008“ für die Kategorie Werkzeug.

Das Fazit unserer Probearbeiten ist abschließend schnell auf den Punkt gebracht: Die Grasbüschel gefallen uns gut und lassen sich an vielen Stellen verwenden. Sie ließen sich grundsätzlich auch mit Hilfe des Gras-Masters und eines geeigneten Klebstoffes selbst herstellen, aber der Aufwand lohnt nicht. Ein individuelles Zurechtschneiden zum Vermeiden monotoner Flächen erscheint uns aber unabdingbar.

Die anfängliche Skepsis gegen den Graskleber erwies sich als unbegründet. Auch der zuvor für ähnliche Zwecke verwendete Weißleim lässt sich verdünnen und mit einem Tropfen Spülmittel entspannen. Doch NOCH hat ein eigenes Produkt geschaffen, das bestens auf deren Sortiment abgestimmt ist und deshalb von uns bevorzugt wird.

Der Feindosierer hat sich aus unserer Sicht als ein Muss für die Belange einer Spur-Z-Landschaftsgestaltung erwiesen. Er stellt eine ideale Ergänzung für Feinarbeiten an Rasenflächen dar, wie wir sie in unserem Maßstab nahezu ausschließlich vorfinden. Für die sinnvolle Erweiterung des Gras-Masters und die serienmäßige Ausstattung mit dem Feindosierer gebührt NOCH ein großes Lob. Wir halten ihn für die Neuerscheinung des Jahres im Bereich des Werkzeugs.

Herstellerkontakt:
<http://www.noch.de>

Werbung

Eine Ausgabe verpasst?



Die Z-Friends Europe und der Z Club 92 stellen kostenlos für alle Leser das **Trainini ARCHIV** bereit.

Sie finden es ganz einfach über die Linkliste auf unseren Internetseiten. Anklicken, gesuchtes Exemplar heraussuchen, runterladen, ...fertig: Schon lesen Sie die gewünschte Ausgabe von

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z



Modell **Vorbild** **Gestaltung** **Technik** **Literatur** **→ Impressionen**

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für alle Leserbriefe und Rückmeldungen, die Trainini® erreichen. Schreiben Sie bitte per Post oder an leserbriefe@trainini.de! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die Neuheiten vorstellen möchten. Das hier gezeichnete Bild soll stets repräsentativ sein und bleiben. Ebenso finden auch in Zukunft Hinweise auf Veranstaltungen und Treffen hier ihren Platz, sofern die Ausrichter Trainini® rechtzeitig informieren.

Auf die letzte Ausgabe erhielten wir folgende Anregung:

Die begeistertsten Reaktionen im Forum der Z-Friends Europe lassen darauf schließen, dass sich der Schienenbus ungebrochener Beliebtheit erfreut. Ich fand die Historie der Märklin-Z-Modelle, die mir teilweise unbekannt waren, besonders interessant. Hätte es das Internet doch früher gegeben!

Schade, dass sich der aktuelle Moorexpress der EVB nicht korrekt (wegen fehlendem Grundtyp des Fahrradwagens, der zwischen Motor- und Steuerwagen eingestellt wird) darstellen lässt. Siehe hier: <http://www.evb-elbe-weser.de/de/Moorexpress/Fahrradmitnahme/?jsessionid=a-9J3dUaoaR>.

Als Regelzüge waren die Schienenbusse ja nur übergangsweise bis zur Auslieferung der 628² im Einsatz. Wie wäre es mit einer Fortsetzung des Artikels nach dem Motto „Wo fahren Sie denn (noch)?“. Zumindest die Homepage der EVB dürfte einiges an Information bieten.

Jörg Endreß, Bremen

Antwort der Redaktion: Die gute Aufnahme der letzten Ausgabe mit dem Schwerpunktthema „Schienenbus“ hat uns sehr gefreut, in dieser Form darüber hinaus sogar noch überrascht. Auf jeden Fall ist ein derart beliebtes Thema Ansporn für die Redaktion, dort auch für weitere Artikel anzuknüpfen.

Wir hoffen, dass Märklins jüngster Katalog-Ableger dieses Modells ein spürbarer Erfolg wird. Das würde sicher weitere Varianten rechtfertigen, denn die mögliche Ausführungen sind längst noch nicht erschöpft. Ein dazu passender, begleitender Artikel wäre uns am liebsten. Wir hoffen, auch unsere Leserinnen und Leser teilen diese Ansicht.



Mit dem Schienenbus beschäftigt sich auch dieser Leserbrief:

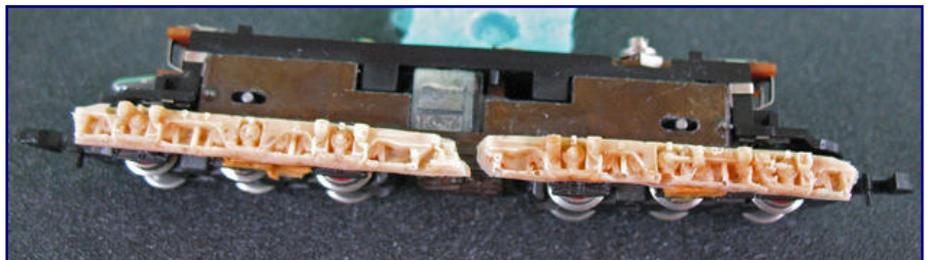
Auch die August-Ausgabe ist wieder super geworden! Vielen Dank. Ihr bereichert die Z-Welt so richtig! Kleine Anmerkung zum Schienenbus- Kapitel: Die VT 97 waren nicht nur für die Zahnradstrecken in Baden-Württemberg gedacht.

