

n-bahn

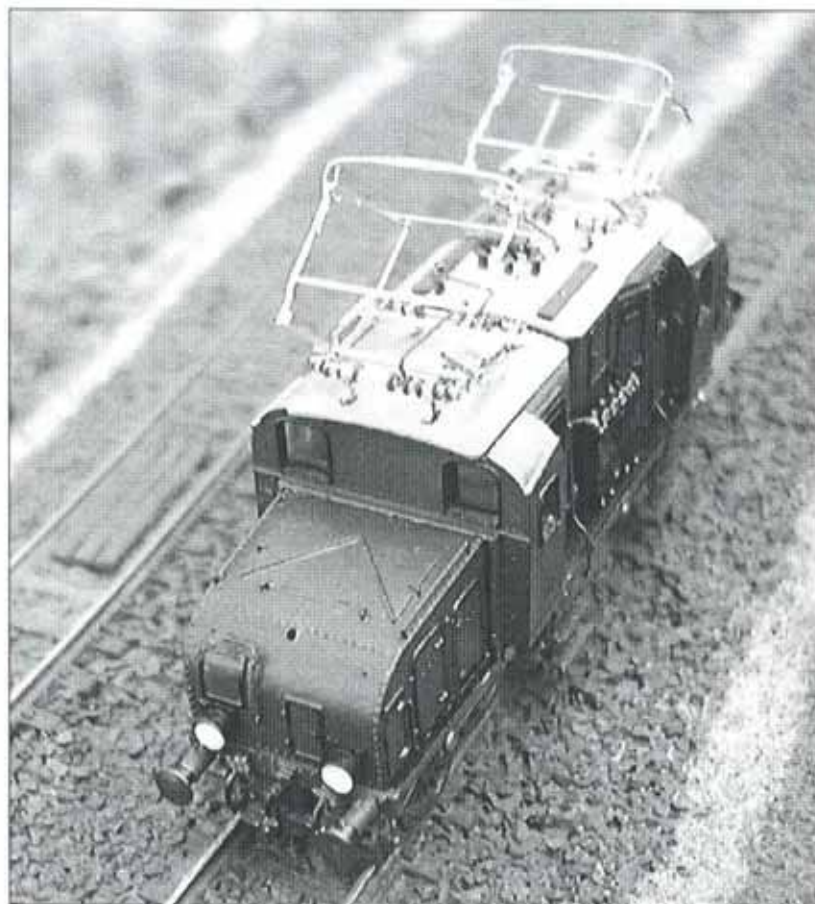
Das monatliche Infoblatt für den engagierten N-Bahner



Hier schreibt der Herausgeber.

Bei Trix werden uns in den nächsten Monaten noch einige Überraschungen ins Haus stehen. Die nicht besonders geliebte Märklin-Tochter - die Mutter in Göppingen hat sich doch ein wenig übernommen - bleibt weiter ein Spielball.

In Branchenkreisen macht die komplette Verlagerung der Produktion die Runde. Wohin? Sicher nicht nach Göppingen. Für Gesprächsstoff ist also gesorgt, soviel ist sicher...



Das neue Meisterstück schräg von oben gesehen. Das ist Kleinserienbau vom Feinsten...

Endlich sind die ersten Modelle der E 71 ausgeliefert

Das Meisterstück von Meister Marks

Die Produktion der E 71 läuft. Die Hälfte der ersten Serie ist ausgeliefert. Eine Nachricht, auf die viele Kleinserienfreunde schon lange gewartet haben.

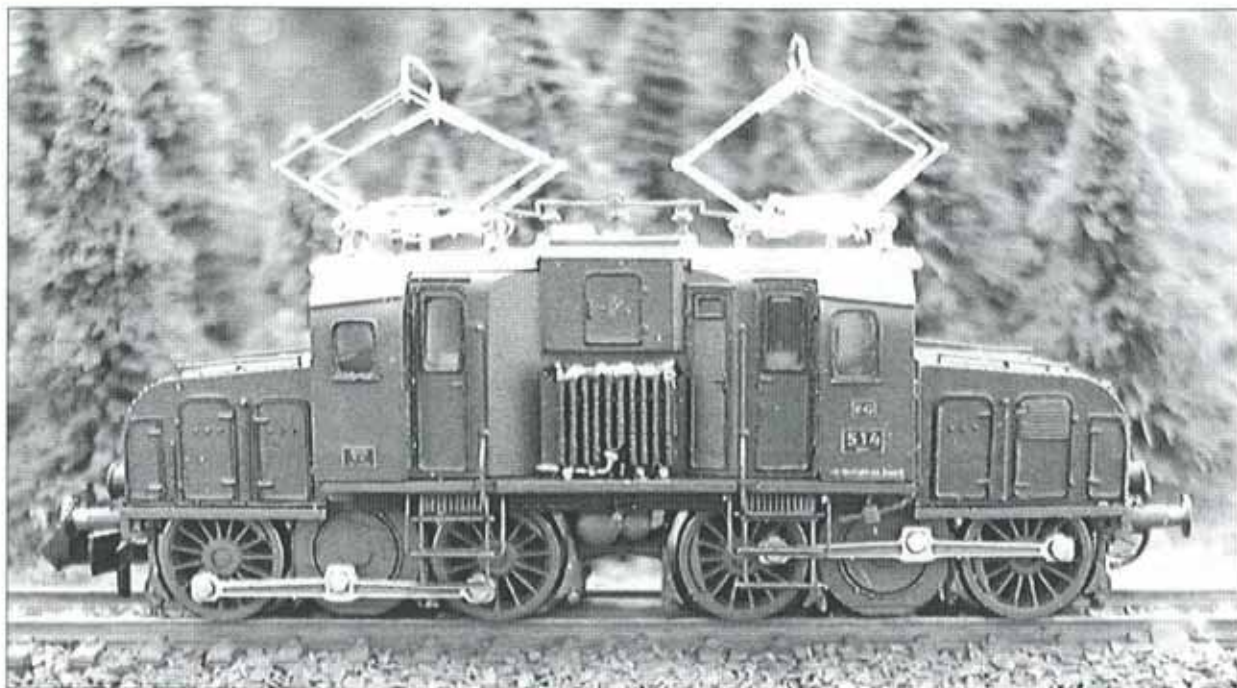
Und jetzt ist sie da. Der erste Blick zeigt, daß hier wieder einmal Meister Marks persönlich seine Hand im Spiel hatte. Denn die neue E 71 ist wahrlich gelungen -

was sowohl die Optik, als auch die Fahreigenschaften anbelangt. Doch zunächst der Reihe nach.

Das Vorbild war ein gelungener Wurf.

Die K.P.E.V. gab 1912 an die AEG den Auftrag, eine Güterzuglokomotive der Achsfolge B' B' zu entwickeln und

Wenn ein Bild wieder einmal mehr, als tausend Worte sagt - hier trifft es zu. Die E 71 als EG 514 - eine absolut gelungene Wiedergabe der formschönen Epoche I Maschine.



erteilt später den Auftrag zum Bau von 18 Maschinen. Schon 1914 wurden die ersten 3 Loks mit der Bezeichnung EG 511 bis EG 513 abgeliefert. Sie fuhren zwischen Dessau und Bitterfeld und waren im gemischten Betriebsdienst eingesetzt.

Bei Ausbruch des 1. Weltkrieges wurde zunächst die Produktion der Maschinen eingestellt und die Loks nach Schlesien verlegt. Erst nach Kriegsende kamen sie wieder nach Mitteldeutschland zurück. Im Jahre 1920

wurde in Henningsdorf bei Berlin die EG 514 bis 516, im Jahre 1921 EG 517 bis EG 537 und im Jahre 1922 schließlich die EG 527 und EG 528 gefertigt und an die Deutsche Reichsbahn übergeben.

Diese Maschinen unterschieden sich zu den ersten drei Loks. Aufgrund der Erfahrungen mit den ersten drei Exemplaren wurde der Führerstand vergrößert, so daß die Gesamtlänge um 400mm zunahm. Mit 27 Stück erreichte die EG 511 bis EG 537 die höchste

Beschaffungszahl einer Länderbahnlok. Vorgesehen war ein Gesamtvolumen von insgesamt 46 Loks, was jedoch aufgrund von Neuentwicklungen nie in Auftrag gegeben wurde.

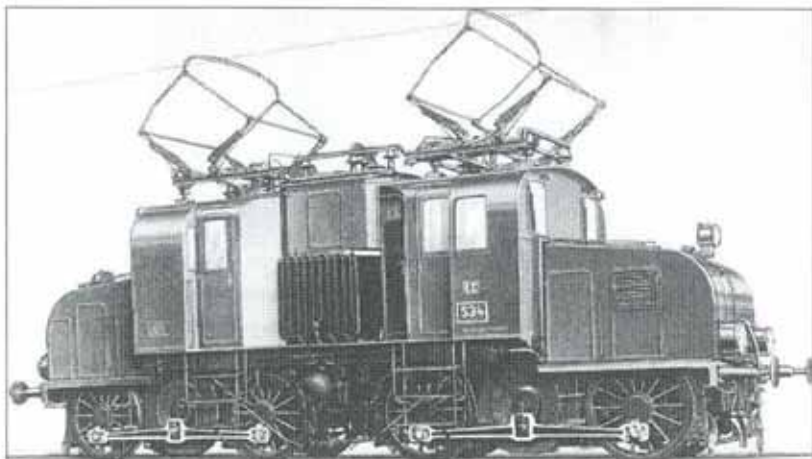
Ein Mädchen für alles.

