

Spurnull.de

Ausgabe 9/2004
4. Jahrgang
Kostenlose
Online-Version
ISSN 1651-8403

Zeitschrift für den Modelleisenbahner der Baugröße 0

**Neue Modelle
von Philotrain**



**Neuer Hersteller für 0m
Buchbesprechungen
u.v.m.**



Fotos: Firma Lemaco SA und Firma AlpinLine (klein)

Impressum

Herausgeber und Redakteur:

Frank Ulbrich, Lugnets Allé 57, S-12067 Stockholm, Schweden

E-Mail: info@spurnull.de

Web-Site: <http://www.spurnull.de>

Erscheinungsweise:

Spurnull.de erscheint zwölfmal im Jahr etwa zu Monatsanfang.

Abonnementspreis:

Das Jahresabonnement für eine gedruckte Ausgabe beträgt bei monatlicher Erscheinungsweise Euro 30,- (Studenten Euro 25,-) zuzüglich Kosten für Porto und Verpackung.

Die Abonnementsgebühren sind im Voraus fällig. Keine Ersatzansprüche bei Störungen durch höhere Gewalt.

Anzeigen:

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 3. Kontaktaufnahme über info@spurnull.de

Mitarbeit:

Die Redaktion freut sich jederzeit über Vorschläge und Beiträge, behält sich jedoch das Recht vor, selbst zu entscheiden welche Beiträge veröffentlicht werden. Die Redaktion bedankt sich bei allen Mitarbeitern für die Unterstützung und Genehmigung zur Veröffentlichung einzelner Beiträge.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge repräsentieren nicht unbedingt auch die Meinung der Redaktion.

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Muster, Modelle, Manuskripte, Fotos und Illustrationen.

Copyright:

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Herausgebers ist nicht zulässig.

Bibliographische Information:

Die Königliche Bibliothek, Nationalbibliothek Schweden, verzeichnet diese Publikation in der schwedischen Nationalbibliografie unter der ISSN-Nummer 1651-8403.

Editorial

Diesen Monat steht das Andreaskreuz im Fokus. Stefan Panske zeigt im Sonderheft 1, wie man ein Andreaskreuz ätzen kann, und ich zeige Ihnen in dieser Ausgabe, wie Sie es aus Polystyrol fräsen können.

Dazu gibt es wie immer viele Tipps und Neuheiten. Besonders hervorheben möchte ich, dass die Null-emmer unter uns wieder einen neuen Hersteller – die Firma Alpin Line – haben.

Die Serie über Fahrzeuge von Premium ClassiXXs wird mit dem Bella Roller fortgesetzt.

Vergessen Sie nicht die Gleisplan-Aktion, die wir in Ausgabe 8/2004 vorgestellt haben. Einsendeschluss ist der 31. Oktober!

Wie immer wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Ihr *Frank Ulbrich*

Vorschau

Ausgabe 10/2004: U. a. Digitaltechnik

Ausgabe 11/2004: U. a. Gleisbau

Sponsor dieser Ausgabe ist:





Die Pläne von

von Ruedi Maier

Die Gründung der AlpinLine GmbH ist sehr erfreulich – hoffen wir, dass es dieser jungen Gesellschaft und dem Geschäftsführer, Jean-Claude Rohrer, gelingen wird, »unserer Spur« eine anhaltende Zukunft zu geben. Wir als Konsumenten sind da natürlich auch gefordert.

Bei einem Gespräch mit Rohrer konnte ich über die Pläne Interessantes für uns in Erfahrung bringen:

Keinesfalls wird am Markt vorbei produziert. Aus den Fehlern früherer Hersteller hat Rohrer gelernt und will versuchen die Modelle zu produzieren, die von uns auch wirklich gewünscht sind. Um dies zu erfah-

ren wird eine enge Zusammenarbeit mit der IG Null-*emm* und dem Null-*emm* Blettli angestrebt. (Anm. d. Red.: Informationen zum Null-*emm* Blettli, mit dem wir seit einigen Jahren eng zusammenarbeiten, können Sie bei maier.rankhof@balcab.ch anfordern.)

Mit neuem Rollmaterial soll der 0*m*-Markt belebt werden. Bereits von Fama/Utz produzierte Modelle werden nicht neu aufgelegt. Infolge riesiger Lagerbestände stehen diese Modelle jedoch auch im Verkaufsprogramm von Alpin-Line (Restverkauf).

Ausnahme bilden da Farbvarianten: So ist beispielsweise geplant, die HGe 4/4 II in



Handmuster des 4-achsigen Schiebewagens


der aktuellen Beschriftung der MGB neu herauszubringen (noch in diesem Jahr).

Bereits konnte ein Handmuster eines vierachsigen Schiebewandwagens gezeigt werden.

Diese Neuheiten, wofür ein Vorbestellpreis gelten wird, werden im ersten Halbjahr 2005 herauskommen.

Im zweiten Halbjahr 2005 soll (endlich) eine RhB-Lok des Stammnetzes erscheinen. Die Ge 4/4 II in roter und grüner Farbgebung.

