

N-BAHN TICKER

MONATSZEITSCHRIFT FÜR N-MODELLBAHNER UND SAMMLER



Foto: Udo Kuschke

DAS TITELTHEMA

- 4 Minitrix**
Frisch aus der Form kommt der Prototyp der Baureihe 58, den Trix-Konstrukteur Alfred Heid exklusiv vorstellt.

AUS DEM INHALT

- 3 Minitrix**
Der Nürnberger Hersteller wird sein erstes Kleinserienmodell realisieren. Und hier im N-Bahn Ticker gibt es vorab und exklusiv die ersten Bilder des Handmusters.
- 6 Arnold**
Wahrhaftige Exoten sind die Prototypen, mit denen Arnold seinerzeit den Einstieg in den N-Markt plante.
- 14 NOCH**
Wer noch nicht weiß, was er zu Weihnachten schenken oder bauen soll, sollte sich einmal mit einer Fertiganlage aus dem Hause NOCH befassen.

INHALT SEPTEMBER 1998

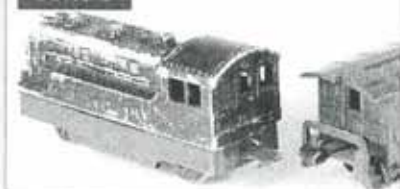
TITELTHEMA

- 4 Frisch aus der Form

BERICHTE

- 3 Es ist soweit - Fine Art goes N
6 Die Wurzeln der Spurweite N

Seite 6



- 13 Plug & Play mit Selectrix
14 Colorado - mehr sog' I net...

Seite 14



- 18 Aus der Praxis für die Praxis
19 Von Block zu Block...

DIE SERIE

- 16 Die kleine Bahn ganz groß...

N-BAHN TICKER AKTUELL

- 9 Meldungen und Neuheiten
im September 1998

DER VERLAG

- 2 Impressum
2 Das (Vor)wort
19 Ausblick Oktober 1998

DAS (VOR)WORT

Weniger kann manchmal wirklich viel mehr sein.



Es gibt Tage, da überkommt es mich einfach. Dann hole ich meine alte V 200 von Arnold nebst den passenden Blechhakenwagen aus der Vitrine und setze sie auf Arnolds erste Fertiganlage. Und während Lok und Wagen lautstark über die 8 mm Schienen rumpeln, sinniere ich so vor mich hin.

Vor gut 38 Jahren waren diese Modelle der letzte Schrei - state of the art sozusagen, wie es auf neudeutsch heißt. Und heute? Heute würde der Modellbahner diese Teile sicherlich als nichtakzeptabel einstufen und ein Kauf käme sowieso nicht in Frage. Und von Detaillierung spricht er eh nicht, denn Detaillierung ist ja einfach nicht vorhanden. Der geneigte Leser merkt: die Ansprüche sind im Laufe der letzten Jahrzehnte gestiegen.

Und überhaupt: der Drang nach der Detaillierung eines Modells treibt heutzutage schon seltsame Blüten. Selbst für manchen N-Bahner ist es zwingend notwendig, daß bei einem Güterwagen der Gattung Linz das komplette Bremsgestänge nachgebildet ist. Ich behaupte: für 95% der Modellbahner völlig überflüssig.

Fragen Sie sich einfach mal selbst, was Sie bei einem Fahrzeug sehen und was nicht.

Müssen es die Gepäcknetze im Personenwagen sein? Nein. Oder muß das Führerhaus der Baureihe 64 sämtliche Nieten des Vorbilds aufweisen? Nein.

Weniger ist mehr und weniger ist auch preiswerter. Ich glaube aber nicht, daß es die Masse der Modellbahner versteht. Verstehen tun sie es erst dann, wenn ihnen einmal vor Augen geführt wird, was die Entwicklung und Fertigung eines Modells kostet und was man bei verschiedenen Prozessen sparen kann, wenn bestimmte Teile oder Fertigungsschritte eingespart werden können - und zwar keinesfalls zu Lasten des Gesamteindrucks.

Am Rande ein kleines Zahlenspiel. Die komplette Entwicklung der Baureihe 58 von Minitrix kostet etwa 1,1 Mio. DM - ohne daß nur ein Stück produziert ist. Und nun dürfen Sie rechnen.

Darüber sollten die 5% der Modellbahner nachdenken. Und auch ins Kalkül ziehen, was diese Minderheit den anderen 95% antut.

Ihr Guido Kruschke

modellbahnschmankerln

Kohlewagen der Epoche I

Insgesamt vier feinst detaillierte Kohlewagen der Königlich Bayerischen Staatsbahn enthält die neue Garnitur aus der Lemke Collection. Neben drei offenen Mittelbordwagen mit Bremserbühnen gehört noch ein Mittelbordwagen mit seitlich offenem Bremsershaus dazu.

Neben einem nachgebildeten Bremsgestänge besticht vor allem die korrekte und sauber ausgeführte Beschriftung. Und diese Garnitur gibt es ab sofort auch bei uns - für 839 DM.

modellbahnschmankerln hammerschmid

Pfarrer-Behr-Weg 12, 82402 Seeshaupt, Tel/Fax: 08801 / 1744

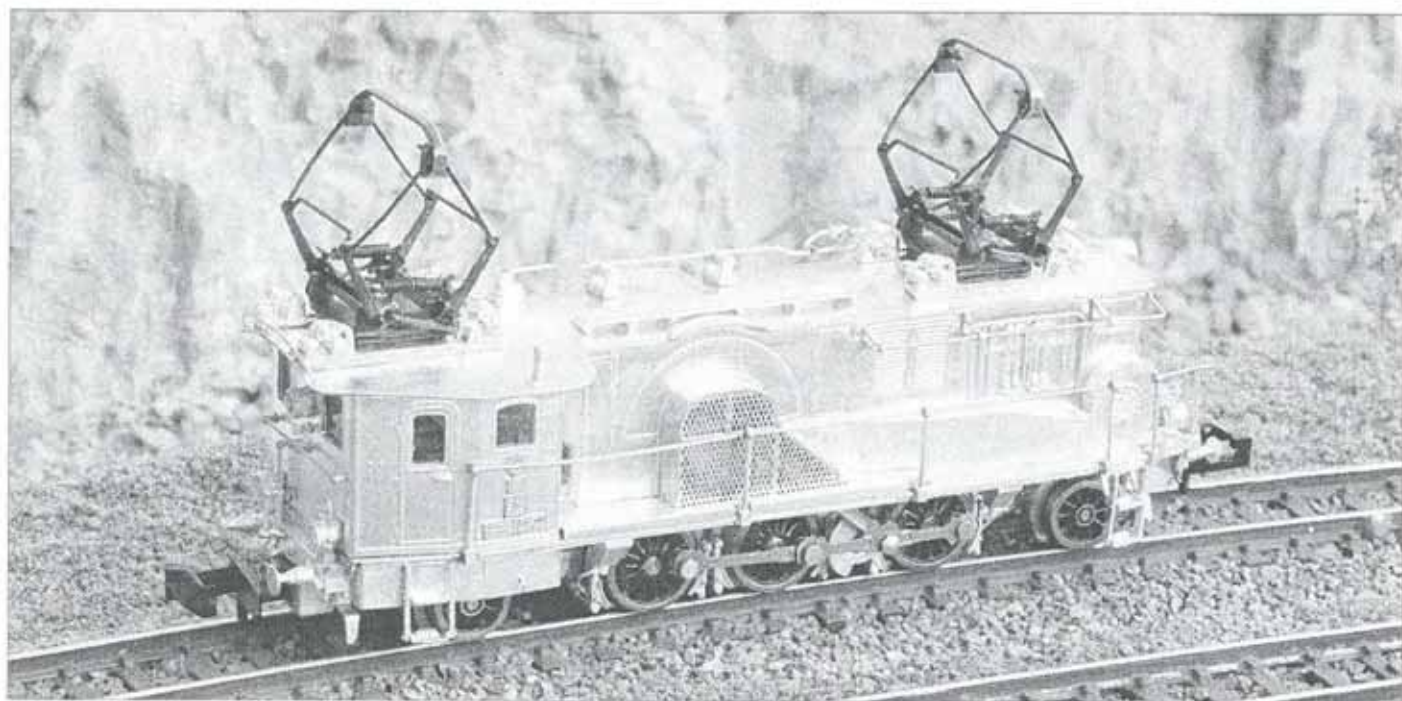
IMPRESSUM

Herausgeber: Guido Kruschke, verantwortlich U.S.d.P., Beiträge Seiten nicht anders veränd. werden, alle Beiträge und Fotos vom Herausgeber.
Layout: Guido Kruschke auf Windows NT und PageMaker 6.0. Druck: SDK Systemdruck Köln, Rüdiger Schmitz, Anzeigeb.: Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251, D-82124 Tübing. Telefon: 08158/9931-24, Telefax: 08158/9931-25, Internet: <http://www.nbr.de> <mailto:info@nbs.de>



Der N-BAHN TICKER erscheint monatlich im Abonnement. Das Abo läßt ein Jahr und kostet im Inland 57,- DM und im europäischen Ausland 120,- DM für 12 Ausgaben. Eine Verwertung der Beiträge, insbesondere durch Vervielfältigung, ist ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Herausgebers verboten. Namentlich gekennzeichnete Beiträge gehen nicht entgegen der Meinung des Herausgebers werden. Alle erwähnten Firmennamen und Bezugsangaben sind entweder Firmennamen oder Warenzeichen des jeweiligen Herstellers oder Inhabers der Rechte. Diese werden ohne die Genehmigung der freien Verfügbarkeit gesetzt. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen oder Übersetzungsfehler in jeder Form übernimmt der Verlag keine Haftung. Es gelten unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

© 1998, 1999 by Verlag Guido Kruschke, Tübing. Alle Rechte vorbehalten.



DAS ERSTE MUSTER DER ES 6 VON MINITRIX STEHT AUF DEM GLEIS

Es ist soweit - Fine Arts goes N

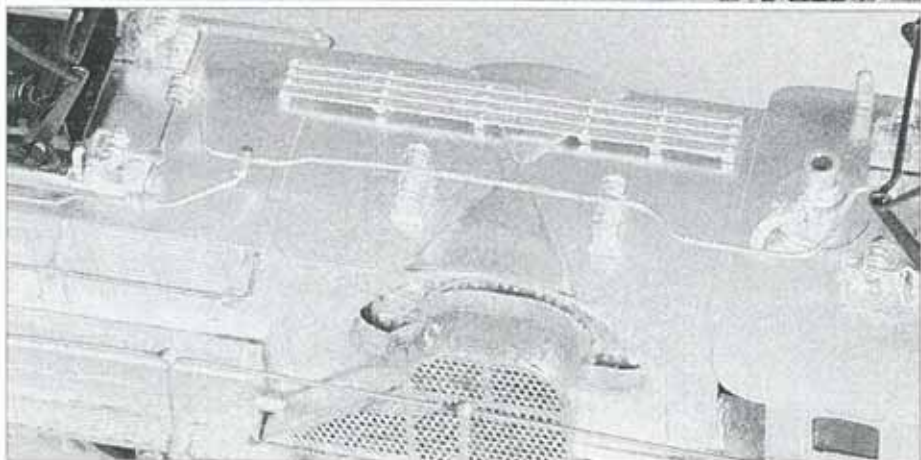
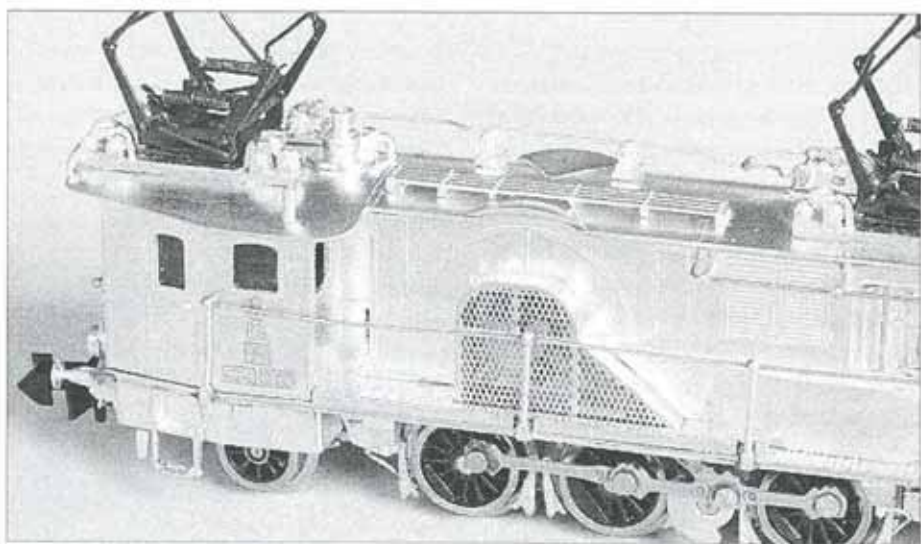
Die Würfel sind gefallen. Aufgrund der deutlich positiven Resonanz haben sich die Verantwortlichen bei Trix schon vor Ablauf der Vorbestellfrist entschieden, die preußische ES 6 als Kleinserienmodell in N zu realisieren.

