



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

XXI. INTERNATIONALE SPIELWAREN- FACHMESSE NÜRNBERG 1970 - 2. TEIL (L-Z)



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

22. JAHRGANG
MÄRZ 1970

3a



Großer Bildbericht über die

Modellbahn-Neuheiten

DER XXI. INTERNATIONALEN SPIELWAREN-FACHMESSE NÜRNBERG

2. Teil und Schluß

Auch der diesjährige Messebericht mußte wiederum auf zwei Hefte verteilt werden. Der zweite Teil umfaßt somit gleichwertig die Neuheiten der Firmen M—Z (in annähernd alphabetischer Reihenfolge). In diesem Sinne also weiter im Messebericht!

Das 2. Messeberichtsheft hat auf Grund neuer postalischer Bestimmungen — wie Sie sicher schon festgestellt haben werden — die Nr. 3a, da es sonst als (irreführende) „Sondernummer“ hätte deklariert werden müssen; außerdem erheischt sein Versand die normalen Postgebühren.

Liliput

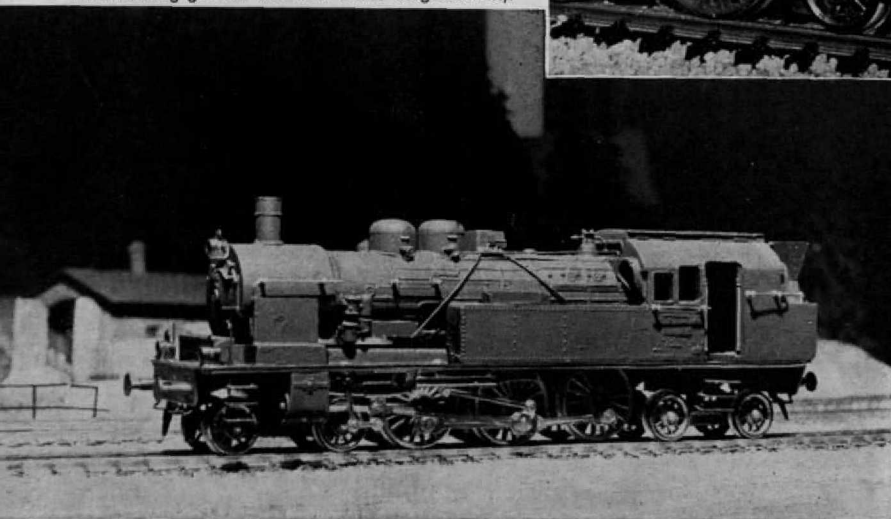
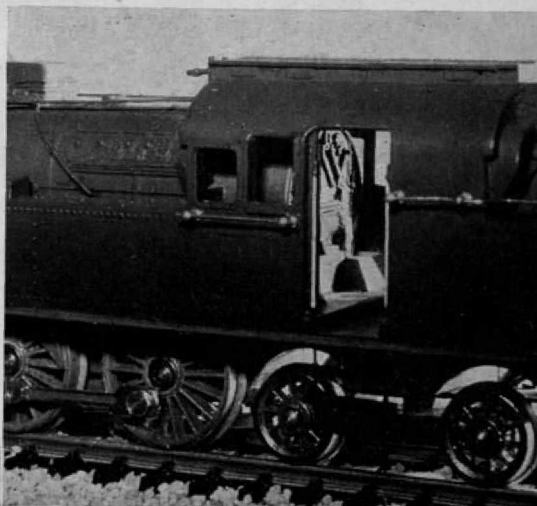
Spielwarenfabrik
W. Bücherl

Wien

(Siehe auch Titelbild)

H0: Heureka! Nun ist sie da — die „78“! Zwar nur als Handmuster, aber das hat bei Liliput nichts zu bedeuten. Die Serienausführung wird bestens sein, das ist gewiß. Pumpe u. ä. Details werden eingesetzt, Griffstangen aufgesetzt (nicht angespritzt) und als erstes wird sie in der DB-Beschriftung als 078 erscheinen. Sollten entsprechende Wünsche geäußert werden, wird es sie auch als BR 78 geben. Auch der

Abb. 152 u. 153. Das Handmuster der BR 78 und ein Blick ins Führerhaus mit den Kesselarmaturen (von hinten schräg geblitzt und vorn etwas aufgeleuchtet).



