

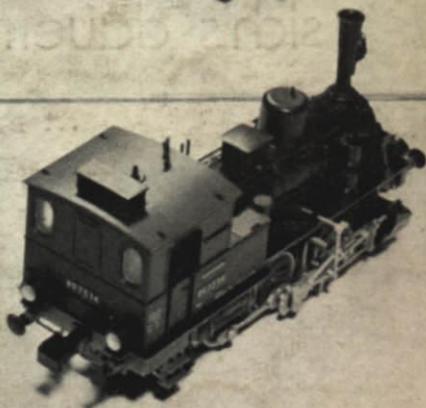
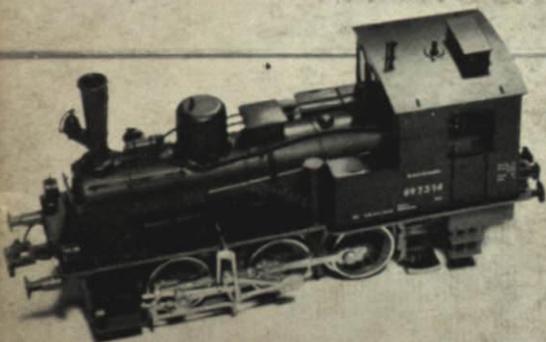
Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

XIX. INTERNAT. SPIELWAREN- FACHMESSE NÜRNBERG

1968 2. Teil (L—Z)

1. Teil (A—L) siehe
Heft 4/68



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

5 BAND XX
1. 4. 1968

J 21 28 2 D
Preis 2.20 DM



Großer Bildbericht über die *Modellbahn-Neuheiten*

DER XIX. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

2. Teil und Schluß

Anmerkung: Unsere Bildausbeute an Neuheiten und Motiven war so groß, daß wir auch den diesjährigen Messebericht auf zwei Hefte verteilen mußten. Da wir uns bei diesem Bericht im allgemeinen an eine alphabetische Reihenfolge halten, umfaßt dieser zweite Teil somit gleichwertig die Neuheiten der Firmen L-Z. In diesem Sinne also weiter im Messebericht.

Liliput

Spielwarenfabrik
W. Bücherl

Wien

Die Bildausbeute war diesmal mager, da die Neuheitenmuster nicht komplett waren. Die letztes Jahr dargebotene E 45 (bzw. 1245 der ÖBB) ist leider passé. Wohl steht eine 1245 auf dem Fertigungsprogramm, aber die „1245 600“, die mit der gezeigten 1245.01 nur eine weit entfernte Ähnlichkeit hat.

Die Dampflok der ÖBB-Reihe 638 hat dafür eine umso größere Ähnlichkeit mit der P 8 (ohne Windleitbleche) und kann daher höchstens für österreichische Modellbahner als Neuheit gelten.

Zum viertürigen Eilzugwagen des letzten Jahres hat sich eine Version als Büffetwagen zugesellt, wie eine 1./2. Kl.-Ausführung mit UIC-Fenstern, wie sie in Österreich und in ganz wenigen Exemplaren angeblich auch in Deutschland laufen soll. Diese UIC-Version sieht dank der silbernen Fensterrahmen zwar sehr ansprechend aus, doch fehlt jetzt entweder dem Eilzugwagen der zugehörige 1./2. Kl.-Wagen oder dieser UIC-Version ein entsprechender viertüriger Kompagnon.

Ein 4achsiger Gepäckwagen der Einheitsbauart für Schnellzüge war ebenso wenig zu fotografieren wie der 2achsige Gepäck-Postwagen für die Zillertalbahn bzw. das unvollständige Handmuster der Zillertalbahndampflok Nr. 2, die wohl die Nachfolge der Egger'schen Neuheit 1967 seligen Andenkens antreten soll. Vorerst knobelt die Firma Liliput noch am Kupplungsproblem herum. Zumindest konnte keine endgültige Auskunft gegeben werden. Motto der

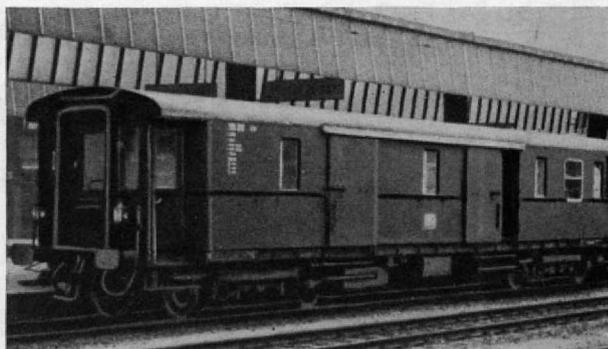
Abb. 129. Der mit UIC-Fenstern ausgerüstete 1./2. Klasse-Eilzugwagen, darunter der bisherige viertürige Typ, der als Büffetwagen der ÖBB deklariert ist.



► Heft 6/XX ist spätestens am 4. 5. 68 in Ihrem Fachgeschäft ◀

diesjährigen Liliput-Neuheiten-Vorschau: „Abwarten und Tee trinken!“ Vielleicht überlegt es sich Liliput auch nochmal (so wie im vergangenen Jahr) und bringt vielleicht wieder etwas ganz anderes heraus . . .