Der VT 97 901 war von 1963-1965 auf der bayrischen Zahnradbahn Oberzell-Wegscheid im Einsatz. VT 97 907 und 908 wurden extra für diese Strecke bestellt. Noch während der Fertigung kam es nach einem Hangrutsch zur Betriebseinstellung, weshalb beide Fahrzeuge dort nie gelaufen sind.

Jochen-Ulrich Hänger, Neckarwestheim

Stellvertretend für viele Reaktionen auf die letzte Ausgabe steht diese:

(...) mal wieder ein Lob für die letzte Ausgabe **Trainini**. Das war wieder lesenswert in jeglicher Hinsicht - eine der Besten. Schön auch das Engagement mit Herrn Baumann bzgl. der Drehgestellblenden (zu Märklins E 50, Art.-Nr. 88575; Anm. der Redaktion). Der gute Mann ist mit seinen Autos schon Klasse - und wer weiß, was er auch für die Schiene noch auf die Beine stellen kann / will / wird.



Gute Nachricht für alle Leser, die Sorgen hatten: Die Drehgestellblenden für die E 50 werden bei MWB nicht limitiert erscheinen, zumal ja auch weitere Varianten der E10k erwartet werden. Den aktuellen Stand der Entwicklung zeigt dieses Bild. Foto: MWB, Wolfgang Baumann

Joachim Ritter, Schönwald

Zusammenfassung der 2. Modellbahnbörse in Lübeck:

Am ersten Septemberwochenende fand in der Kantine der Firma Villeroy & Boch zum zweiten Mal eine große Modellbahnbörse statt. Neben den zahlreichen Händlern, die hauptsächlich die größeren Spurenbereitungen bedienten, wurde diesmal ein weiterer Schwerpunkt auf die kleinste Spur gesetzt.

Josephine und Helmut Küpper (Ladegut Küpper) boten neben ihrem Ladegut auch ein reichhaltiges Angebot an Spur-Z-Artikeln an. Feine Ätztechnik war bei Rolfs Lädchen nicht nur auf vielen kleinen Dioramen zu bewundern sondern selbstverständlich auch als Bausatz oder Fertigmodell am Stand von Bärbel und Rolf Pabst zu kaufen. Dort präsentierte Torsten Schubert zusätzlich noch seine Dioramen mit beleuchteten Autos und LKW.



Hans-Jörg Ottinger vom Freundeskreis der Spur-Z Hamburg zeigt sich auf der Börse in Lübeck von Beleuchtungseffekt-Exponaten. Foto: Torsten Schubert

Ein Ausstellungshöhepunkt war ohne Zweifel auch Hans-Ulrich Druske mit seinem Modul der Fehmarnsundbrücke. An den Tischen der Kantine, in der man günstige Speisen und Getränke erwerben konnte, bildeten sich immer wieder nette Gesprächsrunden von Besuchern und Ausstellern, die das Gefühl eines zweitägigen Stammtisches vermittelten.

Alles in allem war es eine rundum gelungene Veranstaltung, bei der wieder viele neue Kontakte geknüpft, aber auch alte wieder gepflegt und aufgefrischt wurden. Und genau das macht die Spurweite Z schließlich so lebendig und einzigartig.

Aktuelle Neuheitenauslieferungen von Märklin:

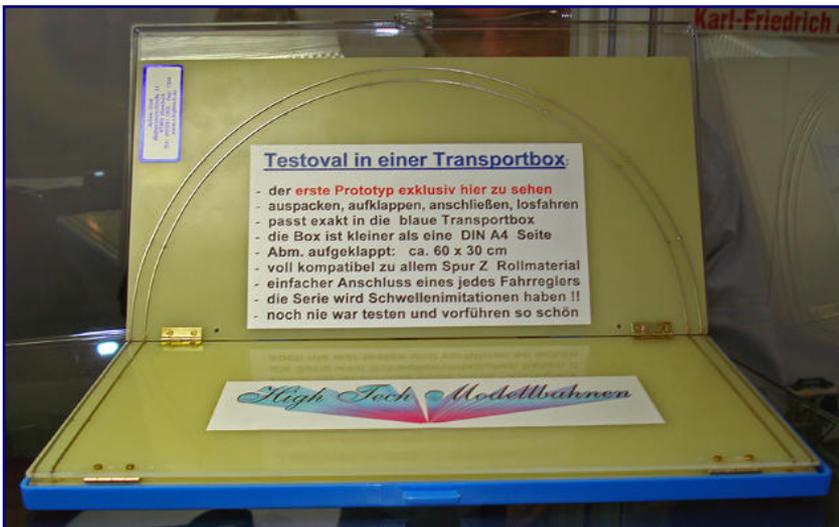
Von Märklin ausgeliefert wurden in den letzten Wochen die Baureihe 189 der DB AG (Art.-Nr. 88191) und die baugleiche Reihe Re 474 der SBB Cargo (Art.-Nr. 88192). Als für Anlagen nach Vorbild der Epoche 5 bedeutende und optisch auch gelungene Neuheiten werden wir Ihnen diese Neuheiten am Beispiel der BR 189 in einer der nächsten Ausgaben noch mal detailliert vorstellen.