Die Loks wurden für eine Maximallast von 1300t für Güterzüge auf Flachlandstrecken konstruiert. Die Betriebszugleistung von 1.000 t erreichten bereits 1914 die ersten Loks auf ihren wenigen Einsätzen. Bei der Loks ab EG 528 wurde ab Werk ein anderes Fahrgestell eingebaut, sie konnte bis zu 65 km/h schnell fahren. Im Volksmund wurden diese Elektroloks im übrigen wegen ihres Aussehens als Bügeleisen bezeichnet und waren beim Personal wegen ihres ausgeglichenen Fahrverhaltens sehr beliebt.

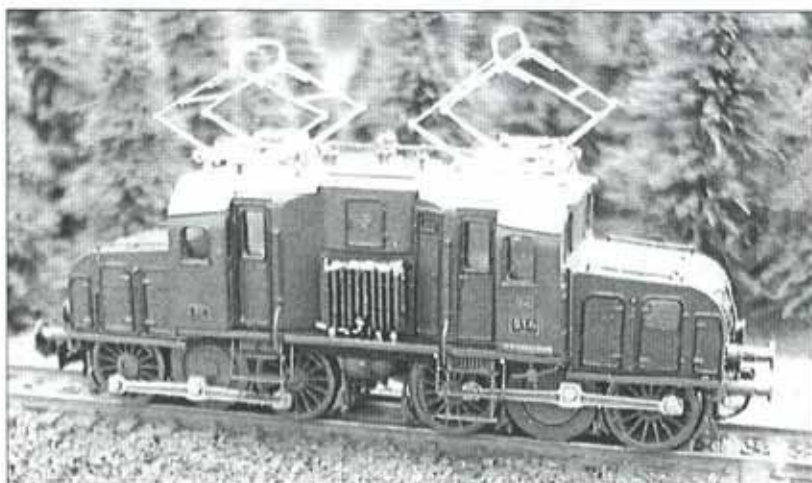
In den 20er Jahren liefen die Loks vor Güter- und Personenzügen zwischen Magdeburg, Leipzig und Halle. Ab den Jahren 1924/25, als stärkere Elektrolokomotiven anderer Bauarten abgeliefert wurden, wanderte sie mehr und mehr in den Nahgüterverkehr ab.

Im Februar 1924 kam die Anordnung von der Eisenbahndirektion Halle, daß die Wendefeldwiderstände zwischen den Stirnfenstern der Führerstände montiert werden sollen. Dies war die markanteste Änderung bei Umbauten. Ab 1927 wurde die EG 511 bis 537 in die Bezeichnung E 71 11 bis E 71 37 geändert. 1930/31 wurden 17 Maschinen von 50 km/h auf 65 km/h Höchstgeschwindigkeit umgebaut. 12 der E-Loks wechselten in den Personenverkehr und wurden im Raum Basel (Bw Basel) eingesetzt.

Von 1928 bis 1958 fuhren die dort beheimateten Loks auf der Wiesental-



Vorbild und Modell liegen auf den beiden Aufnahmen ganz eng beieinander.



bahn von Basel nach Zell und auf der Wehratalbahn von Schopfheim nach Säckingen und beendeten ganz unspektakulär ihre doch recht lange Karriere.

Bei der ÖBB fuhren fünf E71 von 1938 bis 1947 auf der Tauernbahn, stationiert in Schwarzach - St. Veit.

Und das Modell ist wieder...

Die 1:160 Umsetzung der E 71 hatte Marks schon im vergangenen Jahr angekündigt. Doch aus Produktions- und Kapazitätsgründen konnten erst Anfang August die ersten Modelle an die Kunden ausgeliefert werden. Da stellt sich natürlich die Frage: hat sich das Warten gelohnt?

Es hat sich gelohnt. Schon in der Vergangenheit wurden MKK-Kunden für längere Wartezeiten mit perfekten Modellen entschädigt - man denke nur an die V 20, an den rollenden VW-Bus oder den Dampfkran. Und die aktuelle E 71 setzt die Tradition des excellenten Kleinserienmodellbaus aus Rehau fort.

... ein wirkliches Meisterstück.

Hebt man die Maschine vorsichtig aus der Holzkassette und stellt sie auf ein Gleis, kann man schon ins Schwärmen geraten. Maße und Proportionen sind absolut stimmig. Auch die unzähligen Details - von den feinen Stromabnehmern, den Isolatoren und Leistungen auf dem Dach, den beidseitigen Kühlelementen bis hin zur Pufferbohle und dem Fahrwerk - sind einwandfrei wiedergegeben. Als Besprechungsmodell stand mir die Ausführung der Epoche I zur Verfügung - und ein kritischer Blick zu existierenden Vorbildaufnahmen zeigte: hier wurde alles richtig gemacht. Lediglich kleine 1:160 Kompromisse mußten eingegangen werden, die aber nicht der Erwähnung bedürfen.

Nach soviel Lob für die Optik ging es auf die Teststrecke. Und hier konnte die E 71 unter Beweis stellen, durchaus als Referenzmodell in der Sparte Kleinserienbau herzuhalten. Ein absolut ausgewogenes Fahrverhalten mit einer (meßtechnisch) stimmenden Endgeschwindigkeit - Herz, was willst du mehr. Die Meßwerte in Tabellenform braucht man nicht, um den Fahrkomfort zu beschreiben - es paßt.

Fazit: die neue E 71 von Marks ist in allen Belangen ein perfektes Modell - was sowohl die Optik, als auch das Fahrverhalten angeht. Und hier hat MKK wieder einmal eindrucksvoll und nachhaltig unter Beweis gestellt, daß der Kleinserienbau in N eine Menge bieten kann. Und wir alle sind gespannt, was weiter kommen wird. *Guido Kerschke*

Marks'sche Perfektion in vier Ausführungen.

Das Modell der E 71 entspricht der Bauserie der EG 514 bis 537 mit einem um 400mm längerer Lokrahmen. Ausgerüstet sind die Maschinen mit einem Faulhabermotor und zwei Schwungmassen. Die verwendeten Materialien sind hauptsächlich Weißmetall und Messing. Das sorgt für ein Gewicht von 80 Gramm und verleiht dem Modell ein sehr gutes Fahrverhalten. Das Modell hat bis zu 246 Teile und ist in der von Marks Kleinkunst gewohnten hohen Qualität gefertigt.

Alle Modelle der E 71 sind natürlich auch in Digital erhältlich und zwar mit NMRA-DCC Decoder (Lenz/Arnold) mit der Art.-Nr. 8xxxx und mit Selectrix-Decoder mit der Art.-Nr. 6xxxx. Die Lieferzeit beträgt nach Herstellerangaben etwa 6 Monate.



EG 514 der KPEV, Ausführung der Epoche I von 1920 in grünbraun und rotbraunem Rahmen (Art.-Nr. 7114, ohne Abbildung).
EG 519 der DRG, Ausführung der Epoche II von 1924 in grünbraun und rotbraunem Rahmen (Art.-Nr. 7119).



E 71 30 der DRG, Ausführung der Epoche II und blaugrau und schwarzem Rahmen (Art.-Nr. 7130).



E 71 28 der DB, Ausführung der Epoche III von 1950 in flaschengrün und rotem Rahmen (Art.-Nr. 7128).



Die E 71 22 der Deutschen Bundesbahn zum Ende ihrer Dienstzeit. Zwar wirkt sie ein wenig heruntergekommen, doch von ihrem Flair hat sie nichts verloren...

Güterwagen Post 2ss-t/13

Das Vorbild fuhr von Ende der 60er bis Mitte der 90er Jahre im Dienst der Bundespost. Ähnliche Güterwagen wurden auch von der Deutschen Bahn eingesetzt. Das liebevoll ausgearbeitete Modell mit zu öffnenden Schiebetüren der Firma Arnold ist exklusiv nur bei der Deutschen Post Collection erhältlich. Länge ca. 9,3 cm.

Best.-Nr. 039255
DM 49,50
25,31 EUR

Flachwagen mit 2 VW-Käfern

Auf Niederbordwagen führte die Deutsche Bundesbahn in den 50er und 60er Jahren auch für die Post Fahrzeugtransporte durch. Zwei VW-Käfer - in gelb für den regulären Postdienst und in einer großen Ausführung für den damals noch zur Post gehörigen Fernschiffdienst - kamen so zu ihrem Bestimmungsort.

Speziell für die Post Collection hat Arnold dieses Käfer-Modell wieder aufleben. Sichern Sie sich am besten gleich diese Raritäten für Ihre Spur-N-Sammlung! Länge ca. 6,5 cm.