Abb. 130. Der geplante Gepäckwagen mit Erkerfenster im Zugführerabteil und Inneneinrichtung.



LIMA

Elektrische Eisenbahnen
Vicenza/Italien

Vertretung f. **LIMA-Deutschland** J. Th. Okkerse
Bundesrep. 505 Porz-Lind

Auch dieses Jahr wartet Lima wieder mit einer Menge Neuheiten in H0 und N auf, die jedoch merkwürdigerweise von solch unterschiedlicher Ausführungsqualität sind, daß „weniger wohl mehr“ wäre.

Das Modell der SNCF-Ellok BB 17 001 sieht – vom Vorbild her – etwas arg „fremd“ aus und dürfte wohl nur die französischen Modellbahner ansprechen. Anders verhält es sich mit der BB 9200 (für den Fernschnellzug „Le Capitale“ in Rot mit weißem Streifen, die sehr hochbeinig ist und auch in der Ausführung mit dem Märklin-Modell nicht zu vergleichen ist. Lima wird unbedingt den Chassis mehr Aufmerksamkeit widmen müssen, sollen die Erzeugnisse nicht zu

sehr gegenüber dem allgemeinen Modellbahniveau abfallen. Zumindest die Qualitätsunterschiede dürften – trotz der billigeren Preise – dennoch nicht so groß und kraß sein! Sehr sauber ist dagegen der bereits letztes Jahr bildlich vorgestellte Schweizer Triebwagen 1408 der Serie RBe 4/4, bei dem einzig störend eigentlich nur die nicht eingesetzten, sondern nur Cellon-hinterlegten Fenster sind. Dadurch fällt die Gehäusewandstärke zu sehr auf, was dem Aussehen des ansonsten rundum schönen Modells Abbruch tut. Die Mehrsystem-Europa-Lok E 410 der DB kostet zwar nur etwa die Hälfte des entsprechenden Trix-Modells, doch erhebt sich in diesem Zusammenhang wiederum die Frage, ob sich eine zu krasse Vereinfachung der Modelle auf die Dauer wirklich bezahlt macht.

Einen guten Eindruck macht bei den Wagenmodellen der immerhin 26,5 cm lange Schlafwagen der DSG (Abb. 137), wenn auch die Beschriftung noch etwas zu wünschen übrig läßt.

Beim N-Programm sind von Interesse: eine nette schwedische Dampflokomotive, die Europa-E 410 (die noch in Planung ist) sowie die italienische Ellok „La Tartaruga“. Der Schweizer Triebwagen der Serie RBe 4/4, auf den wir besonders gespannt waren, ist leider noch nicht erschienen. Einige N-Wagen zeigen die Abb. 131–133.

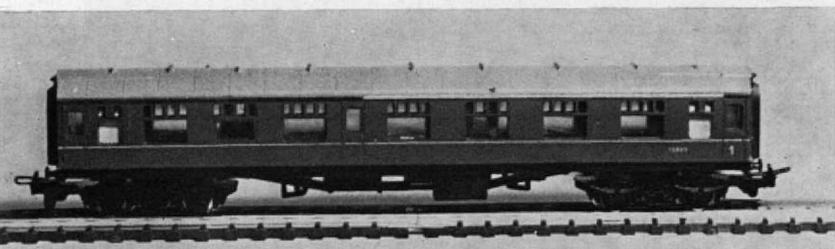


Abb. 131. Ein 1 1/2. Klasse-Wagen der Britischen Eisenbahnen in Rotbraun als Lima-N-Modell. LÜP 12,5 cm.

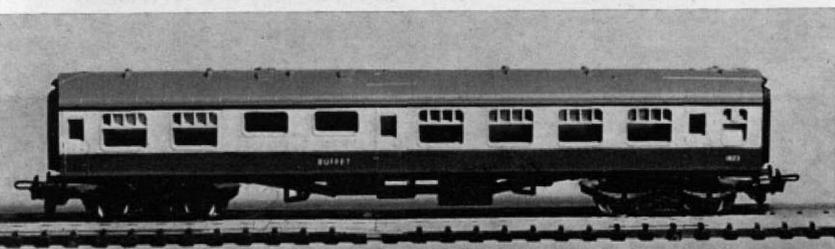
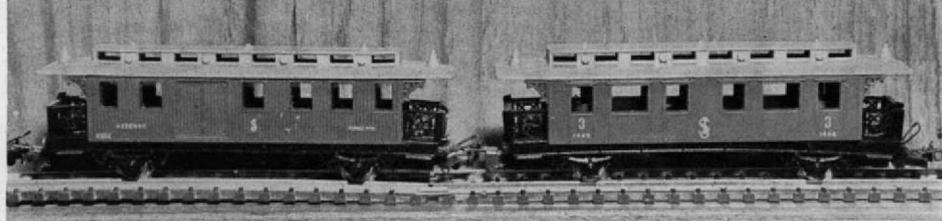


Abb. 132. Englischer Speisewagen in Blau/Weiß, ebenfalls in N und gut plastisch durchgestaltet. LÜP 12,5 cm.