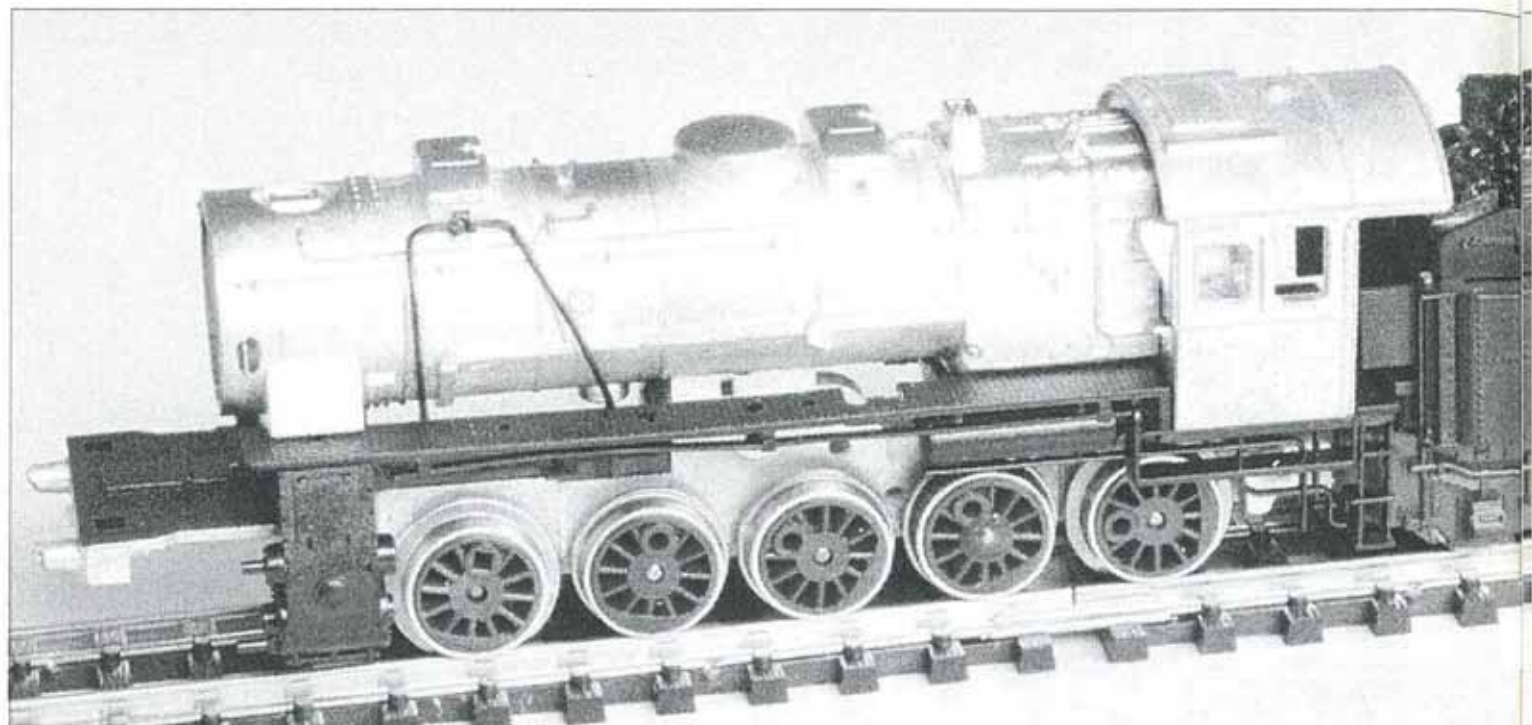
Am 5. August war es dann soweit. In seinem Nürnberger Büro konnte mir Hartmut Westphal, Geschäftsführer der Firma Trix, exklusiv das erste fertige Handmuster zeigen.

Ein wenig spannend war es schon, als die Messinglok aus dem Tunnel der kleinen Rundenanlage fuhr. Der erste gute Eindruck verstärkte sich dann, als das Modell langsam in Augenhöhe an mir vorbeifuhr. Ins Auge fallen unter anderem die feinen Dachleitungen, die geätzten Seitengitter und die Geländer mit den Umläufen.

Beim anschließenden Fototermin ging es dann weiter ins Detail. Minutiös nachgebildet sind zum Beispiel auch die seitlich angebrachten Fabriksschilder oder die unterschiedlich ausgeführten Stirnfronten der Maschine mit beleuchteten Laternen.

Alles in allem macht schon das Messinghandmuster eine sehr gute Figur und schon im Vorfeld Appetit auf das erste Kleinserienmodell von Minitrix.





DAS NEUE ZUGPFERD VON MINITRIX MACHT SICH

Frisch aus der Form

Knapp zwei Monate nach meinem ersten Besuch in der Konstruktionsabteilung bei Trix war ich wieder dort. Und diesmal gab es eine fast fertige Baureihe 58 zu bewundern.

Gab es beim letzten Mal gerade das frisch abgelieferte Tenderchassis und einige Ansteckteile, so stand am Vormittag des 24. Juli eine schon beinahe komplette Lokomotive vor mir. Und dieser noch unlackierte Prototyp strahlte bereits schon die Kraft und

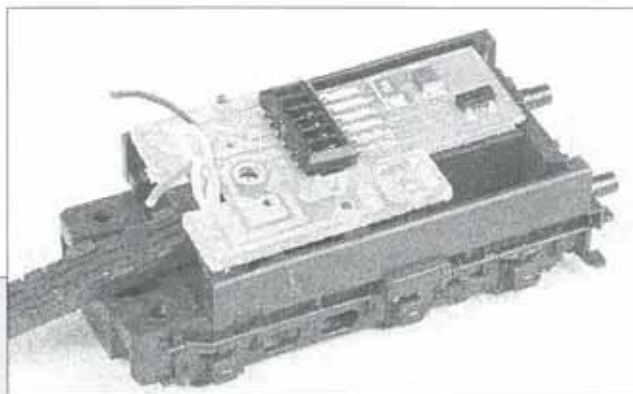
Eleganz des großen Vorbilds aus und ließ ahnen, was da im Winter auf den N-Bahnen zukommen wird.

Und es war bei Trix an diesem Tag fast wie im richtigen Leben. Während ich mich mit den drei Konstrukteuren über verschiedene Details der neuen Maschine unterhalte, näherte sich Herr Robl mit dem Rahmen und bemerkte: „Das allererste

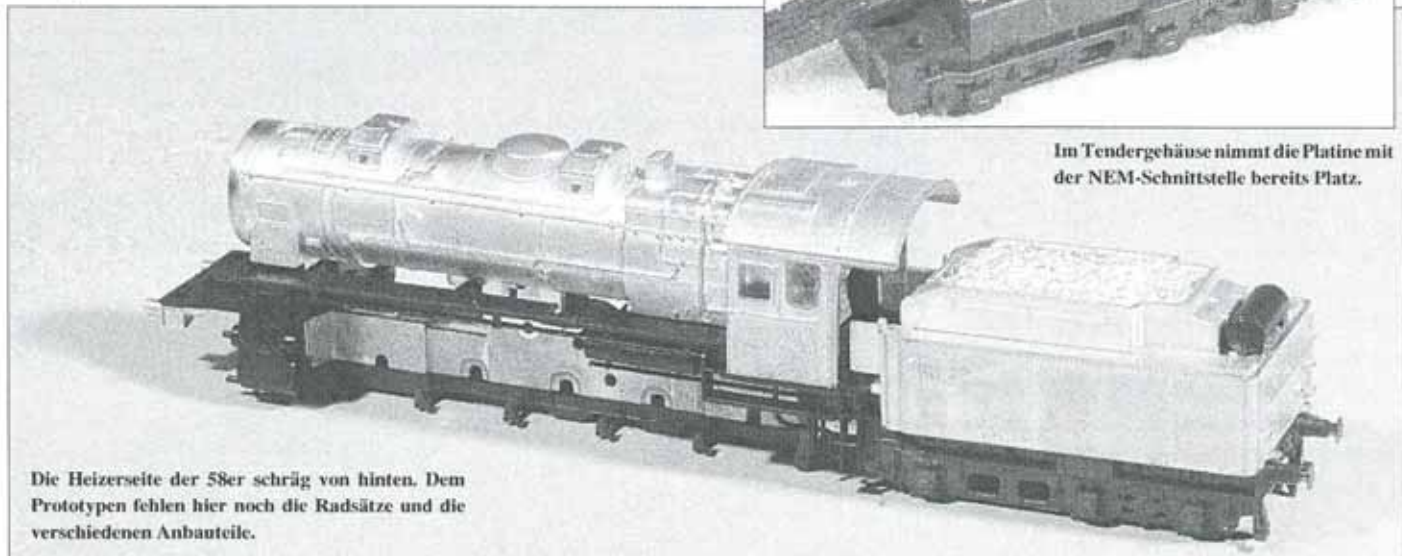
Stück - kommt gerade frisch aus der Maschine...“. Was will man mehr?

Kaum war der Rahmen da, schnappte sich Herr Heid das Teil mit den Worten: „So, jetzt werde ich die Maschine mal zusammenbauen.“ Sprach's und verschwand an seinen Arbeitsplatz. Und ein paar Minuten später stand sie dann vor mir.

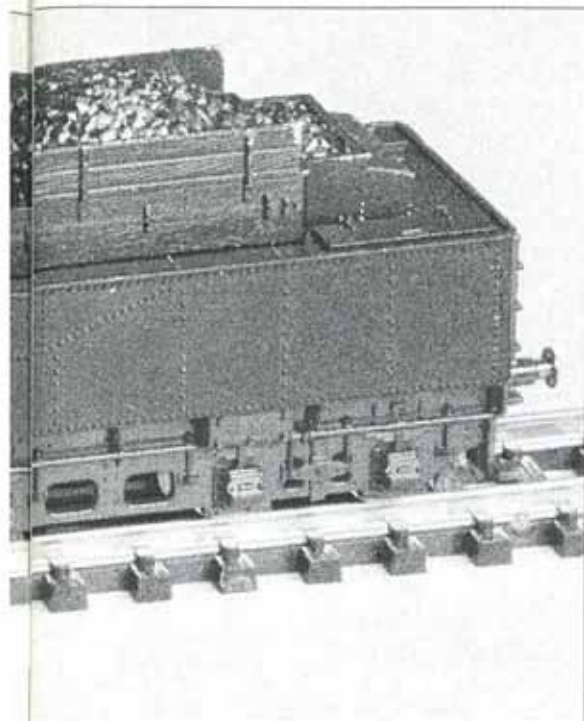
Die wesentlichen Teile der Lok bestehen aus Weißmetall, wie zum Beispiel der Kes-



Im Tendergehäuse nimmt die Platine mit der NEM-Schnittstelle bereits Platz.



Die Heizerseite der 58er schräg von hinten. Dem Prototypen fehlen hier noch die Radsätze und die verschiedenen Anbauteile.



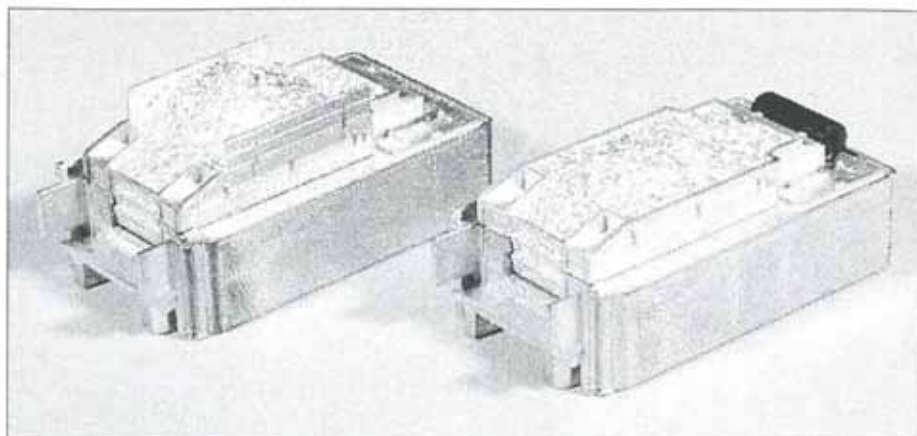
sel. das Führerhaus, der Rahmen und das Tendergehäuse. Der Umlauf, die Sandfallrohre oder die verschiedenen Pumpen und Aggregate sind dagegen aus Kunststoff gefertigt. Der Kessel weist schon von Haus aus die notwendigen Bohrungen auf, um die Ansteckteile anzusetzen.

Die Unterschiede, die die Vorbildmaschinen aufweisen, wurden natürlich auch im Modell berücksichtigt. So verfügt zum Beispiel der Tender der G 12 der KPEV über einen querliegenden Gasbehälter, den die Reichsbahn- und Bundesbahn-Version nicht aufweisen. Auch am Kessel haben die Konstrukteure die unterschiedlichen Bauversionen realisiert.

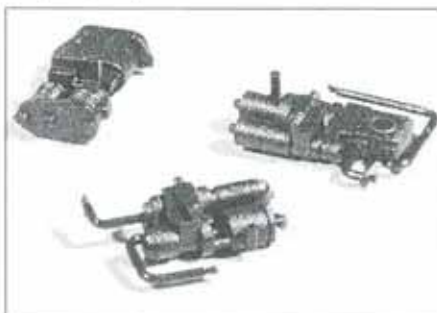
Ein Manko von Schlepptender-Loks war und ist noch immer die Lok-/Tenderverbindung. Aufgrund der engen Radien ist es schwierig, eine enge und gleichzeitig auch funktionierende Kupplung zu bauen. Bei der Baureihe 58 kommt eine starre Kupplungsstange zur Anwendung, die in den Kurven über spezielle Führungen in der Lok und im Tender geführt wird. Und von dieser engen Führung konnte ich mich vor Ort überzeugen, indem ich die Lok selbst über eine Links/Rechts-Gleisverbindung fahren ließ.

Auch die Platine ist bereits fertig und findet im Tender ihren Platz. Wie alle künftigen Minitrix-Loks wird die Baureihe 58 eine

Deutlich sichtbar ist der enge Lok-Tenderabstand, der mit einer speziellen Kupplungsführung auch in Kurven erreicht wird (rechts).



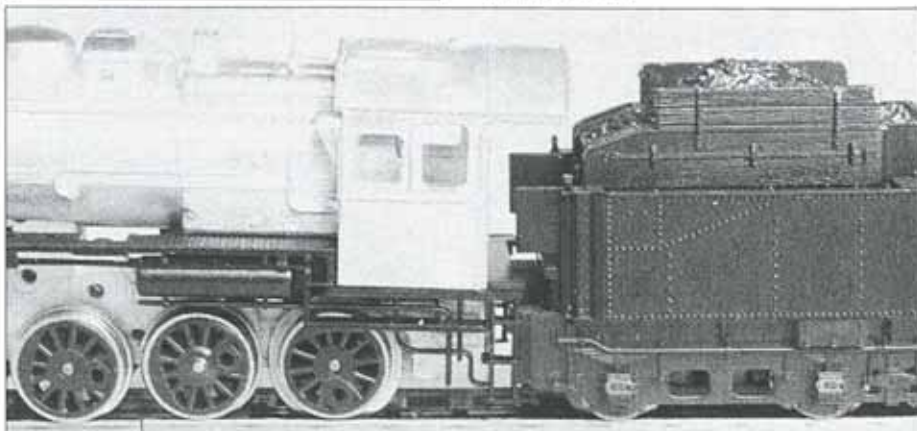
Die zwei Tendergehäuse der 58er - links die Ausführung für die Epoche II und III und rechts für die Epoche I mit querliegendem Gasbehälter (ganz oben). Alfred Heid setzt den ersten Prototypen auf das Testgleis (oben).