Ebenfalls ausgeliefert ist das Wagenset mit zwei Containern der Firma Hoyer (Art.-Nr. 82285), das bestens zu den neuen Modellen passt und ein früheres Wagenset mit Vorbildern der gleichen Firma ergänzt. Und auch der Bausatz „Feuerwache mit Einsatzfahrzeugen“ (Art.-Nr. 89800) erreicht in diesen Tagen die Händlerregale.

Das lange Warten auf den vierachsigen Aral-Kesselwagen (Art.-Nr. 82073) mit Bremserhaus als Ausgleich für die ausgefallene Insider-Club-Katalogleistung hat endlich auch ein glückliches Ende gefunden. Das Modell macht einen sehr guten Eindruck und wird die Club-Mitglieder, die sich für das Modell ent-



Endlich ausgeliefert sind das Set mit 2 Containerwagen „Hoyer“ der DB AG (Art.-Nr. 82285) und der dunkelblaue ARAL-Einheitskesselwagen für die Mitglieder des Märklin-Insiderclubs (Art.-Nr. 82073), die ihn als Katalogersatzleistung gewählt hatten.



Das vielfältig einsetzbare Testoval von High Tech Modellbahnen wird in einer Transportbox geliefert, damit man es überall hin mitnehmen kann. Foto: SD

schieden haben, sicher begeistern: Es ist auf allen vier Seiten lupenrein bedruckt.

Es tut sich was bei High Tech Modellbahnen: Einige Zeit war es ruhig um High Tech Modellbahnen. Doch schon in Geseke und dann auch auf der Intermodellbau Dortmund präsentierte Achim Grob eine äußerst praktikable Idee, wie man einen Testkreis quasi unter den Arm klemmt.

Auf einer großen, aber mehrfach geteilten Kunststoffplatte sind Schienenprofile aufgebracht und mit der Unterlage fest verbunden. Mittels Scharnieren besteht eine feste,

mechanische Verbindung zwischen den einzelnen Teilen – auch elektrisch ist das der Fall.

Im Betriebszustand hat man ein Testoval vor sich liegen, das zusammengeklappt in die nur etwa 30 cm breite Transportbox passt, die High Tech Modellbahnen seit Jahren auch für die Mitnahme von Modellen zu Messen und Ausstellungen anbietet.

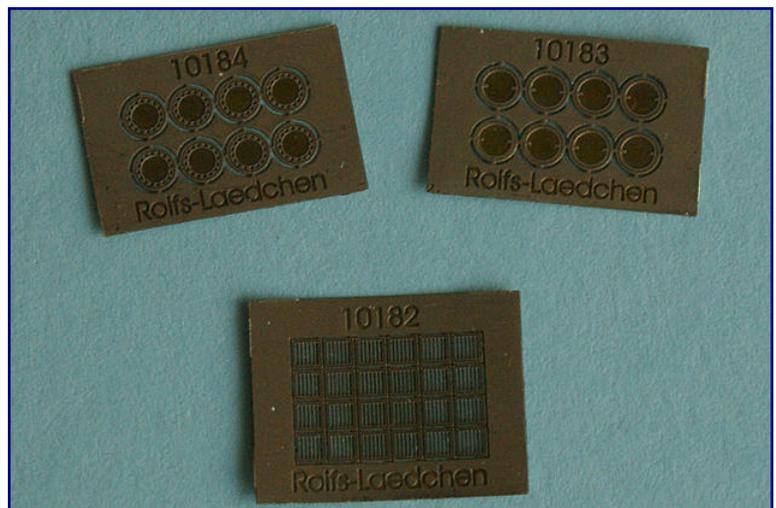
Läuft alles nach Plan, beginnt vielleicht schon Ende September die Auslieferung. Wir warten gespannt darauf und sind sicher, das wird Stammtischtreffen nicht unbeeinflusst lassen. Übrigens wird die Serienausführung zusätzlich noch Schwellenimitationen zwischen den Gleisprofilen zeigen!

Ebenfalls neu ins Programm soll eine trägerlose Modellvitrine sein. Dabei lagert das zu zeigende Stück zwischen zwei eng verspannten Folien und wird von diesem an seinem Ort gehalten. Außen ist sie in einen Holzrahmen eingefasst, der auch für die Wandmontage erforderlich gewesen sein dürfte.

Rolfs Laedchen setzt eine Anregung um:

Auf Vorschlag von **Trainini®** hält nun ein Artikel Einzug ins Programm, den wenige bisher bewusst vermisst haben und doch alle auf der Modellbahn brauchen. Die Rede ist von Gully- und Kanaldeckeln – schließlich gibt es keine Vorbildstraße und keinen öffentlichen Platz ohne sie.

