

N-BAHN TICKER

MONATSZEITSCHRIFT FÜR N-MODELLBAHNER UND SAMMLER



Foto: Uwe Krawinkel

DAS TITELTHEMA

4

Minitrix

Von Tutzing nach Penzberg geht die Reise mit der kleinen R 3/3 und einem Leerzug.

AUS DEM INHALT

6

Anlagenbau

Modellbahnbetrieb mit Gleichgesinnten - möglich durch den Bau von Modulen.

16

Nm-Schmalspur

Eine vergessene Bahn in Südtirol - portraitiert von Wolfgang Besenbart.

18

Arnold

Das erste Modell der neuen Baureihe 02 ist da und nun läuft die Serienproduktion an.

INHALT OKTOBER 1998

TITELTHEMA

- 4 Leerer Kurzug nach Penzberg

BERICHTE

- 3 Hau' weg den Dreck
3 Eine Oberleitung vom Feinsten
6 Betrieb mit Gleichgesinnten



Seite 6

- 8 Zugkräftiges für die Bahn AG
8 Württemberger Wagen in N
16 Vergessene Bahn in Südtirol



Seite 16

- 18 Der Reichsbahnrenner rollt an

DIE SERIE

- 14 Colorado - mehr sog' I net...

N-BAHN TICKER AKTUELL

- 9 Meldungen und Neuheiten
im Oktober 1998

DER VERLAG

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

IMPRESSUM

Herausgeber: Guido Kruschke, verantwortlich (i.S.d.P., Beiträger) Sofern nicht anders vermerkt, stammen alle Beiträge und Fotos vom Herausgeber.
Lay-out: Guido Kruschke auf Windows NT und PageMaker 5.0. **Druck:** SDK Systemdruck Köln, Hülger Schwarz, **Anzeigebf:** Verlag Guido Kruschke, Postfach 1251, D-82324 Tutzing, Telefon: 08158/19931-24, Telefax: 08158/19931-25, **Internet:** <http://www.n-ticker.de>, eMail: info@n-ticker.de



Der N-BAHN TICKER erscheint monatlich im Abonnement. Das Abo läuft ein Jahr und kostet im Inland 57,- DM und im europäischen Ausland 120,- DM für 12 Ausgaben. Eine Versendung der Beiträge, insbesondere durch Vervielfältigung und/oder Verbreitung zu ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung des Herausgebers verboten. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wieder. Alle erwähnten Firmennamen und Bezeichnungen sind entweder Firmennamen oder Warenzeichen der jeweiligen Hersteller oder Inhaber der Rechte. Diese werden ohne die Gewährleistungen der Firmen verwendet. Der Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbeschreibungen oder Übersetzungsfehler in jederlicher Form übernimmt der Verlag keine Haftung. Es gehen unsere Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

© 1998, 1998 by Verlag Guido Kruschke, Tutzing. Alle Rechte vorbehalten.

DAS (VOR)WORT

Ist Digital wirklich cool & easy?



Noch vor einigen Jahren hätte man mich ob der obigen Wortschöpfung mit bösen Briefen überhäuft - sozusagen wegen der schleichenden Unterwanderung der deutschen Sprache. Heute gehört solch ein Begriff zu unserem täglichen Leben dazu und wird auch von vielen Leuten tatsächlich verstanden.

Cool & easy - mit dieser sinnigen, beinahe hundertprozentig aus der Neuen Welt entlehnten Wortschöpfung beschreibt man hierzulande einfach etwas Einfaches. Ist das alles?

Wo ich schon beim Thema wäre. Alles soll einfacher werden. Statt tausenden von Kabeln und Leitungen nur noch zwei, statt vielen, vielen Transformatoren und Steuergeräten nur noch eines. So einfach ist Digital. Wirklich?

Na, so einfach ist es doch nun wieder nicht. Zwar lassen sich mit einem digitalen Steuerungssystem viele Betriebsabläufe einfacher gestalten und auch der Aufwand beim elektrischen Aufbau einer Modelleisenbahn kann reduziert werden. Doch nach wie vor gibt es verschiedene Gleisabschnitte oder Weichen, die immer noch über Kabel angeschlossen werden müssen. Und der Profi denkt noch weiter: Besetzmeldungen, Schattenbahnhöfe oder automatischer Blockbetrieb.

Was ein gut konzipiertes Digitalsystem auszeichnet, ist sicherlich die Übersichtlichkeit

und die vielfältigen Möglichkeiten der Erweiterung. Und an erster Stelle mag vor allem der unabhängige Mehrzugesbetrieb stehen. Es ist einfach nur eine Frage des Standpunkts - wann ist ein System einfach und wann beginnt es, kompliziert zu werden?

Trotz der heute noch oftmals verkündeten Meinung, in N wäre Digital nur mit Einschränkungen einzusetzen, behaupte ich: es geht doch. Es kommt immer auf eine saubere und konsequente Planung an. Betreibe ich meine Anlage im analogen Betrieb und sie läuft sicher, so wird sie auch im digitalen Betrieb sicher funktionieren. Und darüber hinaus sind die meisten der heutigen N-Fahrzeuge betriebssicher - egal, ob analog oder digital. Quod erat demonstrandum.

Doch die Hersteller müssen für mich noch mehr Überzeugungsarbeit leisten - im engen Verbund mit den Fachzeitschriften und Fachhändlern. Dem Kunden muß letztendlich klar sein, daß er sich für ein System entscheiden wird, welches Zukunft hat, einfach zu bedienen, modular ausbaufähig und vor allem betriebssicher ist. Trotz allem wird dem digitalen System die Zukunft gehören. Es ist nur die Frage, wann.

Ihr Guido Kruschke

modellbahnschmankerln

Möller's Reisedienst

Ein aktuelles Sondermodell von Marks Metallmodelclassic's, welches nicht im Katalog zu finden ist. Feinste Ausführung eines Reisebusses der Epoche III. Das Modell wird in einer Auflage von nur 200 Stück hergestellt. Versäumen Sie also nicht Ihr Exemplar für 120 DM.

modellbahnschmankerln hammerschmid

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



HOCHFREQUENZ-GLEISREINIGER VON NOCH IM TEST

Hau' weg den Dreck

Mit dem Slogan "Nie wieder verschmutzte Gleise und Radsätze" wirbt die Firma NOCH aus Wangen für ihren neuen Hochfrequenz-Gleisreiniger. Doch kann das Gerät dieses Versprechen auch halten?

Die Funktionsweise dieses neuen Gleisreinigers ist recht einfach. Mittels hochfrequenter Impulse werden am Gleis genau die Stellen gereinigt, die von einer Lok befahren werden. Das ist eigentlich alles. Und der Modellbahner bekommt davon nichts mit

und kann so seine Anlage während des Betriebs sauberhalten.

Im ersten Test habe ich das Gerät an einige Module der Würmtaler Eisenbahnfreunde eingesetzt. Zuerst fuhr eine Lok ohne angeschlossenen Gleisreiniger und ruckte an einigen Stellen, die mäßig verdreckt waren. Anschließend wurde der Gleisreiniger angeschlossen und die Lok erneut auf die Reise geschickt. An den kritischen Stellen ruckte sie zwar beim Passieren, doch später war ein erneutes Befahren der Strecke ohne Störungen möglich. Die Gleise waren gereinigt.

Beim nächsten Test habe ich den Gleisreiniger auf einer Anlage eingesetzt, die seit Jahren nicht mehr genutzt wird und wo die Schienen schon an der Oberfläche angerostet waren. Doch auch hier leistete das Gerät ganze Arbeit. Zwar mußte die Anlage mehrmals befahren werden, doch anschließend waren die Gleise fast wieder sauber. Zur Unterstützung habe ich den Gleisreinigungsfilm von Manfred Jörgler eingesetzt. Nach einer knappen Stunde war die Anlage wieder voll betriebsbereit.

Mein Fazit nach den zwei ausgiebigen Testreihen: ein gutes Gerät, das auf einer Anlage durchaus sinnvoll eingesetzt werden kann. Ein kleiner Nachteil sollte aber nicht verschwiegen werden. Der Schmutz auf den Schienen wird nicht einfach vernichtet, sondern fällt zwischen die Schienen. Deshalb sollten die Gleise in regelmäßigen Abständen mit einem Staubsauger gereinigt werden. Auch der Einsatz eines Gleisreinigungsfilzes bietet sich an. Ist der Modellbahner so gerüstet, wird er lange Freude an seiner Anlage haben. Ich persönlich halte das Gerät für durchaus geeignet, wenn es mit anderen Gleisreinigungssystemen eingesetzt wird.

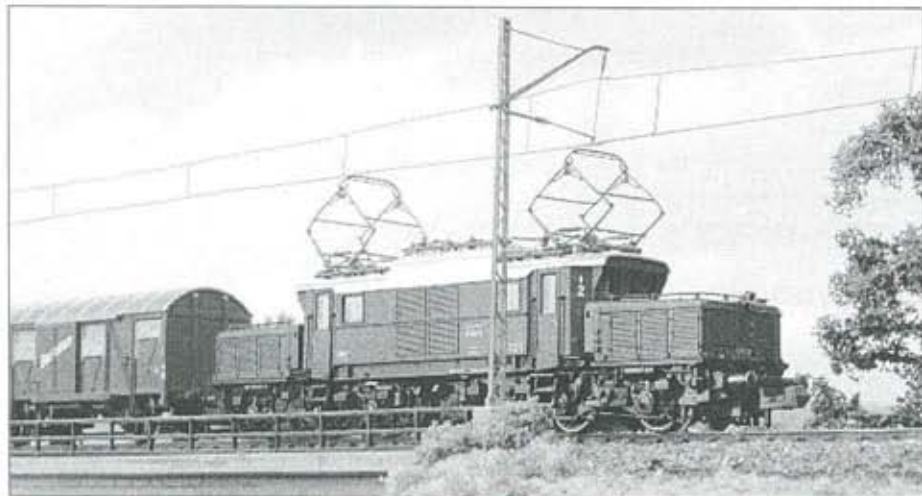
Den Hochfrequenz-Gleisreiniger gibt es für einen Stromkreis (50151) und für zwei Stromkreise (50150) und ist sowohl für Gleichstrom-, als auch für Wechselstromsysteme geeignet. Keinesfalls eingesetzt werden darf das Gerät bei digital gesteuerten Bahnen, da die hochfrequenten Impulse die Decoder zerstören können.

AUCH OBEN IMMER AUF DRAHT - EINE NEUE OBERLEITUNG KOMMT

Eine Oberleitung vom Feinsten

Wolfgang Besenhardt schlägt wieder zu - und zwar in Form einer perfekt detailierten Oberleitung für die Spur N.

Zwar standen mir zum Redaktionsschluß noch nicht alle Teile zur Verfügung, doch die nebenstehende Aufnahme soll zeigen, was auf meine Leser in der nächsten Ausgabe zukommt, wo ich diese Oberleitung exklusiv und ausführlich vorstelle. Natürlich wird auch dabei das Vorbild nicht zu kurz kommen. Und dazu gibt es noch einen Beitrag zu den neuen Stromabnehmern SBS 9 und SBS 10 - ebenfalls von Wolfgang Besenhardt. Lassen Sie sich also überraschen...





DIE BAYERISCHE R 3/3 VON MINITRIX IM DIENST

Leerer Kurzzug nach Penzberg

Nach der sehr positiven Resonanz auf den Feldebahnarbeitstag im Murnauer Moos bleibe ich in Bayern und beobachte eine Fahrt mit einer R 3/3.

Es ist ein strahlender Sommermorgen, als Lokführer Alois Müller seine bayerische R 3/3 mit der Nummer 4782 im Bahnhof Tutzing besteigt. Während sein Heizer Josef Bichl die letzten Vorbereitungen trifft, nähert sich bereits der Wagenmeister, um die Wagenliste zu übergeben. Ein Leerzug mit offenen Wagen muß heute nach Penzberg zum dortigen Sägewerk gefahren werden.

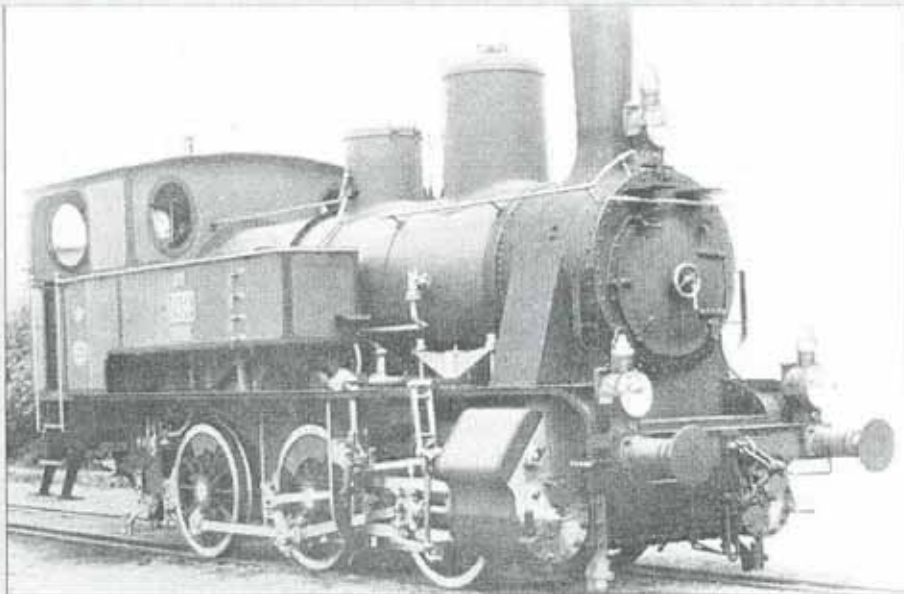
Die Formalitäten sind schnell erledigt, so daß sich die 4782 schon wenig später vor den bereitstehenden Zug setzen kann. Nachdem Josef Bichl die Wagen angekuppelt hat, zieht Alois Müller seinen Zug bis zum Ausfahrtsignal vor. Doch bevor die Fahrt losgehen kann, muß noch der Frühzug aus Kochel abgewartet werden, der pünktlich auf die Minute von Süden einrollt.