Brünig-Freunde kommen auch auf Ihre Rechnung: Echte Brünig-EW (Türen über Drehgestell) in Zebra- und Goldenpass-Lackierung sind geplant.

Und Schienenmaterial? Rohrer weiss wo der Schuh drückt: Das Gleismaterial wird sehr knapp gehalten (Flexgleise), dafür aber sind »schlanke« Weichen und (später) gebogene Schienen mit grösserem Radius geplant. 

AlpinLine

Nach mehreren Jahren Abwesenheit auf dem Markt ist die Produktion der bekannten ex. Fama/Utz/Roco Modellbahn im Maßstab 0m (1:45) unter dem Namen AlpinLine GmbH wieder aufgenommen worden.

Die Fabrikation erfolgte während mehreren Jahren im Ausland und kommt nun wieder in die Schweiz zurück. Einzig einige Plastikinjektionen, sowie das Gleisprogramm werden noch im Ausland durch Unterlieferanten erstellt.

Qualität wird weiterhin groß geschrieben und neue Modelle sind in Aussicht. Natürlich werden die bestehenden Modelle den neuen Gegebenheiten angepasst, aber man bleibt den Meterspurbahnen, wie RhB, SBB Brünig/LSE und MGB (ex FO/BVZ), treu.

Die UNIMAT 1 als Fräsmaschine

von Frank Ulbrich

Nachdem ich in der letzten Ausgabe bereits verschiedene Maschinenvarianten der UNIMAT 1 aufgezeigt habe, soll es in dieser Ausgabe um ein neues Projekt und eine neue Maschinenvariante gehen.

Projekt 2: Das Andreaskreuz

Im Sonderheft 1 zeigt Ihnen Stefan Panske in diesem Monat, wie Sie in Ätztechnik einfach ein Andreaskreuz aus Messingblech herstellen können. Diese Idee griff ich für mein nächstes Projekt auf und zeige hier eine alternative Herstellungsart, bei der das Andreaskreuz aus Polystyrolstreifen gefräst wird.

Das Andreaskreuz ist wahrscheinlich jedem bekannt, sodass ich hier nicht auf dessen Herkunft und Aufgabe eingehen muss. Anders sieht es da bei den Maßen aus: Zwei 1.350 mm lange und 180 mm breite Bleche, die an den Seiten abgewinkelt sind, stehen im 60 Grad Winkel zueinander.

Für das Modell bedeuten diese Originalvorgaben, dass es möglichst auch aus zwei Schenkeln bestehen sollte. Erst dann kommt es dem Vorbild besonders nahe. Hierbei sind der Ätztechnik jedoch Grenzen gesetzt. Ganz saubere und scharfe Kanten, die darüber hinaus auch noch hauchdünn sein sollten, lassen sich auf diese Weise nicht mehr herstellen.

Mit der Frästechnik kommt man hier schon viel weiter und somit auch bedeutend näher an die Vorbildmaße heran.

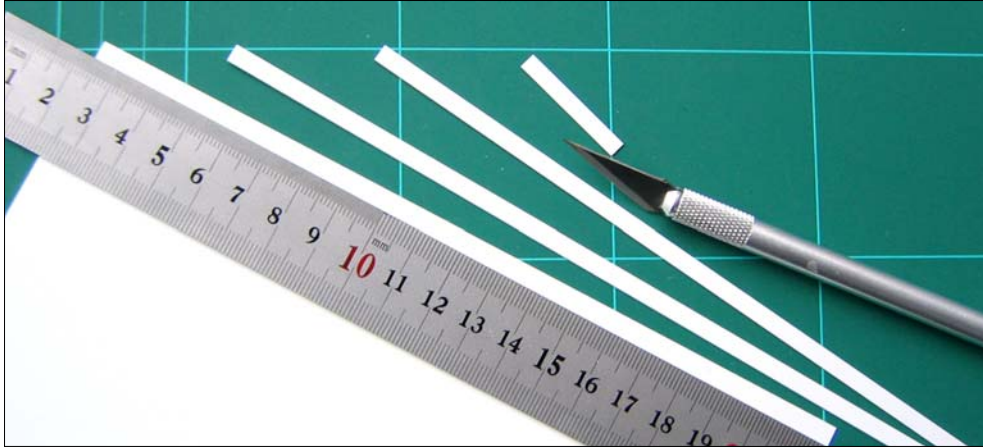
Das heißt jetzt aber nicht, dass die Ätztechnik generell nicht gut ist, sondern nur, dass es für verschiedene Probleme verschiedene Lösungen gibt. Im Fall des Andreaskreuzes scheint mir die Frästechnik geeigneter, da nur so wirklich dünne Wandstärken erzielt werden können.

Vorbereitungen

Die im Vorbild 180 mm breiten Schenkel habe ich von einer 0,5 mm dicken Polystyrolplatte mit dem Skalpell auf der Schneidunterlage abgeschnitten. Dazu habe ich 4 mm breite Streifen auf der Platte angeritzt und diese dann durch Abknicken abgetrennt.