Best.-Nr. 039245
DM 39,50
20,29 EUR

Die neuen Sondermodelle von Arnold für die Post Collection Frankfurt.

Arnold

Zwei neue Sondermodelle aus der Post Collection.

Aus der aktuellen Post Collection der Deutschen Post AG stammen die zwei neuen Arnold-Sondermodelle. Zum ersten gibt es einen zweiachsigen Güterwagen der Gattung Post 2ss-t/13 in Ausführung der Epoche IV in grün (039255, 49,50 DM) mit Schiebetüren zum Öffnen. Basis dieses Wagens ist der bekannte Gbs²⁵² der DB. Und zum anderen rollt ein zweiachsiger Niederbordwagen der Epoche IV, der mit zwei VW-Käfern beladen ist (039245, 39,50 DM). Die beiden Käfer stammen ebenfalls aus dem Arnold-Programm und wurden quasi reaktiviert. Die Modelle sind nur bei der Post Collection erhältlich. Info und Bezug: *Deutsche Post AG Collection, Postfach 110422, 60039 Frankfurt/Main.*

Busch

Ufos landen auf der Modellbahn.

Ein Thema, welches schon auf der Messe für Furore gesorgt hat, kommt jetzt zur Auslieferung: das Ufo für die Modellbahn. Ungewöhnlich ist es schon, eine solche Schüssel auf einer

Arnold

Neue Modelle rollen wieder in den Fachhandel.

Im September hat der N-Pionier zunächst den vierteiligen ICE 3 der DB AG in Ausführung der Epoche V ausgeliefert (0200). Es folgen die 30' Flüssigkeitscontainer auf vierachsigen Containertragwagen Sgjs⁷¹⁶ in den Varianten „Schenker Eurocargo“ (4761), „van der Bosch ERP“ (4762) und „IBC“ (4763). Vorstellung der Container in der nächsten Ausgabe.

Ebenfalls auf einem Containertragwagen kommen die gelben Gasröhren (Ladegut: Heico) zur Auslieferung (4764). Für die DSB gibt es den gedeckten Güterwagen Gs (4856) und für die ÖBB kommt der zweiachsige Staubgutwagen Uc in grau (4646) - beide Modelle in Epoche IV Ausführung. Info und Bezug: *Fachhandel.*

Arnold

Das Digitalsystem wird erweitert...

In Kürze werden die Arnold-Digitaldecoder mit einem weiteren Feature aufwarten - und bisherige Decoder lassen sich erweitern. Mehr dazu in der nächsten Ausgabe.

Arnold/Lemke

Habis für die Post AG.

An den Fachhandel ausgeliefert hat Lemke das exclusive Güterwagenmodell des Habis 8 für den Express-Dienst der Deutschen Post AG ausgeliefert (4835). Die Garnitur ist in diversen Fachgeschäften erhältlich - zum Beispiel bei Kramm in Hilden oder bei Menzel in Düsseldorf. Info und Bezug: *Fachhandel.*

Busch

Neue Opel-Modelle sind da.

Ausgeliefert wurden der Opel Feuerwehr und der Opel Polizei (8331). Info und Bezug: *Fachhandel.*

Fleischmann

ICE-T Mittelwagen und vier Schnellzugwagen der DR.

In der fünften Neuheitenauslieferung 2000 liefert Fleischmann folgende Modelle an den Fachhandel aus: ICE-T-Mittelwagen, 2. Klasse, Baureihe 411⁸ der DB AG, Epoche V (7463), Schnellzug-Gepäckwagen, Bauart Pw4üe der DR (8740), Schnellzugwagen 1. Klasse, Bauart A4üe der DR

N-Bahn aufzustellen, aber es sorgt sicherlich für einen echten Blickfang. Der Zusammenbau ist sehr einfach und die beiliegende Beleuchtung sorgt für zusätzliche Effekte.

Abgerundet wird das unbekannte Flugobjekt durch vier Außerirdische, einem Roboter und diverse Verkehrsschilder. Zwar hat Busch das Modell für HO vorgesehen, doch eigentlich ist es maßstabsunabhängig auch für unsere N-Bahn geeignet.

Wagen Sie das Ungewöhnliche - ein echtes Ufo in N. Info und Bezug: *Fachhandel.*

BUSCH UFO mit Elektronik with electronics avec électronique

Impressum

Herausgeber: Guido Kraschke, verantwortlich: Udo P., freie Mitarbeiter: Andreas Ferrent, Manfred Bauske, Kurt Deutschland, Layout: Guido Kraschke auf Windows 98 mit PageMaker 6.52, Druck: SDK Köln, Anzeigeführer: Guido Kraschke, Postfach 1251, D-82334 Tutzing.

n-bahn erscheint monatlich nur im Abonnement. Das Abo läuft ein Jahr und kostet 48 DM für 12 Ausgaben. Auslandsabos sind aufgrund der hohen Versandkosten nicht vorgesehen. Eine Verwertung der Beiträge, insbesondere durch Vervielfältigung und/oder Verbreitung ist ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Herausgebers verboten. Alle erwiderten Firmennamen sind Bezeichnungen und Firmennamen oder Warenzeichen des jeweiligen Herstellers oder Inhabers der Rechte. Diese werden ohne die Gewährleistungen der freien Verwendbarkeit genutzt. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen oder Übersetzungsfehler übernimmt sich keine Haftung.

© 1994, 2000 by Guido Kraschke, Tutzing. Alle Rechte vorbehalten.

(8741), Schnellzugwagen 2. Klasse, Bauart B4üpe der DR (8742) und Schnellzug-Speisewagen, Bauart WR4üe der DR (8743) - alle vier Wagenmodelle gehören zur Epoche III. Info und Bezug: *Fachhandel*. ■

Minitrix

Weitere Modelle geliefert.

Lieferbar ist jetzt der Speisewagen WRüge der DB in Ausführung der Epoche IV (15754), sowie zwei Schweizer Schiebewandwagen exklusiv für den Schweizer Markt (15605.908/913). Info und Bezug: *Fachhandel*. ■

Minitrix

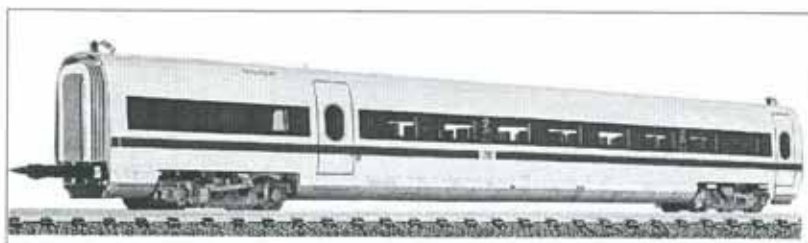
Zeppelin-Sondermodell ist jetzt erhältlich.

Für Vonbach-Promotion in Friedrichshafen hat Minitrix einen Kühlwagen als Sondermodell aufgelegt (17104). Seitlich ist der Wagen mit dem Luftschiff LZ 129 „Hindenburg“ und dem Schriftzug „Zeppelin-Museum Friedrichshafen“ bedruckt. Der Wagen hat eine Auflage von 500 Stück. Info und Bezug: *Vonbach-Promotion, Wilhelmstraße 14, 88045 Friedrichshafen*. ■

Minitrix

Die zweite Swiss-Collection...

Am 9. September wurde anlässlich einer Sonderveranstaltung die zweite Re 460 der Swiss-Collection vorgestellt. Selbstverständlich wird es die Lok auch in 1:160 geben (12784). Der Preis liegt bei etwa 270 DM. Info und Bezug: *Fachhandel*. ■



Fleischmanns Neuheiten - ein ICE-Mittelwagen und ein Gepäckwagen der DR.

müt GmbH Bergkirchen

Neuer Selectrix-Decoder geht in die Testphase.

Aus gutinformierten Kreisen wurde bekannt, daß der rührige Hersteller müt aus Bergkirchen seinen geplanten Mini-Decoder für das Selectrix-System in die Testphase geschickt hat. Und in der Tat sind die ersten Ergebnisse beeindruckend - was vor allem das Motormanagement anbelangt. Auch der Preis soll ein Hammer werden. Also Selectrix'ler: abwarten und sich auf einen tollen MÜT-Decoder freuen. Info und Bezug: *müt GmbH, Neufeldstraße 17, 85232 Bergkirchen*. ■

NOCH

Same procedure as every year...

Wieder liegt der neue NOCH-Zubehörkatalog vor. Im gewohnten Outfit bietet er auf 182 Seiten das bekannte Programm des Wangener Zubehörherstellers. Die 2000er Neuheiten sind eingearbeitet. Besonderes Augenmerk sollte der N-Bahner auf das perfekte GrasFlor (Seite 15) legen, welches ich in eine der nächsten **n-bahn** Ausgaben vorstelle. Info und Bezug: *Bahnhofsbuchhandel und Fachhandel*. ■



N-Club International

Neue Internet-Adresse.