Rolfs Laedchen setzt gleich drei verschiedene Modelle in den Maßstab 1:220 um. Es handelt sich dabei um die eckigen Gullydeckel, die am Bordsteinrand in die Gosse montiert werden und zwei kreisrunde Kanalabdeckungen, die Arbeitern als Zugang zur Unterwelt dienen.



Die äußerst fein und detaillierten Ätzteile müssen nur passend lackiert und aus dem Bogen ausgetrennt werden, bevor sie zum

Gleich drei verschiedene Arten von Gully- und Kanaldeckeln sind neu im Programm von Rolfs Laedchen. Schon mit einem Tupper Farbe sind sie sofort bereit für den Einsatz auf der Anlage. Musterbeispiele dafür finden Sie im Artikel „Weseler Autoschau 2008“ in dieser Ausgabe.

Einsatz kommen können (siehe auch Fotos im Beitrag „Weseler Autoschau“!). Wir empfehlen für die Wiedergabe des braunen Metallsdens Farbton Lederbraun von Revell (84 matt) und für den Asphaltkreis im Kreisinneren Mausgrau (Revell 47 matt).

Ideen sind gefragt und wir freuen uns über das offene Ohr auch dieses Herstellers! Für Informationen und Bezug rufen Sie die Seiten <http://www.rolfs-laedchen.de> auf.

So was haben wir im Maßstab 1:220 noch nicht gesehen:

Spur-Z-Freund Phillip Meyer hat die Redaktion gehörig überrascht und gleichzeitig tief beeindruckt. Grund dafür waren kleine Dioramen, die er mit selbst entwickelten Bodendeckern ausgestaltet hat, die sich an ähnlichem Material für größere Spurweiten orientieren, aber maßgeschneidert für den Maßstab 1:220 sind. Zum Größenvergleich hat er in einige seiner Probestücke eine Preiser-Figur gestellt.



Den Auftakt für eine ganze Reihe Bodendecker und naturnahe Bäume machen die Muster für Landschaftsprodukte, mit denen Leser Phillip Meyer dieses Diorama gestaltet hat. Kaum zu glauben: Diese Szenerie ist tatsächlich im Maßstab 1:220 erbaut worden! Foto: Phillip Meyer

Ziel seiner Arbeiten ist es, sämtliches Gestaltungsmaterial wie Wiesen, Felder, Bodendecker und Bäume genauestens aufeinander abzustimmen und damit den hohen Anforderungen der Fein- und Detailgestaltung (englisch: „Finescale“) endlich auch in der Spurweite Z gerecht zu werden.

Grundsätzlich geplant ist auch, diese Entwicklungen nach weiterem Herbeiführen der Serienreife anderen Modellbahnern anzubieten. **Trainini®** wird sie gern fortlaufend darüber informieren.

Revolution bei Spritzlackierungen?

Ein neu patentiertes Spritzgriffelkonzept hat Herpa für Oktober 2008 angekündigt. Es handelt sich um eine Spritzpistole mit Innenmischung und „Single Action“, d.h. über den Bedienhebel wird nur die gesprühte Luftmenge reguliert.

Die Farbmenge wird hingegen über ein Rändelrad voreingestellt. Ein großer Vorteil ist die Austauschbarkeit der Sprühköpfe und Farbbecher, die ohne Reinigung auskommen und damit viel Zeit bei der Werkzeugpflege sparen.

Das verspricht einen Vorteil besonders in der Spurweite Z, wo überwiegend kleine Flächen zu lackieren



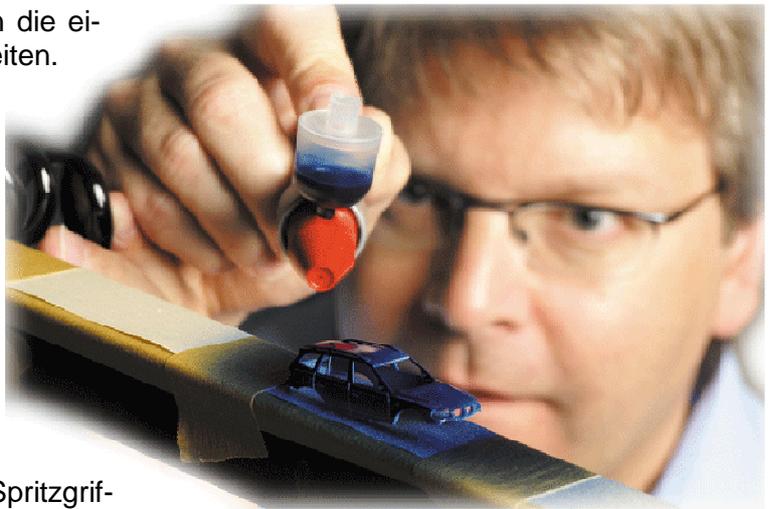
Trainini® – Ausgabe 38

Praxismagazin für Spurweite Z

sind und die Vor- und Nachbereitungszeiten die eigentliche Arbeitsdauer deutlich überschreiten. Die kleinste, bei Start verfügbare Düsengröße von 0,3 mm ist für diese Zwecke ebenfalls durchaus geeignet.

Mit einem Preis von 39,95 EUR handelt es sich zudem noch über das mit Abstand günstigste System auf dem Markt, das auf die feiner steuerbare Innenmischung baut. Damit wird die Hemmschwelle für eigene Versuche unserer Auffassung nach deutlich reduziert.