Sofort fräsen kann man jetzt aber noch nicht. Die Polystyrolstreifen müssen zum Fräsen nämlich erst befestigt werden. Dazu fertigte ich zunächst eine kleine Halterung an. Auf den Bohrtisch der UNIMAT 1 befestigte ich mit zwei Schrauben ein Parkettreststück. In dieses Parkettstück fräste ich anschließend, mit dem der UNIMAT 1 beiliegendem 3 mm Fräser, eine 4 mm breite, sowie 4 cm lange und circa 0,6 mm tiefe Tasche ins Parkettstück.





Zunächst werden auf der Schneidunterlage die 4 mm breiten Streifen von einer 0,5 mm dicken Polystyrolplatte abgeschnitten. Hierzu wird die Platte mit dem Skalpell nur angeritzt. Anschließend wird die Platte an dieser Stelle abgeknickt und man erhält eine saubere Schnittkante. Die noch zu langen Streifen können dann direkt in die Halterung gelegt werden. In der Halterung lassen sie sich gut in der richtigen Länge abschneiden.

In diese Tasche legte ich dann einen Polystyrolstreifen und längte ihn mit einem Skalpell so ab, dass er sicher in der Halterung lag.

Achtung: Sollten Sie mit Messingstreifen arbeiten, müssen Sie unbedingt den Kasten zu den Verletzungsrisiken lesen!

Das Fräsen

Beim Fräsen sollte man sehr gefühlvoll arbeiten. Damit der Fräser nicht das Material durchbohrt, sollte der er jeweils mit maximal 0,1 mm zugestellt werden.

Ein paar Erfahrungen von der Herstel-

Achtung Verletzungsgefahr!

Mit der UNIMAT 1 lässt sich auch Messing sehr schön bearbeiten. Das Andreaskreuz kann daher auch komplett aus Messing gefräst werden.

Doch Achtung! Wenn mit Metallen gearbeitet wird, muss das Material richtig befestigt werden. Die hier vorgeschlagene Halterung eignet sich nur für Plastikstreifen! Beim Fräsen in Metall werden ganz andere Kräfte freigesetzt und die Streifen könnten leicht aus der Halterung herausgeschleudert werden. Dabei ist die Verletzungsgefahr erheblich!

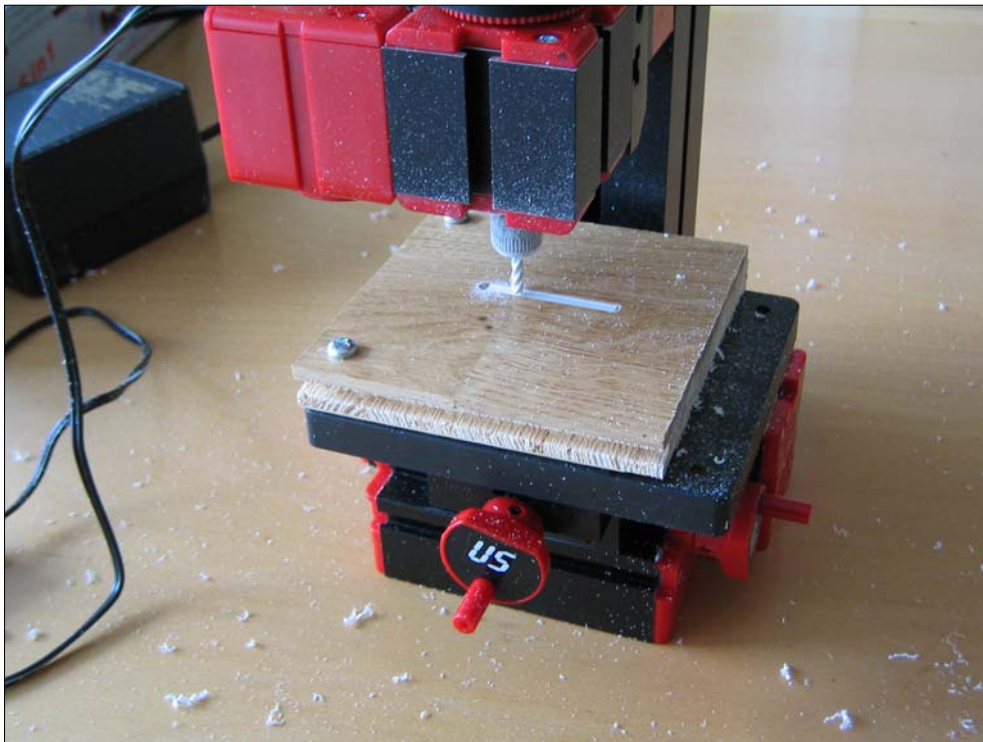
lung will ich an dieser Stelle aber auch weitergeben. Zu Beginn bewegte ich den Tisch sowohl in X- als Y-Richtung, um das Material gleichmäßig auf beiden Seiten abzunehmen. Dabei ist es aber extrem schwierig immer wieder an genau die selbe Position zu fahren, vor allem, wenn man eine Kante von nur 0,05 mm stehen lassen will. Feige wie ich bin schwankte dieser Wert eher zwischen 0,5 und 1,0 mm. Also musste es anders gehen. Und so habe ich es gemacht:

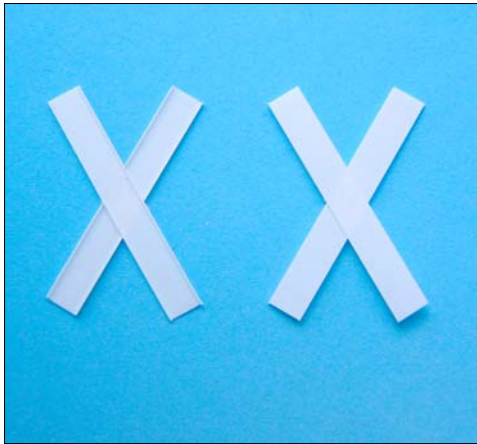
Zunächst wurde der Polystyrolstreifen in X-Richtung um 0,1 mm abgefräst, direkt danach wurden nochmals 0,1 mm zuge stellt. Jetzt sieht man bereits sehr gut wie

dick die Kante wird. Ist sie zu breit (und das wird einige Male der Fall sein), wird die Lage auf der Y-Achse vorsichtig verändert. Dann wird wieder in X-Richtung gefräst. Das Ganze muss so lange wiederholt werden, bis die Kante wirklich superdünn ist. Bei circa 0,05 mm hörte ich auf!

Wenn die richtige Lage auf der Y-Achse einmal bestimmt ist und die Kantendicke gefällt, wird die Y-Achse nicht mehr verändert! Stattdessen wird der Streifen aus der Halterung genommen, gedreht und wieder zurück in die Halterung gelegt. Ein Skalpell leistet gute Dienste, falls sich der Streifen in der Halterung verklemmt hat; damit kann

In der Halterung lässt sich der Polystyrolstreifen dann auf die genauen Maße abräsen.





Hier ein noch zwei unlackiertes Exemplare, wobei Vor- und Rückseite gut zu erkennen sind.

er einfach angehoben werden. Dabei sollten Sie natürlich vermeiden, dass Späne, die die Lage verändern könnten, in die Halterung fallen.

Liegt der Streifen wieder in der Halterung, wird weiter gefräst. Diesmal werden hintereinander viermal 0,1 mm und abschließend noch einmal 0,05 mm zuge stellt. Nun wird der Streifen ein letztes Mal gewendet und in zwei Bearbeitungsdurchgängen mit jeweils 0,1 mm Zustellung und einem mit 0,05 mm fertigbearbeitet. Danach ist das Teil fertig und der nächste Streifen kann gefräst werden.

Sobald sie mit allen Streifen fertig sind, können Sie diese mit dem Skalpell auf der Schneidunterlage auf 30 mm ablängen.

Danach legt man einen der Schenkel auf die Schablone und markiert, mit einem scharfen Skalpell, die Schnittpunkte des Profils mit dem zweiten. Zwischen den Schnitt-

punkten wird die Kante ganz vorsichtig mit dem Skalpell entfernt. Nach dieser Bearbeitung sollte dort das zweite Profil genau hineinpassen.

Ist man damit fertig, klebt man die beiden Profile mit Hilfe der Schablone zusammen. Wer sich das freihändige Zusammenkleben nicht zutraut und/oder sehr viele Andreaskreuze herstellen möchte, kann sich natürlich auch eine eigne Klebelehre fräsen!

Kurz erwähnen möchte ich noch, dass Sie die Schablone auch zur richtigen Farbgebung heranziehen können. Informationen zur Masthalterung finden Sie im o.g. Sonderheft 1. Die Masthalter lassen sich übrigens sehr gut aus etwas dickerem Papier herstellen!

So, nun gibt es keine Ausreden mehr für ungesicherte Bahnübergänge auf Ihrer Anlage!



Bezugsmöglichkeit

TheCoolTool
Modellbau- Präzisionsmaschinen
Produktions- und Vertriebs- GmbH
Fabriksgasse 15
A - 2340 Moedling

Tel.: +43 (0) 2236 / 892 666
Fax: +43 (0) 2236 / 892 666 -18
Web-Site: <http://www.unimat.at>
E-Mail: info@thecooltool.com

Außerdem können Sie die UNIMAT 1 auf den meisten Modellbaumessen auch direkt kaufen.

Auch Fräsen will gelernt sein

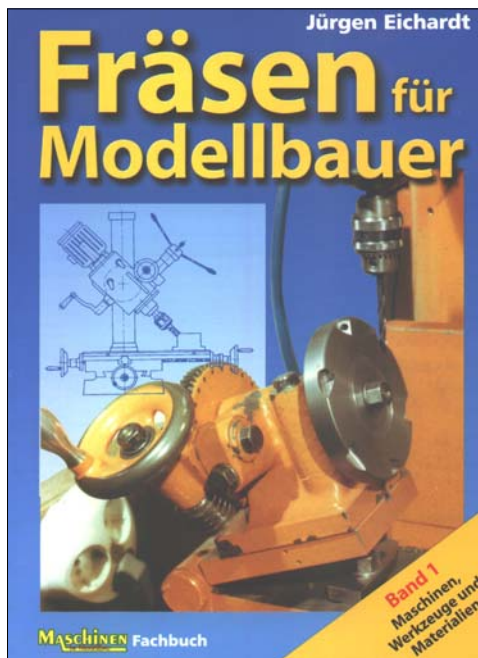
Nachdem in dieser Ausgabe das Thema Fräsen bereits angeschnitten wurde, möchten wir Ihnen zeigen wo Sie mehr zu diesem Thema erfahren können.