Im Stellwerk werden die Weichen umgelegt und wenig später zeigt das Signal freie Fahrt an. Ein kurzer Pfiff und los geht die Fahrt. Während Alois Müller seine 4782

DIE BAYERISCHE R 3/3 - DAS VORBILD...

Für den Rangierdienst und leichten Personenzugdienst stellte die bayerische Staatsbahn in den Jahren 1906 bis 1913 insgesamt 18 Maschinen der Gattung R 3/3 in Dienst. Um dem zunehmenden Mangel an Tenderlokomotiven zu begegnen, wurden zwischen 1921 und 1923 weitere 90 Lokomotiven in leicht geänderter Ausführung nachgeliefert.

Die Deutschen Reichsbahn übernahm die Maschinen und reichte sie als Baureihe 89⁷ (1. Serie) und 89⁸ (2. Serie) ein. Erst im Dezember 1961 wurden die letzten beiden Maschinen bei der DB ausgemustert.





langsam auf Geschwindigkeit bringt und die letzten Häuser von Tutzing hinter sich läßt, versorgt Josef Bichl den Kessel mit der notwendigen Kohle.

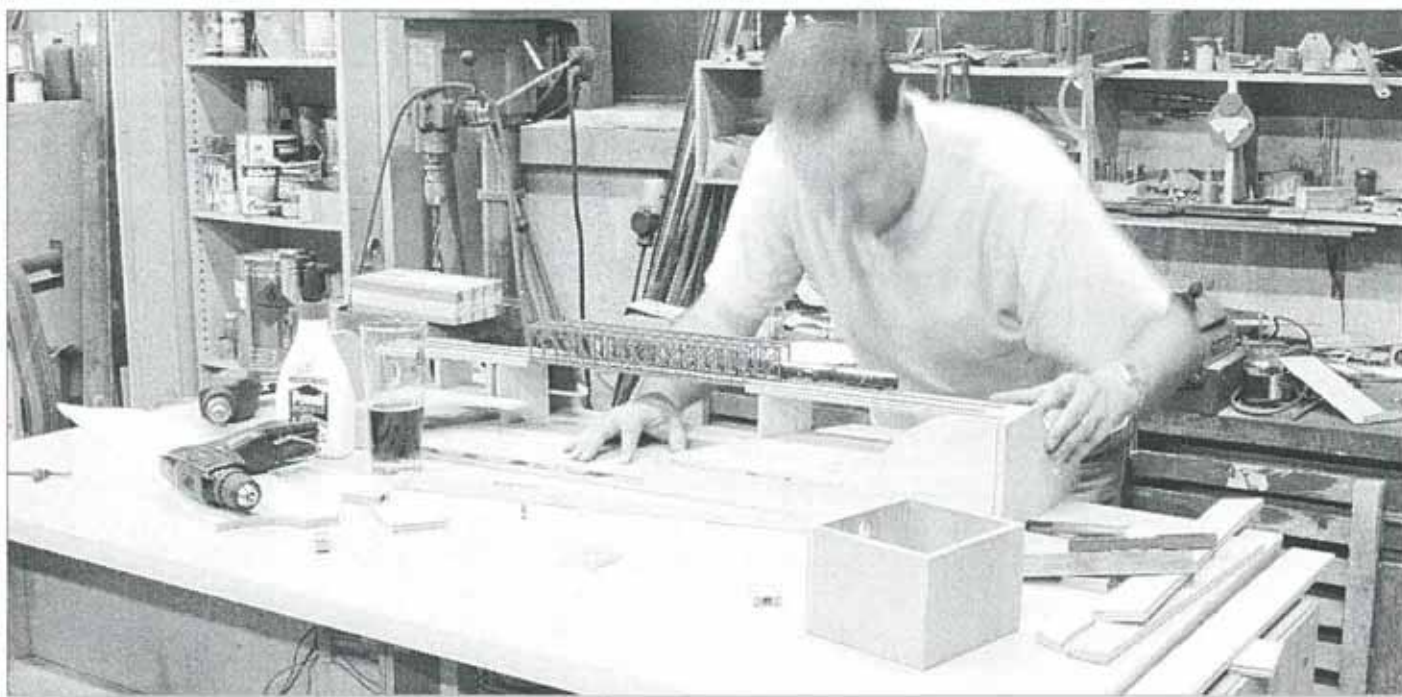
Der Zug gewinnt an Geschwindigkeit und nimmt Kilometer um Kilometer, Lokführer Alois Müller beugt sich aus dem Seitenfenster und läßt sich die taufrische Morgenluft um die Nase wehen. "Einfahrt frei," ruft er, als das Einfahrtsignal von Seeshaupt auftaucht. "Einfahrt frei," wiederholt Josef Bichl und schon dampft der Zug durch den kleinen Bahnhof. Ein prüfender Blick nach hinten zu den Wagen - dort ist alles in Ordnung.

Die Fahrt geht zügig voran. Nachdem die Osterseen langsam zurückbleiben, tauchen in der Ferne die Gipfel von Heimgarten und Herzogstand auf. Mit unverminderter Geschwindigkeit wird Iffeldorf durchfahren. Auf den Feldern bringen Bauern bereits ihre Ernte ein. Jetzt erreicht der Zug die ersten Häuser von Penzberg, um schon wenige Minuten später in den Bahnhof einzufahren. Dort werden Alois Müller und Josef Bichl bereits erwartet.

Der Zug rangiert auf ein Nebengleis, wo die 4782 von einem Rangierer abgekuppelt wird. Die Wagen für das ortsansässige Sägewerk können erst nachmittags überstellt werden, so daß Alois Müller seine Lok auf ein Haltegleis fahren kann. Dort werden die Vorräte an Wasser und Kohle ergänzt und die Maschine kurz abgeschmiert.

Abschließend begeben sich Lokführer und Beimann in die nahegelegene Bahnhofswirtschaft und lassen sich eine gute bayerische Brotzeit schmecken. Und so werden beide am Mittag den Dienst gestärkt fortsetzen.





MANFRED JÖRGER STELLT SEIN BEKANNTES MODULSYSTEM VOR

Betrieb mit Gleichgesinnten



Kompakte Anlage, auf denen sich die Züge ständig im Kreis bewegen, sind nicht unbedingt Jedermanns Sache. Anders geht es auf einer Modulanlage zu. Manfred Jörger aus Puchheim stellt sein System vor.

In Modellbahnkreisen ist Manfred Jörger kein Unbekannter. So hat er in jahrelanger Arbeit eine der größten Z-Modulanlagen gebaut, die man auf vielen Messen auf dem Märklin-Stand bewundern kann und von der Teile im Märklin-Museum in Göppingen zu sehen sind.

Im N-Bereich fahren zum Beispiel die Eisenbahnfreunde Würmtal mit seinem System. Viele andere N-Freunde haben seine Ideen abgewandelt und setzen sie mit Erfolg ein.

Ein System mit vielen Möglichkeiten

Doch was macht das Modulsystem für den Modellbahner interessant? Für viele Modellbahner ist es zunächst eine Platzfrage, eine komplette Anlage aufzubauen. Mit Modulen, die in (fast) beliebiger Reihenfolge aneinandergelagert werden können, kann so rasch eine Anlage entstehen, die sich dem Platzangebot anpaßt. Dabei wird die Anlage nach dem Dominosystem gebaut, wobei auch Ecken

kein Problem darstellen und sich eigentlich jeder Räumlichkeit anpassen können.

Der nächste Schritt wäre der Betrieb mit Freunden und Gleichgesinnten. Hat man sich auf ein einheitliches Verbindungs- und Bau-system mit einer einheitlichen Elektronik geeinigt, so können mehrere Leute unabhängig voneinander ihre Module nach eigenem Geschmack bauen. Trifft man sich zum Betrieb, so werden die unterschiedlichen Teile einfach wieder zusammengefügt und los geht's. So kommt der gemeinschaftliche Spaß an der Modellbahn noch dazu.

Eine weitere Stufe im Modulsystem ist der vorbildhafte Betrieb, den zum Beispiel die FREMO-Leute mit Hingabe betreiben. Hier nimmt man sich eine bestimmte Strecke zum Vorbild und baut diese im Modulsystem fast ohne Kompromisse nach. Selbstredend, daß auf diesen Modulen auch der Vorbildbetrieb bis ins Detail nachgespielt wird. Der Andrang auf Ausstellungen (wieder vom 16. bis 18.10. in Braunschweig) beweist doch, wie gut dieses Konzept ankommt.

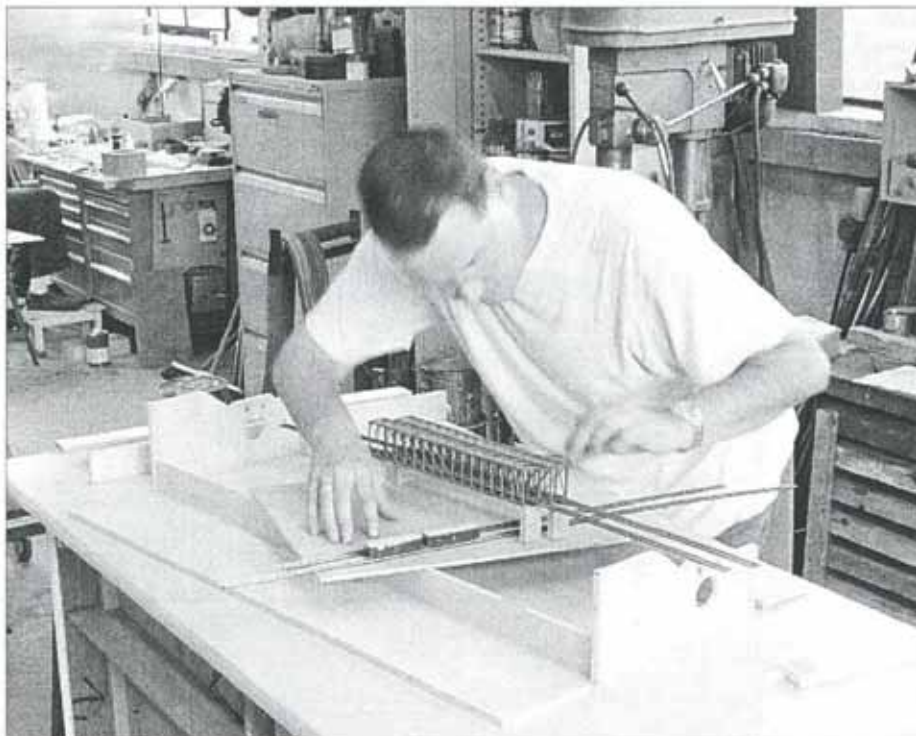
Noch eine Möglichkeit ergibt sich für den Vitrinenbahner. Baut er ein Modul, kann er dann entweder seine schönen Modelle wirkungsvoll zur Präsentation bringen oder er nutzt dieses Modul zum gelegentlichen Fahren seiner Pretiosen.

Doch vor dem Lohn haben die Götter den Schweiß gesetzt. Will man ein Modul bauen, kann man nicht einfach drauflos werkeln. Zwei Kopfstücke, zwei Rahmenteile und eine Trasse - fertig ist das Modul. Von wegen. Genau wie beim Bau einer normalen Modellbahnanlage steht als erstes die gründliche Planung an. Was möchte ich bauen? Wie soll später der Betrieb ablaufen? Und möchte ich mit Freunden zusammenfahren?

Welches System nehme ich?

Spätestens hier beginnt die Auswahl einer sogenannten Kopfplatte, die quasi den Anschluß zu anderen Systemen bietet. Und da gibt es eine Menge - z.B. die Eisenbahnfreunde Würmtal, der N-Club International, die Kaarster Moduler oder die N-Bahn Freunde Ortenau. Möglich ist es auch, seine eigene Norm zu entwickeln. Doch warum kompliziert, wenn es auch einfach geht? Wobei ich wieder beim Beginn meines Artikels wäre.

Manfred Jörgar hat, basierend auf einer jahrelanger Modulerfahrung, ein eigenes System entwickelt, welches zudem den großen Vorteil hat, kompatibel zu den meisten deutschen Modulsystemen zu sein.



Ein Modul im Rohbau. Zwar wirkt der Bauherr selbst ein wenig unscharf, doch halten Sie mal 10 Sekunden und länger still - gar nicht einfach (oben und links). Wichtig bei einem Modul sind saubere Übergänge (unten).