Der N-Club International aus Stuttgart ist ab sofort unter der neuen Adresse <http://www.n-club-international.de> im Internet erreichbar. Klicken Sie mal rein, es lohnt sich... ■

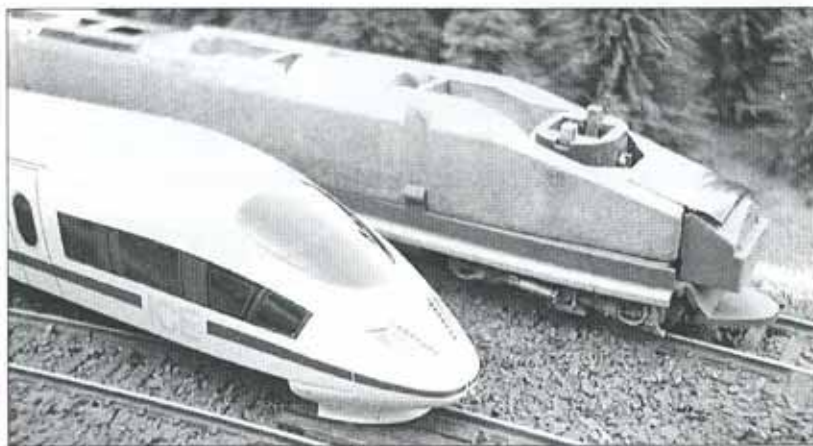
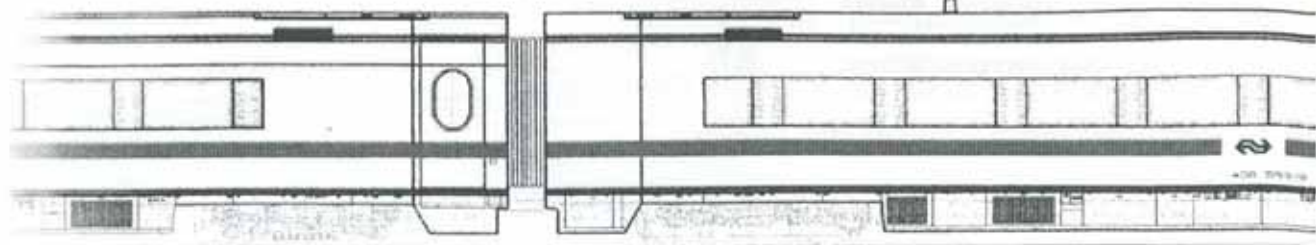
Deutsche Bahn AG

Werbeloks werden forciert.

Am 29.07.2000 fand das RollOut der neuen Bayer-Lok 101 006 "Makrolon" statt. Gesicherten Informationen zufolge, wird es in naher Zukunft noch weitere Werbeloks bei der DB geben. Die Deutsche Post AG will das Design in Form einer oder mehrerer gelben Loks mit Postwerbung bringen. Vorgesehene Baureihe wird die 101 sein. Die Stückzahlen der Bayer-Loks soll kurzfristig erhöht werden, da der erhoffte Werbeeffekt übertroffen wurde.

Für die N-Bahner ergeben sich zukünftig sicher weitere interessante Modelle von den großen Modellbahnherstellern. Internen Trix-Infos zufolge werden derzeit die ersten Modelle auf Basis der 101 vorbereitet (Basis stammt von Roco...). ■

Werbeloks sind in - die aktuelle Variante aus der Märklin Swiss-Collection und eine neue BASF-Lok auf Basis der Baureihe 101.



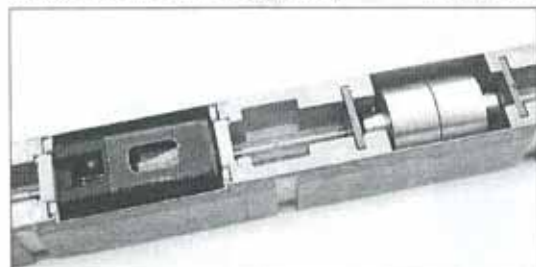
Unter dem Gehäuse steckt eine einfache, aber effiziente Technik. Inneneinrichtung und -beleuchtung gibt es leider nicht.

ICE 3 von Arnold in einer wirklich ausführlichen Vorstellung (2)

Das Millenniumsprojekt ist fertig...

Im ersten Teil des Millennium-Projektes ging es um die Vorstellung des großen Vorbilds und um die Modelloptik des neuen Arnold-Zuges. Heute ist die Technik am Zuge...

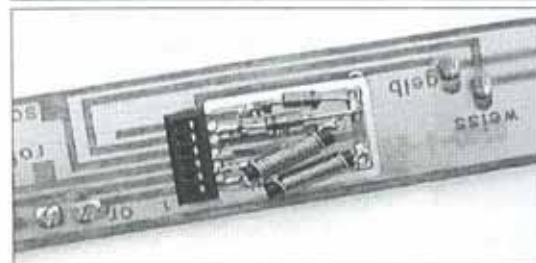
Nach derart viel Vorschubarbeiten für das äußere Erscheinungsbild des neuen ICE 3 geht es nun ins Eingemachte - sprich um einen kritischen Blick unter das Gehäuse. Doch zunächst geht das vierteilige Modell der niederländischen Staatsbahnen auf die Teststrecke.



Die wesentlichen Teile des Triebkopfes auf einen Blick.

Motor mit schrägenutetem Anker und doppelte Schwungmasse sorgen für einen guten Vortrieb.

Über die NEM-Schnittstelle erfolgt die einfache digitale Erweiterung.



Einwandfreie Fahrwerte...

Aus dem Stand heraus kann der Zug sauber und ohne Rucken beschleunigen. Der erste Dreh am Fahrpult bringt den nötigen Saft über die Räder und Schleifer direkt auf den Motor, der mit schrägenutetem Anker und einer doppelten Schwungmasse für ein ausgeglichenes Fahrverhalten im unteren und mittleren Bereich sorgt. Die Höchstgeschwindigkeit wird schon bei knapp 10 V erreicht - Luft nach oben ist also gegeben. Doch man sollte nicht vergessen: der ICE 3 ist ein echter Hochgeschwindigkeitszug.

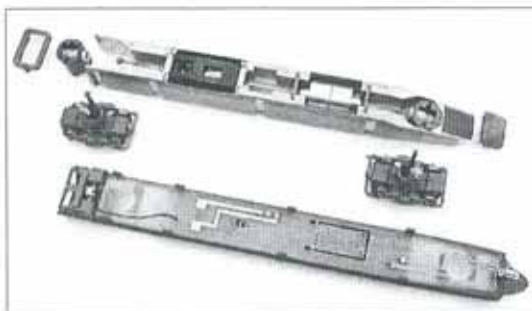
Nimmt man die Spannung abrupt weg, kommt der ICE 3 schon nach wenigen Zentimetern zum Stillstand. Der eigentliche Zweck der gutdimensionierten Schwungmasse ist, ein optimales Fahrverhalten auch bei Langsamfahrten über Weichenstraßen

u.a. sicherzustellen. Und das wird erreicht.

Im Flachland rennt der Zug wie der Teufel. Aber auch auf 3‰ und 5‰ Steigungen macht er nicht merklich schlapp. Die anfangs von mir kritisch beäugte Verbindung mit der einfachen Kuppelstange hält perfekt - auch, als ich den Zug um weitere vier Zwischenwagen auf den vorbildgerechten 8-teiligen Zug erweitere. Langsamer wird es nur auf größeren Steigungen, wobei die Kupplung den Verband sicher zusammenhält.

Nach dem Öffnen der Gehäuse stellt man schnell fest: der Zug hat keine Inneneinrichtung. Auf dieses Feature hat man nicht nur aus Kostengründen verzichtet - durch die rauchglasfarbenen Fenster sieht man eh nicht ins Innere. Deshalb hat der ICE 3 auch keine Innenbeleuchtung.

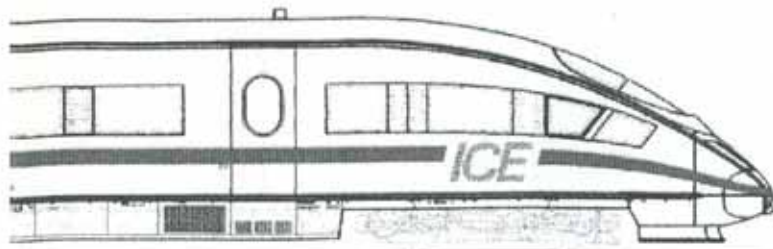
Wer seinen Zug digital fahren möchte, kann die Umrüstung einfach vornehmen. Nach langem Zögern haben sich



die Verantwortlichen bei Arnold erstmals entschlossen, dem Modell eine NEM-Schnittstelle zu spendieren. Während man zum Beispiel einen Selectrix-Decoder einfach einstecken muß, kann der hauseigene Decoder vorerst nur angelötet werden. Eine Anleitung dafür liegt bei. Und mit einem Decoder entwickelt der Zug ein wirklich traumhaftes Fahrverhalten.

... und eine servicefreundliche Konstruktion.