Unter dem Titel »Fräsen für Modellbauer« hat Jürgen Eichardt seine jahrelangen Erfahrungen in zwei Bänden festgehalten. Als aktiver Schiffsmodellbauer zeigt er uns in seinen Büchern zwar keine Loks – aber die Probleme bei der Herstellung von filigranen Teilen im Modellbau sind dieselben.

Besonders hervorheben sollte man, dass die beiden Bände wirklich von einem Modellbauer für Modellbauer geschrieben sind. Viele Publikationen, die in die Frästechnik

introduzieren sind sehr umfangreich und oft auf die Bedürfnisse der Industrie zugeschnitten. Zeitsparende Fertigungstechniken sind für den Hobbyisten aber weniger interessant, als Tipps wie man mit einfachen Hilfsmitteln und ohne umfangreiches Zubehör ans Ziel kommen kann. Und genau dies hat Jürgen Eichardt erkannt und seine beiden Bände entsprechend angepasst.

Dass Jürgen Eichardt auch beruflich mit Fräsmaschinen umgeht, garantiert dann korrekte Beschreibungen, die nicht nur auf Erfahrungswerten sondern auch auf einer richtigen Berufsausbildung und -ausübung aufbauen.



Band 1

Der erste Band richtet sich vor allem an den, der noch keine oder nur wenige Erfahrungen gesammelt hat. Hier werden Grundlagen vermittelt die jeder, der eine Fräsmaschine bedienen möchte, beherrschen sollte.

Zunächst werden der Aufbau und das Prinzip einer Fräsmaschine erläutert, bevor dann Tipps zur Maschinenpflege gegeben werden. In einem sehr umfangreichen Abschnitt erfährt man wie man seine Fräsmaschine verbessern und eigenes Zubehör bauen kann. Dabei ist von digitalen Längeneinheiten bis Eigenbaubohrkopf wirklich alles dabei. Selbst wenn man schon eine Zeit mit seiner Maschine gearbeitet hat,

wird man hier immer wieder fündig, wenn es darum geht ein Problem zu lösen.

Abschließend erläutert Jürgen Eichardt das Werkzeug, das zum Einsatz kommt und das Material, das behandelt wird. Hier zeigt er wie Werkzeug, Material und Maschine vor Bearbeitungsbeginn vorbereitet werden müssen, damit alles richtig eingespannt und ausgerichtet ist und mit der richtigen Geschwindigkeit und Vorschüben gearbeitet wird.


Band 2

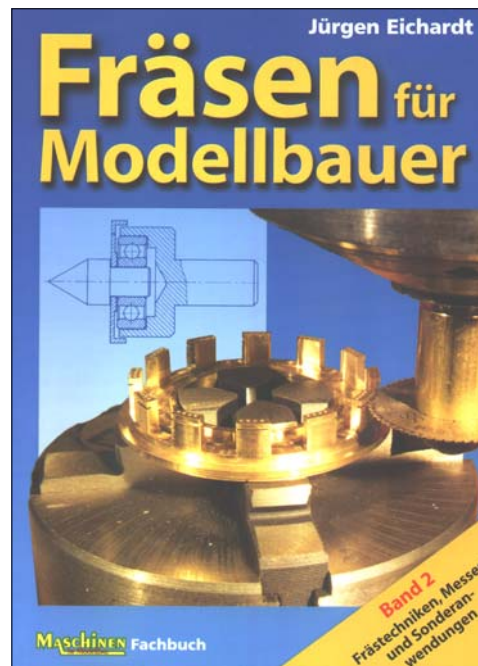
Der zweite Band beinhaltet dann weiterführende Tipps und Tricks. Das Fräsen mit verschiedenen Fräsern wird erläutert, aber auch wie man mit einer Fräsmaschine sägen kann! Bohren, Reiben und Ausdrehen sind weitere Aktivitäten, die man beherrschen sollte und folglich wird der Leser auch an diese Techniken herangeführt.

Die Herstellung von Zahnrädern ist besonders dann interessant, wenn man sich beispielsweise ein eigenen Antrieb bauen will. Torsten Frieboese zeigte bereits in Ausgabe 1/2004 wie das geht, und wem die richtigen Zahnräder noch fehlen, kann sie nun auch selbst herstellen.

Nach einem kurzen Ausflug zum Thema Messen und Passungen, widmet Jürgen Eichardt dann den letzten Teil des zweiten Bandes dem Thema Sondertechnologien. Hier erläutert er alles, was vom Regelfall abweicht. Besonders hervorheben möchte ich das Abtrennen von Blechstreifen aus einer Platte, das Fräsen von Profilen, das Her-

stellen von vielen gleichen Teilen in »Brotscheiben-Technik«, wo alle Teile gleichzeitig im Profil bearbeitet werden und dann wie Brotschreiben abgetrennt werden, das Fräsen von Blechen als Ätzteilersatz, die Herstellung von Gussformen und das Drehen auf der Fräsmaschine.