Und entschließt sich der künftige Modulbahner für dieses System, so kann er sein Modul nach dem System Jörgar in einer Art Baukasten zusammenstellen. Links und rechts sind die Kopfplatten, die mit zwei unterschiedlich hohen Rahmenteilen verbunden werden. Jede Länge ist möglich - 60, 80, 100 cm oder mehr, je nach Platzangebot. Mitgeliefert werden noch ein Trassenbrett für den zweigleisigen Betrieb und die notwendigen Streben zur Versteifung des Moduls mit den dazu passenden Schrauben.

Und wie geht es weiter?

Doch bevor ich fortfahre und in den nächsten Ausgaben des N-Bahn Ticker den de-

taillierten Bau eines Moduls beschreibe, interessiert mich Ihre Meinung zu dieser Thematik.

Könnten Sie sich vorstellen, zukünftig einmal Module zu bauen oder würden Sie weiterhin den traditionellen Anlagenbau bevorzugen? Schicken Sie mir Ihre Meinung, die mit Sicherheit auch für die Zubehörindustrie interessant sein kann.

Und wie gesagt: die Fortsetzung mit Jörgar-Man folgt bestimmt...

IHR ANSPRECHPARTNER...

Anlagenbau Manfred Jörgar

Hügelstraße 9, 82178 Puchheim-Ort
Tel/Fax: 089-803260



ist dank der eingebauten NEM-Schnittstelle kein Problem. Zukunftsweisend ist sicherlich auch die neue Kulissenmechanik, die ein enges Ankuppeln von Wagen in den Kurven ermöglicht.

Ausgeglichenes Fahrverhalten

Auf der Testanlage konnte die 152 durchaus überzeugen. Dank des Antriebssystems mit dem erwähnten schrägenuteten Motor fährt das Modell sauber an - nur die Höchstgeschwindigkeit ist ein wenig zu hoch.

MINITRIX LIEFERT SEINE BAUREIHE 152 AN DEN FACHHANDEL AUS

Zugkräftiges für die Bahn AG

Mehr als ein Jahr nach der Ankündigung und dem Hin und Her mit Fleischmann hat Minitrix nun seine Cargo-Maschine der Baureihe 152 als 152 003-0 auf die N-Gleise gestellt.

Unter der Artikelnummer 12647 rollt nun die neue Cargo-Maschine der DB AG für den Güterverkehr auf unsere N-Gleise. Optisch kann das Modell in der Farbgebung

durchaus überzeugen - lediglich die Beschriftung wirkt beim genaueren Hinschauen leicht verschwommen. Die Dachaufbauten sind im wesentlichen korrekt wiedergegeben und auch der Stromabnehmer paßt. Gelungen sind die bedruckten Radreifen - was fehlt, sind die seitlichen Führerstandsauftritte.

Ein zugkräftiger Motor mit schrägenutetem Anker verleiht der Lok ein geschmeidiges Fahrverhalten und eine Digitalisierung

Fazit: Mit dieser Lok steht dem N-Bahner nun eine weitere gute Baureihe 152 zur Verfügung. Optisch nachgerüstet werden kann die Lok mit den Aufstiegen von Reitz (erhältlich bei Hammerschmid in Seeshaupt).

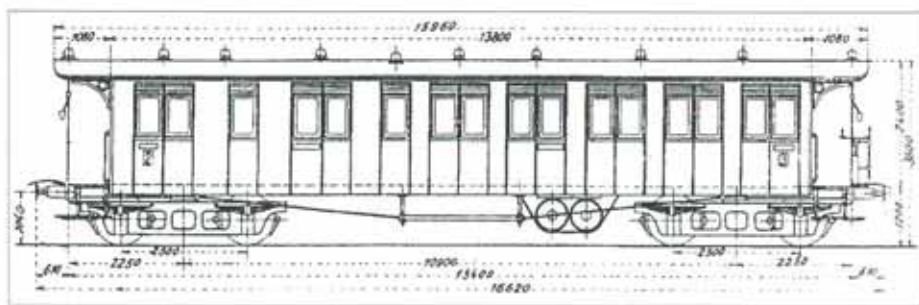
GESAMTFAZIT



○ = nicht, ○○ = mäßig, ○○○ = Durchschnitt
○○○○ = gut empfunden, ○○○○○ = Spitzenmodell

Nach dem großen Erfolg der württembergischen C bringt hammerschmid präzisionsmodelle nun die logische Konsequenz

Wenn was wäre die schöne Württembergerin ohne die passenden Wagen? So lag es für Manfred Hammerschmid also nahe, den Wünschen seiner Kunden nachzukom-

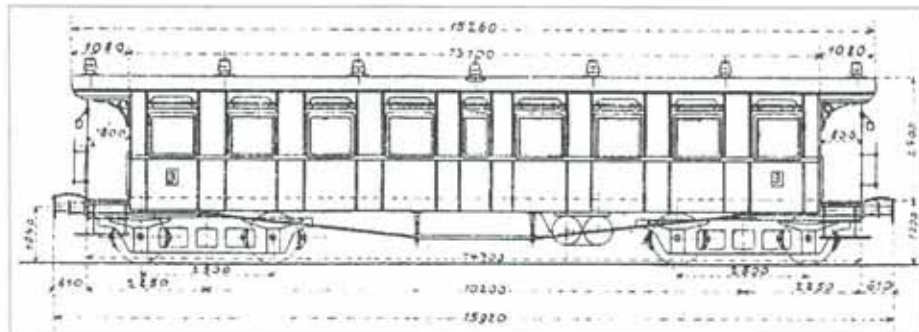


ZUR LOK WIRD HAMMERSCHMID NUN DIE PASSENDEN WAGEN BRINGEN

Württembergische Wagen in N

men und bald den passenden Wagenzug hinter seine Lok zu hängen.

Geplant sind insgesamt zwei Wagenmodelle der Gattungen BC4i Wü00 und C4i Wü01. Konstruiert werden die Württemberger wieder von Wolfgang Besenhardt, der schon für die gesamte Entwicklung der C verantwortlich war. Und erstmals vorgestellt werden sollen die Wagen dann zur Modellbahnmesse in Köln. Wir dürfen also alle gespannt sein.



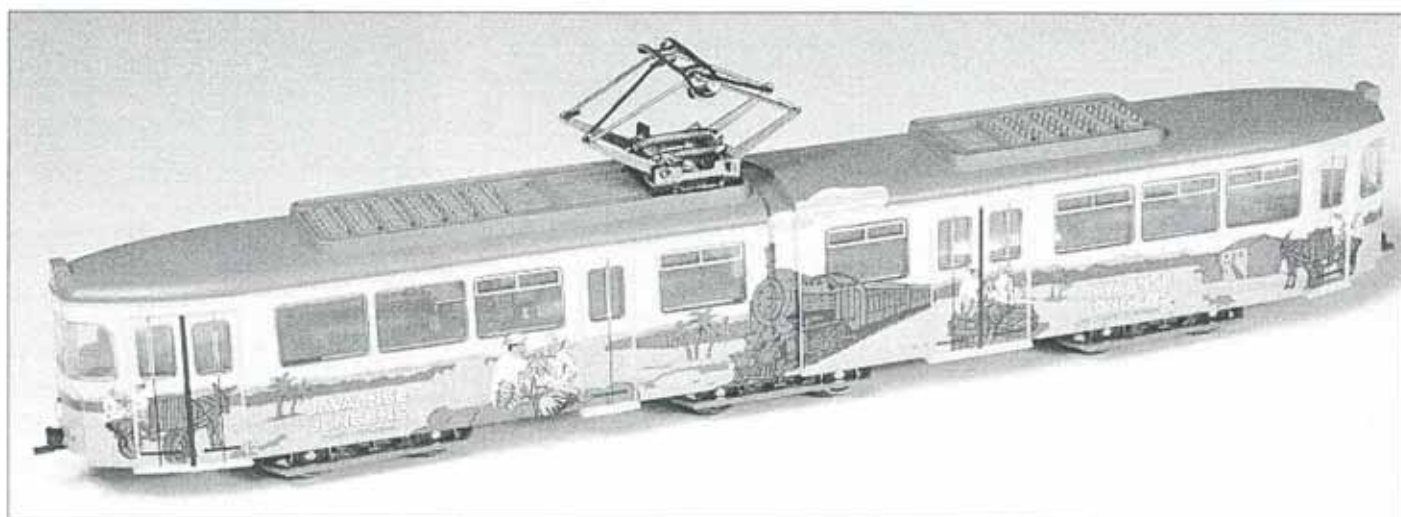
N-BAHN TICKER

Informationsbrief mit aktuellen Meldungen und Berichten für alle N-Bahner

4. Jahrgang

Erscheint monatlich - Nummer 46 - Oktober 1998

Preis: 0,00 DM



Jetzt geht's wieder so richtig los

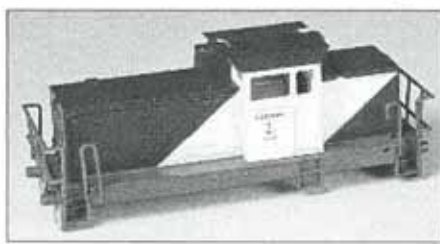
Der Sommer ist gerade mal vorbei, da beginnen die Hersteller schon, sich wieder für das Weihnachtsgeschäft zu rüsten. Allerorten laufen die Produktionsmaschinen bereits auf Hochtouren und die Marketingstrategen brüten über Konzepten, um die Ware auch richtig an den Modellbahner zu bringen. Dies ist die eine Seite der Medaille.

Die andere Seite ist (wieder einmal) der Fachhandel. An ihm wird es hängenbleiben, die Modelle auch an die Klientel zu verkaufen. Bei einigen wenigen Modellen fällt es nicht schwer, sie sind Selbstläufer. Doch für die Masse der verschiedenen Herstellerprogramme benötigt er noch immer die qualifizierte und kompetente Unterstützung der Produzenten und auch der Fachpresse. Und wenn alle an einem Strang ziehen, dann wird der Modellbahner auch seine Modelle ordern und noch das eine oder andere zusätzlich mitnehmen. Wünschen wir uns allen also ein erfolgreiches Weihnachtsgeschäft.


Ihr Guido Kruschke

Arnold liefert Neuheitenpaket an den Fachhandel aus

☐ Auch nach den Werksferien geht es in Mühlhausen wieder richtig zur Sache. Für den Straßenbahnfreund kommt das hervorragend



Perfekt in Farbgebung und Finish ist die neue Lackierungsvariante „Javaanse Jongens“ der Arnold-Straßenbahn.

bedruckte Modell mit Javaanse-Jongens Reklame (2987). Eine Augenweide ist nicht nur der trennscharfe Druck an den Seiten, sondern auch im Mittelteil.

Nicht im Neuheitenprospekt vertreten war die neue Anfangsgarnitur 0206 „Hafenbahn“, die nun zur Auslieferung gelangt. In dieser

Industrielok von Arnold für die Anfangsgarnitur „Hafenbahn“ (0206) in rot-weißer Farbgebung (Abbildung Handmustergehäuse).

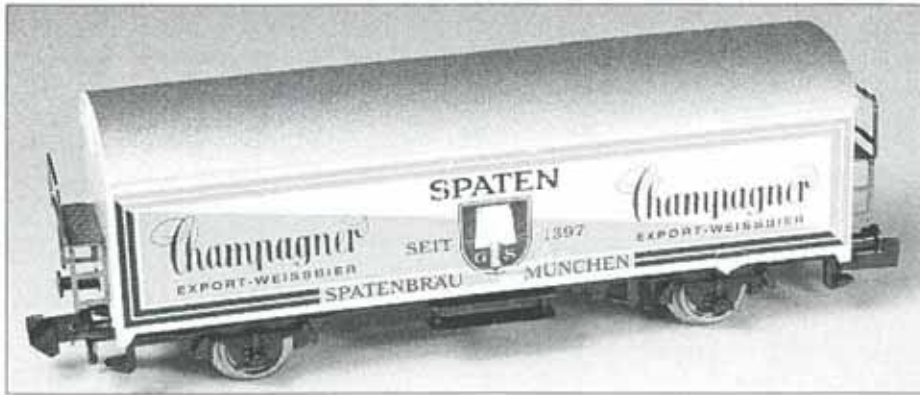
Busch bringt seine neuen Mercedes-Modelle auf den Markt

☐ Zwei echte Erfolgsmodelle des Stuttgarter Weltkonzerns Mercedes liefert Busch nun als N-Modelle aus. Das neue Zweierset enthält neben der bekannten (und berühmten) A-Klasse auch den Off-Roader der M-Klasse, der beim Vorbild ja erst knapp ein Jahr auf dem Markt ist. Und beide Modelle sind außerordentlich gut getroffen - mit vielen feinen Details.

Leider lagen mir beide Modelle erst kurz vor Drucklegung vor. Aber eine ausführliche Vorstellung der Modelle mit Detailaufnahmen



erfolgt auf jeden Fall im nächsten N-Bahn Ticker. Info und Bezug: *Fachhandel*. gk



Export-Weißbier von Spaten gibt es jetzt als exklusives Sondermodell von Arnold für Obletter und Schweikhardt.

Garnitur findet der Modellbahner neben dem obligatorischen Gleismaterial und einem Trafo eine speziell bedruckte Industrielok als Modell einer Hafenbahn in weiß/rot und vier verschiedene Güterwagen mit Ladegut. Und dieser Garnitur liegt weiteres Ladegut bei.