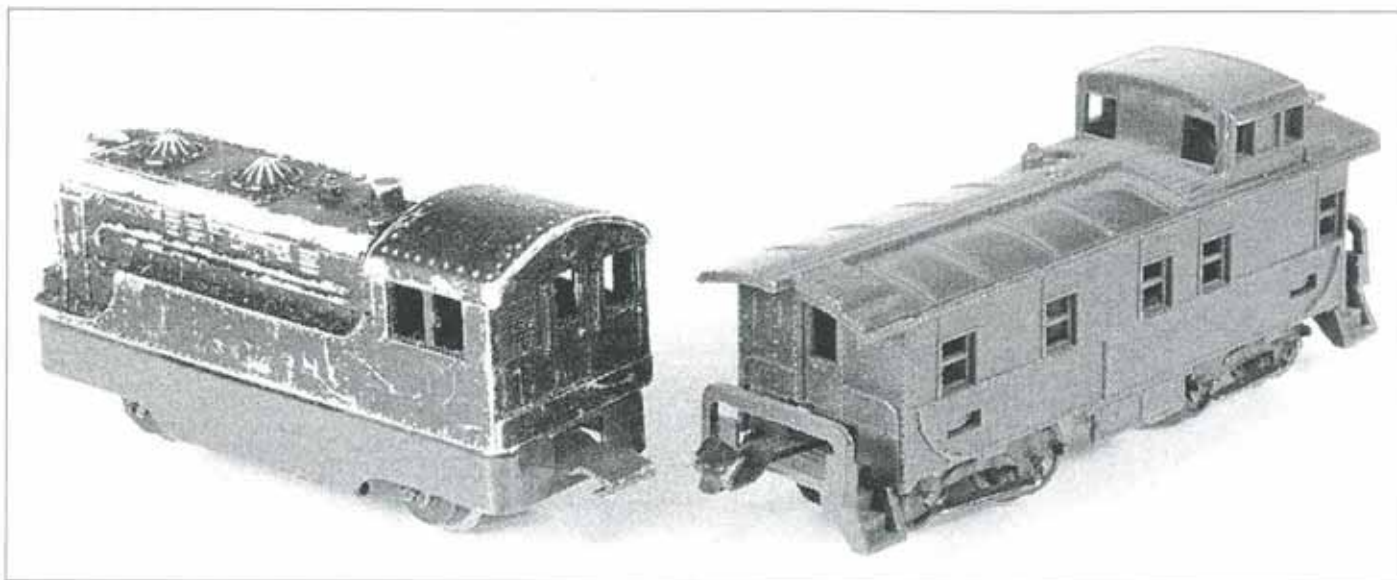


elektrische Schnittstelle nach NEM haben, in die unter anderem der hausinterne Selectrix-Decoder einfach nur eingesteckt werden muß.

Und wie Herr Westphal als Geschäftsführer und Herr Robl als Technischer Leiter übereinstimmend erklärten, ist man in Nürnberg derzeit voll im Plan - was bedeutet, daß die Maschine auf jeden Fall vor Weihnachten in den Fachgeschäften stehen wird.

Und so sehen die verschiedenen Pumpen der Baureihe 58 als Ansteckteile aus - frisch aus der Form zuzusagen (links).





DIE PROTOTYPEN WAREN ZWAR FERTIG - WURDEN ABER NIE REALISIERT

Die Wurzeln der Spurweite N

Jedem Arnold-Freund sind die ersten Modelle mit ihrer charakteristischen Klauenkupplung ein fester Begriff. Doch die ersten Prototypen sahen ganz anders aus. Und hier sind sie nun - ganz exklusiv im N-Bahn Ticker.

Geht der Blick zurück in die Anfangstage unserer Spur N, fangen die Augen vieler Sammler richtig an zu leuchten. Kein Wunder, gehören doch die Blechhakenmodelle des Nürnberger Pioniers zu den Raritäten der 9 mm Bahn.

Was die meisten N-Bahner gerade schlicht überlesen haben, war für den eingefleischten Freak schon beinahe ein Frevel. Fuhren doch die ersten Arnold-Modelle noch auf 8 mm Gleisen und der Maßstab lag bei 1:200 - Rapido 200 eben.

Die Spielwarenmesse 1960 war der Startschuß für diese kleine Bahn und gleichzeitig eine erste Testplattform. Zunächst war das Verhalten der Fachbesucher sehr zurückhaltend, was eigentlich auch recht nahe lag. Die Spurweite HO und Märklin, Trix und Fleischmann führte den Markt unangefochten an und erlebte zu Beginn der 60er Jahre einen wahren Höhenflug. Und dann kam eine solch winzige Bahn - mehr als die Hälfte kleiner und auch noch elektrisch? Nein, wirklich nicht.

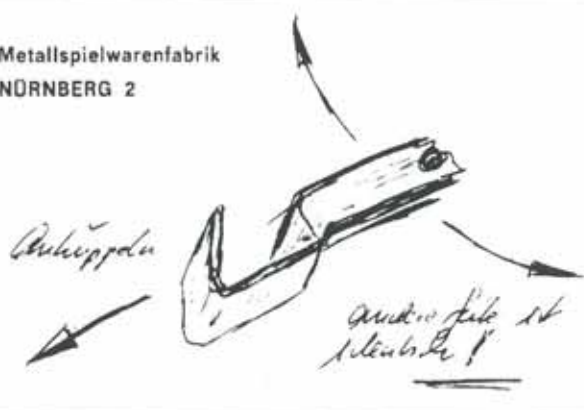
Doch WeWaW, der Herausgeber der MIBA, nahm sich mit Engagement dieser neuen

BLECHHAKEN IST NICHT GLEICH BLECHHAKEN...

Durchaus historisch ist eine Entwurfsskizze zur Blechhakenkupplung von Arnold, wie sie von 1960 bis 1963 verwendet wurde. Sie basiert im wesentlichen auf einem Prototypen, der in dieser Form in den zwei Modellen zum Einsatz kam, die im heutigen Artikel beschrieben werden.

K. ARNOLD & CO.

Metallspielwarenfabrik
NÜRNBERG 2



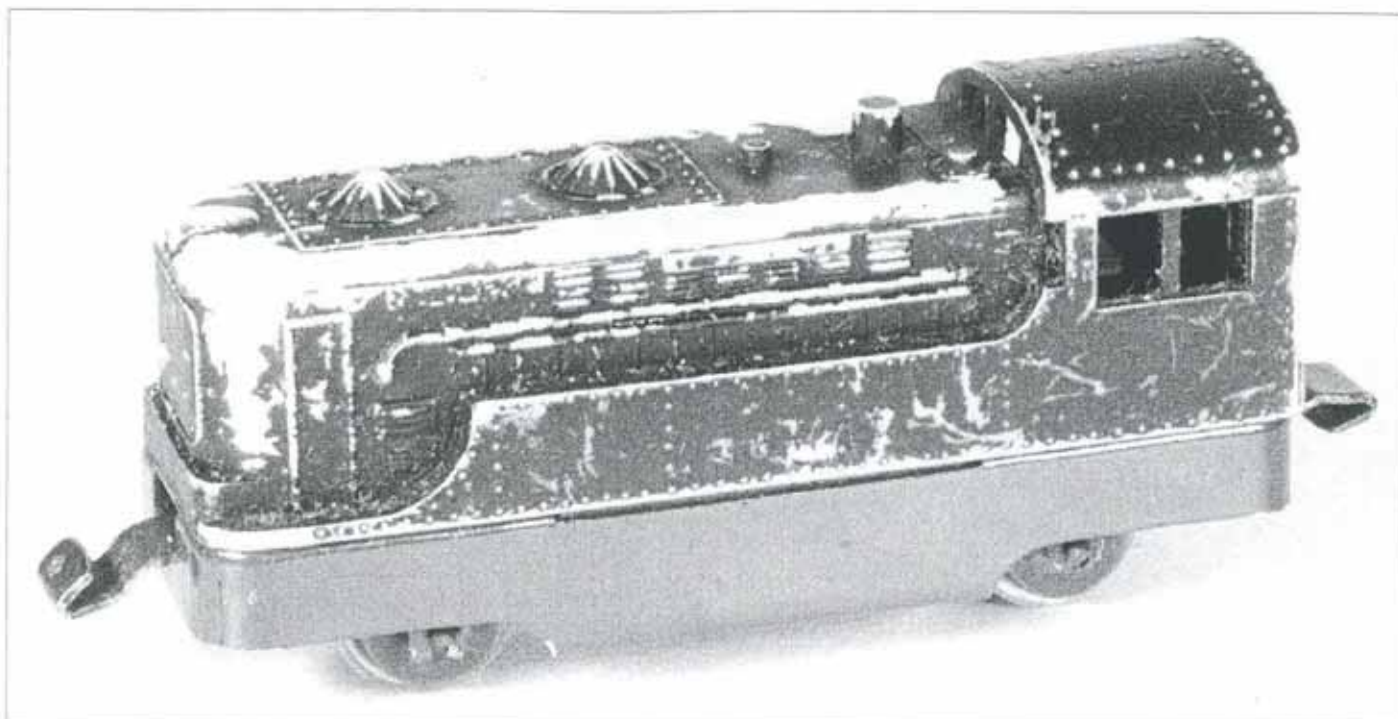
Spurweite an und machte sie in den folgenden Jahren sozusagen hoffähig. Der Durchbruch kam Mitte der 60er Jahre, als sich auch andere Hersteller auf dieser Terrain wagten und die Spur N normiert wurde.

Es begann alles viel früher

Die Wurzeln der Rapido 200 lagen jedoch schon einige Jahre zurück. Arnold, ein Traditionshersteller für Blechspielwaren, suchte in den 50er Jahren nach einem neuen Marktsegment. Eine kleine Initialzündung in Richtung Modellbahn mag die Kersting-Bahn von 1948 gewesen sein, die sich nie

durchsetzen konnte. Aber auch die TT-Hersteller, wie zum Beispiel Rokal, machten deutlich, daß es in diesem Bereich durchaus Absatzmöglichkeiten gab. Außerdem besaß die Mehrzahl der Bevölkerung recht kleine Wohnungen - also wie geschaffen für eine kleine Modelleisenbahn.

So setzte man sich in der Nürnberger Deutscherherrenstraße, dem Firmensitz von Arnold, zusammen und diskutierte über eine völlig neue Modellbahn. 1958 drang die Kunde von Trix ans Ohr der Verantwortlichen, daß man sich dort ebenfalls ernsthaft Gedanken über eine Minibahn machte. Dies führte dazu, daß die Planung und Konstruk-



tion einer eigenen Arnold-Bahn zur Chefsache erklärt wurde, wie sich Firmenchef Max Ernst einige Jahre später erinnerte.

1959 stellte Trix schließlich zur Messe seine antriebslose Schiebetrix-Palette im Maßstab 1:180 vor. Zum gleichen Zeitpunkt standen bei Arnold bereits die ersten Prototypen der rapido 200 auf dem Tisch - die Urväter der heutigen Spur N waren geboren.

Dazu gehörten auch die zweiachsige und

Das Modell einer amerikanischen Caboose. Auffallend ist das unlackierte Gehäuse und die Rastöffnungen für das Wagenchassis.

motorisierte Lokomotive nach US-Vorbild - die „kurze Baldwin“ genannt - und ein vierachsiger Drehgestellwagen einer amerikanischen Caboose, die ich heute im Detail vorstellen möchte.

Die Kupplung ist völlig anders

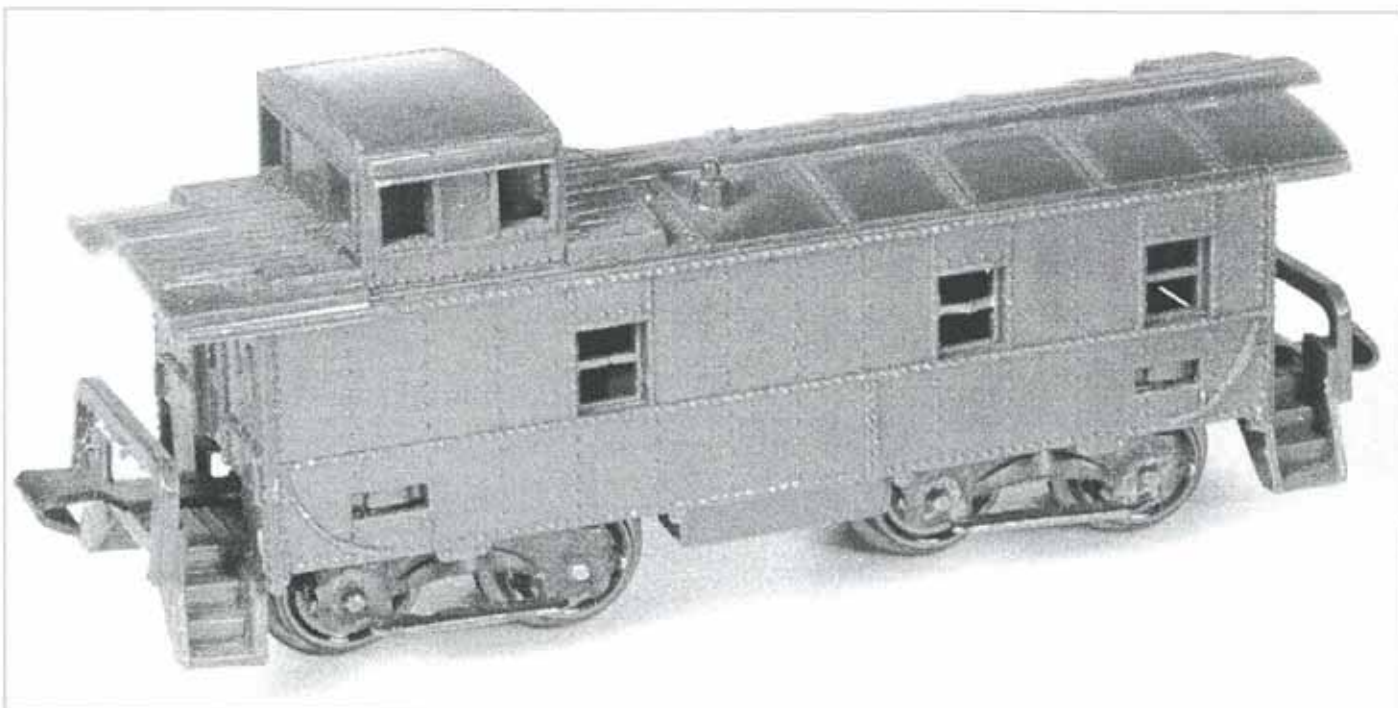
Bei den Modellen bestanden die Gehäuse durchweg aus Kunststoff, während die Fahrwerke beim Wagen ebenfalls aus Kunststoff und bei der Lok aus gestanztem Blech waren. Selbstverständlich war die Lok angetrieben und schöpfte ihre Kraft aus einem klei-

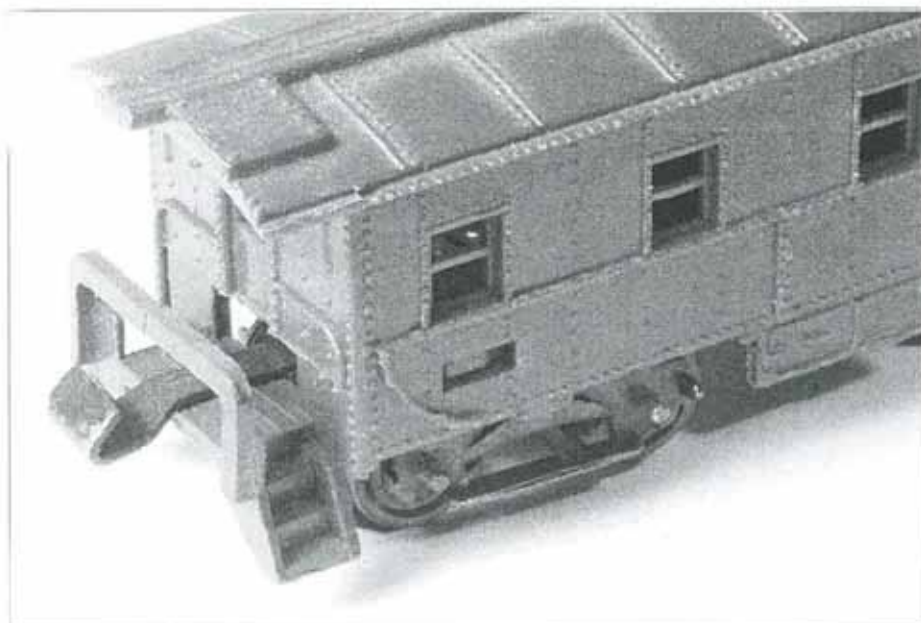
Eine zweiachsige Diesellok nach US-Vorbild, die heute von Spezielsammlern als die „kleine Baldwin“ bezeichnet wird.

nen Motor, der über eine Schnecke direkt beide Achsen antrieb.