▲ Abb. 133. Ganz reizend (jedoch etwas hitzmalträtiert) die von den Pocher-H0-Modellen her bekannten schwedischen Old-Timer. Auf dem Lima-Stand war tatsächlich ein solcher Wärmestau, daß sich nach einigen Tagen gar manches verzog und verbog!

Abb. 134. H0-Modell der roten BB 9210 der SNCF für den „Capitole“. LüP 18,5 cm.

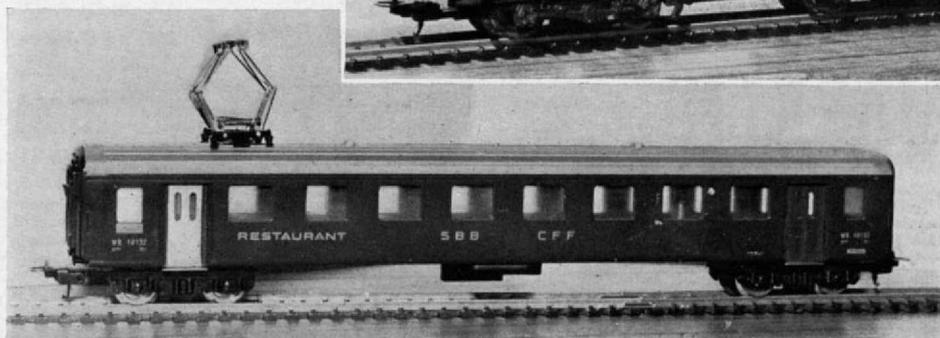
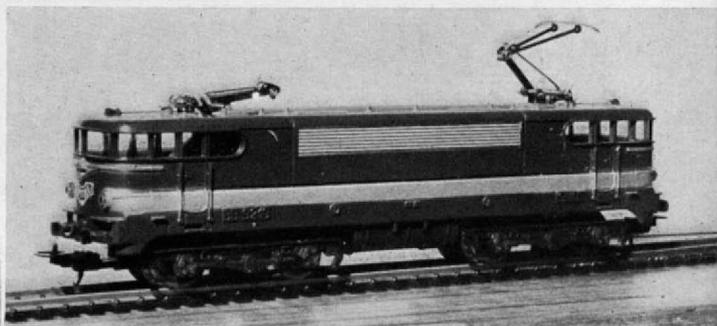
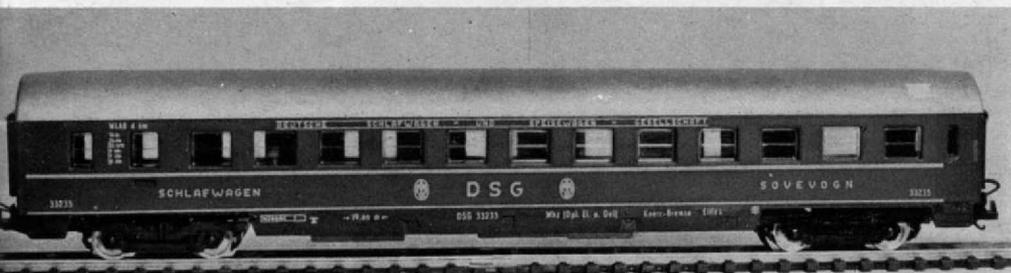


Abb. 135. Brandneu: Speisewagen (mit dem Stromversorgungspantographen) der SBB, LüP 26,5 cm.



Abb. 136. Die endgültige Ausführung des H0-Modells der DB-E410, die es in diesem Jahr auch noch in N-Größe geben soll.

▼ Abb. 137. Ganz gut geraten und immerhin 26,4 cm lang: das H0-Modell des 26,4 m langen DSG-Schlafwagens WL AB 4üm in Rot mit Goldschrift und mit Inneneinrichtung.