Ebenfalls ausgeliefert sind die Personenzugwagen der SNCF in Ausführung „Rhone Alpes“ der modernen Epoche V (3757 und

Gehäusemäßig schon fertig sind Arnolds SBB-Triebwagen der Baureihe RBe 4/4. Auffallend: die beiden unterschiedlichen Gehäusetypen.



3758) und die Schweizer Eurofima-Wagen in unterschiedlichen Lackierungen und Beschriftungen (3732 bis 3734). Info und Bezug: *Fachhandel*. gk

Arnolds Schweizer Triebzug macht Fortschritte

Beim zur Messe angekündigte Schweizer Triebzug der Baureihe RBe 4/4 ist der Formenbau abgeschlossen. Insgesamt liegen zwei unterschiedlich ausgeführte Gehäuse vor, wobei man sich in der Konstruktion genau an das große Vorbild gehalten hat. Eine Auslieferung der fertigen Modelle erfolgt noch in diesem Jahr. gk

Lufthansa-Flieger

Exklusiv für den SKY SHOP der Lufthansa fertigt Herpa einige schöne Flugzeuge, darunter zum Beispiel die abgebildete Tante Ju im Maßstab 1:160. Dazu gibt es noch moderne Flieger im Maßstab 1:200, die aber hervorragend zu N passen. Info und Bezug: *SKY SHOP der Lufthansa, Postfach 7220, D-33310 Gütersloh, Tel: 05241-500629, Fax: 05241-500648.* gk

Lufthansa Modell Edition



<http://www.lufthansa.com>

Angekündigte Sondermodelle von Arnold sind da

Erschienen ist zunächst die angekündigte beigefarbene Diesellok des Malteser-Hilfsdienstes mit auffallend roter Beschriftung (2130). Die Lok ist zeitmäßig der Epoche V zuzuordnen und trägt das Signet der DB AG.

Für die Firmen Obletter und Schweikhardt hat Arnold einen modernen Kühlwagen „Spaten“ aufgelegt (4118). Und ganz frisch im Fachhandel ist der weiße G 10 „Dom Kölsch“ (4119), der exklusiv für Karstadt in Köln produziert wurde. Info und Bezug: *genannte Händler und Fachgeschäfte.* gk

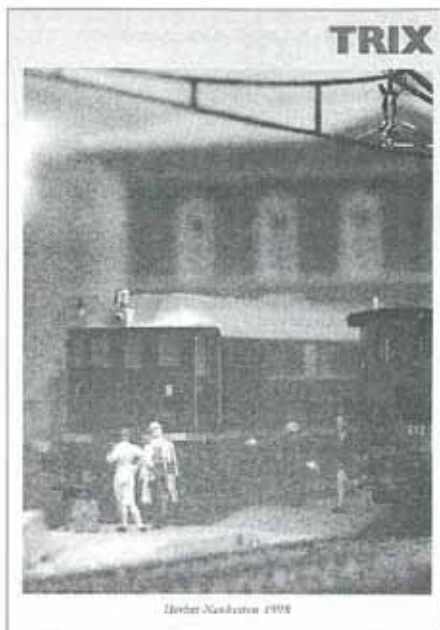
Minitrix mit weiteren Neuheiten im Fachhandel

Ausgeliefert hat der Nürnberger Hersteller die letztjährig angekündigte Baureihe 152 der DB Cargo (12647) als moderne Maschine der Epoche V (siehe auch ein Kurztest auf Seite 8). Von den SBB-Cargo aus der Schweiz kommt die Re 460 in türkiser Farbgebung mit der seitlichen Cargo-Werbeaufschrift „Wer hat die meisten Anhänger?“ (12662). Beide Loks besitzen eine digitale Schnittstelle nach NEM.

Bei den Wagen gibt es den modernen Tragwagen der DB Cargo als Sgss-y⁷⁰¹ mit zwei knallgelben 20“ Containern der Deutschen Post AG (15211), den zweiachsigen Container-Tragwagen mit zwei Containern „Rail Cargo Austria“ (15677) und den zweiachsigen Container-Tragwagen mit zwei Containern „Möbel Pfister“ (15603). Info und Bezug: *Fachhandel.* ap/gk

Schnellzugwagen der Epoche III von Minitrix sind wieder da

Lange hat es gedauert, doch nun liefert Minitrix sie wieder aus. Die Rede ist von den DB-Schnellzugwagen der Gruppe 28 in Ausführung der Epoche III, die jetzt als 1. Klasse Wagen (13765), als 2. Klasse Wagen (13766), als Speisewagen (13769), als Schlafwagen (13768) und als Packwagen (13767) vorliegen. Alle Wagen haben eine neue Kurzkuppelungsmechanik und eine geänderte Beschriftung gegenüber den Vorgängermodellen. Info und Bezug: *Fachhandel.* gk



Herbst Neuheiten 1998

Minitrix kündigt weitere Neuheiten für den Herbst an

Im neuen Prospekt kündigt Minitrix für den Herbst weitere Modelle an. Neben der ES 6 als Fine Arts Modell und verschiedenen Modellen aus dem Sommerprospekt sind neu eine dreiteilige Kühlwagengarnitur (13497), eine zweiteilige Rungenwagengarnitur der DB Cargo mit Röhrenladung (15229) und eine Kombirail-Packung mit zwei End-, einem Mitteladapter und zwei Sattelauflegern (13492). Info und Bezug: *Fachhandel*. gk

Marks mit einem Sondermodell der beliebten Epoche III

Ein Schmuckstück für Epoche III Freunde hat Marks Metallmodelleclassic's aufgelegt. In einer Sonderauflage von 200 Stück rollt

Versandkunden müssen nicht für Nachnahme zahlen

Karlsruhe (AP) - Versandhandelskunden brauchen nicht für die Nachnahmekosten aufzukommen, selbst wenn das im Bestellformular steht. Unwirksam sind auch Formulklauseln, die den Zeitraum für Beanstandungen offensichtlicher Mängel auf eine Woche nach Erhalt begrenzen. Der Bundesgerichtshof entschied, beide Klauseln benachteiligten den Käufer unangemessen und verstießen daher gegen das Gesetz zur Regelung Allgemeiner Geschäftsbedingungen. Bei dieser Art der Zustellung kassiere das Beförderungsunternehmen das Geld, dadurch werde den Empfängern die Möglichkeit genommen, gegenüber dem Versender mit Gegenforderungen aufzurechnen. (AZ: BGH VIII ZR 1/98)



ein blauer Reisebus „Müller's Reisedienst“ als Sondermodell (000498). Da ein Teil der Auflage schon vergriffen ist, sollten sich Interessenten beeilen. Der Preis: 120,- DM. Info und Bezug: *hammerschmid modellbahnschmankerln, Pfarrer-Behr-Weg 12, 82402 Seeshaupt, Tel/Fax: 08801-1744*. gk

Roco Österreich bringt neues Sondermodell

Erhältlich ist nun der Begleitwagen für die Rollende Landstraße als Landessonderserie für Österreich (24316) als Modell in

Einfach ein Muß ist der Bus „Müller's Reisedienst“ als Sondermodell von Marks Metallmodelleclassic's.

ausführung der Epoche V. Info und Bezug: *Österreichischer Fachhandel*. ap

Roco Schweiz kommt mit einer neuen Anfangsgarnitur

Mit der Artikelnummer 21045 gibt es in der Schweiz eine neue Anfangsgarnitur von Roco. Diese besteht aus einer Am 4/4 in rot (ex. V 200 der Bundesbahn), drei zweiachsigen grünen SBB-Personenwagen, zwei Gü-

NEU IM INTERNET ENTDECKT...



<http://www.heico-modell.de>

Der Beladungsspezialist HEICO nun auch im Internet vertreten

Es war eigentlich nur eine Frage der Zeit, wann Knut Heilmann mit seiner Firma HEICO ins Net geht. Mitte Oktober wird es soweit sein. Ich hatte schon die Gelegenheit, vorher in seine Sites hineinzusehen. Und es wird sich lohnen - PC- und Mac-Besitzer mit Internet-Anschluß sollten reinschauen...

EIN LESESWERTES BUCH...



Auch wenn dieses Buch den Bau eines HO-Dioramas beschreibt, so ist es doch auch für den N-Bahner eine schier unerschöpfliche Quelle von Beispielen, wie man die eigene Anlage ausgestalten kann. Von der Planung über den Bau bis hin zur fertigen Ausgestaltung kleinster Details - hier wird kaum ein Aspekt des modernen Anlagen- und Dioramenbaus außer Acht gelassen.

Fazit: Wer sich mit dem Bau oder dem Ausbau einer Anlage befaßt, sollte dieses Buch einfach besitzen. Die vielen Bilder sind eine echte Inspiration.

Jacques Le Plat; *Groß aus Ferbach*; MIBA-Verlag; Preis: 69,- DM

terwagen und einem Habis-Wagen „EPA“. Für den Fahrbetrieb reichen eine Handvoll Gleise und ein Trafo für den Anfangsbetrieb völlig aus. Info und Bezug: *Schweizer Fachhandel*. gk

NOCH und Busch mit neuen Katalogen

Die beiden Zubehörhersteller NOCH und Busch liefern ihre aktuellen Produktkataloge 1999 aus. Beide Hersteller präsentieren dabei ihr aktuelles Programm und bieten dem Modellbahner darüber hinaus noch eine Menge Life-Bilder zur Anlagengestaltung. Info und Bezug: *Fachhandel*. gk

Bochmann & Kochendörfer Produkte kommen bald wieder

Einen guten Klang hatten die Produkte der Firma Bochmann & Kochendörfer schon - nur dies ist schon einige Jahre her. Und so brachte es die Zeit mit sich, daß die Nachfrage nach den gut ausgeführten Modellen anstieg, eben auch, weil keine mehr zu bekommen waren.

Nun hat die tschechische Firma Bohemia die Produktion der B & K Modelle übernommen, die zukünftig als Bohemia-Modelle erhältlich sein werden. So kommen nach Auskunft der

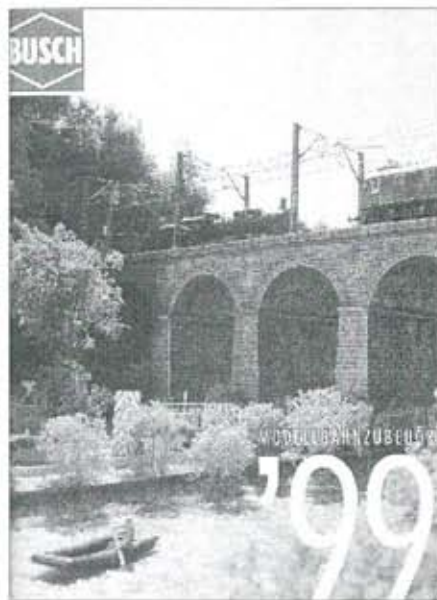
deutschen Vertretung die Bw-Bausätze in diesen Tagen wieder auf den Markt. Den Vertrieb in Deutschland übernimmt die Firma Modellvertrieb M. Bochmann. Info und Bezug: *Modellvertrieb M. Bochmann, Leonhard Kern Weg 3, 74523 Schwäbisch Hall*. ds

Westphal aus Oer-Erkenschwick mit Ladegut für die Modellbahn

Ein neuer Name im Ladegutsektor ist Frank Westphal. Die Liste der handgefertigten Modelle reicht von der einfachen Wagenladung über Röhren und Stahlmatten bis hin zu verladbaren großen Maschinenteilen. Info und Bezug: *Frank Westphal, Ludwigstraße 50, 45739 Oer-Erkenschwick*. gk

Schiffer Design aus Kerpen nicht bei WIMO im Vertrieb

Entgegen einer Meldung im aktuellen N-Bahn Magazin werden die Produkte der Firma Schiffer Design aus Kerpen nicht von WIMO vertrieben, sondern sind nur direkt erhältlich. Auch Frank Westphal aus Oer-Erkenschwick vertreibt sein Ladegut direkt. Apropos Schiffer Design: in einer der kommenden Ausgaben des N-Bahn Ticker werden wir ein wirklich exquisites Kleinserienmodell des Kerpeners vorstellen.. gk



ARTRAIN aus Frankreich mit schönen SNCF-Modellen

ARTRAIN, ein kleiner französischer Hersteller, bringt verschiedene UIC-Schnellzugwagen der SNCF in einfarbiger grüner, in zweifarbiger grüner und in blauer Lackierung an. Die Modelle sind maßstabsgetreu ausgeführt und sauber lackiert. Und wer sich darüber hinaus noch für weitere Modelle unseres Nachbarn interessiert, der wird bei der Firma Transmondia sicherlich fündig. Info und Bezug: *Transmondia, 48, rue de Douai, F-75009 Frankreich*. gs

Neue Betriebsnummern bei Rocos Eurofimawagen der ÖBB

Geändert hat der Salzburger Hersteller die Betriebsnummern der ÖBB-Eurofimawagen wie folgt:

ÖBB-Eurofimawagen 1. Klasse (24340): 618119-71003-5

ÖBB-Eurofimawagen 2. Klasse (24342): 618121-71063-5

Die Modelle sind seit einiger Zeit im gutsortierten Roco-Fachhandel erhältlich. Info und Bezug: *Fachhandel*. ap

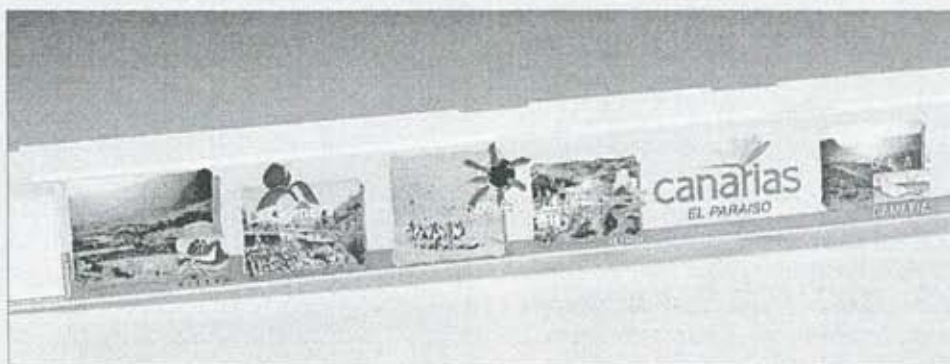
Hammerschmid mit neuer Internet-Adresse

Hammerschmid aus Seeshaupt hat den Provider gewechselt und ist fortan nun unter <http://home.t-online.de/home/kleinserie> erreichbar. In diesem Jahr sollen dann komplett neue Seiten eingespielt werden. gk

CANARIAS-ZUG VON ARNOLD - DIE ERSTEN DRUCKE SIND FERTIG...