Wenn Herpas eigene Sicht zutrifft und der Spritzgriffel neben Anfängeransprüchen auch gehobenen Ansprüchen gerecht werden kann, steht uns vielleicht eine kleine Revolution in dieser Werkzeuggruppe bevor.



Vielseitig einsetzbar, auch für Anfänger geeignet und preislich erschwinglich verspricht die neue Spritzpistole von Herpa zu werden. Produktfotos (2): Herpa Miniaturmodelle GmbH

Interessante Seite für den Fahrzeugeigenbau:

Im Forum der Z-Friends Europe wurde auf einen interessanten Internetauftritt für Modellbahner aufmerksam gemacht, die selbst Modelle (um)bauen und in der Folge neue Anschriften zu erstellen haben. Es handelt sich um die Seiten unter der Domäne <http://www.enkel.museumseisenbahnhamm.de>, auf der neben den passenden Schrifttypen auch weitere Hinweise zu Platzierung, Größe und Aussehen von Schildern und Anschriften gegeben werden.

Wem eine solche Datenquelle bisher gefehlt hat, der sollte sich dort mal umsehen!

Neues von VELMO aus Pfungstadt:

Mit dem VT 137 „Bauart Hamburg“ (Märklin, Art.-Nrn. 88870 – 88872) ist endlich der erste Triebwagenzug digitalisierbar. Unter der Bestellnummer LD 219229 bietet VELMO einen DCC-Decoder



Keine halben Sachen mehr! Pünktlich zum 75. Geburtstag des „Fliegenden Hamburgers“ kann dank VELMO Märklins VT 137 / SVT 04 „Bauart Hamburg“ jetzt im Rahmen einer Digitalisierung auch vollständig beleuchtet werden. Foto: VELMO, Claudius Veit

an, der nach bekanntem und bewährtem Rezept nun auch bei diesen Modellen die Originalplatinen ersetzt.

Neben dem kinderleicht zu bewerkstelligenden, digitalen Umrüsten des Modells kann auch der gesamte Zug schaltbar beleuchtet werden. Bei der Originalplatine des Märklin-Modells ist nur der unmotorisierte Zugteil mit gelben LED beleuchtet, was optisch nicht gerade befriedigen kann; die motorisierte Hälfte blieb nämlich vollständig unbeleuchtet.

Damit strahlt das Modell im wahrsten Sinne des Wortes in einem ganz neuen Licht. Nähere Informationen finden Sie unter <http://www.velmo.de/neuheiten>. Bestellungen können ab sofort über die Startseite <http://www.velmo.de> getätigt werden.

Geburtstagsgeschenk dank Märklin:

Der kleinste Weihnachtsbaum der Welt ist im letzten Jahr nicht nur zur neuen Dortmunder Weihnachtsattraktion geworden sondern auch zum Botschafter für Kinderprojekte. Märklin stockte als Sponsor des Kreativ-Weltrekordteams und des Projektes den Etat, der in Sachspenden an Kindergärten und Hilfsorganisationen geht, aktuell um zwei Startpackungen „Circus Mondolino“ auf.



Über Märklins Geburtstagsgeschenk aus dem Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ an das Kinderschutzzentrum Dortmund freuen sich (v.l.n.r.): Holger Späing (Pressesprecher Kreativ-Weltrekordteam), Christine Koslowski (Psychotherapeutin), Bastian Pütter (Assistent der Geschäftsführung) und Sandra Adler-Koch (Geschäftsführerin). Foto: Maximilian Sommer

Die erste davon konnte am 30. August 2008 anlässlich des 20-jährigen Bestehens des Kinderschutzzentrums der Ärztlichen Beratungsstelle Dortmund e.V. (AEB Dortmund) durch das Kreativ-Weltrekordteam als Geburtstagsgeschenk überreicht werden.

Mit den Kindern freute sich darüber vor allem Therapeutin Christine Koslowski, die das Set in die Behandlung der kleinen Patienten einbinden wird, so dass es nicht nur als Zeitvertreib im Wartezimmer dienen wird. Holger Späing, Pressesprecher der Weltrekordler, fasst das Leitmotiv vor diesem Hintergrund wie folgt zusammen: „Jede kleine Hilfe kann groß wirken. Wichtig ist die Kontinuität im Handeln.“

Das Kinderschutzzentrum Dortmund kümmert sich, überwiegend privat aus Spenden finanziert, seit nunmehr 20 Jahren um vernachlässigte, misshandelte und missbrauchte Kinder. Dabei steht im Vordergrund, traumatisierten Kindern die Rückkehr in ein normales Leben zu ermöglichen und ihre seelischen Wunden zu heilen, damit später nicht auch von ihnen (sexuelle) Gewalt ausgeht.

Die Strafverfolgung der Täter, auf die sich die staatlichen Aufgaben und das öffentliche Interesse meist ausschließlich fokussieren, ist nicht Aufgabe dieser Einrichtung. Alle Patienten des Kinderschutzzentrums genießen die ärztliche Schweigepflicht und werden mit ihren Gesichtern deshalb auch nicht auf Fotos gezeigt.