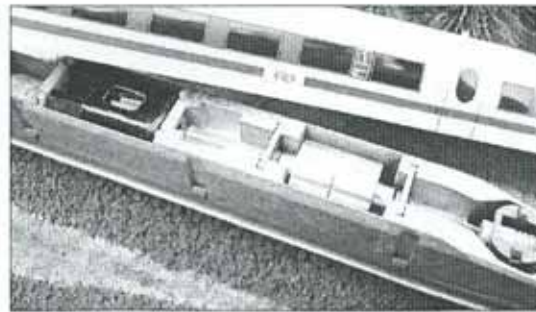
Der ICE 3 ist ein sehr wartungsfreundliches Modell. Mit Hilfe der beiliegenden Betriebs- und Wartungsanleitungen sind die gelegentlich anfallenden Arbeiten, wie zum Beispiel der Kohlewechsel oder der Einbau eines Digitaldecoders kein Problem.



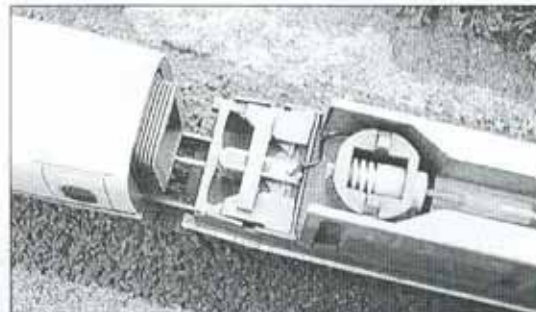
Zum Öffnen des Motorwagens ist das Gehäuse am hinteren Drehgestell leicht zu spreizen. Mit kurzen Fingernägeln kann das schon einmal zur Geduldprobe werden. Ist das Gehäuse abgehoben, liegt das Chassis mit Motor und Schwungmasse frei. Um an den Dummyschalter in der NEM-Schnittstelle zu kommen, ist die Hauptplatine von unten her abzunehmen. Dazu müssen beide Drehgestelle ausgeklipst werden. Achtung: die Drehgestelle müssen später wieder genau an ihren Platz - wegen der Antriebszahnäder.

Aus dem Computer stammt die Beschriftung des ICE 3...

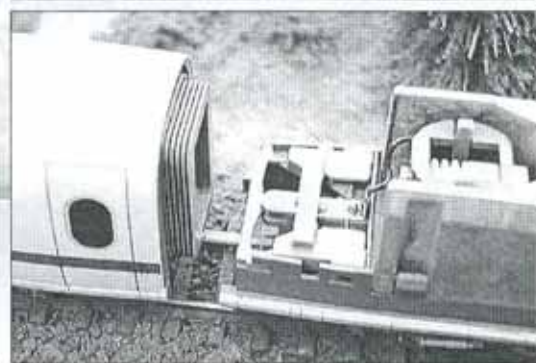
Über die leitende Kuppelung gelangt der notwendige Saft über die Zwischenwagen auch zum hinteren Steuerwagen. Da die Stromabnahme für den Motor über alle Wagen läuft, dürften auch planmäßige Halte vor Signalen - besonders in Blockabschnitten - kein Problem sein.



Ein kräftiger Motor mit schrägenuletem Anker und zwei Schwungmassen sorgen für ein sicheres und zügiges Fortkommen.



Deutlich sichtbar ist die Kulissenführung der Kuppelung mit der elektrischen Verbindung - clever gelöst.



ARNOLD ICE 3 6000.0300.0000

Die dritte Generation, der ICE 3

Der ICE 3 von Arnold:

Das ICE 3 von Arnold ist ein moderner Hochgeschwindigkeitszug, der sich durch seine hohe Geschwindigkeit und seine hervorragende Leistung auszeichnet. Er ist ein Produkt der deutschen Ingenieurkunst und ist ein Symbol für die deutsche Technik.

Wagen 1 (M)	6000.0300.0001	Wagen 2 (M)	6000.0300.0002	Wagen 3 (M)	6000.0300.0003	Wagen 4 (M)	6000.0300.0004
Wagen 5 (M)	6000.0300.0005	Wagen 6 (M)	6000.0300.0006	Wagen 7 (M)	6000.0300.0007	Wagen 8 (M)	6000.0300.0008

Die beiliegende Betriebs- und Wartungsanleitung ist einfach gehalten, aber dennoch informativ. Alle notwendigen Arbeitsschritte werden genau beschrieben. Auch die wichtigen Ersatzteilnummern sind angegeben.

ARNOLD ICE 3 6000.0300.0000

Die dritte Generation, der ICE 3

Das ICE 3 von Arnold ist ein moderner Hochgeschwindigkeitszug, der sich durch seine hohe Geschwindigkeit und seine hervorragende Leistung auszeichnet. Er ist ein Produkt der deutschen Ingenieurkunst und ist ein Symbol für die deutsche Technik.

Digitale Drucker

Kuppeln der Wagen

1. Kuppeln der Wagen
2. Gehäuse mit Schrauben lösen
3. Hauptplatine abnehmen
4. Hauptplatine abnehmen
5. Gehäuse montieren
6. Kuppeln der Wagen
7. Motor und Gehäuse montieren

Wartung

Die Wartung des ICE 3 ist ein wichtiger Bestandteil des Betriebs. Sie sollte regelmäßig durchgeführt werden, um die Sicherheit und die Lebensdauer des Zuges zu gewährleisten.

Fazit: Mit dem neuen Millennium-Zug ist den Verantwortlichen ein großer Wurf gelungen. Optisch und auch technisch macht der ICE 3 eine Menge her und dürfte ein unentbehrlicher Zug für jede Epoche V Anlage werden. Das kleine Manko mit der fehlenden Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung fällt in kleinster Weise ins Gewicht. Nach der NS-Ausführung folgt in diesen Tagen die Variante der DB AG mit den entsprechenden Zwischenwagen. Also: wer ihn nicht hat, der ist fast selbst schuld...

Guido Kruschke

ANLAGEN Revue 4

MIBA

Bücher und Zeitschriften

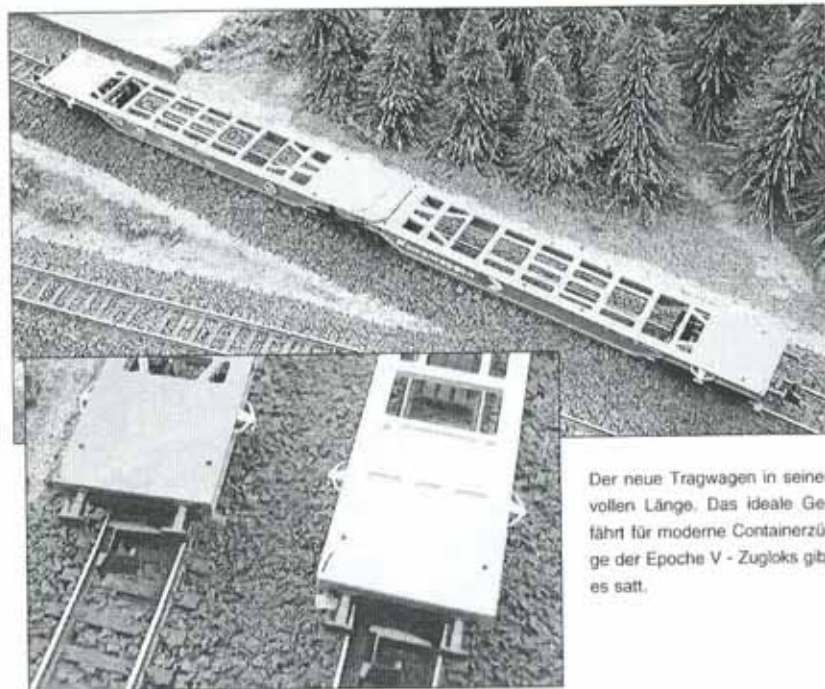
MIBA Anlagen-Revue 4

Anlagen-Revue - das hat bei der MIBA Tradition. Und was liegt für die Verantwortlichen näher, als diese Tradition zu pflegen? Ein neuer Band, nämlich mit der Nummer 4.

Insgesamt drei große Projekte werden vorgestellt. Über den anfallenden Betrieb in einem großen Stadtbahnhof über Schmalspurrantik nach Dingskirchen bis hin zum Hochofenbetrieb mit Gleisanschluss reicht die Palette. Keine der Anlagen ist in der Nenngröße N, doch das ist eher Nebensache. Die vielen Anlagenmotive aus allen erdenklichen Perspektiven machen so richtig Appetit und können durchaus Anlaß für die eine oder andere Adaption sein.

Baugrößenunabhängig sind sowieso die über das Heft verteilten Bauanleitungen. So erfährt der Leser zum Beispiel alles mögliche über Planung und den Bau eines abwechslungsreichen Hochfenbetriebs.

Die neue MIBA Anlagen-Revue ist für 19,80 DM im Fachhandel erhältlich



Der neue Tragwagen in seiner vollen Länge. Das ideale Gefährt für moderne Containerzüge der Epoche V - Zugloks gibt es satt.

Die Unterschiede zwischen den beiden Wagenmodellen liegen im Detail.

Zwei neue Kleinserienmodelle von Hans-Dieter Kahlfeldt

Ein wirklich tragfähiges Tragwagenkonzept...