Die **Kanarischen Inseln als Urlaubsparadies** präsentieren sich mit einem Sonderzug, den Arnold in N produzieren wird.

Anfang September kamen die ersten bedruckten Wagenkästen aus der Druckerei und belegen so eindrucksvoll die Möglichkeiten der Mühlhausener. Aufwendig und dennoch auf den Millimeter genau sind die verschiedenen Druckvorgänge - eine echte Augenweide.



Minitrix-Historie eingestellt

☐ Viele Leserbriefе haben mich in den letzten Wochen zur Serie „35 Jahre Minitrix“ erreicht. Der allgemeine Tenor war, die Serie nicht fortzuführen, sondern dafür lieber mehr Modellbahn oder aktuelle Themen zu bringen. Diesem Wunsch komme ich schon mit dieser Ausgabe nach.

Doch die Minitrix-Historie ist keinesfalls ad acta gelegt. Im kommenden Jahr will ich dann in einem Beitrag die gesamten 35 Jahre N-Geschichte reflektieren.



Wo ist Uhlenbrocks Schlaukiste?

☐ Die Vorstellung der neuen Intellibox von Uhlenbrock wird sich noch ein wenig verzögern. Der Grund liegt darin, daß man in Bottrop in letzter Minute doch noch die eine oder andere Änderung vorgenommen hat. Denn wenn man in den Markt einsteigt, dann sollte es auch Hand und Fuß haben...

Wieder Probleme mit der Post

☐ Der letzte N-Bahn Ticker sollte eigentlich pünktlich am letzten Montag des Monats August bei allen Lesern im Briefkasten liegen. Dem war überwiegend nicht so, obwohl die Zeitschrift zeitgerecht auf die Reise ging. Bei vielen Lesern traf sie sogar erst Donnerstag ein - fast eine Woche nach Auslieferung. So entschuldige ich mich wieder einmal für die verspätete Zustellung und hoffe wirklich auf Besserung (oder mehr noch auf eine Alternative...).

In letzter Minute

☐ Minitrix liefert einen gedeckten Güterwagen mit Bremserhaus und der seitlichen Werbeaufschrift „Anker-Brot“ als einmalige Sonderserie nach Österreich. Dort ist der Wagen unter der Artikelnummer 17100.01 im gutsortierten Fachhandel erhältlich. Ob weitere Modelle kommen, hängt von der Nachfrage ab.

Treffen sich ein Amerikaner, ein Italiener, ein Schweizer und ein Japaner bei einem Deutschen ...



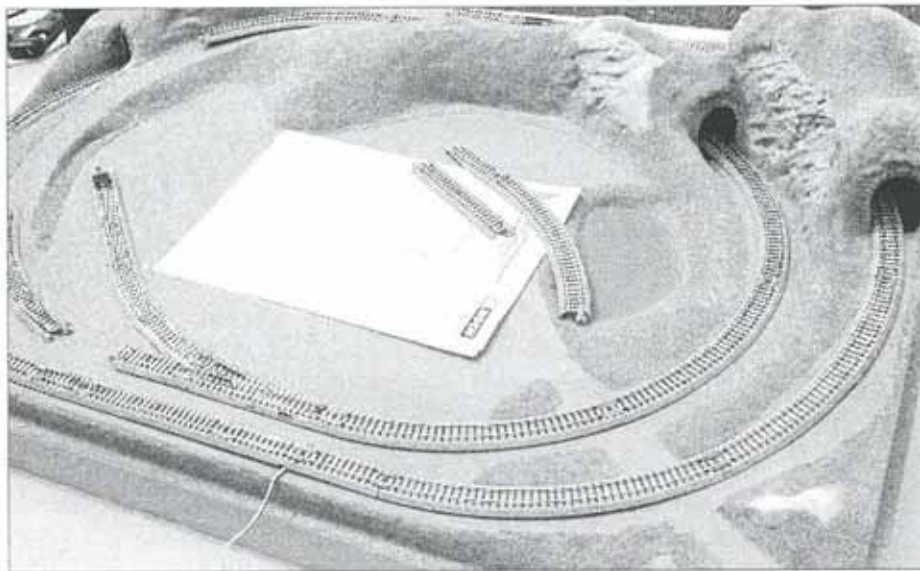
Über 160 Seiten
rund um das Thema
Modellbahnanlagen
und Landschafts-
bau für DM 7,00
(unverb. Preisempf.).
**Extra: Je ein
Kapitel unserer
Partner
Woodland-
Scenics,
Rivarossi, HAG
und KATO.**



... wie im Original

Der neue NOCH Katalog ist bei Ihrem Fachhändler oder direkt bei NOCH erhältlich. Senden Sie uns einfach DM 7,00 + DM 3,00 für Porto in Briefmarken oder als Verrechnungsscheck ein.

NOCH GmbH & Co., Modellspielwarenfabrik, Kennwort: NBT 10/98,
Postfach 1454, D-88230 Wangen im Allgäu



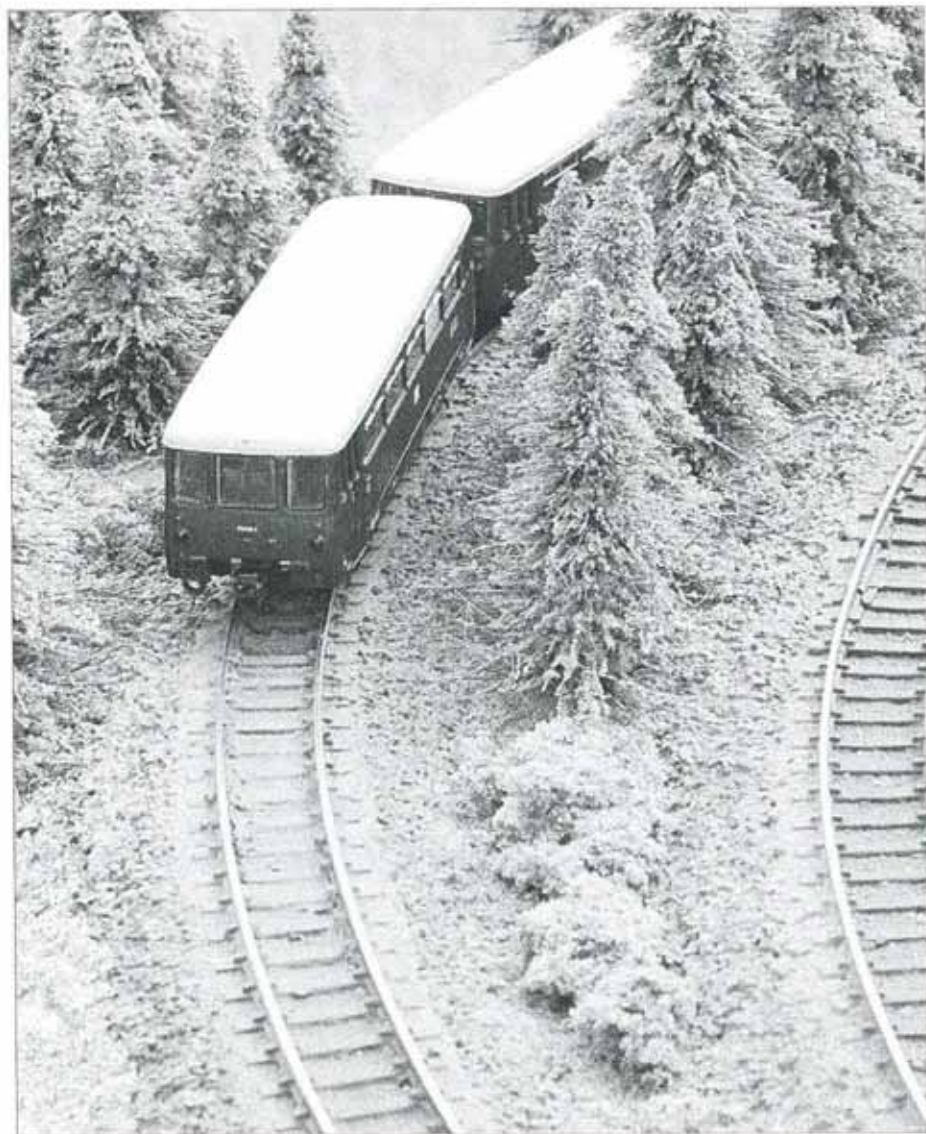
Im letzten N-Bahn Ticker habe ich den Rahmenunterbau und das Montieren der Fertiganlage beschrieben. Heute geht es um das Verlegen und Einschottern der Kato-Gleise.

Wenn die Anlage auf dem Rahmen montiert ist, erfolgt das Verlegen und die Montage der Gleise. Die Firma NOCH als Kato-Distributor liefert ein fertig konfiguriertes Gleispaket für die Fertiganlage.

Nach der Überprüfung, ob alles komplett enthalten ist, beginne ich, die Gleise zusammenzustecken. Das geschieht mit einem einfachen Klick. Der Gleisplan ist zwar recht einfach gehalten, doch trotzdem orientiere ich mich an dem ebenfalls mitgelieferten Plan

EINE VERFEINERTE FERTIGANLAGE VON NOCH FÜR WEIHNACHTEN

Colorado - mehr sog' I net...



- zumal es zwei unterschiedliche Radien gibt.

Beim Auslegen der Gleise müssen die zwei Kabelanschlüsse für die Weichen und für das Anschlußgleis genau markiert werden, bevor die Löcher gebohrt werden.

Sind alle Gleise komplett verlegt, findet zunächst die elektrische Kontrolle statt. Die Weichen werden geschaltet und die Spannung ans Anschlußgleis gelegt. Der Einsatz von Selectrix erfolgt erst, wenn die Anlage komplett aufgebaut ist.

Ist alles angeschlossen, kann die erste Probefahrt absolviert werden. Die Jungfernfahrt auf der Anlage führe ich mit der Ferkeltaxe von Brawa durch. Später kommt eine V 60 mit längeren Wagen zum Einsatz, um die Gleislage an den Tunnelportalen zu testen.

Nach der Probefahrt werden die Gleise an verschiedenen Stellen mit Heißkleber fixiert, dabei habe ich besonders auf eine saubere Gleisverlegung geachtet, was für den späteren Betrieb unerlässlich ist. Besonders aufpassen muß man bei den Weichen.

Jetzt folgt das Anschottern der Gleise. Dazu nutze ich den NOCH-Gleisschotter, der mit einer selbstgefertigten kleinen Schaufel seitlich angebracht wird. Der Winkel des Schotterbetts sollte etwa 45 Grad betragen. Liegt der Schotter, kann er mit einem feinen Pinsel nachgebessert werden. Liegt alles wie

Bilder sagen mehr als tausend Worte - hier die Ferkeltaxe von Brawa auf dem fertiggestellten Abschnitt in der linken Anlagenecke.

gewünscht, sprühe ich mit einer Sprühflasche ein mit wenig Spülmittel entspanntes Wasser auf. Damit wird das Verlaufen des Wasser/Leim-Gemisches erheblich verbessert.

Das trage ich jetzt auf - und zwar mittels einer Dosierflasche mit kleiner Spitze. Achten sollte man darauf, daß der Schotter mehrfach satt behandelt wird, damit er später richtig durchhärten kann.