Beim Wagen sind die einfachen Drehgestelle, die später auch für alle anderen Blechhakenmodelle verwendet wurden, am Wagenboden angenietet. Die Kupplung wird nach oben aus dem Chassis herausgeführt.

Hochinteressant sind die gerade erwähnten Kupplungen. Es handelt sich hierbei um einfache Blechstreifen, die zwecks einer Kupp-





lungsmöglichkeit nach oben und nach unten abgewinkelt sind. Somit lassen sich andere Modelle nur an einer Seite ankuppeln. Diese Tatsache führte im Herbst 1959 dazu, daß die Konstruktion der Kupplung verändert wurde, indem man den Blechstreifen in der Längsachse einfach um 90 Grad drehte. Dabei mußten zwangsläufig auch die Halterun-

Und hier der komplette Zug - bestehend aus der kurzen Baldwin und der Caboose. Interessant auch die Ansicht der Modelle von unten.

gen und die Führungen geändert werden.

Um die Lok zu testen, entwickelte man bei Arnold ein einfaches Gleis und eine kleine Fertiganlage. Diese Fertiganlage gefiel den Verantwortlichen so gut, daß sie schon Ende 1959 in kleiner Serie gebaut wurde und im Frühjahr 1960 mit Möbel- und Kleinlieferungswagen zu verschiedenen Händlern im Bundesgebiet gefahren wurde.

Eine nachträgliche Manipulation am Wagen und an der Lok wären zwar möglich, würden aber sofort auffallen, da die spätere

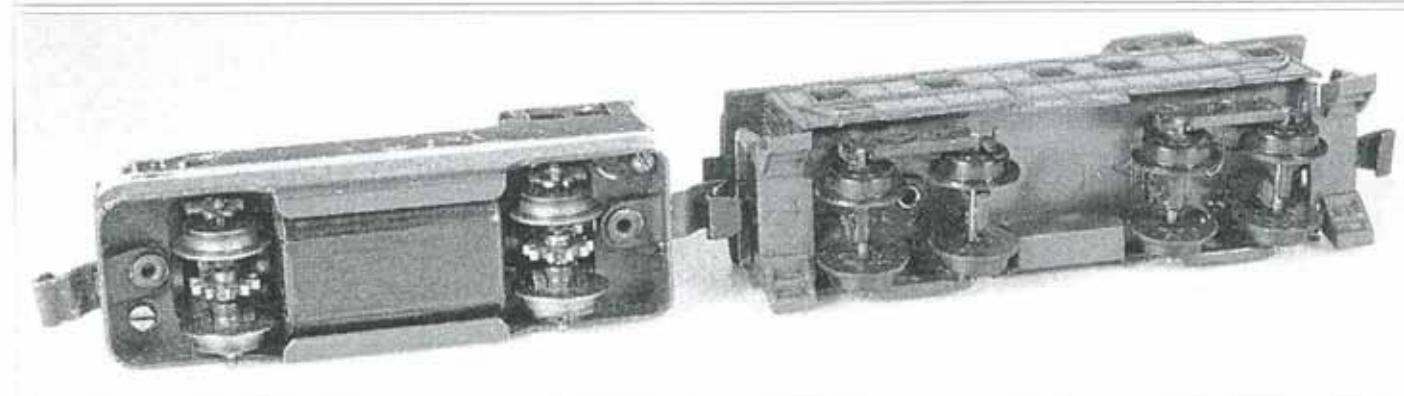
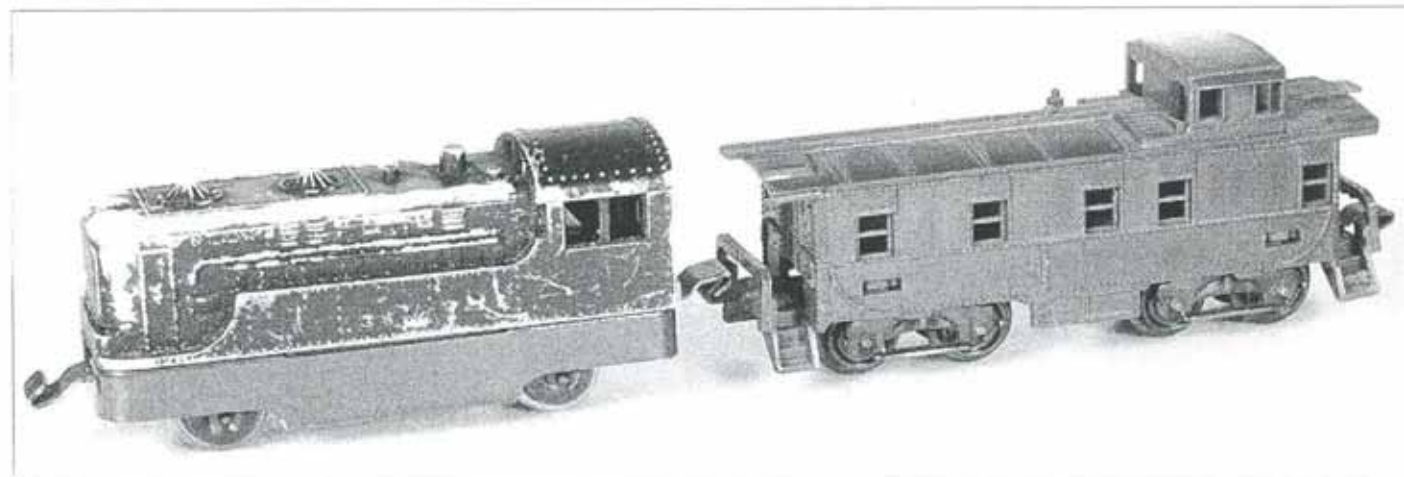
Die Kupplung einmal näher betrachtet. Deutlich erkennt man den schmalen Schlitz, durch den der Kupplungsblechstreifen nach außen geführt ist.

Blechhakenkupplung anders geführt wurde. Auch das Chassis unterscheidet sich deutlich von dem späteren Caboose-Modell (Bühnen, Rastnocken). So handelt es sich also bei diesen beiden Urmodellen tatsächlich um echte Modelle und um unbezahlbare Einzelstücke aus den Anfangstagen der Spur N.

Und wohin dieses Frühengagement der Arnold-Leute seinerzeit führte, wissen wir heute. Die Spur N ist aus dem Marktangebot nicht wegzudenken und hat sich längst einen festen Platz bei den Spurweiten erobert.

Überlebt haben die Jahre nur ganz wenige Einzelstücke, die sich heute in Firmenbesitz finden. Die beiden vorgestellten Modelle befinden sich jedoch in Besitz eines Privatsammlers, der aus verständlichen Gründen nicht namentlich genannt werden möchte. Bei ihm darf ich mich an dieser Stelle herzlich dafür bedanken, daß er mir den wahrlich interessantesten Teil seiner Privatsammlung zugänglich machte.

So kommen nun alle N-Bahner in den Genuß von zwei nicht alltäglichen Stücken aus den Anfangstagen der Spur N. In der nächsten Ausgabe stelle ich die Urcaboose und die Nachfolgemodelle ausführlich vor.



N-BAHN TICKER

Informationsbrief mit aktuellen Meldungen und Berichten für alle N-Bahner

4. Jahrgang

Erscheint monatlich - Nummer 45 - September 1998

Preis: 0,00 DM




Was mögen die Modellbahner?

Schaut man sich in den Fachgeschäften sum und analysiert die vielen Leserbriefe und Aussagen von Modellbahnern, so fällt auf, daß die Epoche III und die aktuelle Epoche V derzeit äußerst beliebt ist.

Wie lang dieser Trend anhalten wird, kann niemand vorhersagen. Doch die Modellbahnhersteller sollten darauf reagieren und den Markt entsprechend bedienen - Basismodelle sind ja hinreichend vorhanden.

Daß es funktioniert, zeigt Arnold mit seinen verschiedenen Modellen der DB Cargo oder Fleischmann mit der Baureihe 65. Auch der Autotransporter Off 52 von Minित्रix ist schon längst ausverkauft.

Hoffen wir also alle, daß sich in dieser Richtung noch mehr tut - ohne die anderen Epochen zu vernachlässigen.


Ihr Guido Kruschke

Fleischmanns 65er schon ausverkauft

☐ Kaum war das diesjährige Sondermodell der Baureihe 65 von Fleischmann (98 7065) an den Fachhandel ausgeliefert, war es auch schon ausverkauft. Ob es eine zweite Auflage, wahlmöglich noch mit einer anderen Betriebsnummer, geben wird, war von den Verantwortlichen nicht in Erfahrung zu bringen - wünschenswert wäre es auf jeden Fall. Info und Bezug: *Fachhandel*. gk

Fleischmann mit weiteren Neuheiten präsent

☐ Ausgeliefert hat der Nürnberger Hersteller die Baureihe 151 in der aktuellen Farbgebung der DB-Cargo (7383), den vierachsigen Schlafwagen der MITROPA in Ausführung der Epoche II (8078K) und den neuen IC-/EC-Steuerwagen der DB AG in orientrot als Bimdzi^{TM2} mit Fahrradabteil (8680K). Dazu

Kaum ausgeliefert, schon ausverkauft. Fleischmanns Baureihe 65 der frühen Epoche III erfreut sich größter Beliebtheit. Foto: Gerhard Peter (MBA Nürnberg)

gesellt sich der SBB-Gepäckwagen der Bauart D der Epoche IV (8130K), der im vergangenen Jahr exklusiv für die Schweiz produziert wurde.

In limitierter Sonderserie kommen die Doppelstockwagen DBz⁷⁵¹ der DB AG in mintgrün/lichtgrau mit seitlicher Werbebeschriftung „FLEISCHMANN“ (98 8125K) und in verkehrsrötlich mit seitlicher Werbebeschriftung „FRANKFURTER ALLGEMEINE“ (98 8625K). Info und Bezug: *Fachhandel*. gk

Autotransporter von Fleischmann ausgeliefert

☐ Noch vor den Werksferien lieferte Fleischmann seinen Autotransporter Off 59 der Epoche III (98 0000) als Sonderserie an den Fachhandel aus. Warum er aber nur zur



Auch (noch) ohne Oberleitung macht die E 44 der DRG als Minitrix-Sonderserie eine gute Figur.

Hälfte beladen ist, wird das Geheimnis des Herstellers bleiben. Aber für einen stilreinen Autozug der 50er Jahre ist dieses Modell genau richtig und ein echtes Muß. Info und Bezug: *Fachhandel*. gk

Baureihe 145 von Fleischmann geht in die Produktion

Die neue Maschine der DB Cargo rollt auch bald auf N-Gleisen, denn das angekündigte Fleischmann-Modell geht derzeit als 145 002-2 in Produktion. Natürlich werde ich in einem der nächsten N-Bahn Ticker ausführlich über das Modell und das große Vorbild berichten. Info und Bezug: *Fachhandel*. gk

Korrektur bei Arnolds DB Cargo Ausstellungswagen

Im letzten N-Bahn Ticker habe ich als Neuheit die Ausstellungswagen der DB Car-

go angekündigt - dabei ist mir eine falsche Artikelnummer untergekommen. Die richtige Nummer muß 0345 lauten, Info und Bezug: *Vedes-Fachgeschäfte*. gk

Minitrix bringt weitere Modelle in den Fachhandel

Erhältlich sind nun die Garnitur „Krombacher“ mit der Baureihe 128 und fünf verschiedenen Containertragwagen „Krombacher“ (11421), ein Kühlwagen „Tucher“ mit Niederbordwagen (15010), ein Kühlwagen „Schultheiss“ mit Niederbordwagen (15009) und der neue IC-Steuerwagen der DB AG in Ausführung der Epoche V (15823). Als Einmalserie für 1998 rollt nun die dunkelgrüne E 44 044 der DRG (12654) als Epoche II Modell auf N-Gleisen.