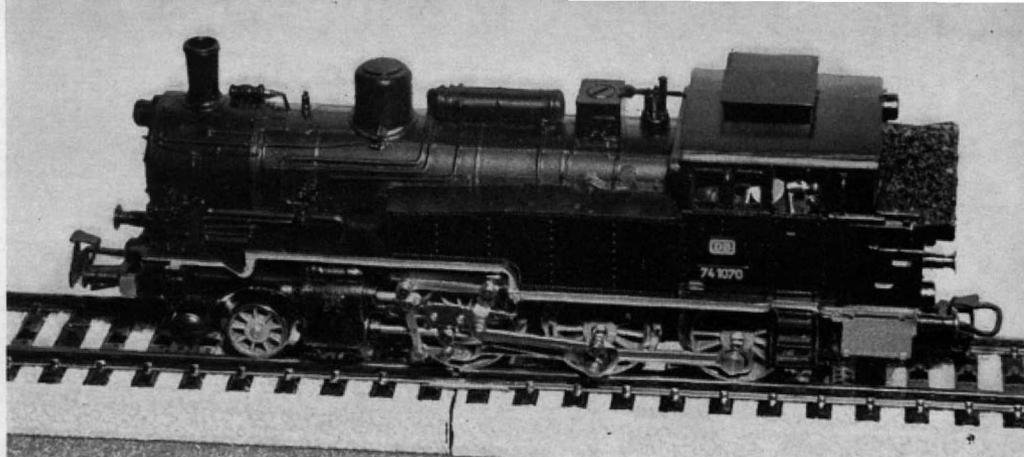


Abb. 138. Das Modell der BR 74 1070 in gewohnter Märklin-Qualität. Es ist schade, daß es nicht schon vor Jahren erschienen ist, denn für Personenzug-Tenderloks haben sich bei unserer Wunschaktion im Jahre 1961 immerhin 30 % ausgesprochen!

MÄRKLIN Gebr. Märklin & Cie. GmbH. 732 Göppingen Fabrik feiner Modellspielwaren

Von den 4 Lok-Neuheiten dürfte wohl die ansprechendste das ausgezeichnet gelungene Modell der DB-V160 sein. Das Kunststoffgehäuse ist fein detailliert, hat eingesetzte Fenster mit angedeuteten Scheibenwischern, feststehende Pufferbohlen und in gewohnter Märklin-Qualität fein durchgebildete Drehgestellblenden. Ein Drehgestell ist angetrieben und die Zugkraft dürfte dank der 4 Haftreifen sehr groß sein. Im Ganzen ein gekonnt gestaltetes Modell, das auch in Hamo-Zweischienen-Zweileiter-Ausführung erscheint.

Statt einer (erhofften) BR 78 erschien unerwarteterweise die BR 74 (offenbar auf dem Fahrwerk der BR 24), für 33.- DM ein höchst preiswertes Modell. Schade, daß der Motorblock das ganze Führerhaus ausfüllt. Die Ausführung als Hamo-Modell soll nicht zu erwarten sein, da Änderungen erforderlich wären, die eine Preiserhöhung zur Folge hätten (was nicht ganz verständlich ist, da die BR 24 ja auch als Hamo-Modell zum gleichen Preis geliefert wird). Wie dem

auch sei, das Erscheinen der „74“ in Zweischienen-Zweileiter-Ausführung wäre wünschenswert, zumal eine etwaige Preiserhöhung wohl für alle Interessenten erschwinglich wäre!

Ein schönes Modell ist die Nachbildung der Baureihe Rc der Schwedischen Staatsbahnen, die in ihrem orangefarbenen Gehäuse mit hellem Streifen sehr farbenfroh wirkt und auch als Hamo-Modell erhältlich ist (Abb. 151).

Die SNCF-Ellok BB 9200 ist zwar ebenfalls nur für den Export und als schmucke Zuglok für den bereits an anderer Stelle erwähnten Fernschnellzug „Le Capitole“ gedacht. Diese hochrote Lok mit dem weißen Zierstreifen gibt mit den zugehörigen 1. Kl.-Wagen (ebenfalls in Rot und mit weißem Streifen) ein „aufregendes“ (und anregendes) Bild ab. Die Ellok ist auch als Hamo-Modell erhältlich.

Die als Wechselstrom-Modell längst bekannte Ae 6/6 der SBB gibt es nunmehr auch für das Zweischienen-Gleichstrom-System und dürfte für diejeni-

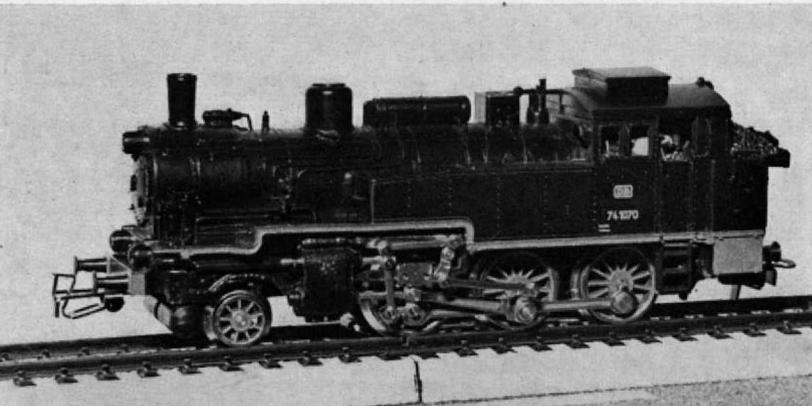


Abb. 139. Die 74 1070 nochmals aus anderer Sicht, bei der das Charakteristische dieser Loktype deutlicher in Erscheinung tritt. Die Zylinderblöcke dürften etwas voluminöser (als bei der „24“) sein (wodurch die Lücke zwischen Lauftrad und Zylinderblock zum Verschwinden käme), aber wir wollen nicht päpstlicher sein . . .



Abb. 140. Mit diesem ausgezeichneten H0-Modell der V 160 (für den mittleren Streckendienst) ist bei Märklin die Lücke zwischen V 100 und V 200 geschlossen.