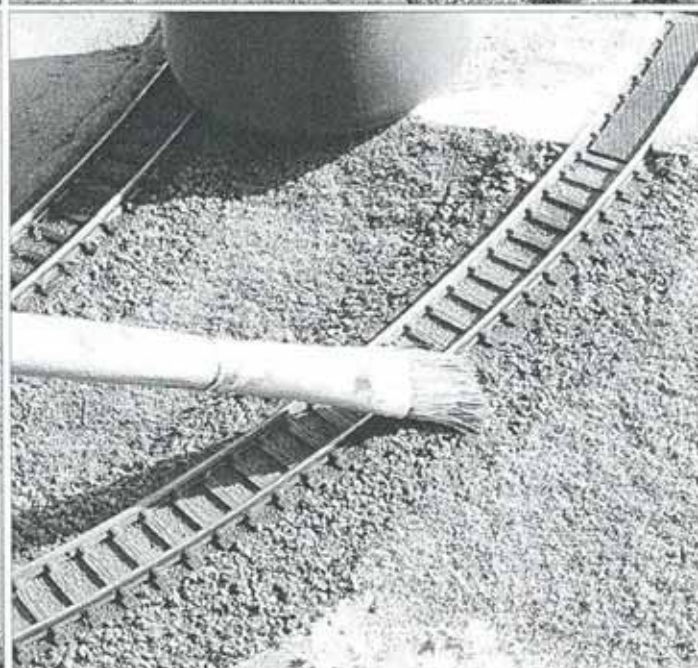
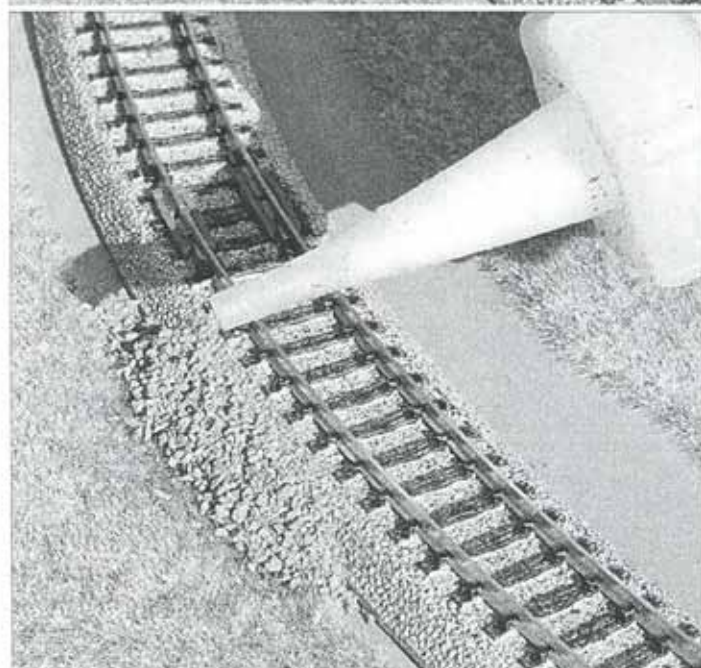
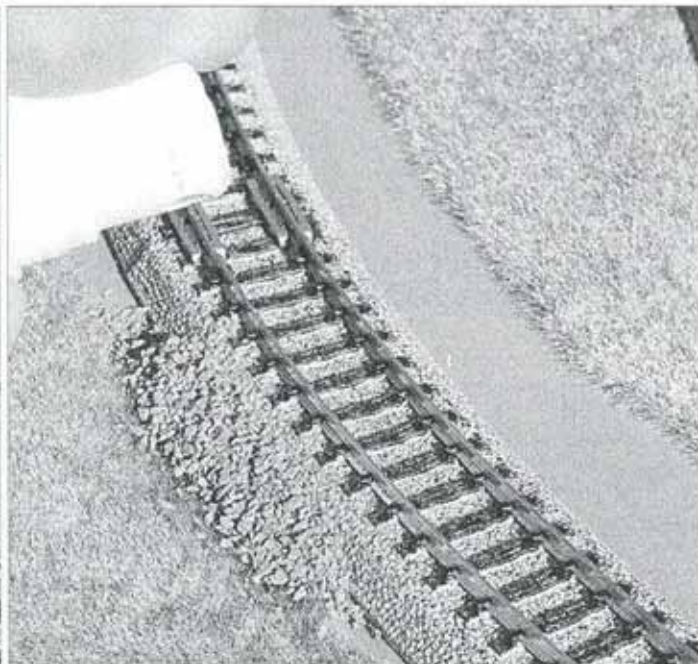
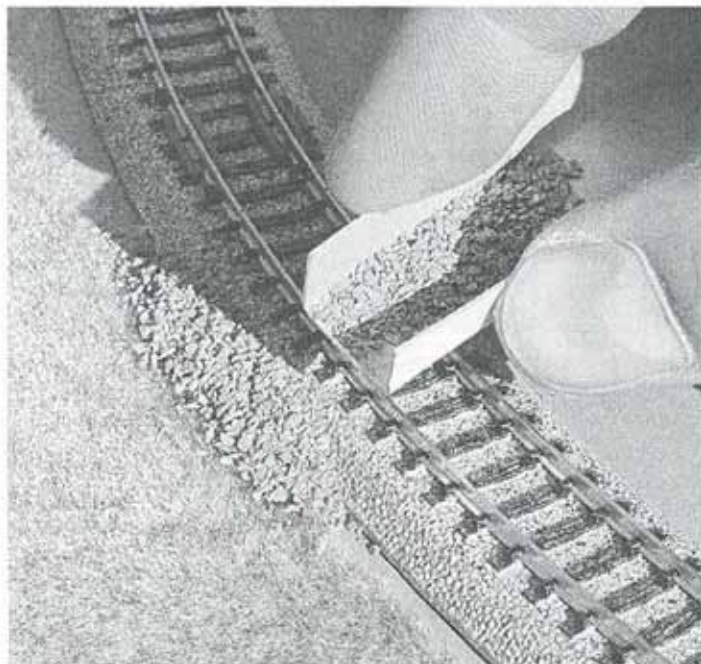
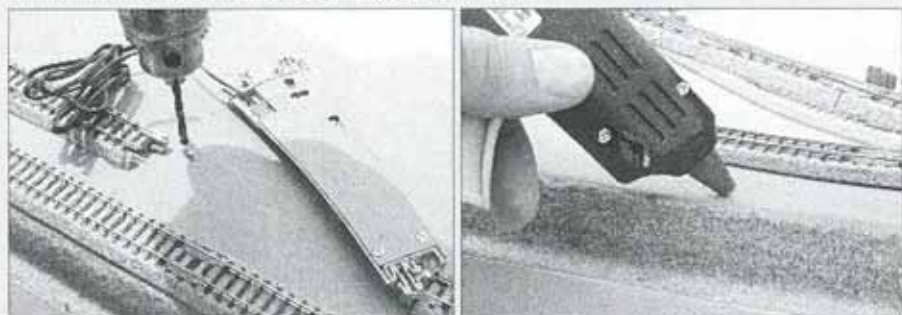
Und wenn der Schotter so richtig durchgetrocknet ist (1-2 Tage), wird er farblich nachbehandelt. Ich habe stark verdünnte Dispersionsfarbe benutzt (Achtung bei den Weichenzungen...) und anschließend Bremsstaub von Reinershagener Naturals. Sieht gut aus!

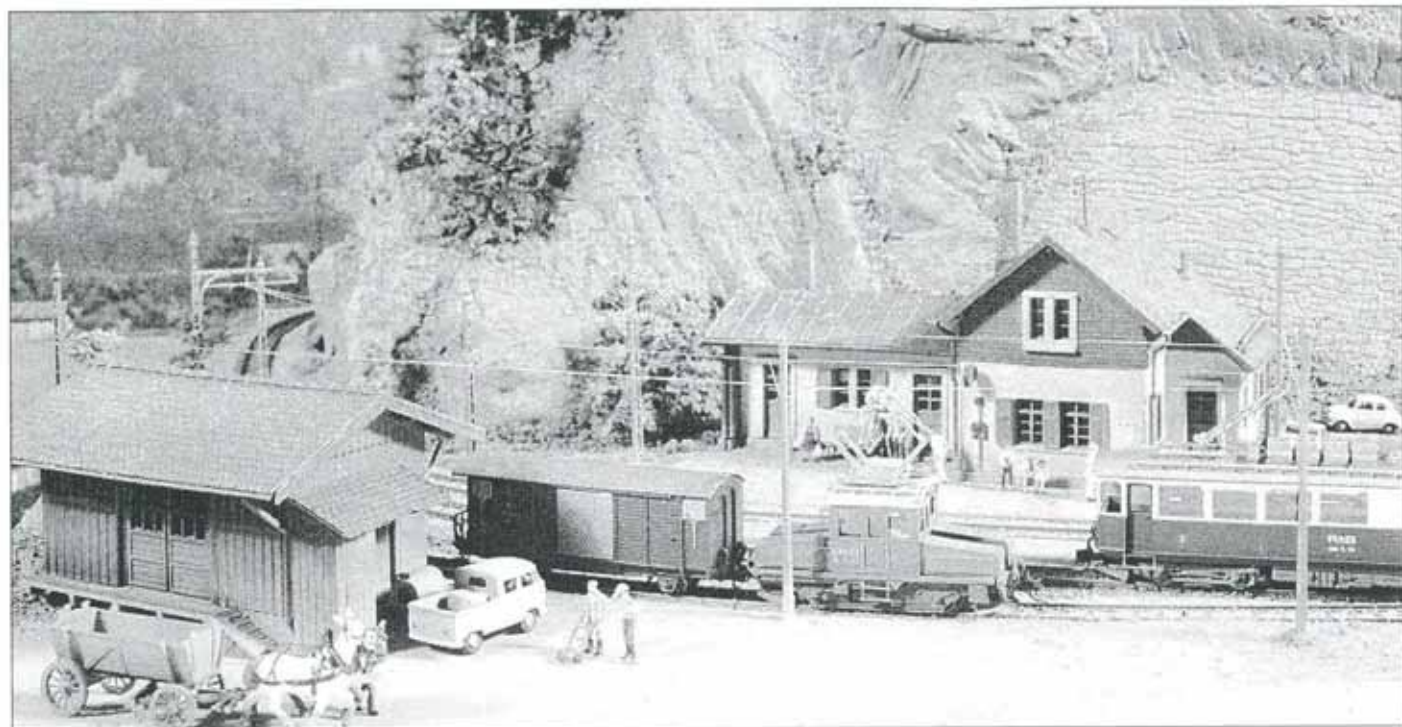
Und in der nächsten Folge gehe ich ins Gelände und gestalte Wald und Felsen.

SO KOMMEN DIE GLEISE AUF DIE PLATTE...

Für die Fertiganlage „Colorado“ bietet NOCH bereits ein fertiges Gleispaket von Kato an. Die beiliegenden Gleise und Weichen werden nach Anleitung zusammengesteckt und auf die Anlage gelegt. Werden die Weichen elektrisch betrieben, müssen vor dem Verlegen die notwendigen Löcher gebohrt werden - ebenso natürlich bei dem Anschlußgleis.

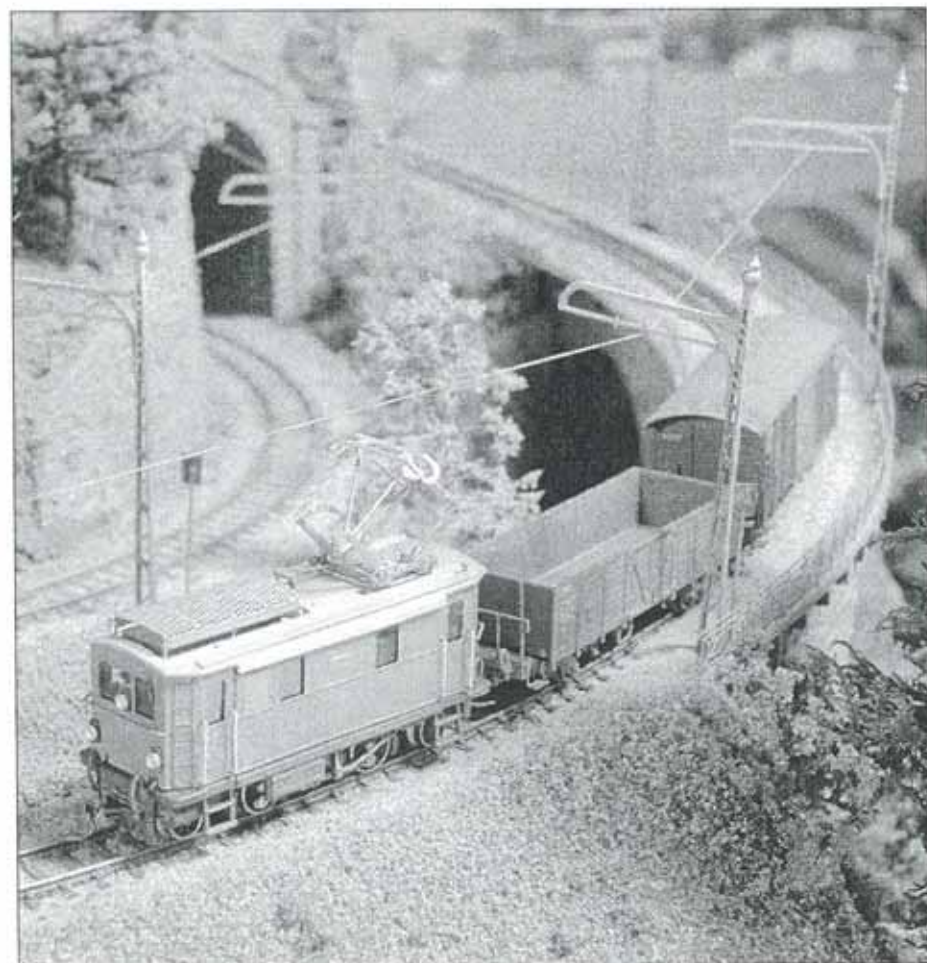
Für den notwendigen Halt der Gleise auf der Anlage sorgt ein erbsengroßer Punkt Heißkleber, der von unten an den Gleisverbindungen angebracht wird.