Die AEB Dortmund geht seit Jahren erfolgreich auch ungewöhnliche Wege: So waren und sind manchmal auch Tiere (Katzen) in die Therapien eingebunden, zu denen die Kinder Vertrauen aufbauen lernen. So wird auch die Modellbahn künftig helfen, Normalität kennen zu lernen und in ein glückliches Leben zurückzukehren.

In der Konsequenz kann sich die Redaktion das von Lesern geschilderte Phänomen nur durch eine außergewöhnlich hohe Nachfrage erklären. Hinzugekommen dürfte sein, dass einzelne Händler in ihrer Disposition überrascht worden sein könnten und mangels Nachbestellmöglichkeit nicht alle Kundenwünsche beliefern konnten.

Wer weiß, vielleicht wurde hier ein neues Sammelobjekt entdeckt?

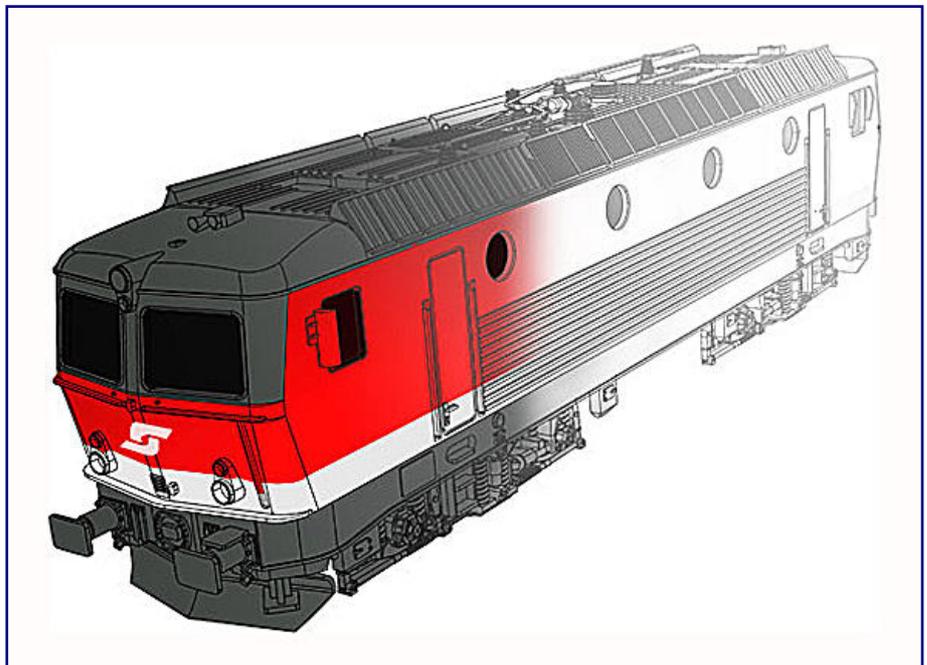
Neues Modell bei SMZ (Österreich):

Da Freunde der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) von Märklin nur sehr selten und dann meist mit reinen Bedruckungsvarianten bedacht werden, hat sich eine Gruppe von Spur-Z-Modellbahnern schon vor einigen Jahren daran gemacht, eigene Modelle zu erschaffen und Lücken zu schließen.

Zuletzt wurde es um SMZ (Sondermodelle Z) leider recht ruhig. Die Ursache hat sich nun schnell und äußerst erfreulich aufgeklärt: Die Enthusiasten arbeiteten an einem neuen Modell mit komplett neuem, in CAD-Technik konstruiertem Gehäuse.

Herausgekommen ist die 1044.225-9 der ÖBB (Baujahr 1991), die bis zum Erscheinen der Baureihe 1016 „Taurus“ noch die österreichische Standardlokomotive war. Sie gehört zur letzten Serie der Reihe 1044 aus den Bauzeit von 1989 – 1995 und erscheint im umbra/verkehrsroten Anstrich mit dem alten ÖBB-Logo, kurz auch „Pflasch“ genannt. Der Unterschied zu den früheren Serien sind die hohen Lüfter mit senkrechten Lüftergittern statt Grobgittern.

Der neu konstruierte Lokkasten konnte durch Anpassungen am Standardfahrwerk vor-



Oben:
Die Computersimulation versinnbildlicht das Entstehen der Reihe 1044 am Computer mittels CAD-Programm sowie das Vermitteln eines ersten Eindrucks von der späteren Farbgebung.

Unten:
So zeigt sich das Modell der Lok im aktuellen ÖBB-Lack mit seinen vielen Anschriften und Symbolen. Weitere, bei entsprechender Nachfrage mögliche Farbvarianten zeigt die kleine Aufnahme im Bild. Alle Abbildungen: SMZ

Trainini® – Ausgabe 38

Praxismagazin für Spurweite Z

bildgerecht tief platziert werden. Auch Schienenräumer wurden montiert. Einschränkungen beim befahrbaren Radius hat dies nicht ergeben. Das Modell ist leicht durch Decoderplatinen zu digitalisieren. Der rot-weiße Lichtwechsel wurde durch SMD-Technik von Velmo (<http://www.velmo.de>) realisiert und besticht durch warmweiße LED.