Da sich beide Bände an den aktiven Modellbauer richten sind sie sehr zu empfehlen. 



Jürgen Eichardt:

»Fräsen für Modellbauer«

ISBN (Band 1): 3-88180-717-9

ISBN (Band 2): 3-88180-718-7

Baden-Baden: Verlag für Technik und Handwerk

Preis: Euro 19,00 (D)



Foto: Lemaco SA

Neues von Philotrain

Vorankündigung der NS 3500

In den vergangenen Jahren hat Philotrain bei der Entwicklung neuer Modelle mehrmals mit der Schweizerischen Firma Lemaco SA zusammengearbeitet. Wenn nun die NS 3500 II gefertigt werden soll, wird man wieder auf diese fruchtbare Zusammenarbeit zurückgreifen.

Die Lokomotiven der Baureihe 3500 II waren die letzten Dampflokomotiven, die die NS beschafften. Von der SBB übernommen, gelangten die Lokomotiven 1946 nach Holland, wo sie 1947 auf niederländische Verhältnisse ungerüstet wurden. D.h., dass Windleitbleche, Puffer, Laternen usw. ausgetauscht wurden.

Diese überarbeitete Variante kann nun erstmals von Philotrain in der Baugröße 0 gefertigt. Damit das Projekt jedoch wirt-

schaftlich vertretbar ist, werden mindestens zehn verbindliche Bestellungen benötigt.

Der Preis für ein Modell wird Euro 5.775,- (inkl. 19% MWSt.) betragen. Dabei ist eine Anzahlung von Euro 3.500,- nötig. Die Restzahlung von Euro 2.275,- erfolgt bei Auslieferung des Modells, die für das erste Quartal 2005 avisiert ist.

Bezugsmöglichkeit

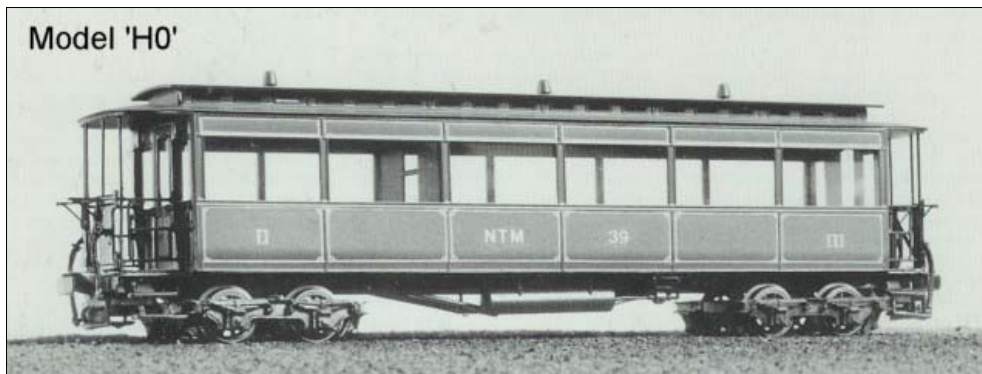
PHILOTRAIN

Gabriël Metsstraat 10
NL-7312 PS Apeldoorn

Tel: Int.+31-55-3559728

Fax: Int.+31-55-3559761

<http://www.philotrain.nl>
info@philotrain.nl




NTM Personenwagen

Vor ziemlich genau 17 Jahren kam das erste Spur-Null-Modell aus der Produktion der Firma Philotrain.

Es war das Modell der Baureihe 29–50 »Grote Henschel« der NTM. Passend zur Lok wurden bereits vor 15 Jahren Personenwagen geplant. Aus verschiedenen Gründen hat sich die Produktion der Wagen jedoch verzögert. Dieses Manko wird nun mit Ankündigung des NTM BC 38–72 Personenwagens behoben und bald können hinter der Lokomotive auch die passenden Wagenrollen.

Das Vorbild wurde zwischen 1911–15 bei der Firma »Werkspoor« gebaut. Es waren Personenwagen der Gattung AB 38–72 und AB 73–78.

Bereits 1920 wurden diese Waggons in BC Wagen umgezeichnet, wobei auch die arabischen Klassenbezeichnungen auf den großgrünen Waggons in römische Ziffern geändert wurden. Bei den NS kamen die Waggons später als NS C 601–627 bzw. NS C 628–631 zum Einsatz.

Die Modelle wird es sowohl mit offener als auch geschlossener Plattform geben. Die Tabelle unten gibt eine Übersicht über die geplanten Versionen. 