EINE SCHMALSPPURANLAGE AUF NUR 0,5 QUADRATMETERN

Vergessene Bahn in Südtirol



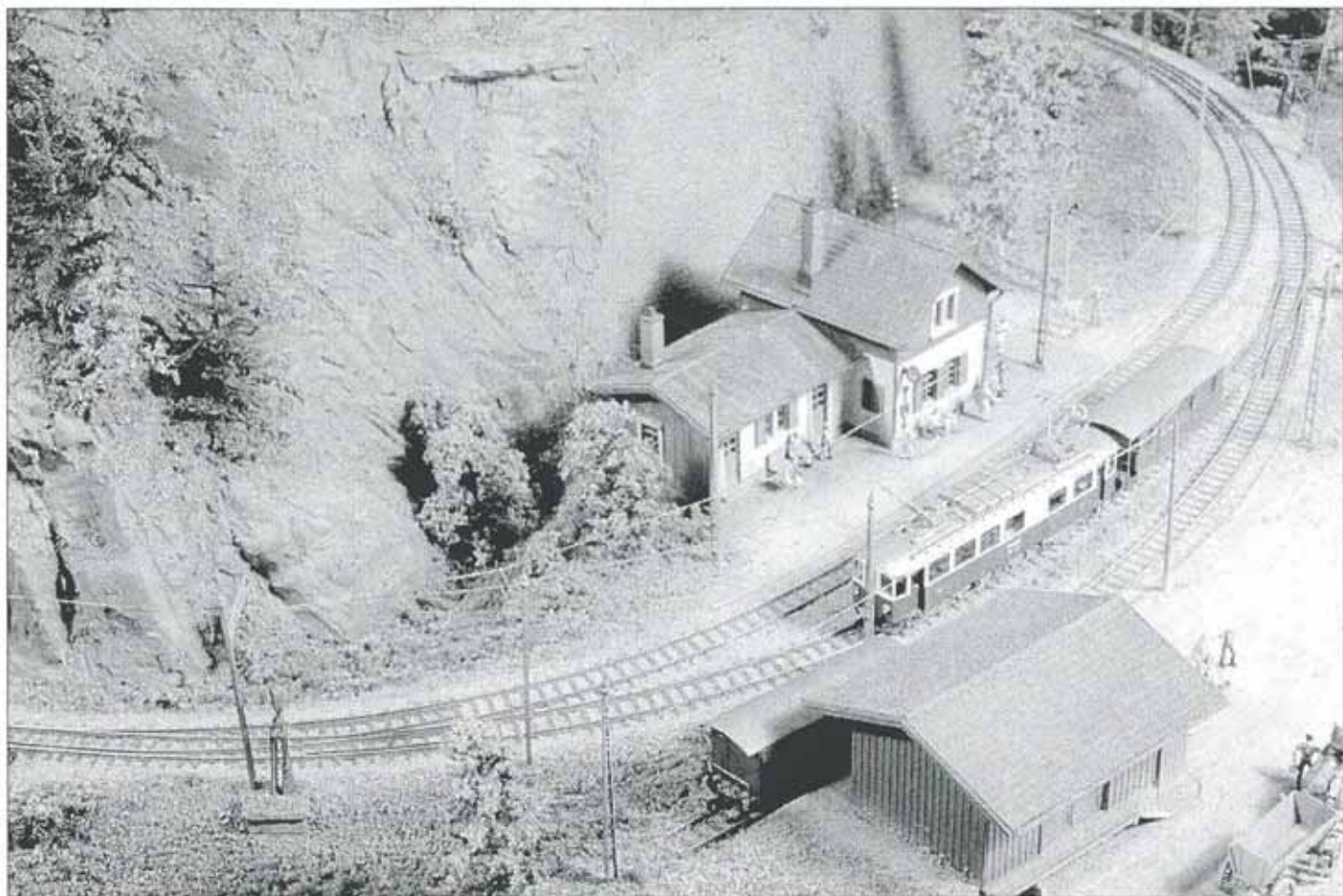
Die Schmalspurbahn Nm führt im Konzert der Spurweiten eher ein Schattendasein. Doch dafür gibt es eigentlich keinen Grund, wie die heutige Anlage von Wolfgang Besenbart beweist.

Auf einer Gesamtfläche von nur 0,5 m² entstand schon vor einigen Jahren eine bemerkenswert detaillierte Schmalspuranlage der Spurweite Nm - Leser der Railino-Rundschau 11/92 werden sich noch daran erinnern.

Gut sechs Jahre später stelle ich diese Anlage, aus einem anderen Blickwinkel betrachtet, noch einmal vor.

Im Mittelpunkt steht die Burg Branzoll von Kibri. Dieses imposante Bauwerk steht in Südtirol. Und nun stellt sich dem geneigten Leser die Frage, wie man die Nm-Fahrzeuge der RhB von Railino in dieser Umgebung einsetzt. Ganz einfach: man geht mit einer guten Portion Phantasie an die Sache und lässt die Geschichte auf einer längst vergessenen und stillgelegten Südtiroler Schmalspurbahn spielen. Und auf eben dieser Bahn haben

Langsam schiebt sich Ge 2/4 mit einem Kurzgüterzug bergwärts und wird in wenigen Minuten die markante Burg Branzoll passieren.



gebrauchte RhB-Fahrzeuge ihre letzten Betriebsjahre verbracht. Zeitlich soll die Bahn in den 60er oder 70er Jahren liegen.

Der Gleisbau dieser Anlage ist recht aufwendig, denn Wolfgang Besenhardt hat sich für den konsequenten Selbstbau entschieden. So rollen die Modelle auf Code-40 Profilen mit 1 mm Höhe. Als Schwellen für die Weichen und Streckengleise werden die Schwellenroste von Peco-Z Flexgleisen verwendet, wobei für einen reibungslosen Betrieb die innenliegenden Gleisklammern ein wenig abgeschliffen werden müssen. Denn sonst kann es passieren, daß die Modelle doch recht holperig fahren.

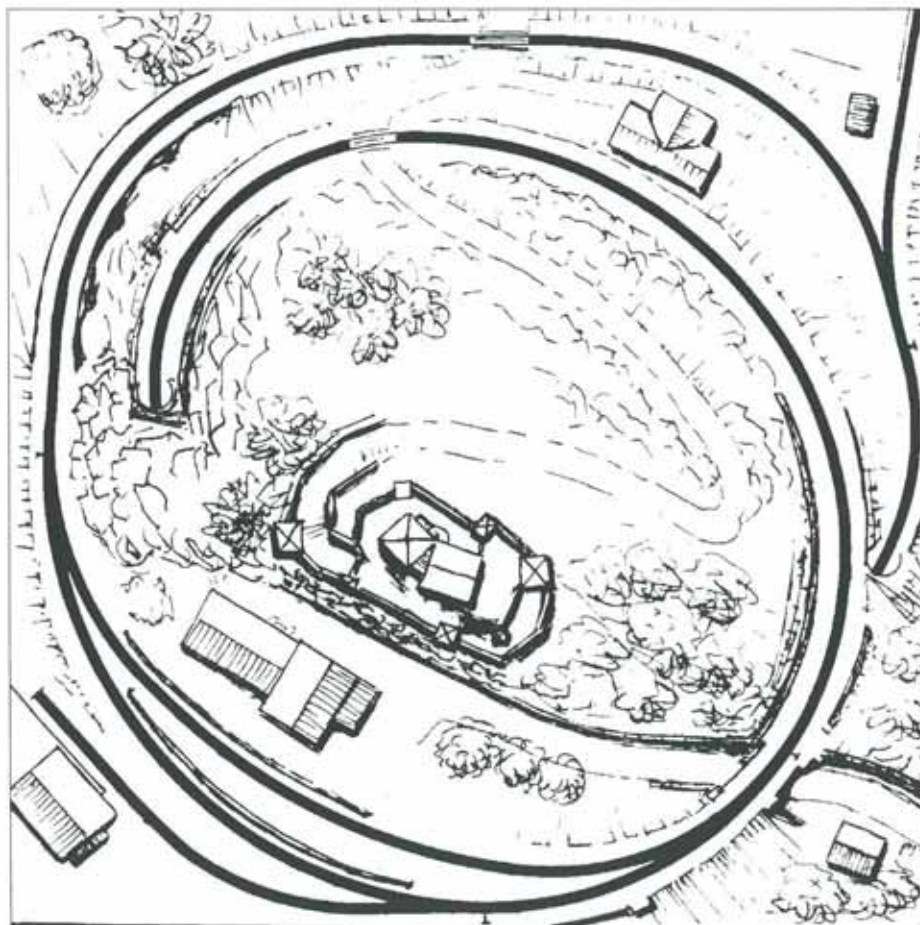
Wer diesen Aufwand scheut, kann durchaus auch fertige Märklin-Schienen oder das neue MicroTrains Z-Flexgleis verwenden.

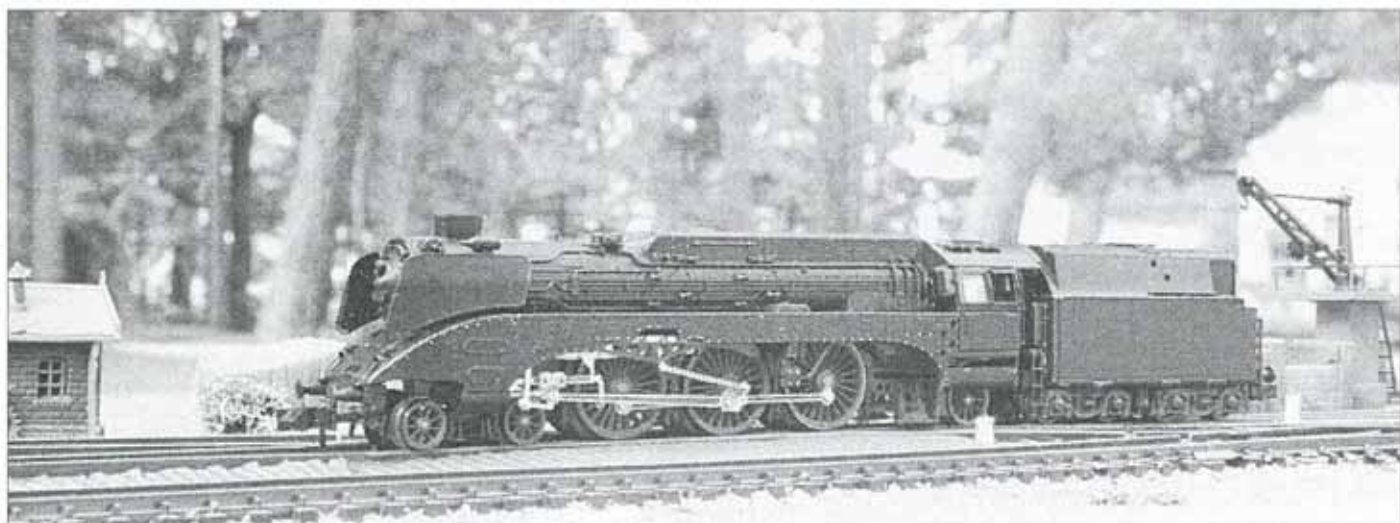
Das Gelände wird in der herkömmlichen Methode gebaut. Die Felsen sind aus Gips und wurden entsprechend nachgearbeitet und modelliert. Die alpenländische Vegetation aus Fichten und ähnlichem Nadelgehölz wird mit Baumbausätzen diverser Hersteller, wie z.B. von NOCH, hergestellt.

Und wer nun auf den Geschmack gekommen ist, sollte es ruhig versuchen. In einer der nächsten Ausgaben des N-Bahn Ticker werde ich mich noch eingehender mit dieser Anlage und der Nm-Schmalspur befassen.

Der Abendzug mit einem angehängten Packwagen setzt sich bald talwärts in Bewegung (oben).

Der Anlagenplan - und das alles auf einer Größe von nur 0,7 x 0,7 m (unten).





DIE BAUREIHE 02 VON ARNOLD IST FERTIG UND GEHT IN DIE PRODUKTION

Der Reichsbahnrenner rollt an

Früher war es bei den Lokfabriken üblich, daß die Maschinen vor der Ablieferung schon die Werkshallen zu einer Probefahrt verließen. Und der N-Pionier Arnold knüpft an diese schöne Tradition an.

Am 2. September um 9 Uhr in der Früh war es dann soweit. Begleitet von der Geschäftsführung und den beiden Konstrukteuren verließ die erste fertige Serienlok der Baureihe 02 die Fertigungsstätte in Mühlhausen - komplett lackiert aber natürlich noch gänzlich unbeschriftet. Und so stellte sie sich kurze Zeit später auch beim Fototermin auf einem kleinen Bw-Diorama.

In nur acht Monaten stellten die Mühlhausener Konstrukteure und Techniker einen echten Renner auf die Schiene - und Sie als Leser des N-Bahn Ticker konnten verschiedene Schritte und Entwicklungsstufen exklusiv mitverfolgen. Zwar konnte man bei der Konzeption auf Teile aus der laufenden Produktion anderer Modelle zurückgreifen, doch in der Masse wurde die Lok völlig neu konstruiert.