Der grüne DB-Packwagen der Epoche III (13755) kommt als unveränderte Neuauflage. Info und Bezug: *Fachhandel*. ap/gk

Minitrix baut weiter Rückstände bei den 97er Neuheiten ab

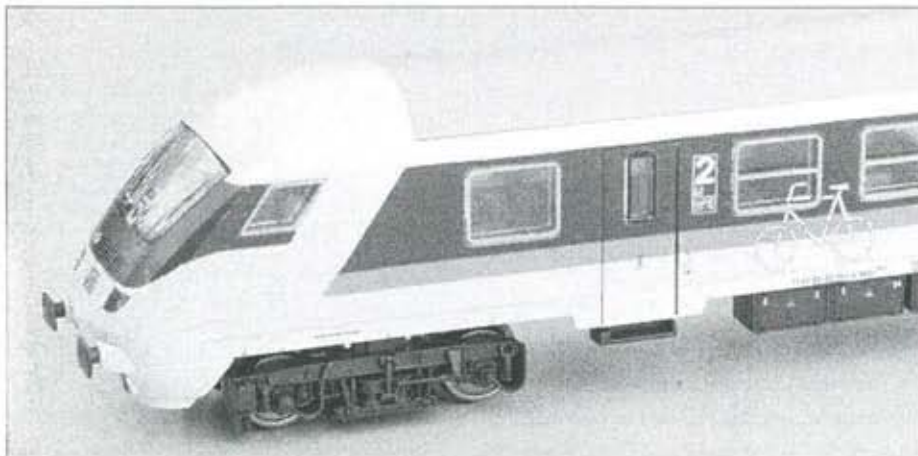
Von den letztjährig angekündigten Messeneuheiten und Herbstneuheiten sind im Juni und Juli die Baureihe 03 der DRG im schmutzigen grauen Fotoanstrich (12615) ausgeliefert. Dazu rollt noch die moderne SBB-Garnitur mit zwei Eurocity-Wagen der 2. Klasse der Epoche IV (13708) als Ergänzung zur bereits existierenden vierteiligen Eurocity-Garnitur. Info und Bezug: *Fachhandel*. gk

Minitrix präsentiert im Herbst wieder Sondermodelle

Wie schon im Vorjahr, so werden auch im Herbst 1998 von Minitrix verschiedene Sondermodelle erscheinen, die in einem eigenen Farbprospekt aufgeführt sind. Zum Redaktionsschluß stand mir dieser Prospekt jedoch noch nicht zur Verfügung - also bitte ich noch um ein wenig Geduld. Info und Bezug: *Fachhandel*. gk

Roco liefert weitere Modelle an den Fachhandel aus

Erschienen sind der Hochbordwagen E der DB AG mit neuem Signet (25385), der Schweizer Schiebewandwagen „MIDOR“ (25229), der türkis-beige Schnellzugwagen



Im aktuellen Minitrix-Neuheitenpaket befindet sich auch der neue IC-Steuerwagen der DB AG.

Das sind sie - die neuen bayerischen Güterwagen von Lemke Collection als feindetaillierte Kohlenwagen der Epoche I.

Bm²⁰⁰ der DB (24315) und ein Schwerlastwagen der DB mit dem modernen Kampfpanzer Leopard als Ladegut (932). Bei den N-Modellfahrzeugen gibt es einen roten Unimog U 1300 der Feuerwehr (1896) und einen Unimog der Firma Schwarz (1897). Info und Bezug: *Fachhandel*. *ap*

Roco bringt zwei 1044 als Sonderserie für Österreich

Exklusiv für den österreichischen Markt hat Roco zwei Modelle der Baureihe 1044 in rot mit elfenbeinfarbenem Dach ausgeliefert und zwar als 1044 039-4 (23262) und als 1044 045-1 mit einem Skiflieger als Motiv der Ski-Flug-WM (23263). Info und Bezug: *Fachhandel in Österreich*. *ap*

Lemke Collection bringt bayerische Kohlewagengarnitur

Ausgeliefert hat Lemke Collection aus Haan die vierteilige Garnitur mit bayerischen Kohlewagen für die Epoche I um 1880 (LC 2564). Die Garnitur hat eine Auflage von 100 Stück, kostet 839 DM und ist sicherlich eine gelungene Fortführung der ersten Bayern-Garnitur aus gleichem Hause. Info und Bezug: *hammerschmid modellbahnschmankerln, Pfarrer-Behr-Weg 12, 82402 Seeshaupt, Tel/Fax: 08801-1744*. *mh*

Rietze bietet uns N-Bahnern weitere Automodelle an

Ausgeliefert hat der Autospezialist eine Zweiergarnitur mit dem VW Caddy in weiß für einen Malerbetrieb und in blau für eine Bäckerei (16016) und eine Zweiergarnitur mit einem Caddy der Deutschen Post AG in gelb und der Telekom in weiß (16015). Alle vier Fahrzeuge kommen mit unverglastem Laderaum daher.

Als Landessonderserie für Österreich waren sie angekündigt, doch sie auch hierzulande erhältlich. Die Rede ist von vier Ford Transit - in rot als Öleinsatzfahrzeug und in weiß als Polizeifahrzeug der österreichischen Po-



lizei (16024) und in weiß der Hertz-Autovermietung und in weiß mit der Werbeaufschrift „Zillertaler“ (16025). Info und Bezug: *Fachhandel*. *ap*

Faller und Vollmer präsentieren ihre neuen Gesamtkataloge

Druckfrisch liegen nun die neuen Faller- und Vollmer Kataloge in der Ausgabe

1998/99 vor. Und wie immer sind beide Kataloge eine wahre Fundgrube für jeden Modellbahner - egal, welche Epoche er sich zuwendet. Info und Bezug: *Fachhandel*. *gk*

Marks Klein-Kunst liefert wieder Neuheiten aus

Erhältlich ist der kleine Verladekran für Bw und ähnliche Einrichtungen als Bausatz

Schweizer Musical „Space Dream“ mit eigener Lokomotive

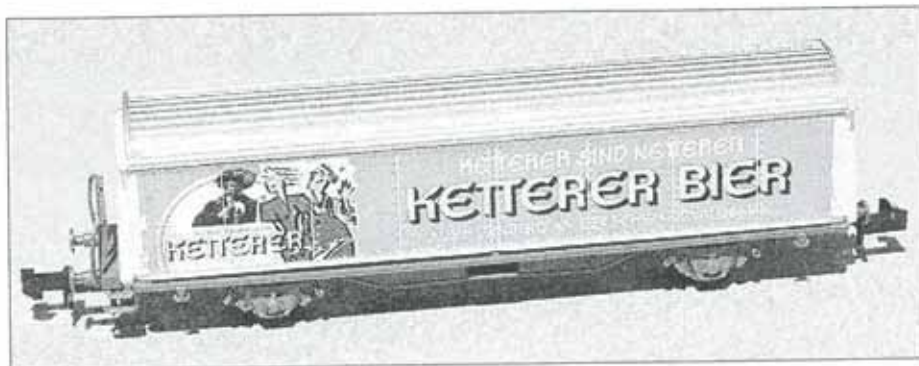
Am 1. März 1995 feierte das Schweizer Musical „Space Dream“ von Harry Schärer in Baden seine Premiere, welches bis heute von über 3000.000 begeisterten Men-



schen besucht wurde. Am 17. Oktober fährt ein Sonderzug im Rahmen einer Märklin-Exklusivreise von Stuttgart nach Baden - gezogen von der deutschen Musical-Lok der Baureihe 101 und einer Schweizer Re 460, die mit Motiven des Musicals versehen ist.

Für N-Bahner wird es das Modell in diesem Jahr zunächst von Kato geben, die heuer die Exklusivrechte für N haben. Im kommenden Jahr soll diese Lok dann auch von Mini-trix aufgelegt werden.





Zum Jubiläum der Schwarzwaldbahn hat der N-Club Ortenau einen Sonderwagen aufgelegt.

(1000), eine kleine Wandlaterne im Viererpack mit Wandbefestigung (1500) und Weichenlaternen als Version für den Links- und Rechtenbau. Die Weichenlaternen sind beleuchtet und mit etwas Geschick kann man die Bewegung mit Stellhebeln abgreifen. Info und Bezug: *hammerschmid modellbahnschmankerln, Pfarrer-Behr-Weg 12, 82402 Seeshaupt, Tel/Fax: 08801-1744.* mh

Schwarzwaldbahn feiert Jubiläum und die Spur N ist dabei

Die aufgrund des ICE-Unglücks ausgefallene Veranstaltung zum 125-jährigen Jubiläum der Schwarzwaldbahn wird nun am 19. und 20. September in Triberg stattfinden. Ein interessanter Programmpunkt dieser

Veranstaltung wird sicherlich die vom N-Bahn Club Ortenau gebaute Schwarzwaldbahn als große Modulanlage sein, die an diesen Tagen in voller Aktion zu sehen sein wird. Zusätzlich wird ein selbst aufgelegter Sonderwagen einer Brauerei (Basis: Roco-Schiebewagen...) vor Ort in den Nenngrößen HO und N angeboten. Info: *Gregor Hollstein, Im Kleinsommerfeld 19, 77767 Appenweier, Tel: 07805-3313.* gk

Die Welt der Eisenbahn im Oktober in Frankfurt

Vom 10. bis 31. Oktober präsentiert die Firma Behle Spiel + Freizeit die 3. Frankfurter Modell-Eisenbahnausstellung. Für uns N-Bahner sind unter anderem Anlagen von Arnold und Trix vertreten. Info: *Behle Spiel + Freizeit, Große Friedberger Straße 7-11, 60313 Frankfurt/Main.* gk

Kurz vor Redaktionsschluß...

Auf der Messe kündigte Uhlenbrock seine Intellibox an - ein digitales Multitalent für den universellen Einsatz. Kurz vor Redaktionsschluß erreichte mich das erste Testgerät - ein ausführlicher Test folgt in der nächsten Ausgabe.

Gegenüber der Messeankündigung wurde der Funktionsumfang dieser Schlaukiste (O-Ton Gerhard Peter...) noch einmal erweitert und kennt nun drei Datenformate. Eines will ich schon heute vorwegnehmen: ein wahrlich interessantes Gerät für den Digitalbahner...

Arnolds BR 10 remotorisiert...

Für manchen N-Bahner sind die Fahreigenschaften der neuen Baureihe 10 nicht befriedigend, obwohl Arnold bei der aktuellen Serie die Stromabnahme verbessert hat.

In der MIBA 10/98 gibt Gerhard Peter umfassende Umbauhinweise, wie sich die Fahreigenschaften mit dem Einbau anderer Motoren verbessern lassen. Zum Einbau kommen neben Arnold-Motoren mit verschiedenen Wicklungsstärken auch Motoren von Kato, Brawa und Faulhaber.

DAS NEUE MIBA-SPEZIAL - DIGITAL IN DIE ZUKUNFT

Digital für Jeden

Immer mehr Modellbahner beschäftigen sich mit dem Thema Digital. Diesem Trend trägt das neue MIBA-Spezial Rechnung und beleuchtet die vielfältigen Möglichkeiten dieser Technik.

Soll ich nun meine komplette Anlage umrüsten oder zunächst nur digital schalten? Welche Decoder passen in meine Loks? Für welches System soll ich mich entscheiden? Kann ich meinen PC zum Steuern meiner Anlage verwenden?

Diese und viele andere Fragen werden in der aktuellen MIBA-Spezial 37 „Digital planen, fahren, steuern“ umfassend beantwortet. Federführend bei dieser Ausgabe ist Ger-

hard Peter, der schon von Haus aus ein kompaktes Digitalwissen mitbringt.

Von einer Übersicht der existierenden Digitalsysteme, dem Einstieg mit Anfangsgarnituren, dem Einbau von Decodern bis hin zur umfassenden Analyse von PC-gestützten Steuerungssystemen spannt sich der Bogen. Dazu werden in einem gesonderten Kapitel die verschiedenen Planungsprogramme vorgestellt.

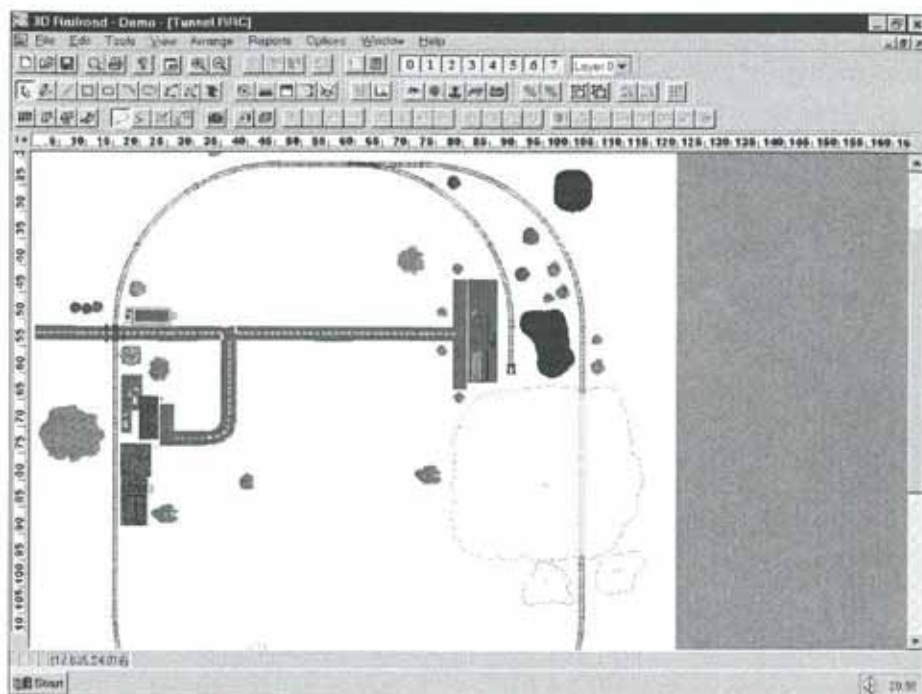
Auch für den N-Bahnen bietet diese Spezialausgabe eine Menge an Anregungen und nützlichen Hinweisen, was man mit Digital alles anstellen kann. So werden zum Beispiel ausführlich die Digitalsysteme von Arnold und Minitrix vorgestellt.



Und was ist Virtual Reality für Modellbahner? Herausfinden können Sie es, wenn Sie sich für die MIBA-Spezial entscheiden - für nur 19,80 DM im Handel erhältlich.