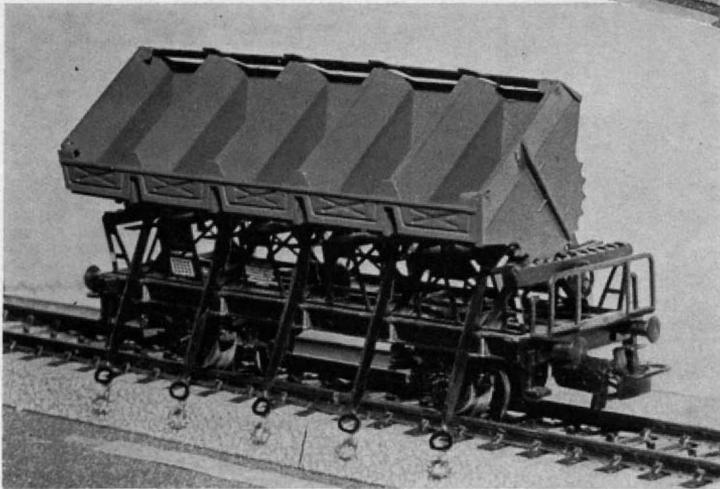
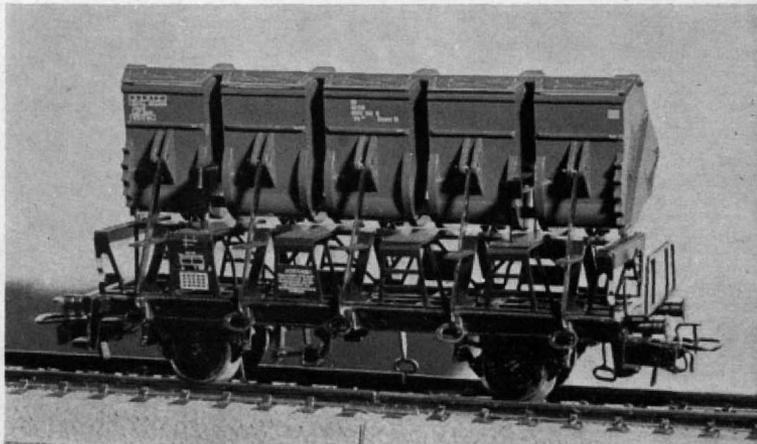


Abb. 141. Das fein detaillierte H0-Modell des Muldenkippwagens Omni 51 der DB mit braunen Mulden, hier nach der Seite gekippt.

Abb. 142. Dasselbe Modell, von der anderen Seite gesehen. Nach Ausrasten der mittleren Haltestange sind sämtliche Mulden kippar.

*

Der nicht abgebildete vierachsige Bierwagen ist der bekannte Druckgaskesselwagen mit der Aufschrift „Feldschlößchen Bier“. Wie einem Werkfoto im Mm 1/68 zu entnehmen ist, gibt es tatsächlich einen ungefähr ähnlich aussehenden Bierwagen.



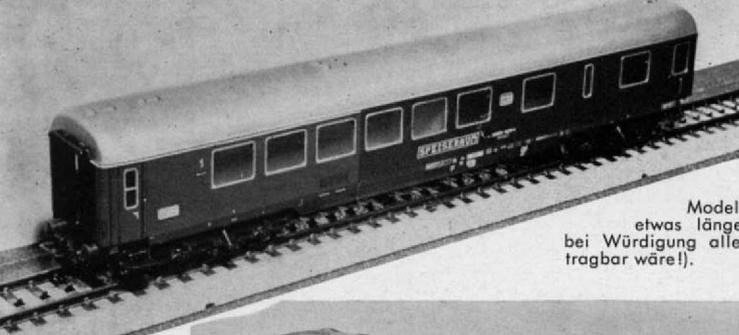


Abb. 143 u. 144. Der „dernier cri“ („letzter Schrei“) der DB: der 27,5 m lange 1. Kl.-Schnellzugwagen mit Speiseraum, außen blau (Sitzabteile) und rot (ab Küche) gespritzt. LÜP des Märklin-

Modells leider nur 24 cm (obwohl ein etwas längeres 27,5 m-Wagenmodell – auch bei Würdigung aller Märklin-Argumente – durchaus tragbar wäre!).