Schon in vergangenen Ausgaben habe ich verschiedene Modelle aus der Hand des engagierten N-Bahners vorgestellt. Jetzt stehen die sechsachsigen Tragwagen in den Startlöchern...

Hans-Dieter Kahlfeldt muß man nicht mehr vorstellen. In den vergangenen Jahren konnte sich der Braunschweiger mit seinen in Kleinstserie gefertigten Wagenmodel-

len einen sehr guten Ruf erarbeiten. Und auch die aktuellen Modelle werden diesem Ruf gerecht - der Gesamteindruck stimmt einfach.

Da paßt richtig was drauf.

Bereits Anfang Juni lagen mir die Wagenmodelle des Sggmrs⁷¹⁵ und des Sggmrs¹⁰⁴ vor. Es handelt sich um zweiteilige Drehgestelltragwagen mit drei

zweiachsigen Drehgestellen. Im Mittelteil sind die Wagen schwenkbar auf einem Drehgestell gelagert. Aufnehmen können die Wagen zwei 40' Container oder vier 20' Container.

Der Sggmrs⁷¹⁵ „Kombiwagon“ ist vollständig im firmeneigenen verkehrsorange (RAL 2009) lackiert und hat im Gegensatz zum Vorgängermodell eine andere Betriebsnummer erhalten und kommt als 4954715-2 der Kombiwagon GmbH Eltville daher. Weitere Lackierungsvarianten gibt es in verkehrsrot (RAL 3020) und verkehrsgrün (RAL 6024). Alle Modelle haben natürlich unterschiedliche Betriebsnummern.

Der Sggmrs¹⁰⁴ kommt in seidengrauer Farbgebung (RAL 7044) daher und hat als Vorbild einen Tragwagen der AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn AG). Beschriftet ist er als 4953914-3 der AAE. Diese Wagen laufen dreimal wöchentlich von den norddeutschen Containerhäfen in den süddeutschen Raum und werden von Triebfahrzeugen der EVB (Arnold) und der DB AG gezogen.

Als 1:160 Modell können beide Wagentypen wieder voll überzeugen. Auf den ersten Blick mögen die Wagen gleich sein - sieht man einmal von der markanten Farbgebung ab. Doch der Teufel steckt bei Hans-Dieter Kahlfeldt natürlich im Detail. Wirft man einen prüfenden Blick auf die Frontseiten der Wagen, stellt man die Unterschiede fest.

Das Chassis besteht aus einem massiven Rahmen. Die Drehgestellabde-

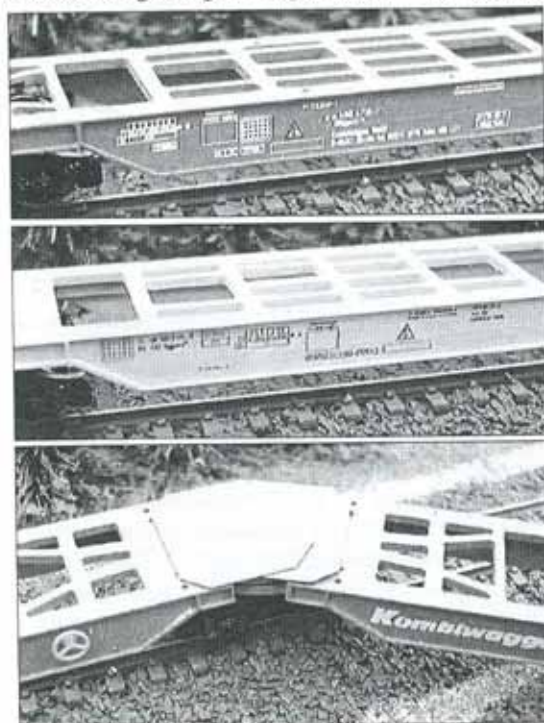
kungen in der Mitte sind aus 0,15 mm starkem Messingblech geätzt und eingehängt. Weitere Feinteile sind die Aufstiege und die Halter und natürlich die seitlichen Haken und das große Bremsbandrad - beide im vorbildgerechten Gelb gehalten. Die Drehgestelle stammen aus Großserienproduktion und haben natürlich eine Kinematik und eine NEM-Kupplungsaufnahme.

Die Beschriftung ist authentisch und - wenn man die Vorbildfotos als Vergleich hernimmt - auch komplett. Die Nummern und Anschriften sind größenrichtig und lesbar - manche Passagen sind nur unter der Lupe erkennbar. Hier zeigt sich wieder einmal die Akribie des Produzenten, der es auch mit solchen eher unscheinbaren Details sehr genau nimmt.

Fazit: Wieder einmal stehen dem N-Bahner zwei interessante Wagentypen für moderne Güterzüge der Epoche V zur Verfügung. Der Gesamteindruck ist einwandfrei - mehr muß zu den Modellen einfach nicht gesagt werden. Informationen gibt es bei Hans-Dieter Kahlfeldt, Altmarkstraße 31 in 38110 Braunschweig - und bitte fügen Sie Ihrer Anfrage 2,20 DM in Briefmarken bei. Es lohnt sich...

Guido Kruschke

Neben der Lackierung sorgt die gestochene scharfe Bedruckung (Schiebebilder) für ein perfektes Finish.



In der Mitte kann der Wagen ausschwenken und ist somit auch für engere Radien geeignet.

Mit einem Kübelwagen der Epoche II (rechteckige und runde Behälter) und einem Kübelwagen für Karbid stehen weitere Modelle in der Pipeline.

Modellvertrieb M. Bochmann, Postfach 11 64 04, D-74607 Schwäbisch Hall

Betrifft: BOHEMIA-MODELL

Sehr geehrter Modellbahner,

BOHEMIA-MODELL will zukünftig den Vertrieb der ehemaligen B&K-Bausätze in Eigenregie durchführen. Möglich ist aber auch ein Verkauf des gesamten B&K-Programms an einen anderen Kleinserienhersteller. Dies bedeutet für uns, daß wir unser Lager räumen und damit auch den Modellvertrieb einstellen.

Aus diesem Grund möchten wir Ihnen heute letztmalig die Gelegenheit geben, für alle Modelle von BOHEMIA-MODELL zu den hier genannten, äußerst günstigen Sonderpreisen bestellen. Alle Preise verstehen sich als Fachhändler-Einkaufspreise zuzüglich der gesetzlichen Mehrwertsteuer sowie kleinerer Taxa (Überricht- u. d. w.) und des Postgebührens, jedoch auf nachfolgende Weise:

33.004.2 HO-Entschlackungsanlage, doppelseitige DR-Regelsteuerführung im Sonderpreis: 143,00 DM
 43.004.2 N-Entschlackungsanlage, doppelseitige DR-Regelsteuerführung im Sonderpreis: 122,00 DM

Versandkosten werden wir nur liefern, solange der Vorrat reicht.

Hinweisen möchten wir Sie besonders auch auf folgende, noch lieferbare SONDERPACKUNGEN zu SONDERPREISEN:

33.004.1 HO-Untersuchungsgruben, Zehner-Sonderpack im Sonderpreis: 100,00 DM
 43.004.1 N-Untersuchungsgruben, Zehner-Sonderpack im Sonderpreis: 89,00 DM
 43.004.2 N-Entschlackungsanlage, doppelseitige DR-Regelsteuerführung im Sonderpreis: 122,00 DM

Vom Bausatz 33.016 HO-Großbockbockanlage und nur noch geringe Restbestände an Lager: Bei den Bausätzen 33.016 Länderbahn-Wasserkreis mit Fachwerk und 33.017 Länderbahn-Wasserkreis mit Holzverkleidung, weisen wir darauf noch auf die Firmen-Adresse, Berta Wassermann und ihren ebenfalls leistungsfähigen Kleinstbauhersteller, Alwin, verweist es sich mit dem Regio-Kleinstbauhersteller (33.016, 17)

Anfragen über die Fortsetzung angeordneter Bausätze bzw. die verbleibende Restmenge ehemaliger B&K-Bausätze stellen wir Sie zukünftig direkt an:

BOHEMIA-MODELL, H+P Colorlak, Kojetinská 1, CZ 797 01 Prostějov
 tschechien.

LAGERRÄUMUNG AUSVERKAUF

der BOHEMIA-MODELL-Bausätze (ex B&K)
Bestellen Sie, solange Vorrat reicht.

Eine eventuelle Hinweisliste und der Vertrieb der BOHEMIA-MODELL-Bausätze erfolgt in Zukunft direkt durch BOHEMIA-MODELL, der Modellvertrieb Mariani Bochmann stellt mit dem Ausverkauf seine Geschäftstätigkeit vollständig ein!

Nachgefragt...

Was jetzt - Bohemia oder B&K?

Vor kurzem erreichte mich wieder ein Brief aus Tschechien. Absender: die Firma Bohemia-Modell, die sich in der Vergangenheit als Vertrieb der ehemaligen B&K Produkte vorstellte.

Der Brief bestand aus einer Liste, die groß mit „Lageräumung Ausverkauf“ betitelt war. Als erste Überraschung prangte ganz oben aber die Firmenadresse vom Modellvertrieb M. Bochmann aus Schwäbisch-Hall.