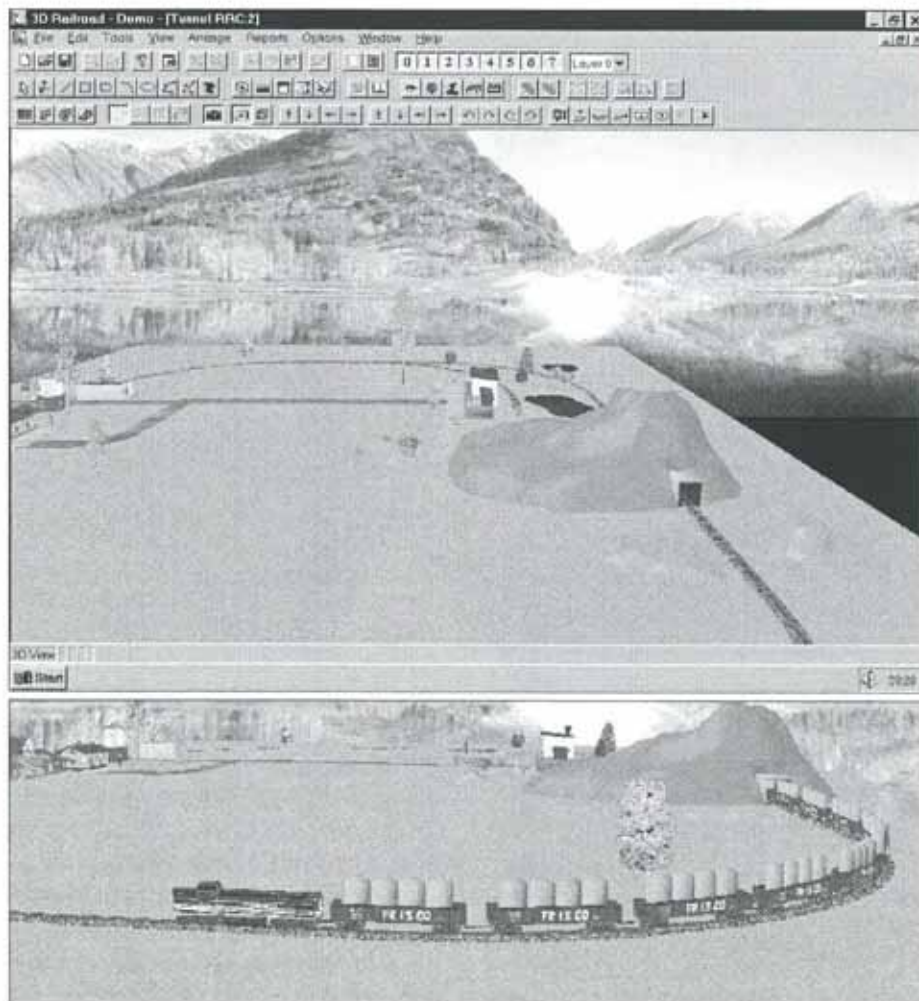
Während die Mehrzahl der deutschen Modellbahner ihre Anlagen noch mit der Gleisschablone oder einfachen Planungsprogrammen erstellen, sind die Amerikaner wieder einen Schritt weiter.

Mit einer Vielzahl von durchdachten Programmen zur komfortablen Erstellung von Gleisplänen machen US-Spezialisten das Entwickeln zum Vergnügen -



LEISTUNGSFÄHIGES 3D-PROGRAMM ZUR MODELLBAHNPLANUNG

Virtuelle Welt aus dem Rechner

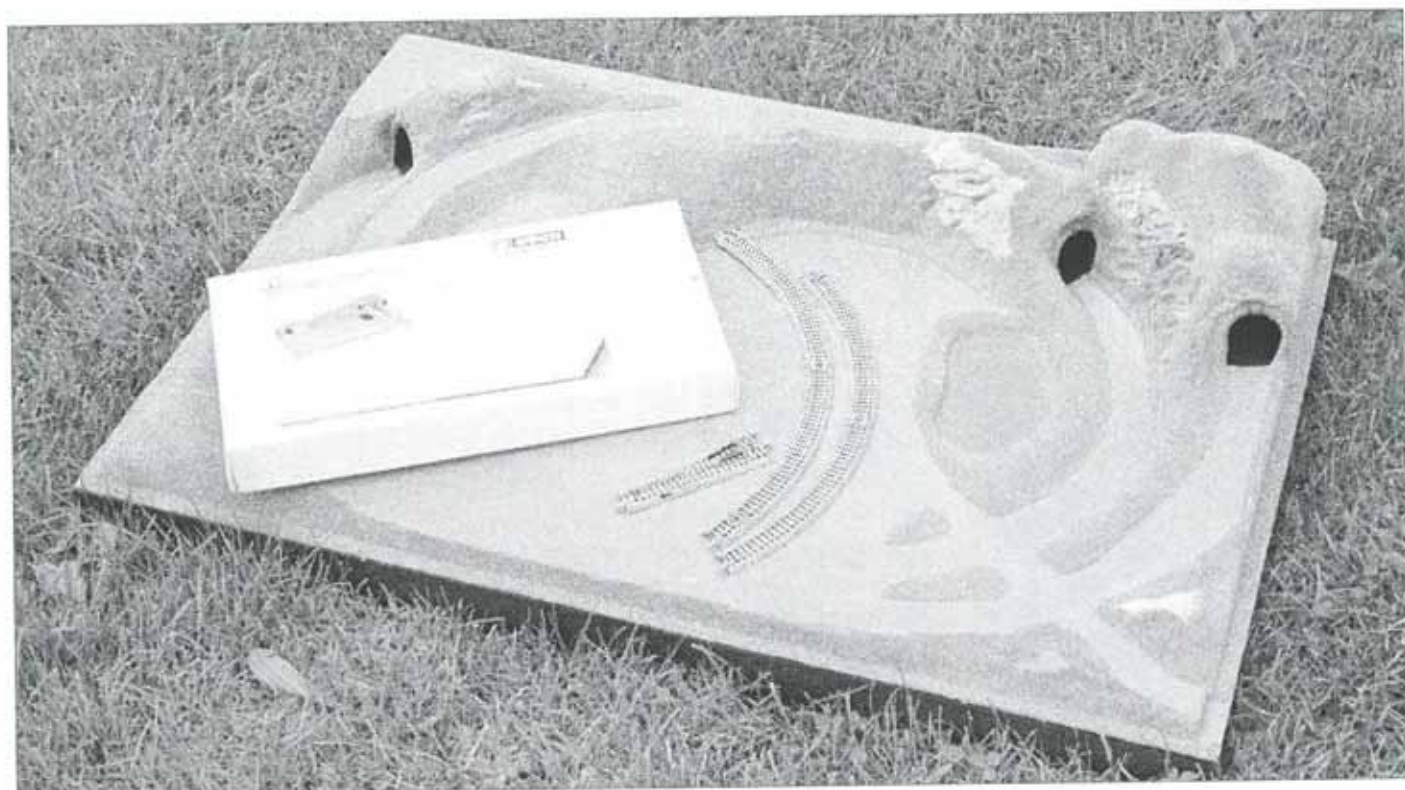


und zwar in dreidimensionalen Welten. Eine Firma, die sich darauf spezialisiert hat, ist Abracadata aus Eugene/Oregon. Ich habe mir die aktuelle Planungssoftware "3D Railroad Concept & Design" aus dem Internet geholt - als kostenlose Demo-Version.

Das Programm ist zunächst eine vollwertige Gleisplanungssoftware, mit der eine Anlage nach eigenen Wünschen erstellt werden kann. Das können aber auch andere Programme. Doch dann legt "3D Railroad Concept & Design" so richtig los. Über die fertige Anlage kann jetzt ein virtueller Zug geschickt werden, der die Strecke komplett testet. Und der Höhepunkt ist die volle 3D-Ansicht der Anlage mit Gleisen, Gebäuden und der Landschaft. Um dabei vernünftig arbeiten zu können, sollte es schon ein Pentium-Rechner mit 233 MHz und 64 MB Hauptspeicher sein.

Für die sinnvolle und ausgiebige Nutzung des Programms muß man sich schon ein wenig Zeit nehmen.

Ergänzt wird das umfangreiche Programm durch eine Vielzahl von Bibliotheken, die ebenfalls aus dem Internet geladen werden können und regelmäßig ergänzt werden. Die Vollversion kostet 99,99 US\$ und eine Demoversion ohne Ausdruckmöglichkeit kann direkt bei Abracadata aus dem Internet unter <http://www.abracadata.com> geholt werden.



EINE VERFEINERTE FERTIGANLAGE VON NOCH FÜR WEIHNACHTEN

Colorado - mehr sog' I net...

Das Rezept ist recht einfach. Man nehme eine Fertiganlage von NOCH, die Gleise von Kato, das Steuerungssystem von Minitrix und garniere es mit verschiedenen Zubehörteilen. Fertig ist die kleine Weihnachtsanlage.

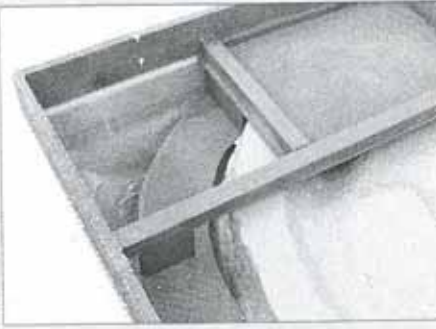
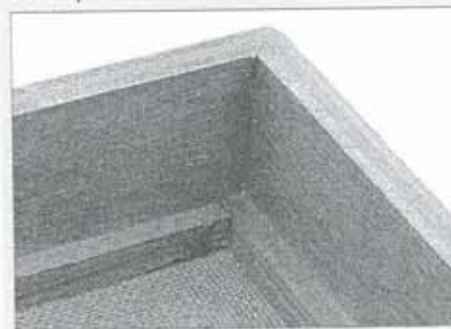
Draußen geht es in diesen Tagen zwar noch recht hochsommerlich zu, doch Weihnachten steht unerbitlich vor der Tür. Und es wird auch in diesem Jahr nicht wenige Modellbahner oder angehende Modellbahner geben, die sich Gedanken machen, was man schenken kann. Einen kleinen Anstoß will ich heute schon geben.

Im Mittelpunkt stehen gerade mal knapp 0,61 m², die sich in der Länge auf 95 cm und in der Breite auf 65 cm verteilen. Es ist die Fertiganlage „Colorado“ von NOCH. Für das Gleismaterial kommt das KATO-Unitrack System zur Anwendung, welches von NOCH als fertig konfiguriertes Paket zur Fertiganlage erhältlich ist. Gesteuert wird die gesamte Anlage mit dem Selectrix-Digitalsystem von TRIX und ich habe mich für eine komplette Anfangspackung entschieden, weil die Einzelkomponenten zusammengenommen teurer sind, als die ganze Garnitur. Außerdem

STABIL SOLLTE SIE SCHON SEIN...

Die Fertiganlage „Colorado“ von NOCH kommt als geformtes Teil aus Polystyrol daher. Um die Stabilität dieser Anlage zu erhöhen, sollte unbedingt ein fester Rahmen als Unterbau verwendet werden.

Für den Bau habe ich auf wasserfest verleimtes Sperrholz in der Stärke von 10 mm zurückgegriffen. Die notwendigen Teile läßt man sich am besten im Baumarkt zuschneiden - wegen der Genauigkeit. Beim späteren Zusammenbau sollte man sehr gewissenhaft vorgehen.



hat es den Vorteil, daß man mit dieser Anfangspackung alles aus einer Hand bekommt und sich die Teile nicht mühsam aus dem Katalog zusammenstellen muß. Und als Abrundung kommen noch verschiedene Ausgestaltungsteile dazu.

Doch dies ist noch lange nicht alles. Ich will nicht nur einfach die Gleise hinlegen und dann Betrieb machen - nein, das Ganze muß nach richtiger Modellbahn ausschauen. Und

so werde ich die Anlage so richtig superm-angefangen von den eingeschotterten und gealterten Gleisen über schöne Tunnelportale bis hin zu einer harmonischen Vegetation.

Bei einer solchen Kleinanlage werden sicherlich verschiedene Leser einwenden, warum ich mich gerade für ein Digitalsystem entschieden habe. Nun, klein anfangen muß jeder - und warum nicht dann schon digital?

Außerdem zeige ich, wie man die Anlage einfach erweitern kann - entweder mit weiteren Anlagenteilen aus dem Hause NOCH oder als Teil einer Modulanlage. Der Kreativität sind wirklich keine Grenzen gesetzt.

Am Anfang steht der Unterbau...

Für einen späteren Anlagenbetrieb ist ein stabiler Unterbau sehr entscheidend. Diesen baue ich aus 10 mm starken Sperrholzleisten, die fertig zugeschnitten gekauft werden sollten. Erst wird der Rahmen außen gebaut, bevor die Mittelstreben eingefügt werden. Die Leisten werden rechtwinklig mit Holzleim verklebt und bis zum Trocknen fixiert.

Jetzt kommt die Mittelstrebe. Die beiden Leisten werden ausgesägt, damit sie zusammenpassen. Dies geschieht mit einer einfachen Bastelsäge, doch vorher werden die Maße genau eingezeichnet. Nach dem Ausschneiden kann die Strebe eingesetzt werden.

Ist alles verklebt und getrocknet, werden mit einer Bohrmaschine die Löcher für die Spax-Schrauben vorgebohrt. Damit das Holz beim Hineindreihen der Schrauben nicht ausreißt, werden die Löcher angesenkt. Nun werden die Schrauben vorsichtig hineingedreht und der Rahmen ist fast fertig.

Es fehlen nur noch die zwei mitgelieferten Trassen von NOCH. Das rechteckige Stück wird einfach auf den Rahmen aufgeklebt, dabei verwende ich seitlich noch drei Distanzstücke zum sicheren Halt. Die Kurve wird auf zwei kleine Klötzchen gesetzt, kann aber auch mit Heißkleber direkt unter die Fertiganlage gesetzt werden.

Abschließend sollte der Rahmen noch mit Grundierfarbe oder Haftgrund vorlackiert werden und gut durchtrocknen.

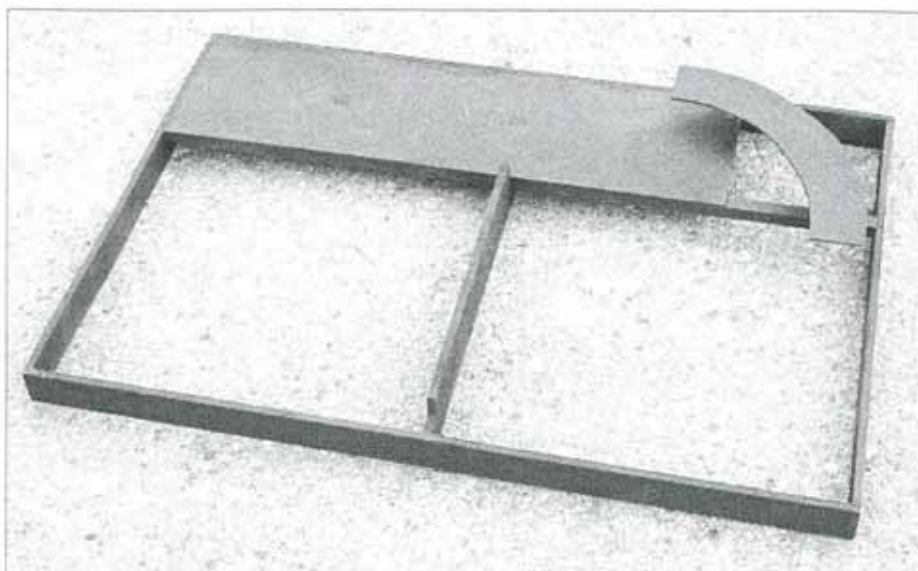
Der Unterbau kann im übrigen auch fertig direkt bei NOCH bezogen werden.