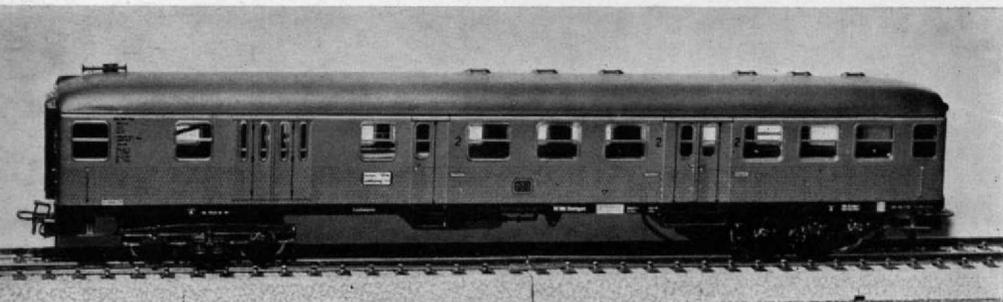
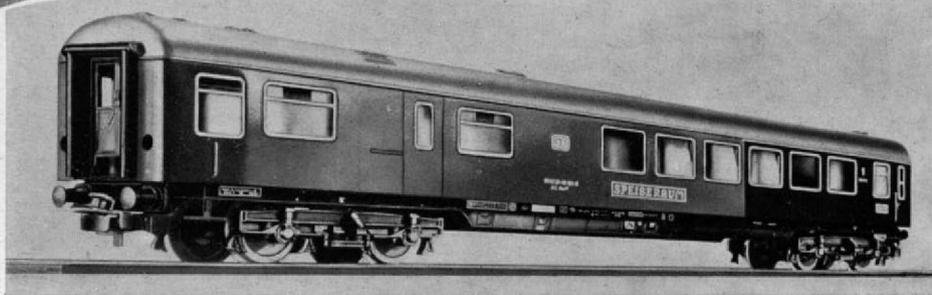
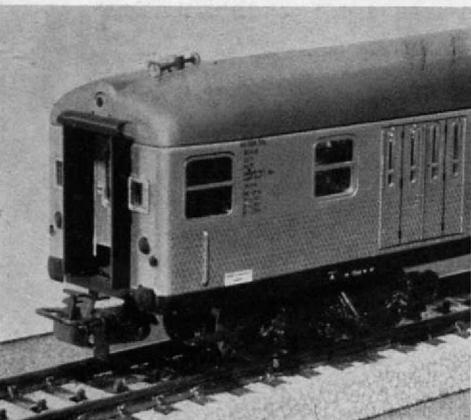
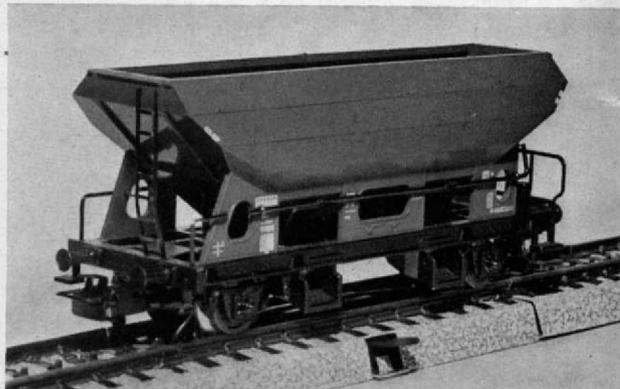


Abb. 145. Nun haben auch die Märklinisten ihren „Silberfisch“-Steuerwagen für die Wendezüge! Der Wechsel vom Dreilicht-Spitzensignal zu den 2 roten Schlußlichtern erfolgt mittels eines Rutschkupplung-Kontakts.



◀ Abb. 146. Die Stirnansicht des BD 4nf mit den Fenstern des Steuerabteils u. der vorbildgerechten Lampenanordnung.
Abb. 147. Das deutsche Gegenstück zum letztjährigen belgischen Typ: Selbstentladewagen Otm 70 der DB, mit beweglichen Klappen.



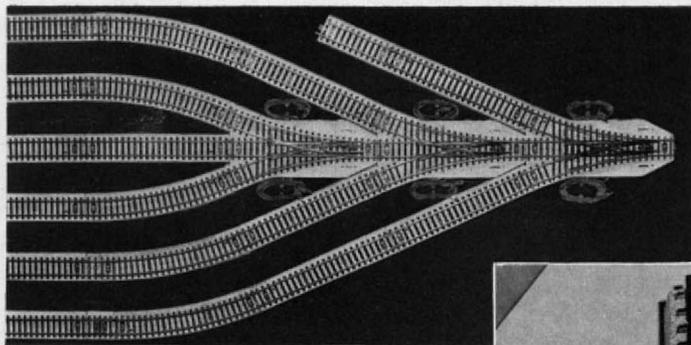
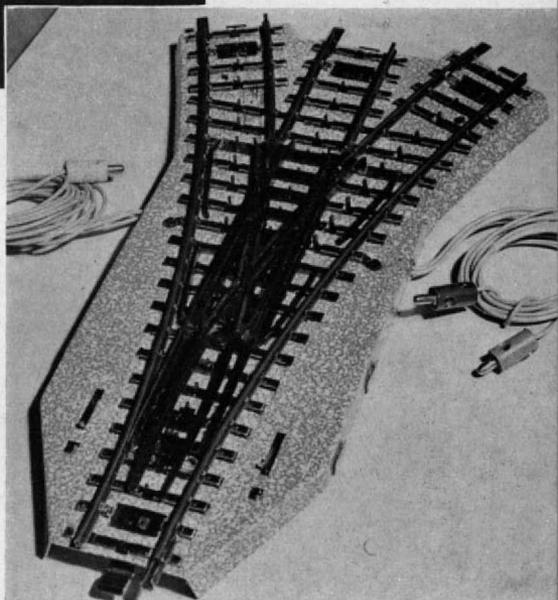


Abb. 148. Eine platzsparende Weichenstraße, die mittels der neuen symmetrischen Dreiwegweichen gebildet wurde.