Abgerundet wird das stimmige und gute Gesamterscheinungsbild durch abgedunkelte Fenstereinsätze. Für das hoch detaillierte Gehäuse besteht samt zugerüsteten Komponenten aus über 30 Einzelteilen. Vor diesem Hintergrund erscheint auch der selbst für ein Kleinserienmodell in der höheren Klasse angesiedelte Preis durchaus angemessen.

Die Startauflage zur Erstausslieferung beträgt 20 Modelle, von denen jedes 487, 50 EUR kosten soll. Sofern die Nachfrage ausreicht, sollen aber auch die beiden, weiteren Farbvarianten erscheinen. Bestellungen und Anfragen tätigen Sie bitte über den Anbieterkontakt unter http://www.sondermodellez.at/content_d/modelle_oebb_1044.asp.

Ebenfalls neu ist ein gelber Schiebewandwagen des Typs Habbins mit Aufschriften für DHL, eingestellt bei der Deutschen Bahn AG der Epoche 5.

Conrad-Katalog Modellbahn neu erschienen:

Seit einigen Wochen erhältlich ist der neue Conrad-Katalog Modellbahn 2008/09. Auf 288 Seiten bietet er einen großen Überblick über die Modellbahnsortimente verschiedener Hersteller. Auf den ersten Blick bekommt man als Zettie allerdings einen Schrecken, denn die Rubrik der Spurweite Z wird als nur zwei Seiten stark ausgewiesen.



Dort finden sich jedoch nur die rollenden Modelle von Märklin, während sich die Zubehörartikel und Elektronikkomponenten über den Rest des Katalogs verteilt finden, so dass sich nach und nach ein ganz anderes Bild zeigt.

Mit dabei sind erstmals auch die von **Trainini®** im Frühjahr 2008 exklusiv getesteten, reinweißen „Chiplod 0402“ des Herstellers Everlight (Art.-Nr. 18 00 78-65), zu finden auf der Seite 226 und mit einem Stückpreis von 0,39 EUR auch sehr günstig angeboten.

Aktuelle Neuheitenauslieferungen von AZL:

American Z Line hat in der zweiten Augushälfte mit der Auslieferung der Diesellok E7 für die Southern Railway begonnen. Erhältlich sind nur die Lokomotiven mit Führerständen („A-Unit“). Die komplett aus Messing gefertigten Lokomotiven werden von einem 10-mm-Faulhaber-Motor angetrieben und verfügen über eine fahrtrichtungsabhängige Beleuchtungen, AZL-Kupplungen und weitere Details.

Die Modelle (Art-Nr. 1891) erscheinen mit vier verschiedenen Betriebsnummern: 2914, 2916, 2918 und 2919.

Zeitgleich erscheint nun ein Postwagen des Typs BM70M "heavy weight car" (Schwergewichtswagen; Art.-Nr. PRR9) des Pennsylvania Railway Post Office. Auch diese Wagen sind aus Messing konstruiert. Sie bestehen durch ihre typischen Vorbilddetails, sechsachsige Drehgestelle mit brünierten Metallrädern und eine feine Bedruckung. Erhältlich sind sie mit den Betriebsnummern 6554 oder 6580.

Beide Modelle erscheinen in einer streng limitierten Auflage. Für weitere Informationen (auf englisch), Bilder und Bestellungen besuchen Sie bitte die Seite <http://www.ztrack.com/AZL/amerzlines.html> unseres Partnermagazins **Ztrack**.

Die nächste Variante der „60' High-cube box cars“ (hohe, gedeckte Güterwagen, Art.-Nr. 90402-1) werden Waggons der Canadian Pacific (CN) sein. Die güterwagenroten Fahrzeuge tragen weiße Anschriften und ein schwarz-weißes CN-Logo. Die Packung enthält vier Exemplare mit verschiedenen Betriebsnummern und rollen auf SZL-Drehgestellen der Bauart „Roller Bearing“ mit geschwärzten Metallrädern.

Endlich gibt es auch Fotos zum Hubkipperwagen von FR:

Jetzt ist es soweit! Wie angekündigt, können wir Ihnen endlich auch Fotos des Hubkipperwagens der SBB-Gattung Fs-u zeigen. Der Waggon erscheint aktuell bei FR Feinwerktechnik als Neuheit 2008 (Art.-Nr. ZF330). Sein Vorbild wurde für den Transport nässeunempfindlicher Schüttgüter wie Kohle, Kies, Altglas aber auch landwirtschaftliche Erzeugnisse wie Kartoffeln, Äpfel und Zuckerrüben beschafft.



Der neue Hubkipperwagen der SBB, Gattung Fs-u, präsentiert sich als FR-Neuheit 2008 mit vielen wiegegebenen Details und einer umfangreichen Beschriftung, die im Tampondruckverfahren aufgebracht wird. Foto: FR Feinwerktechnik

Die Modelle von Freudenreich Feinwerktechnik entstehen in einer Mischbauweise: Sie haben ein Untergestell aus Neusilber und Edelstahl, während das Wagenoberteil ein fein detailliertes Kunststoff-Spritzussteil ist, das im Tampondruckverfahren beschriftet wird.