... und dann kommt die Anlage

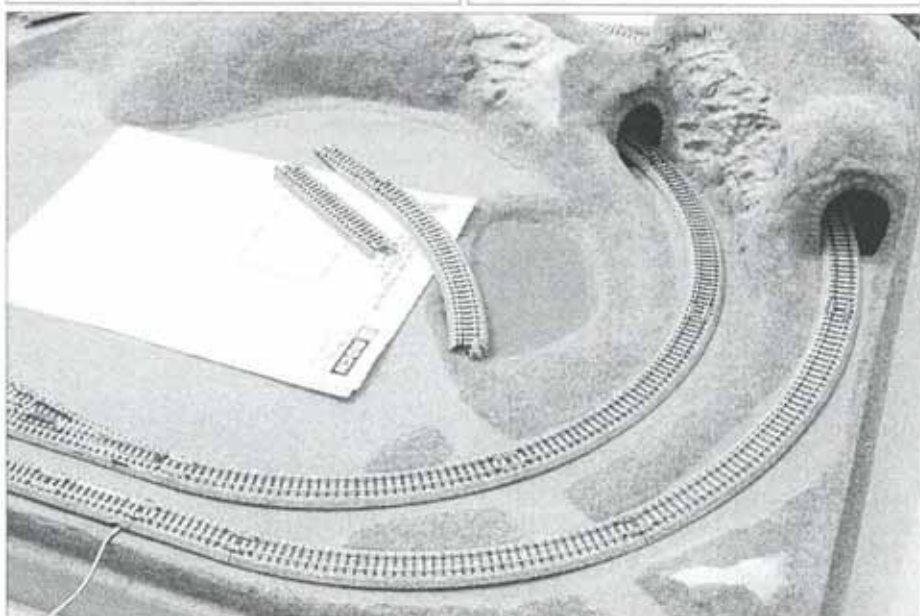
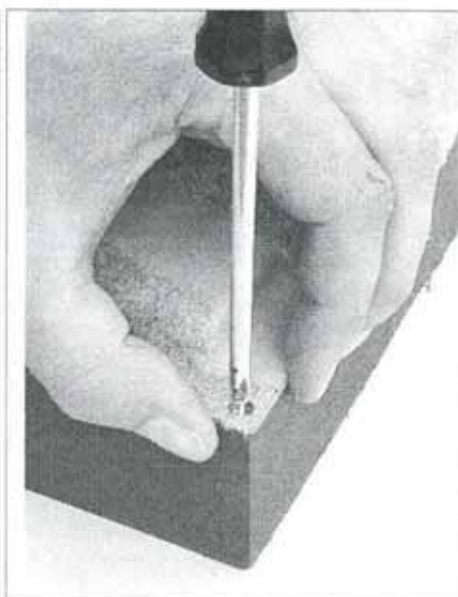
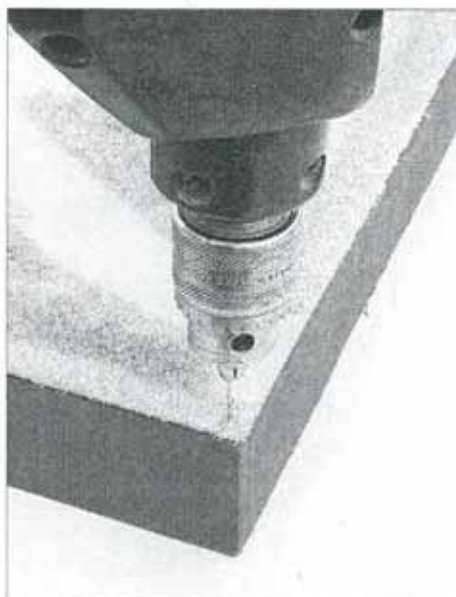
Nun kann die Fertiganlage aufgesetzt und mit Spax-Schrauben (2,5 x 10) mit dem Rahmen verschraubt werden.

Auch hier werden die Löcher mit einem 2mm Bohrer vorgebohrt und später angesenkt. Beim Montieren des Rahmens wird in einer Ecke begonnen - hier ist beim Ausrichten sinnvoll, wenn eine zweite Person hilft.

Sitzt die Anlage auf dem Rahmen, können schon die Gleise aus dem KATO-Paket probeweise aufgelegt werden und die erste Probefahrt kann stattfinden. Doch darüber mehr beim nächsten Mal.



Gerade beim Holzrahmen ist große Sorgfalt angesagt, denn er dient später als verwindungssteife Grundlage für die gesamte Anlage. Die Holzleisten werden rechtwinklig angesetzt, geklebt und später verschraubt (oben). Ist der Rahmen komplett fertiggestellt, kann die Fertiganlage aufgesetzt und verschraubt werden (unten).



Ist die Fertiganlage komplett auf den Unterbau montiert, können die Gleise ausgelegt werden. Und wenn man dann noch Lust hat: Kabel an den Trafo ankleben und vorab die erste Probefahrt absolvieren...

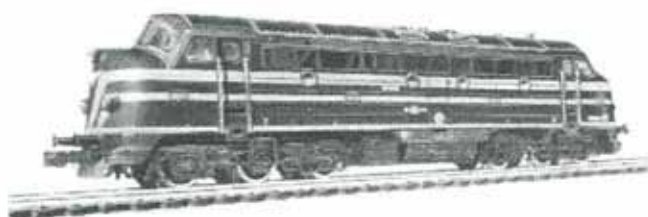
MINITRIX

DIESELLOKOMOTIVEN
EUROPÄISCHER BAUART

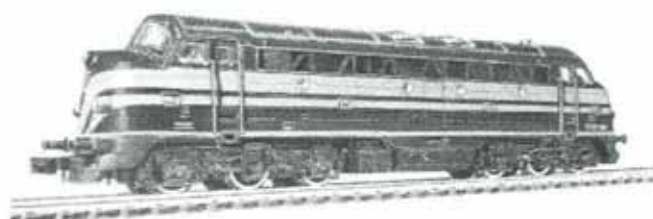
NEU



NEU



MINITRIX 51 2019 00 | DM 45,—

BELGISCHE DIESELLOKOMOTIVE
Co Co 204
3 leuchtende Lampen an beidenStirnseiten, Beleuchtung wechselt
automatisch mit der Fahrtrichtung.
LuP: 11,8 cm.

MINITRIX 51 2020 00 | DM 45,—

LUXEMBURGISCHE DIESEL-
LOKOMOTIVE Co Co 1600
3 leuchtende Lampen an beidenStirnseiten, Beleuchtung wechselt
automatisch mit der Fahrtrichtung.
LuP: 11,8 cm.

IM KOMMENDEN JAHR STEHT DAS JUBILÄUM AN

Die kleine Bahn ganz groß...

Bereits 1959 stellte das Nürnberger Traditionsunternehmen Schiebemodelle ohne Funktion im Maßstab 1:180 vor. Aus diesen Modellen sollte dann fünf Jahre später eine elektrische Bahn werden.

Daß Trix zu Beginn der 70er Jahre mit aller Macht in den N-Markt drängte, möge auch der einleitende Satz des MIBA-Messeberichtes von 1970 verdeutlichen: „Offenbar legt Trix auf das N-Programm gesteigerten Wert, denn das diesbezügliche Neuheitenprogramm ist beachtlich...“.

1970

An der Spitze des diesjährigen Programms lief zunächst die sechsachsige belgische Diesellokomotive der Gattung 204 auf - Kennern mehr unter dem Spitznamen „Kartoffelkäfer“ bekannt. Aufgelegt wurde diese Maschine auch noch als Variante der luxemburgischen Eisenbahnen CFL und der DSB.

Für die deutschen Modellbahner kam die Baureihe 261 der DB, ein langerwartetes Modell für den Rangierdienst. Und damit unsere Nachbarn mitrangieren konnten, gab es diesen Diesel auch als Version der SNCB.

Für den Werksverkehr erschien eine kleine zweiachsige Diesellok und die US-Freunde konnten eine schwere sechsachsige Dieselmachine auf die Gleise setzen.

35 Jahre

MINITRIX electric

An Güterwagen rollten ein kurzer Schotterwagen der Bauart Talbot, ein Schüttgutwagen der Bauart Fd-52, ein zweiachsiger Hochbordwagen O 10, ein gedeckter Güterwagen der NS und ein Hochbordwagen der Gattung E.

Auch das US-Programm wurde erweitert - mit der eingangs erwähnten Diesellok, Container-Tragwagen, gedeckte Niederbordwagen und Selbstentladewagen.

Für das schon recht umfangreiche Gleisprogramm gab es eine elektrische 15-Grad DKW.

1971

Mit einer Menge neuer Modelle stieg Trix in diesem Jahr in den Markt ein. An erster Stelle standen sicherlich die deutschen Modelle, wie die Baureihen 24 und 64 bei den Dampfloks und die E 44 bei den Elektroloks. Gerade letzteres Modell sorgte seinerzeit für

Aufsehen, war es doch nicht nur vom Vorbild her sehr interessant, sondern dazu als Modell noch ausgezeichnet detailliert. Als Variante rollte die schwarze 01 der DB mit großen Windleitblechen.

Britische Modellbahner bekamen eine 01-Variante für ihre Modellbahnen, nämlich die grün-schwarze „Britannia“ der BR und eine auf der V 200 basierende Diesellok der „Warship“-Class.

Bei den Personenwagen wurden zwar die damals topaktuellen Popwagen angekündigt, erschienen aber erst ein Jahr später.

Das Güterwagenprogramm wurde in diesem Jahr durch den vierachsigen GGths 43 - dem ehemaligen Bromberg - in zwei Versionen ergänzt. Dazu gesellten sich ein vierachsiger Heizölwagen, ein Neiderbordwagen mit Fässern, ein Schwenkdachwagen Taes⁶⁰⁰, ein Rolldachwagen Tis⁶⁵⁶ und ein vierachsiger Containertragwagen Sss-y⁷¹⁶ mit diversen Containern.

Neue Farben bei der DB

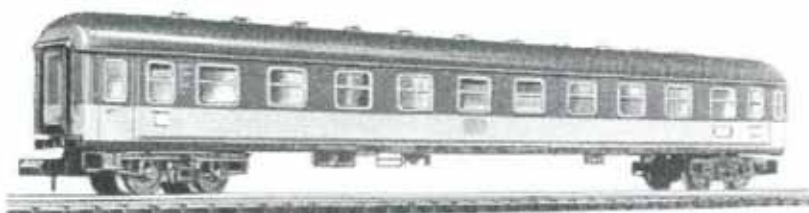
MINITRIX

Die neuen MINITRIX-D-Zug-Wagen; maßstabsgerecht, unverkürzt.

Die neue Farbgebung entspricht den Vorschlägen des DB-Design-Center.



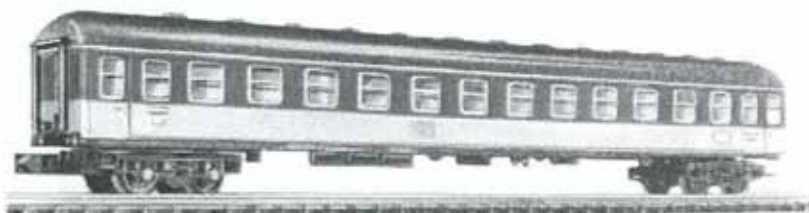
D-Zug-Wagen A ümg
1. Kl. Kieselgrau/orange — 165 mm —



DM 9,50 MINITRIX 51 3090 00



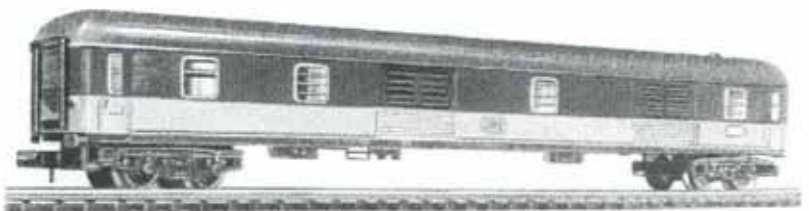
D-Zug-Wagen B ümg
2. Kl. Kieselgrau/blau — 165 mm —



DM 9,50 MINITRIX 51 3091 00



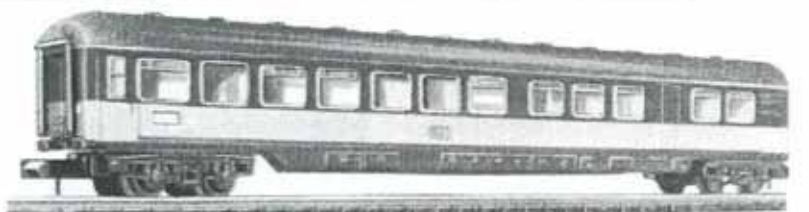
D-Zug-Packwagen D ümg
Kieselgrau/grün — 165 mm —



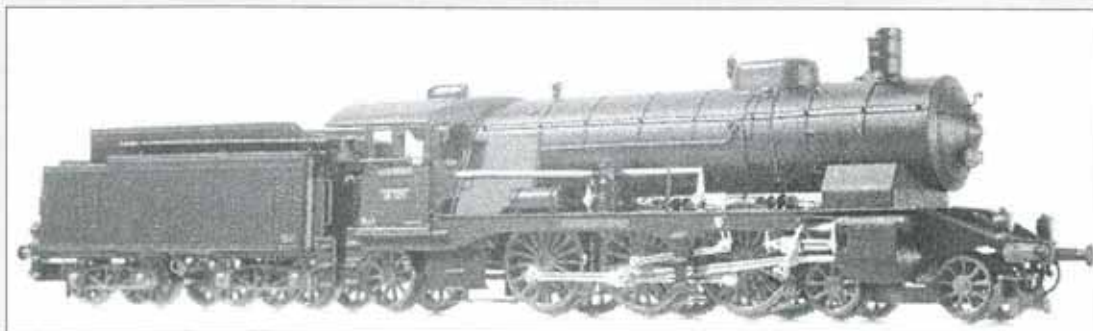
DM 9,50 MINITRIX 51 3092 00



D-Zug-Speisewagen WRymg
Kieselgrau/rot — 165 mm —



DM 9,50 MINITRIX 51 3093 00



Spur N

Württembergischer „C“
DRG/DB BR 18.1

hammerschmid

Das exakt maßstäbliche Messinghandarbeitsmodell besticht durch feinste Detaillierung von der Führerstandseinrichtung über die Nachbildung des Bremsgestänges bis zu den Sandfallrohren. Ein Faulhaber-Motor mit ausreichend dimensionierter Schwungradmasse verleiht der Lok zusammen mit der kugelgelagerten Schneckenwelle und den CNC-gefrästen Fahrwerkskomponenten eine hervorragende Fahrdynamik. NEM-Kupplungsaufnahme.