Abb. 149. Die symmetrische Dreiwegweiche (ohne Weichenlaternen) – nah besehen.



gen Modellbahner von besonderem Interesse sein, denen das entsprechende Fleischmann-Modell der alten Serie zu voluminös ist.

Bei den D-Zugwagen sind besonders zu nennen: der 1. Kl.-Wagen mit Speiseraum, eine Nachbildung des ARüm 65 der DB in Blau und Rot (Abb. 144) sowie der „Silberfisch“-Steuerwagen BD 4nf (mit Gepäckabteil und Führerstand, s. Abb. 145 u. 146). Die Modelle der ausländischen Wagen sind z. T. bereits erwähnt und sicher nur für die Modellbahner des betreffenden Landes von besonderem Interesse.

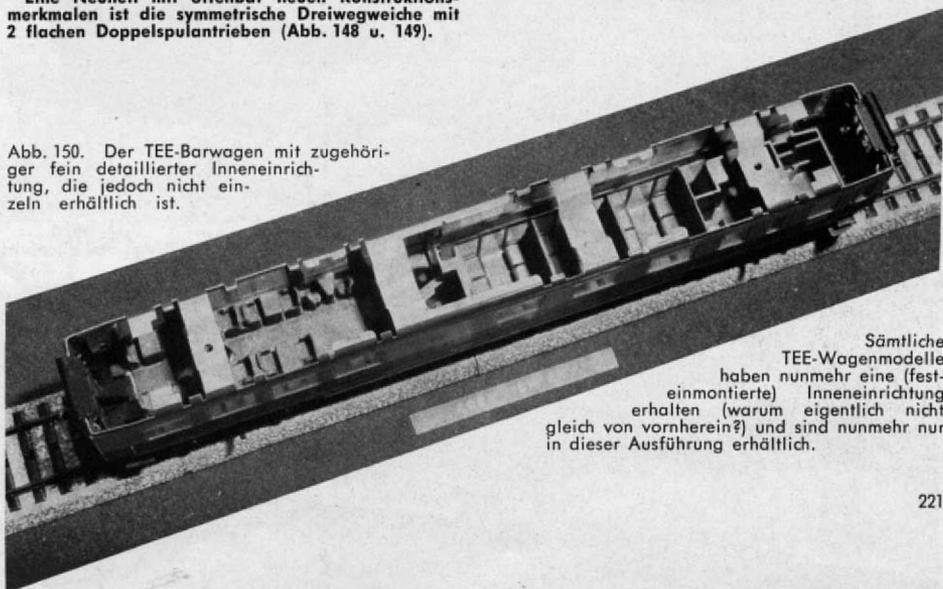
Das schönste und interessanteste Güterwagenmodell ist zweifellos der Muldenkippwagen (Abbildung 142), dessen Mulden nach der Seite gekippt werden können (Abb. 141). Der Drehschieber-Seitenentladewagen Otm 70 der DB (Abb. 147) kann ähnlich dem im letzten Jahr vorgestellten Selbstentlader durch ein Spezialgleisstück entleert werden.

Der 4achsige Bierwagen mit der Aufschrift „Feldschlößchen-Bier“ sowie der „Aral“-Kesselwagen sind keine eigentlichen Neuheiten und seien nur der Vollständigkeit halber aufgeführt.

Die TEE-Modelle haben eine Inneneinrichtung bekommen, die jedoch einzeln nicht erhältlich, sondern fest eingebaut ist (Abb. 150).

Eine Neuheit mit offenbar neuen Konstruktionsmerkmalen ist die symmetrische Dreiwegweiche mit 2 flachen Doppelspulantrieben (Abb. 148 u. 149).

Abb. 150. Der TEE-Barwagen mit zugehöriger fein detaillierter Inneneinrichtung, die jedoch nicht einzeln erhältlich ist.



Sämtliche TEE-Wagenmodelle haben nunmehr eine (fest einmontierte) Inneneinrichtung erhalten (warum eigentlich nicht gleich von vornherein?) und sind nunmehr nur in dieser Ausführung erhältlich.



Abb. 151. Eine irgendwie faszinierende Elloktypen: die Rc der schwedischen Staatsbahnen in ihrem orangefarbenen Kunststoffgehäuse mit der farblosen Farbgebung und den seitlichen Bullaugen.

Abb. 152 u. 153. Ein schönes Modell ist auch die H0-Nachbildung des schwedischen D-Zug-Speisewagens RB 02, mit 23,7 cm Lüp (im Großen 24,1 m) nicht so stark gekürzt wie die deutschen Modelle. Das Gehäuse mit den unterschiedlichen Fensterfronten und den feinen Längsversteifungsrippen besteht aus Kunststoff. Die am einen Ende fehlende Tür entspricht dem Vorbild.