Varianten

435/07-1	NTM AB 38–72	Graßgrün mit arabischen Ziffern	Offene Plattform	Euro 1.495,-
435/07-2	NTM BC 38–72	Graßgrün mit römischen Ziffern	Offene Plattform	Euro 1.495,-
435/07-3	NTM BC 38–72	Dunkelgrün mit römischen Ziffern	Offene Plattform	Euro 1.495,-
435/07-4	NTM C 38–72	NS-grün mit römischen Ziffern	Offene Plattform	Euro 1.495,-
435/08	NS C 601–627	NS-grün mit NS-Hoheitszeichen	Offene Plattform	Euro 1.495,-
435/09-1	NTM AB 73–78	Graßgrün mit arabischen Ziffern	Geschlossene Plattform	Euro 1.495,-
435/09-2	NTM BC 73–78	Graßgrün mit römischen Ziffern	Geschlossene Plattform	Euro 1.495,-
435/09-3	NTM BC 73–78	Dunkelgrün mit römischen Ziffern	Geschlossene Plattform	Euro 1.495,-
435/09-4	NTM C 73–78	NS-grün mit römischen Ziffern	Geschlossene Plattform	Euro 1.495,-
435/29	NS C 628–631	NS-grün mit NS-Hoheitszeichen	Geschlossene Plattform	Euro 1.495,-

»Kraftvoll, rasant und schön elegant«

Neues von Premium ClassiXXs

Unter diesem Slogan wurde die Zündapp Bella R 204 der werten Kundschaft in den fünfziger Jahren angepriesen.

Durch den schnell wachsenden Rollermarkt in Italien inspiriert, schauten sich deutsche Konstrukteure Anfang der fünfziger Jahre die Roller von Vespa oder Lambretta etwas genauer an.

Nicht ganz so kurvig wie die italienischen Schwestern, präsentierte Zündapp 1953 seinen neuen Roller – die Bella – auf der Frankfurter Messe. Von den Kritikern schnell ins Herz geschlossen, etablierte sich die Bella auf dem Markt und wurde zu einem der populärsten Roller Deutschlands.


Verglichen mit den Italienern, unterschied sich die Bella ein wenig in ihrer Formgebung. Sie hatte einen ausgeprägten vorderen Kotflügel und ein relativ schmales Hinterteil. Der Aufbau des Fahrgestells glich stark dem eines klassischen Motorrads, was den Vorteil hatte, dass ein Beiwagen angebracht werden konnte.

Innerhalb kürzester Zeit wurde die populäre Bella weiterentwickelt. Dabei wurde sie immer runder und leistungsstärker. 1957 kam dann die R 204 auf den Markt, die mit ganzen 12 PS glänzte.

Die R 204 ist die Basis für die neuen Modelle von Premium ClassiXXs. Aus Metall gefertigt kommt die R 204 als detailgetreues Zweiradmodell daher. Dabei verfügt

das Modell über eine bewegliche Vordergabel und einen funktionierenden Hauptständer. Darüber hinaus geben zahlreiche Einzelteile dem Modell eine persönliche Note und bestechendes Aussehen.



Zweiräder eignen sich hervorragend für Modellbahn-Anlagen der Epoche III. Das Auto war für viele noch zu teuer. Da man aber schon früh am Individualverkehr teilnehmen wollte, spielten Motorräder und Roller in vielen Haushalten eine wichtige Rolle. Diesem Umstand können Sie nun auf Ihrer Modellbahnanlage wieder ein bisschen besser Rechnung tragen. 

Bezugsmöglichkeit

Händlerverzeichnis und weitere Informationen im Internet unter:
<http://www.premiumclassixxs.de>

Buchbesprechung

Nachdem wir in Ausgabe 5/2004 die ersten Titel der neuen Reihe »Modellbahn Kompakt« vorgestellt haben, sind nun zwei weitere Bände in den Handel gekommen.

Bahnhofsplanung

Sebastian Koch: Bahnhofsplanung
ISBN: 3-7654-7283-2
München: GeraMond Verlag
Preis: Euro 8,90

Der Bahnhof ist der Mittelpunkt einer Modellbahnanlage. Damit er glaubwürdig erscheint muss er sowohl zum gewählten Anlagenthema als auch zur Epoche passen. Sebastian Koch macht unmissverständlich klar, dass es Unterschiede zwischen Haupt-

und Nebenbahnen gibt und dass diese die Bahnhofsauswahl stark beeinflussen.

Werden in Modellbahnzeitschriften gerne große Anlagen gezeigt, ist es bei der Baugröße 0 aus Platzgründen schon fast gegeben, dass man sich ein Nebenbahnthema zum Vorbild nimmt. Daher ist es besonders schön, dass gerade die Unterschiede zwischen Haupt- und Nebenbahnen erläutert werden. Aber auch die unterschiedlichen Bahnhofformen werden leichtverständlich dargestellt. Ob Zwischen-, End-, Anschluss-, Trennungs-, Berührungs-, Kreuzungs-, Turmbahnhof oder Spitzkehre; alle denkbaren Bahnhofformen werden vorgestellt und in gewissen Fällen mit Anlagenvorschlägen konkretisiert.

Nach Erläuterung der Grundlagen, kann man sich an die Planung seiner eigenen Bahnhofsanlagen machen. Dabei hilft besonders das Kapitel über den Bahnhofsaufbau. Die Bezeichnung der Gleise, Weichen und Signale gehört genauso dazu, wie beispielsweise die unterschiedlichen Gleisarten und Bahnsteigformen.