Limitierte Auflage, Bezug über uns.

Fordern Sie unseren kostenlosen Farbprospekt an.

Bitte besuchen Sie uns auf der „Modellbahn“
in Köln vom 19.11. - 23.11.98.

Präzisionsmodelle
Klassischer Umgang für höchste Ansprüche

Pfarrer-Behr-Weg 12
D - 52402 Seeshaupt
Tel/Fax: 08901/1744



SO WERDEN BEIM N-BAHN TICKER DIE MODELLE GETESTET

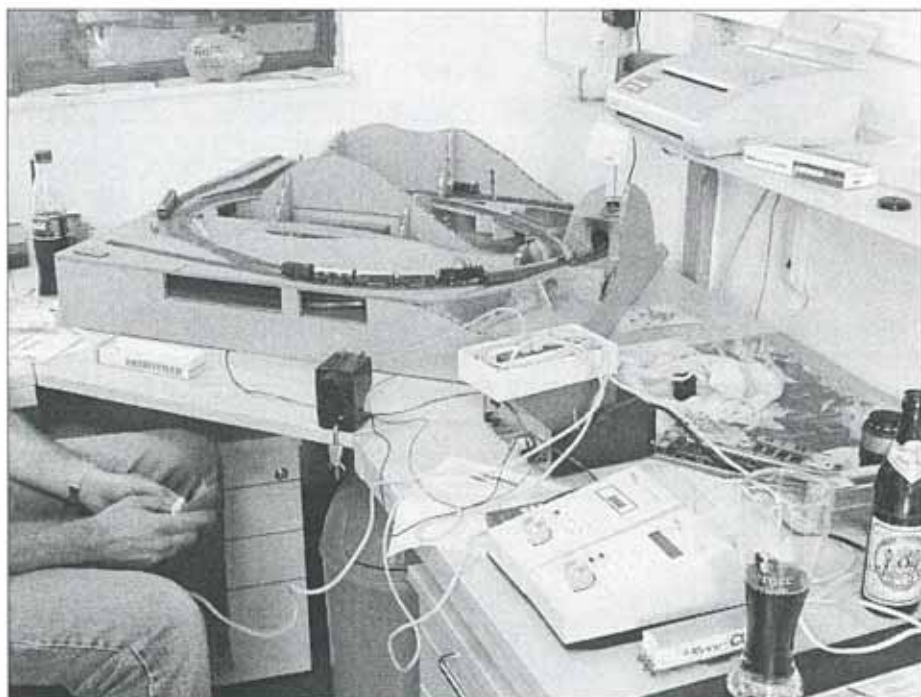
Aus der Praxis für die Praxis

Computergesteuerte Testanlagen sind nicht unbedingt mein Ding. Ich unterziehe die verschiedenen N-Modelle lieber praxisorientierten Tests.

Sehr viele Modellbahner lesen zunächst diverse Testberichte in den Fachzeitschriften, bevor sie sich für ein bestimmtes Modell entscheiden.

Doch immer wieder stellt man fest, daß verschiedene Tests für ein Modell unterschiedlich ausfallen. Das liegt daran, daß von den Testern unterschiedliche Kriterien herangezogen werden. Mal wird hier mit modernsten Methoden auf einer Computeranlage gemessen oder dort nur die Zugkraft mit einer einfachen Federwaage ermittelt. Letztendlich führt dies alles nur auf eines hinaus: der Modellbahner soll sich ein möglichst umfassendes Bild vom jeweiligen Modell machen können. Gewünscht wird auch vielfach ein subjektives (und somit persönliches...) Urteil des Testers.

Bei mir müssen sich die Testkandidaten zunächst einmal warmfahren, bevor sie auf die Meßstrecke gelangen. Dort wird nur die Geschwindigkeit gemessen. Anschließend geht es unter den Meßschieber, wo zum Beispiel die Länge über Puffer oder die Rad-



durchmesser ermittelt werden, um die Werte mit den Vorbildmaßen zu vergleichen.

Anschließend geht die Arbeit erst so richtig los. Auf verschiedenen Testanlagen müssen die Loks über Stunden oder Tage beweisen, ob sie dem harten Anlagenalltag gewachsen sind. Und alles ist dabei: Steigungen, Schnellfahrten oder Bremsmanöver. Auf

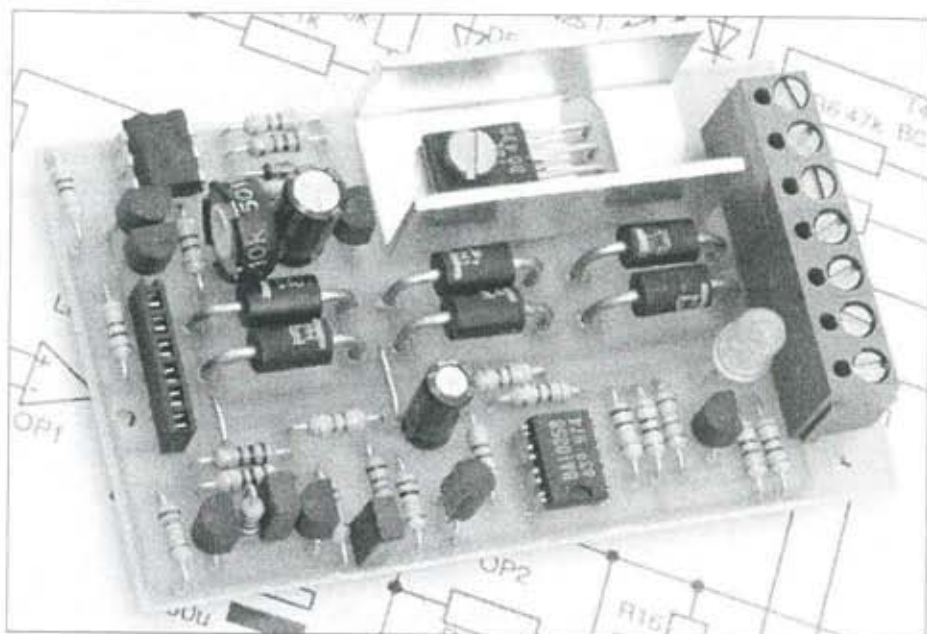
Eine Lok zeigt, was sie kann - programmieren, fahren, bremsen und so weiter.

den beiden Bildern dreht gerade ein Zug auf der Selectrix-Anlage von Gerhard Peter seine Runden. Und übersteht ein Modell schließlich die lange Testreihe, ist sie für den harten N-Alltag bestens geeignet.

Eine gute Blockstellensteuerung ist für viele Modellbahner immer noch zu kompliziert. Doch Christian Barschow räumt heute mit diesem Vorurteil auf.

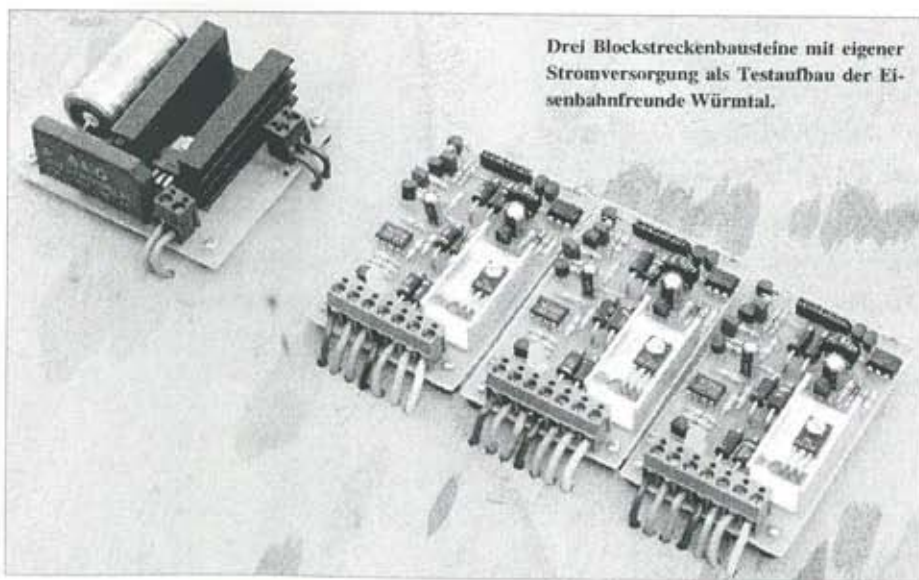
Mittlere und große Anlagen waren und sind das klassische Einsatzgebiet, doch auch der Fahrbetrieb auf Modulen und Segmenten kommt häufig nicht ohne aus. Die Rede ist von einer Blockstreckenelektronik, die den Zugbetrieb automatisch steuert, ohne daß es zu Zusammenstößen kommt.

Christian Barschow von den Eisenbahnfreunden Würmtal hat eine solche Elektronik entwickelt, und er weiß, wovon er spricht - ist er doch mitverantwortlich für die große Z- und N-Modulanlage der Würmtaler. Und hier hat seine Blockstellenschaltung im harten Praxiseinsatz auf verschiedenen Ausstel-



CHRISTIAN BARSCHOW UND SEIN BLOCKBAUSTEIN

Von Block zu Block



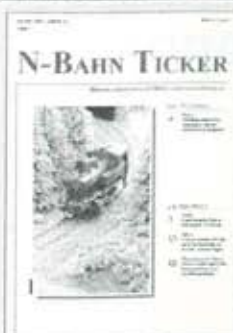
Drei Blockstreckenbausteine mit eigener Stromversorgung als Testaufbau der Eisenbahnfreunde Würmtal.

lungen schon bewiesen, daß sie funktioniert.

Der Aufbau und Einsatz seiner Elektronik ist recht einfach. Ein Baustein steuert einen Blockabschnitt - die notwendigen Gleisanschlüsse und Trennstellen werden in der beiliegenden Anleitung ausführlich beschrieben, ebenso wie die verschiedenen Kabelführungen. Zusätzliche mechanische oder magnetische Bauteile, wie Relais, sind nicht erforderlich. Über eine LED wird signalisiert, ob der Blockabschnitt besetzt oder frei ist. Ein Zug, der sich in einem Block befindet, wird beim Einsatz von mehreren Blockbausteinen automatisch gesichert und an den nächsten Block weitergereicht.

Erhältlich ist der Blockbaustein als Bausatz mit einer vorbildlich ausführlichen Einbauanleitung direkt bei Christian Barschow. Der Preis beträgt 55,- DM zuzüglich der Versandkosten. Und wer nicht batseln und löten möchte, kann den Blockbaustein auch als Fertigteil erhalten. Info und Bezug: Christian Barschow, Kirchenstraße 47, 82110 Germering.

VORSCHAU AUF DIE KOMMENDE AUSGABE



Alle aktuellen Artikel können sich leichter Themen, die prüfen sind, auf andere Ausgaben verteilen. Wie bitte um Zuständen.

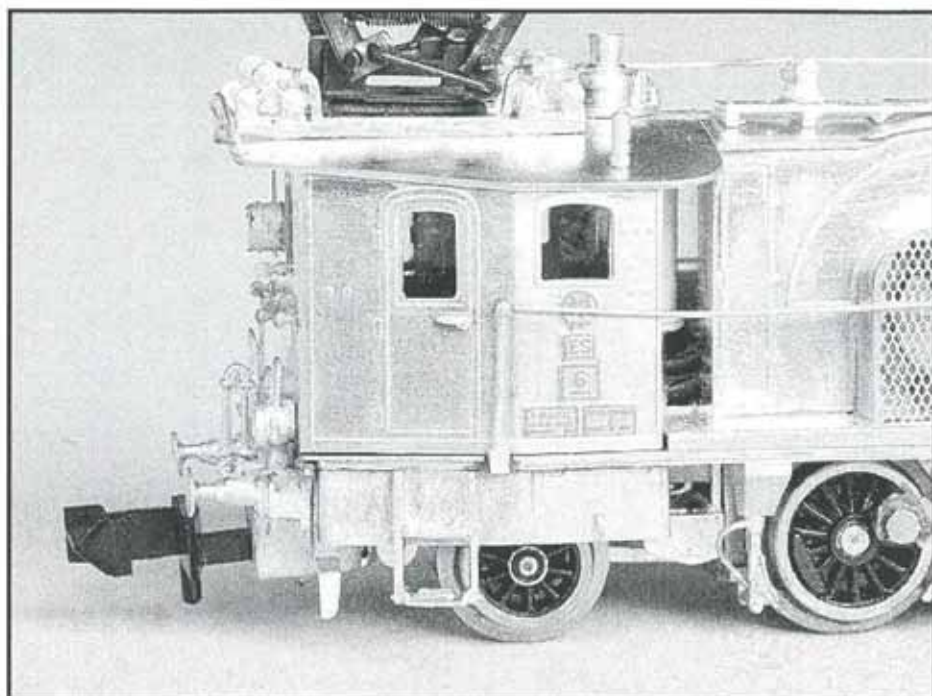
- Die meisten Modellbahner stehen auf die klassische Modelleisenbahn. Doch der **Modulbau** wird immer attraktiver - vor allem, wenn man mit Gleichgesinnten Betrieb machen möchte. Manfred Jörger, der bekannte Modulbauer, stellt sein Modulsystem vor.
- Augenscheinlich haben sie sich nicht verändert. Doch der Sammlerexperte kennt die vielen, feinen Unterschiede, die ein Modell im Laufe der Jahre durchlebt. Diese Tatsache läßt sich am besten an der **ersten Arnold-Caboose** belegen.

Die Oktober-Ausgabe des N-Bahn Ticker erscheint am

28. September 1998



Deutlicher geht's nicht...



Wieder einmal hat der N-Bahn Ticker die Nase vorn. Denn kaum steht das erste Messinghandmuster der geplanten ES 6 von Minitrix auf Rädern, schon finden alle Leser die Bilder vorab und exklusiv in dieser Ausgabe.

Und so wird es sicherlich weitergehen. Denn Monat für Monat präsentiert der N-Bahn Ticker die topaktuellen Neuheiten aus der weiten Welt der Spur N. Das ist eine Tatsache und daran gibt es nichts zu rütteln. Grund genug also, sich für den N-Bahn Ticker zu entscheiden.

Mehr gibt es eigentlich nicht zu sagen, oder?

N-Bahn Ticker. Kein Kompromiß.

 **VERLAG**
Guido Kruschke

N-Bahn Ticker. So muß Information aussehen.