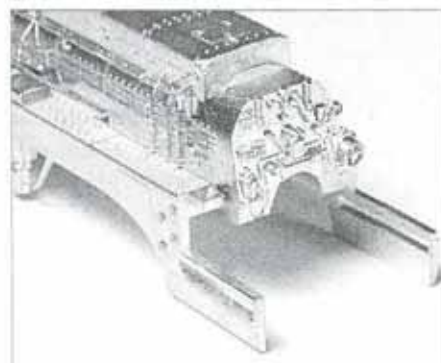
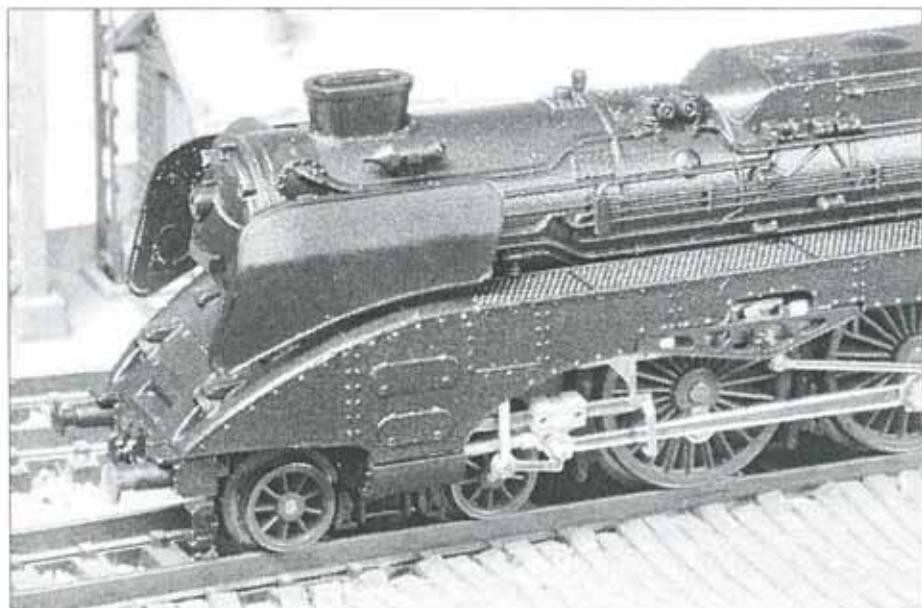
Die Probefahrten stehen an

Nach der ersten Probefahrt rollte die Lok wieder zurück auf die Testanlage, wo am heutigen Tag das Schieben eines langen Gü-

terzuges auf dem Programm stand. "Wir haben jetzt 20 Güterzugbegleitwagen und 5 Habis-Wagen gekuppelt und die 02 muß diesen Zug nun vorwärts über das Gleisoval schieben - natürlich mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten.", erklärt mir Alexander Emmerling als verantwortlicher Konstrukteur dieser Maschine. Und auch nach Stunden rollt die gesamte Einheit noch problemlos über die Anlage.

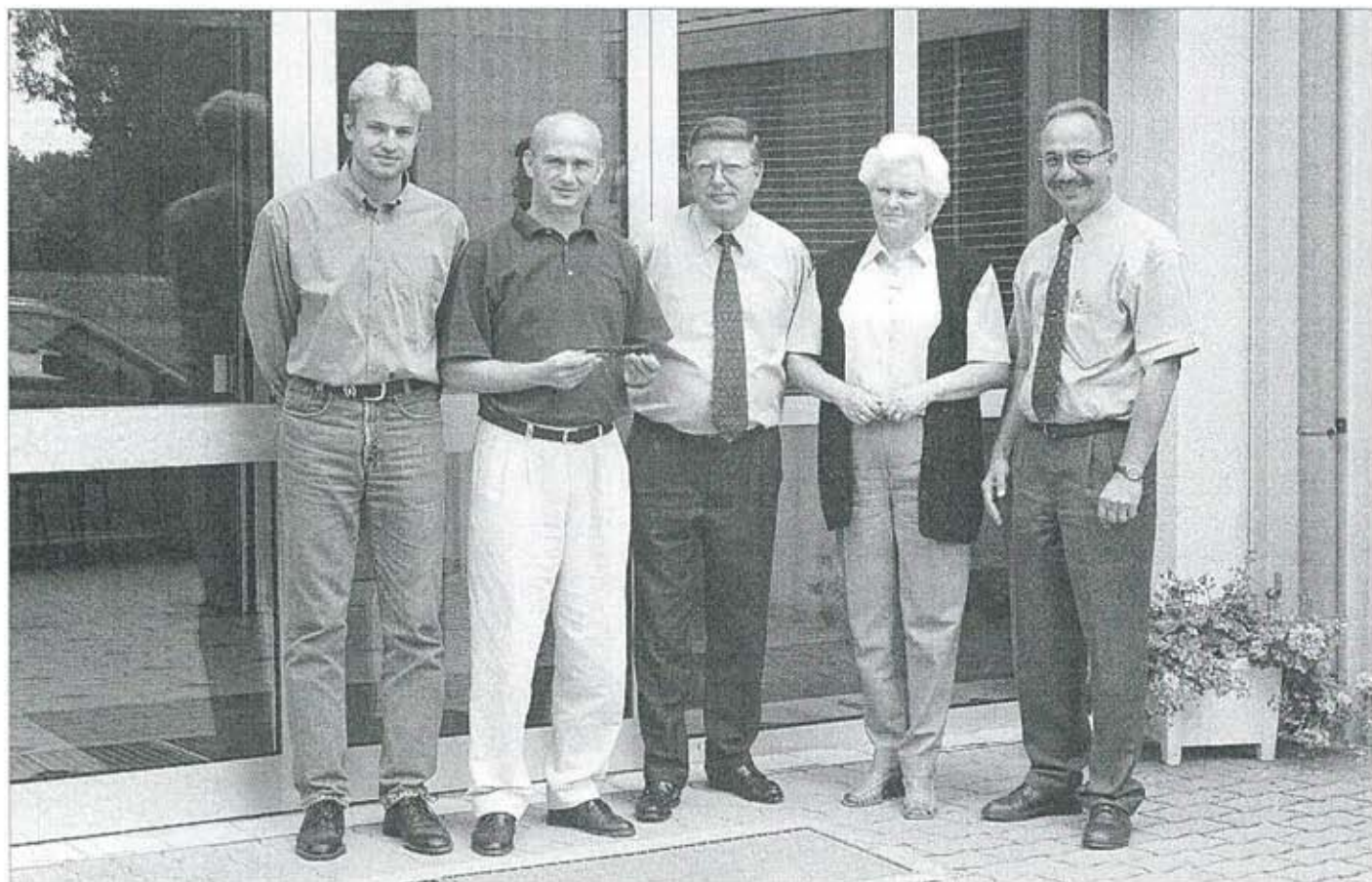
Weichenstraßen sind kein Problem

Am späten Nachmittag stehen außerplanmäßige Fahrversuche auf Weichenstraßen und bewußt schlecht verlegten Gleisen an. "Wir müssen vorher möglichst viele Betriebssituationen durchspielen", meint die



Das Führerhaus der 02 als Rohteil. Deutlich sichtbar die Armaturen und sogar die obligatorische Ölkanne.

Eine markante und gleichzeitig schnittige Frontansicht der neuen Baureihe 02, die das Zeug zu einem echten Renner hat (links).



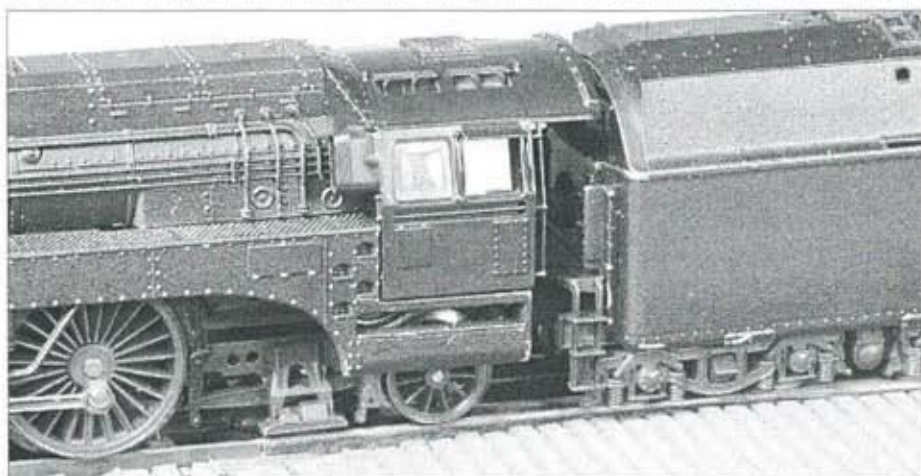
technische Leiterin Brigitte Zoberbier, "denn die Lok muß auf allen Anlagen fahren können.". Auch diesen Part meistert die 02 ohne Schwierigkeiten.

Nun geht's in die Produktion

In den nächsten Tagen beginnt die Serienproduktion dieser letzten großen Schnellfahrlok der DR. Weitere Varianten sind für das kommende Jahr geplant. Und im nächsten N-Bahn Ticker werde ich die neue Lokomotive auf Herz und Nieren prüfen, ob sie auch das zu leisten vermag, was Arnold verspricht.

Eine interessante Detailansicht des Führerhauses auf der Heizerseite der Baureihe 02.

Stolz präsentiert die Geschäftsführung der Firma Arnold das neue Flaggschiff im Programm. Von links nach rechts sehen Sie Markus Beck (Konstruktion), Alexander Emmerling (Konstruktion), Jürgen Zoberbier (Betriebsleiter), Brigitte Zoberbier (technische Leitung) und Bernhard Stuchlik (kaufm. Geschäftsführer).



VORSCHAU AUF DIE KOMMENDE AUSGABE

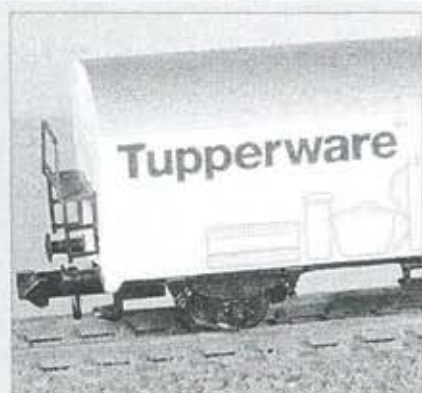


Am nächsten Anlauf können sich auch die Leser, die geplant sind, auf mehr Ausgaben freuen, als sonst möglich. Ich habe dafür ein Versprechen.

- Signale sind immer ein äußerst belebender Faktor auf jeder Anlage. **Viessmann** hat in diesem Jahr seine **neuen Flügelsignale** ausgeliefert. Grund genug also, sich sowohl mit den feindetaillierten Modellen, als auch mit dem Vorbild zu befassen.
- Eine **Oberleitung vom Feinsten** stellt Wolfgang Besenbart vor. Und hier stimmt wirklich alles - ob die feinen Gittermasten oder die kleinen Isolatoren. Modellbahner der Epochen II und III dürfen sich also auf etwas ganz Besonderes freuen.

Die November-Ausgabe des N-Bahn Ticker erscheint am

26. Oktober 1998



Cargolok im Cargolook.

Die Minitrix Cargo-Lok BR 152: Daß bei der Bahn neue Zeiten angebrochen sind, merken Sie schon am Namen. Güter heißen jetzt Cargo, und der Geschäftszweig, der sich um die Güterbahn kümmert, malt seinen Namen ganz groß auf die Loks und Wagen. Star der neuen Cargo-Lokomotiven ist die BR 152. Ihre hochmoderne Technik mit Einzelachssteuerung, Energierückspeisung und digitaler Steuerung sorgt für optimale Traktion und wirtschaftlichen Betrieb. Soweit zum Vorbild, nun zum Minitrix-Modell: Unsere Neuentwicklung



Die Spitzensignale wechseln mit der Fahrtrichtung und lassen sich im Digitalbetrieb im Stand und bei Fahrt ein- und ausschalten



High-Tech unter einem schönen Design: Als Vorbild und Modell ist die BR 152 eine attraktive Erscheinung.

bietet Nietenzählern keine Chance. Denn das moderne, nietenfreie Design markiert hohe Trix-Modellbaukunst. Feingravierte Lüftungsgitter, nachgebildete Brems scheiben auf den Radscheiben, paßgenau eingesetzte Fenster und die filigranen Dachstromabnehmer lassen den kleinen Maßstab verges-



Feingravierte Drehgestelle mit Nachbildung der außenliegenden Brems scheiben. Die BR 152 ist die erste Minitrix-Ellok mit Kinematik für NEM-gerechte Kurzkupplungen

sen. Der Mittelmotor mit Schwungmasse treibt alle vier Achsen an. Zwei Haftreifen steigern die Zugkraft für vorbildlich lange Logistikzüge (selbstverständlich mit Cargo-Waggons von Minitrix). Die serienmäßige Schnittstelle sorgt für den Anschluß ans Digitalsystem Selectrix. Damit können Sie ein exzellentes Fahrverhalten mit Höchstgeschwindigkeit, Anfahr- und Bremsverhalten individuell auf die BR 152 einstellen sowie zusätzlich die Spitzenbeleuchtung schalten. Und wie beim Vorbild haben wir die Zweckbestimmung der BR 152 groß und sauber aufgedruckt. Alles cargo?

MINITRIX