Erstmals auf Fotos zu sehen ist mit dem offenen Privat-Güterwagen der Firma BBC eine weitere Neuheit 2008 (Art.-Nr. ZF300-2). Es handelt sich bei ihm um einen Wagen der Bauart Fbkk für den Transport von Alteisen. Dieser Waggon erscheint im Zweierset, darin ist je ein Wagen mit und ohne erhöhte Bordwände enthalten.



Nicht minder interessant für die Freunde Schweizerischer Eisenbahnen ist der Privatwagen der Bauart Fbkk, hier zu sehen in der Ausführung mit hohen Bordwänden. Foto: FR Feinwerktechnik

Aktuelle Lieferverzögerung bei Märklin:

Die schwere Güterzugdampflokomotive der Baureihe 44 in Ausführung der Deutschen Bundesbahn für Epoche 3 (Art.-Nr. 88971) wird sich voraussichtlich bis November 2008 verzögern. Laut (noch aktueller) Lieferterminliste sollte das Modell noch in diesem Monat an den Handel ausgeliefert werden. Die Ursache für das Verschieben dieses Termins ist der Redaktion bisher nicht bekannt.

Die Neuheit des laufenden Modelljahres?

Genau mit Veröffentlichung dieser Ausgabe erreichte uns die Nachricht von der Produktionsaufnahme des „Glaskasten“ Baureihe 98³ der Deutschen Bundesbahn durch Z-Modellbau. Nachdem Herr Dr. Scheibe gebeten hatte, vom Handmuster, dem noch einige Details fehlten, keine Fotos zu veröffentlichen, hat das Warten nun ein Ende.

Ausgeliefert wird das im Modell mit Abstand beliebteste Fahrzeug der Dampfära in der Spurweite Z erstmals serienmäßig motorisiert mit einem Übersetzungsverhältnis von 88:1. Wie seine Vorgänger, darunter verschiedene Ausführungen der Köf 2, dürfte auch der Glaskasten wieder durch sehr gute Langsamfahreigenschaften punkten können.

Trainini® – Ausgabe 38

Praxismagazin für Spurweite Z

Die unbeleuchtete Lokomotive wird unter der Art.-Nr. 1101 als schwarz-rote Lok 98 307 der Deutschen Bundesbahn ausgeliefert und trägt vorbildrichtig für ihre letzten Dienstjahre einen DB-Keks. Ihr Vorbild gehörte zu den letzten Fahrzeugen dieser Art mit Blindwelle, die bei der DB eingesetzt wurden.

Im Modell besticht sie durch feine Details wie Kesselausrüstung, Aufstiegsleiter und Gestänge. Natürlich hat so viel Handarbeit ihren Wert: 490,00 EUR für ein in Deutschland hergestelltes Produkt dürften bei den Qualitätsansprüchen von Z-Modellbau aber durchaus angemessen sein.

Die winzige Lokomotive (Länge über Puffer: 31,7 mm) eignet sich für Güter-, Personen- und gemischte Züge (GmP; Güterzug mit Personenbeförderung) auf bayerischen Lokalbahnen. Die Herstellerseiten mit den Modellinformationen finden Sie unter http://www.z-modellbau.de/produkte/Produkte/produkte_9.html.

Die Veröffentlichung eines ausführlichen Testberichts ist für den Dezember 2008 geplant.



Wie von Z-Modellbau gewohnt, weist auch der „Glaskasten“ 98 307 mit Blindwelle viele, feine Details auf. Dazu gehören auch die Noetenreihen am Führerhaus und an der Pufferbohle oder die geriffelten Trittplächen auf dem Vorbau und den Dampfzylindern. Die Z-Modellbau-Systemkupplung ist optisch unauffällig, aber gleichzeitig voll kompatibel zu Märklins Kupplungen. Foto: Z-Modellbau

Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt privat und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Diese ist nicht zwingend mit derjenigen von Redaktion oder Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, vom Herausgeber.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Flemerskamp 59, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an presse@trainini.de. Mitarbeit: Maximilian Sommer (Schülerreporter, 8 Jahre), Torsten Schubert.

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese bemüht sich aber, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und deshalb jede Einsendung zu berücksichtigen.

Bei Einsenden von Bildern, Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Herausgeber von möglichen Ansprüchen Dritter frei. Dies schließt eine künftige Wiederholung im Magazin, Jahresvideo sowie in Prospekten und Plakaten ausdrücklich mit ein.

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen, Warenzeichen und -bezeichnungen gehören den jeweiligen Herstellern oder Rechteinhabern. Ihre Wiedergabe erfolgt ohne die Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint unregelmäßig in loser Form und steht allen interessierten Modellbahnern, besonders Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Download auf <http://www.trainini.de> bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist ausdrücklich erlaubt, solange deren Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Übersetzung, gewerblicher Druck und jede andere Art der Vervielfältigung, auch in Teilen, setzen das vorherige ausdrückliche Einverständnis des Herausgebers voraus. Besonders ungenehmigte, kommerzielle Verwertung wird nicht toleriert.

Trainini® ist eine gesetzlich geschützte Marke, eingetragen im Register des Deutschen Patent- und Markenamts (München), Nr. 307 30 512. Markeninhaber ist Holger Späing, Dortmund. Eine missbräuchliche Verwendung wird nicht toleriert. Alle Rechte vorbehalten.