Doch es war nicht die einzige Überraschung. Im folgenden Text stand dann zu lesen ...*Bohemia-Modell will zukünftig den Vertrieb der ehemaligen B&K-Bausätze in Eigenregie durchführen. Möglich ist aber auch ein Verkauf des gesamten B&K-Programms an einen anderen Kleinserienhersteller...*

Was jetzt? Der Ausverkauf dauert nun schon über ein Jahr. Bei manchen Bausätzen fehlen Teile und andere wiederum könnten schon ausverkauft sein. Auf Rückfragen meinerseits gab es bislang keine Antworten. Eine fragwürdige Geschichte - Vorsicht ist also geboten!

Guido Kraschke



Im ersten Teil habe ich den Inhalt und den Aufbau der digitalen Startpackung von Arnold beschrieben. Heute folgt die Fortsetzung der Beschreibung des Commander 9 und die Antwort auf die Frage, wie es weitergehen kann.

Nach knapp 30 Minuten war alles erledigt. Mit der digitalen Startpackung war der Einstieg vollzogen und die beiden Loks konnten ihre ersten Runden drehen. Im Mittelpunkt der Kritik stand jedoch der Commander 9 als Steuergerät, das sich nicht immer optimal bedienen läßt. Auch aus den Reihen der digitalen N-Bahner war zu hören, daß Arnold in diesem Punkt noch kräftig nachlegen muß.

Sehr bedauerlich ist weiter, daß sich dieses Gerät primär nicht mehr als Steuergerät einsetzen läßt, wenn die digitale Zentrale 86200 dazukommt. Er wird dann zu einem Bremsgenerator degradiert - und es stellt sich die Frage, ob ihn jeder Digitalbahner auch mit dieser Funktion betrauen wird. Die Mehrzahl wird es nicht tun. Somit stellt sich die Frage, ob der Commander 9 überhaupt



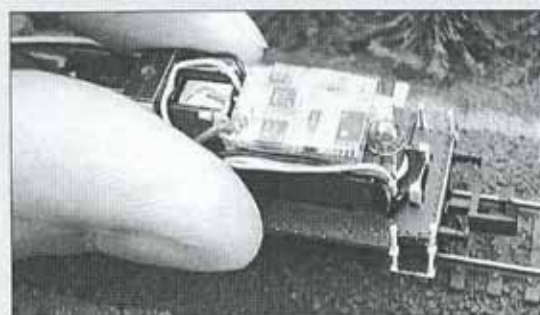
Praxistest der ersten Arnold-Digitalgarnitur (2)

Tatort: Garten und dreißig Minuten...

für die Startgarnitur tauglich ist. Eine vollwertige Zentrale wäre aus meiner Sicht wesentlich besser geeignet.

Fazit: mit der Garnitur 80360 bietet der Pionier einen durchaus soliden Einstieg in die digitale N-Welt. Zwei komplette Züge reichen voll aus, um den Sinn von Digital am praktischen Beispiel nachvollziehen zu können. Manκος sind die für einen normalen Betrieb nicht ausreichenden Gleise und das Handling plus die spätere Wiederverwendbarkeit des Commander 9.

Für den Einsteiger ist die Garnitur geeignet, sich mit dem digitalen Spaß auch in Zukunft zu befassen. Arnold bietet ein komplettes Folgeprogramm, um den Spaß auch fortzusetzen - ange-



Der Blick unter das Kleid, sprich unter das Gehäuse der Baureihe 212. Hier liegt das Herz - im Decoder werden alle Informationen von der Zentrale umgesetzt.

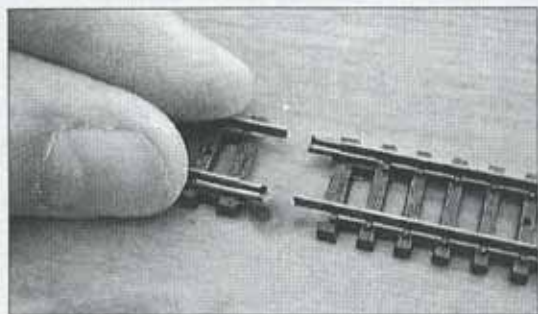
Die Baureihe 212 ist nur der Anfang. Arnold bietet in der Zwischenzeit eine Menge Fahrzeuge an, die werksseitig schon mit Decoder ausgeliefert werden.

Mit Arnold in das digitale Zeitalter starten.

Alle Teile liegen sortiert und griffbereit aus. Jetzt steht der Gleisbau auf dem Programm.

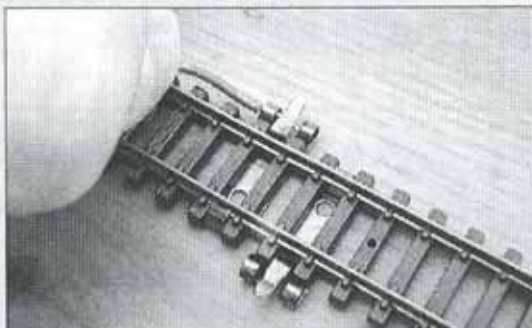
Zuerst werden die Kurven zusammengesteckt. Das geht bei Arnold sehr einfach und man muß nur darauf achten, daß die Schienenverbinder richtig in die folgende Schiene passen und nicht verkanten.

Vier gebogene Schienen ergeben einen Halbkreis. Daran schließen sich im oberen Teil eine Weiche mit Ausgleichsgeis, eine Gerade und wieder eine Weiche an. Nach der Weiche folgt der zweite Halbkreis und mit Hilfe von den verbleibenden drei Geraden schließt sich das Oval.

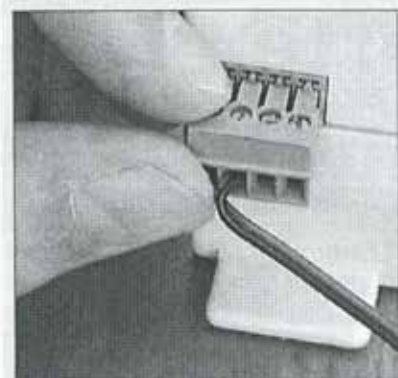
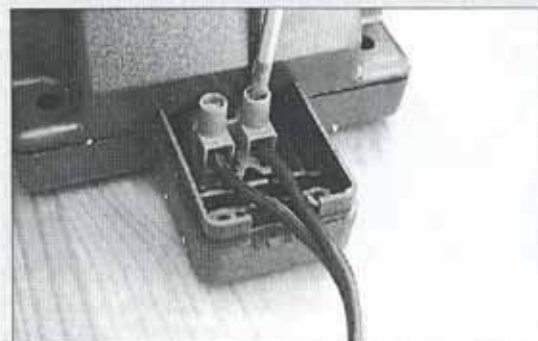


Die Gleise werden zusammengesetzt. Besondere Beachtung sollte man den Schienenverbindungen schenken.

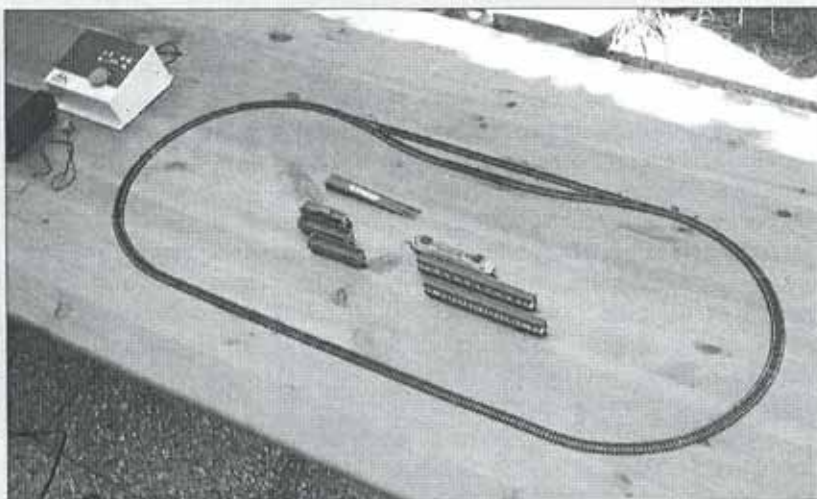
Ganz wichtig sind die Gleisklemmen für die Versorgung mit dem notwendigen Digitalsaft.



Schrauben ist ebenfalls erforderlich - hier beim Anschluß des Commander 9 an den Trafo. Sinnvoller wären einfache Klemmverbindungen.



Die Kabel vom Gleis werden über eine Klemme direkt am Commander 9 angeschlossen. Rechts die fertige Anlage vor der Verkabelung.



Ist das Gleisoval fertiggestellt, erfolgt die Rollprobe mit einem Wagen. So kann man kontrollieren, ob auch die Gleisverbindungen richtig gesteckt sind.