Abschließend werden Tipps zur Bahnhofsplanung gegeben. Die Kleinstkontrollanlage und Gleisplanungsprogramme sind hier oft geeignete Hilfsmittel. Das Planen im Maßstab 1:1 wird jedoch kaum unumgänglich sein. Hier schlägt Sebastian Koch u. a. den Einsatz eines Fotokopierers und Papiermaßbändern aus dem Baumarkt vor. Wie's genau geht, können Sie im Büchlein



nachlesen, das eine Menge Fakten kurz und bündig zusammenfasst und dabei die praktischen Tipps nicht aus dem Auge verliert.

Supern, altern, tunen


D. Eikhoff und V. Großkopf: Supern, altern, tunen
ISBN 3-7654-7285-9
München: GeraMond
Preis: Euro 8,90 (D)

Zum Thema Supern werden relativ einfache und banale Tipps gegeben. Beispielsweise wird dem Leser gezeigt, dass man mit Farbtupfern einige Kleinigkeiten beim Modell besser hervorbringen kann oder, dass Figuren in Fahrzeugen – sei es im Fahrerstand oder im Waggon – ein Modell verbessern können. Dass eine Beleuchtung dazu beiträgt die Preiserleins bei Nacht besser zu sehen ist einleuchtend; dass echte Kohle besser aussieht als Plastik auch. Somit wird man den Verdacht nicht los, dass man hier wirklich auf den absoluten »Newcomer« abzielt. Wer sich bereits eine Weile mit dem Thema Modellbahn beschäftigt hat, wird im ersten Kapitel nicht viel Neues finden.

Zum Thema Altern werden dann schon greifbarere Tipps gegeben. Wer weiß heute schon, welche Alterungsspuren früher an einer Dampflok zu sehen waren. Dies kann man in zweiten Kapitel schön nachlesen, wo auch Tipps zur Alterung von Diesel- und E-Loks gegeben werden. Einige Wörter zu Güter- und Reisewagen, und weshalb die Alterung an den unterschiedlichen Fahrzeugtypen auf verschiedene Weise ausgeführt werden sollte, runden das Kapitel zur



richtigen Anbringung der Betriebsspuren ab.

Schwungmasse und Faulhabermotoren ist dann das Thema des letzten Kapitels, in dem es ums Tunen der Fahrzeuge geht. Vieles ist bei unseren Modellen eine Selbstverständlichkeit; aber es macht Sinn über die richtige Motorisierung nachzudenken. Vor allem, wenn man mit seinen Fahrzeugen rangieren will, ist es wichtig, dass das Modell über hervorragende Fahreigenschaften verfügt. Leider gibt es in der Kompaktserie dann nicht genug Platz, um das Thema ausschöpfend abzuhandeln. Das erste Basiswissen wird hier aber gut vermittelt. In diesem Kapitel wäre aber ein Vermerk zur Digitalisierung angebracht gewesen, da man heute z.B. das Auslaufverhalten einer Lok nicht nur über eine Schwungmasse, sondern auch über die im Decoder gespeicherten Fahreigenschaften beeinflussen kann. 

Neuheiten

C.M.F.

Costruzione Modelli Ferroviari

Ab September sind neue Güterwagen von C.M.F. lieferbar.



Der Shimms ist in drei Varianten erhältlich: CFL Luxemburg (grau), NS Niederlande (Foto) und SJ Schweden Green Cargo (grau).

⇒ <http://www.cmfmmodels.it>



Schuco

In der Reihe der historischen Traktoren bietet Schuco u. a. den Fendt F9 »1. Dieselloch« von 1930 für Euro 32,50 an.

Der Eicher ED 16 wird mit einem 2-Scharpflug für Euro 39,95 und der Hano-mag R40 ist zusammen mit einem Langholzanhänger als Mini-Diorama in den Fachhandel gekommen und für Euro 54,95 erhältlich.

Weitere Modellneuheiten in den Bereichen historische Busse und PKW umfassen Varianten des Opel Commodore, MB Bus O 6600 und Setra S6 findet man im Internet:

⇒ <http://www.schuco.de>



Uhlenbrock Elektronik

Von der Firma Uhlenbrock wurde das neue Set LISSY ausgeliefert.

LISSY bedeutet Lok individuelles Steuerungs-System und ist zum Anschluss an das LocoNet gedacht. Somit kannes direkt an der Intellibox, dem TwinCenter und dem Einsteiger-Set DAISY betrieben werden.

Was LISSY alles kann, und wie LISSY den Digitalbetrieb auf Ihrer Anlage verbessern kann, erfahren Sie in Ausgabe 10/2004, in der u. a. das Thema »Digitaltechnik« besprochen wird.

⇒ <http://www.uhlenbrock.de>



Zanka

Der schon bekannte 4-achsige Schotterwagen ist bei Zanka in einer neuen Variante erschienen.



Ganz in gelb mit »Kies AG Will – Zürich«- Beschriftung, gibt es diesen Blickfang für Euro 109,- unter der Artikelnummer 204.02.

Weitere Informationen finden Sie auf Zankas Homepage:

⇒ <http://www.zanka.cz>