▼ Abb. 154. Schwedischer 2. Klasse-D-Zugwagen, ebenfalls im bekannten schwedischen Braun und ebenfalls mit den imitierten Versteifungsrippen, eingesetzten Fensterrahmen und feiner Beschriftung.

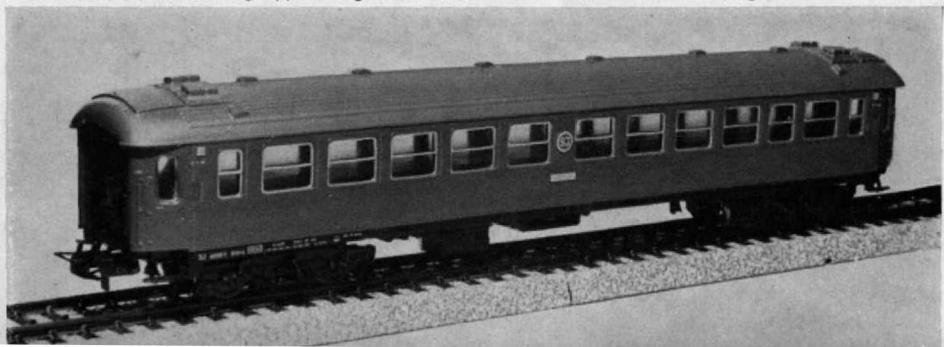


Abb. 155 u. 156. Eine an sich schon allgemein bekannte Elloktypen der SNCF, aber nunmehr besonders aktuell geworden – wie der Messebericht aufweist – durch den leuchtend roten Anstrich nebst weißem Streifen, den die Lok und die Wagen des Fern-Schnellzuges „Le Capitole“ aufweisen. Die von Märklin nachgestaltete BB 9291 fährt in natura bis 250 km/h. Im Verein mit den auffälligen Wagen ergibt sich ein ungewohntes Zugbild, das sicher auch auf nichtfranzösische Laienkäufer einen „unwiderstehlichen“ Eindruck ausüben wird.

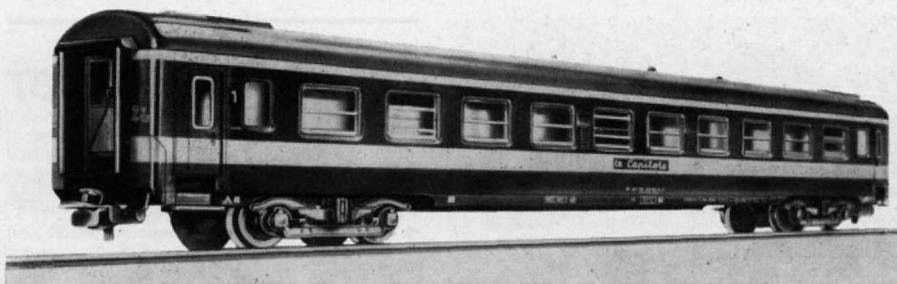


Abb. 157. Und damit sich die belgischen Märklinisten nicht beklagen können, auch noch ein Modell des SNCB-2. Klasse-Liege-Wagens. LÜP 24 cm (Vorbild: LÜP 23,3 m).

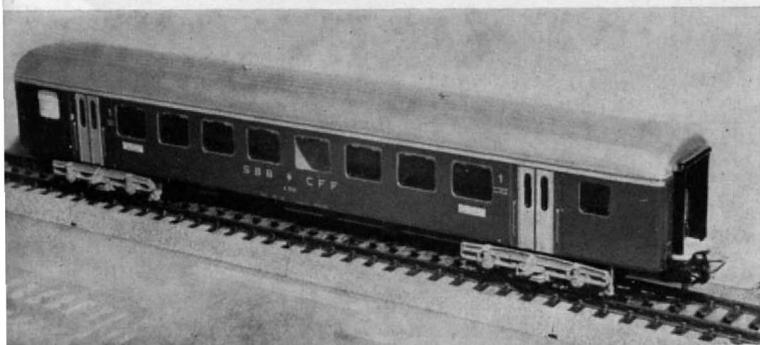
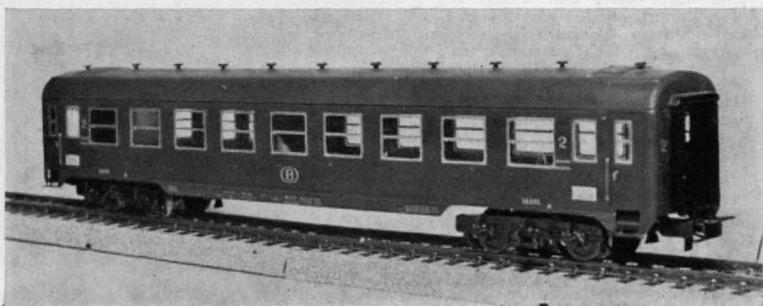


Abb. 158. Das Sortiment an Schweizer Wagenmodellen wird dieses Jahr durch dieses H0-Modell von einem A 2500-Personenwagen der SBB ergänzt. LÜP auch hier 24 cm (Vorbild 23,7 m).