Nun folgen die beiden Gleisklemmen für die Stromversorgung. Achtung: die Anschlüsse liegen einander gegenüber und dürfen sich nicht berühren. An das Gleis anklipsen, beiliegende Kabel (schwarz und rot) anschließen und fertig. Nun müssen beide Kabel noch an den Commander 9 angeschlossen werden - der Betrieb kann eigentlich starten...

fangen von den Gleisen über die passenden Loks bis hin zu weiteren Digitalgeräten für den Betrieb.

Und wie geht es weiter?

Da steht der Einsteiger erst einmal auf dem Schlauch. Denn was der Pionier sonst noch zu bieten hat, wird sich erst einmal seiner Kenntnis entziehen - der Garnitur liegt noch nicht einmal ein kleiner Produktprospekt bei, geschweige denn ein aktueller Hauptkatalog. Nur in Richtung Digitalerweiterung zeigt das aufklappbare Kartondisplay, was noch dazukommen kann (und muß...).

Das Gleisoval kann schnell langweilig werden. Also müssen erst einmal weitere Gleise her. Das Arnold-Programm bietet da für jeden Geschmack etwas. Zunächst wird das Gleisbild um einen Parallelgleis mit dem Radius 2, einigen Geraden und ein paar Weichen erweitert, denn Spielspaß muß schließlich sein. Dann folgen ein paar Gebäude. Ja, und dann? Dann geht es erst richtig los - der Virus greift.

Das Programm ist recht groß.

Mittlerweile bietet der Pionier im Hauptprogramm eine große Anzahl von bereits digitalisierten Lokmodellen an. Für den eigenen Betrieb müssen die Loks lediglich adressenmäßig angepaßt werden - eine Einstellung des Motormanagements folgt später.

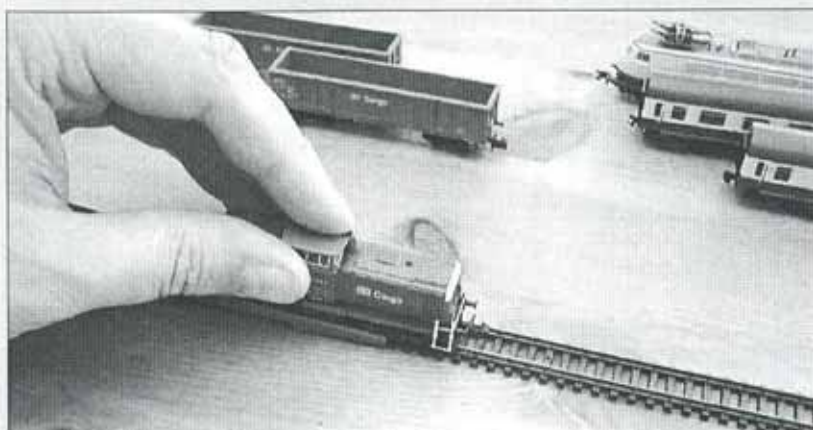
Mit dem ICE 3 bieten die Mühlhausener das erste Modell mit einer NEM-Schnittstelle an, so daß das Umrüsten auf Digital kein Problem mehr sein wird. Was jetzt noch fehlt, sind Decoder mit Steckleiste und weitere Loks mit der Schnittstelle.

Guido Kruschke

Mit Arnold in das digitale Zeitalter starten.

Auch der Betrieb geht völlig unkompliziert vonstatten. Zu Beginn sollte man noch einmal die Kabelverbindungen überprüfen - vor allem die Verbindung vom Gleis zum Commander 9. Es tut sich nämlich nichts, wenn die Kabel falsch auf der grünen Klemme angeschlossen sind.

Stecker in die Steckdose - und wenn alles richtig gemacht wurde, gibt die Digitalanzeige des Commander 9 ihr erstes Lebenszeichen von sich.



Bevor man mit dem digitalen Fahrbetrieb loslegt, sollte man unbedingt die kurze, aber dennoch informative Betriebsanleitung studieren.

Was wäre der Digitalbetriebs ohne mindestens eine Lokomotive? Diese muß natürlich auf dem Gleis stehen :-)

Mit Hilfe der Betriebsanleitung wird die erste Lok, die bereits auf dem Gleis steht, über den Commander 9 programmiert. Bei diesem Vorgang muß man aufpassen, denn über den unhandlichen roten Drehknopf ist schnell mal ein Wert oder eine Stufe übersprungen.

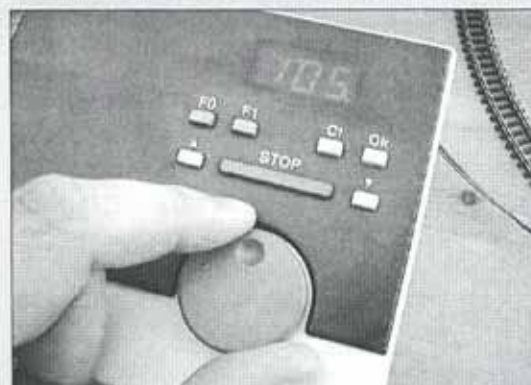
Lob an dieser Stelle noch einmal an die Anleitung und an Herrn Fuhs (von ihm stammen ja die Zeilen, die dem Digitalbahner das Leben erleichtern sollen...).

Wenn die Lok sich nun langsam in Bewegung setzt und ihre ersten Runden dreht, ist es Zeit, den nächsten Zug fertig zu machen. Auch die E 03 wird aufgegleist - allerding solo. Denn mit dem spärlichen Schienenmaterial läßt sich ein Fahrbetrieb mit beiden Loks und allen Wagen nur im Hintereinander-Betrieb abwickeln. Ausweichen ist hier nicht.

Anhand der Betriebsanleitung wird sofort klar, wie die Lok in Bewegung gesetzt wird.



Einen eher unhandlichen Eindruck macht der Commander 9, zumal auch die Bedienung mit dem Drehknopf nicht besonders glücklich ist. Aber es geht...



Und ganz zum Schluß setzt sich die kleine 212 mit ihren beiden Eaos-Wagen in Bewegung.

Das war Digital in knapp 30 Minuten. So einfach ist das.

ARNOLD



Am 23. Mai überreichte die "Arbeitsgemeinschaft ICE 3" den symbolischen Schlüssel für das neue Flagschiff der DB an Hartmut Mehdorn.

Jetzt können Sie den neuen Superzug auch auf Ihrer N-Anlage in Dienst stellen. Wie das Original ist auch der ICE 3 von ARNOLD vom Feinsten. Außen hervorragend

detailliert und bedruckt. Innen moderne Technik: ein neuer Motor mit schräggenutetem Anker sorgt in Verbindung mit der Schwungmasse für beste Fahreigenschaften. Die serienmäßige Schnittstelle macht die Umrüstung auf Digitalbetrieb zum Kinderspiel. Probefahrt ab Ende September bei Ihrem Fachhändler.



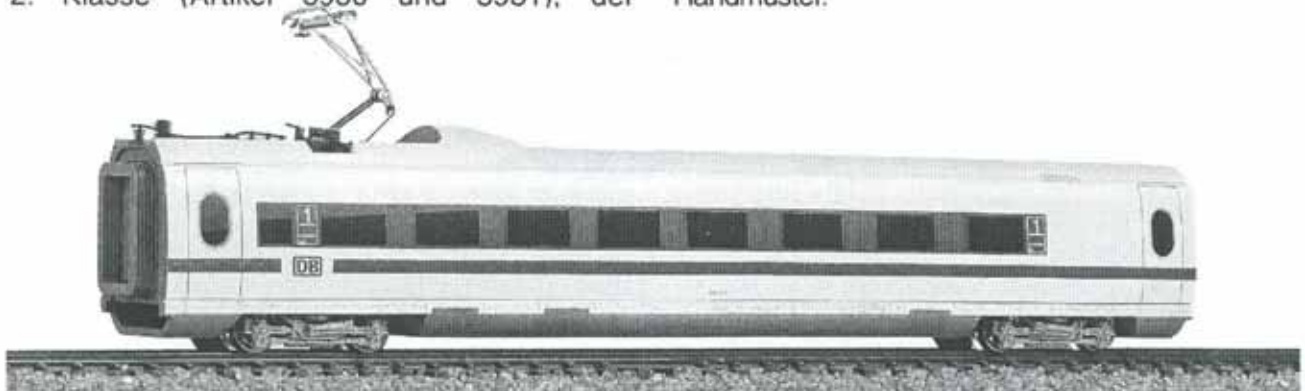
Der ICE 3 von ARNOLD erscheint als 4-teiliges Set (Art. 0200 / Digitalausführung Art. 80200) bestehend aus je

zwei Endwagen und Trafowagen jeweils in 1. und 2. Klasse. LÜP 632 mm.



Zur vorbildgerechten Nachbildung des 8-teiligen Originalzuges dienen die beiden Stromrichterwagen 1. und 2. Klasse (Artikel 3930 und 3931), der

Restaurantwagen sowie der Mittelwagen 2. Klasse (Artikel 3932 und 3933, ohne Abb.). Alle Abbildungen zeigen Handmuster.



ARNOLD Modelleisenbahnen GmbH Meisenweg 1 92360 Mühlhausen
www.arnold-digital.de marketing.ar@arnoldmodel.com