► Heft 4/70 ist ca. am 30. April in Ihrem Fachgeschäft ◀

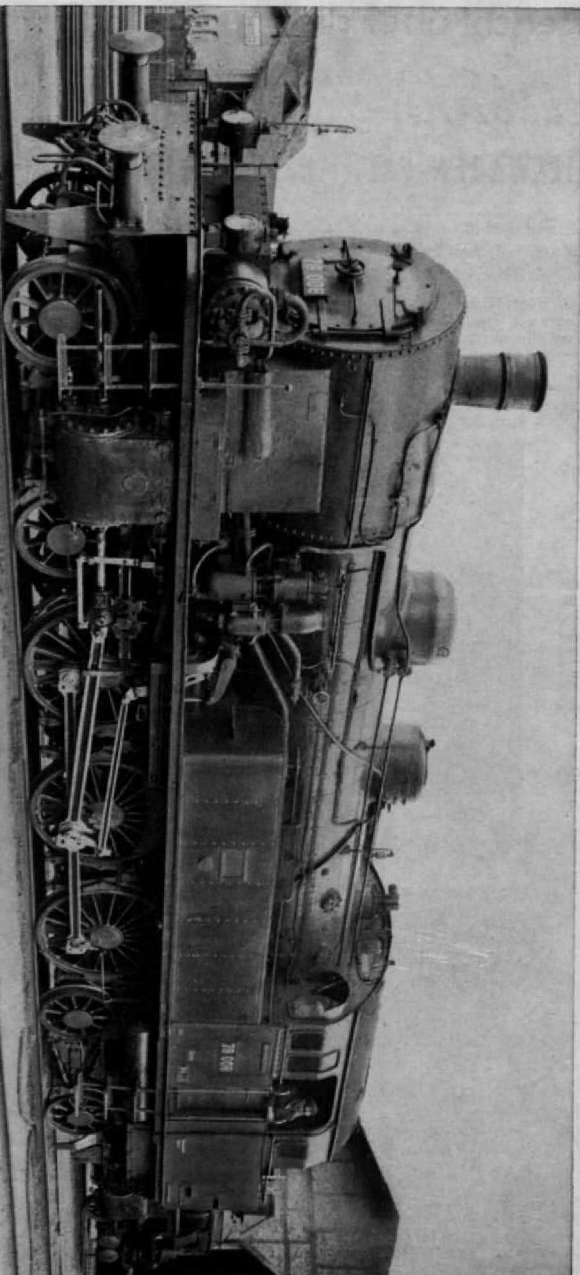


Abb. 154. So wird die „78“ im Endeffekt aussehen! (Wir danken der Fa. Liliput für die freundliche Übersetzung des Klischees).

innere Aufbau ist anders als bisher: der 5-teilige Motor treibt alle Räder durch Zahnräder und Zwischenzahnrad an und der Kollektor des Motors wird neuerdings überschiffen; bessere Kohlenbürsten bedeuten weniger Abrieb und weniger Verschmutzung des Kollektors. Der Motor befindet sich übrigens im Kessel, so daß das Führerhaus vollkommen frei sein wird und lediglich die Armaturen-Attrappen aufweisen wird (s. Abb. 152).

Vorgesehen ist die Ausführung der Abb. 154 (ähnlich unserer Bauzeichnung in Heft 15 u. 16/60) und nicht die des Handmusters. Die Kaufinteressenten werden sich leider noch bis zum Herbst gedulden müssen, vor September ist an keine Auslieferung zu denken! Auf jeden Fall sagen wir Liliput im Namen zahlreicher Modellbahner unseren Dank dafür, daß sie sich endlich dieser lang-ersehnten und vielgewünschten Loktype angenommen hat!

Ein weiterer Leckerbissen (wenn auch nur für die Schweizer Modellbahner) stellt das mit 30,6 cm Luf genau maßstäbliche Modell des UIC-Schnellzugwagens 1. und 2. Klasse der SBB dar, das in ca. 3 Wochen lieferbar ist! Es ist mit Inneneinrichtung versehen und läuft — ausprobiertmaßen — auf dem kleinsten Märklin-Bogen von 36 cm Radius inkl. Weichen, ohne irgendwo anzuecken (versichert Herr Bücherl jr.). Ein netter erster Gag: die Übergangsbleche sind richtig umklappbar (s. Abb. 165) und die Drehgestelle sind wieder einmal sehr fein detailliert. Die Beschriftung ist ebenfalls wieder einmal echt Liliput (wie nicht nur die Lupe beweist, sondern die Gegenüberstellung der Modell- und der Originalbeschriftung, s. Abb. 163 u. 164).

Der 1. Klasse-Wagen war leider nicht zu fotografieren; er wird jedoch vorbildgemäß größere Fenster und einen durchgehenden gelben Streifen aufweisen.

Der Liegewagen derselben modernen Einheitsausführung soll erst später folgen. Daß mit diesen wunderschönen „Langen“ eine prachtvolle Schnellzugseinheit gebildet werden kann, brauchen wir wohl nicht weiter auszumalen und daß wir uns als Initiatoren richtig langer Wagenmodelle über diese Modelle besonders freuen, brauchen wir wohl auch nicht extra zu betonen!

Und noch eine MIBA-Anregung ist auf fruchtbaren Boden gefallen: der Niederflurwagen für den sog. „Huckepack“-Verkehr, für den wir in Heft 10/1968 plädiert haben. Liliput hat jedoch eine noch modernere Ausführung gewählt, und zwar den Niederflurwagen Saaks-2 der DB, eine Entwicklung der Simmering-Graz-Pauker-Werke in Wien. 30 dieser extrem niederen Spezialwagen sind von der DB bereits übernommen; die DB-Version ist braun, das Schweizer Modell der HUPAC blau, die ÖBB-Ausführung ist noch nicht feststehend. Ein Niederbordwagen — im Großen mit Beton beladen — dient als Zwischenwagen und hat auf der einen Seite eine tiefgesetzte Kupplung (s. Abb. 161). Die Auffahrtsrampen (entsprechend Abb. 160) fehlten noch, werden jedoch mit den Niederflurwagen ausgeliefert; letztere laufen übrigens beladen — trotz des Übergewichts durch die Kraftfahrzeugmodelle — auf-fallend ruhig. Damit die Kraftfahrzeuge während der Fahrt nicht wegrollen, werden sie mittels ein-steckbaren Bremssschuhleinheiten arretiert (siehe Abb. 159).

Neu ist noch der Kesselwagen der „ESSO Standard Austria“ (nicht zu verwechseln mit dem Heiz-Ölwagen!), ebenfalls fein detailliert u. beschriftet.

Der Rungenwagen Rs der ÖBB mit schwenk-baren Rungen entspricht etwa dem ähnlichen (weiter auf S. 199)

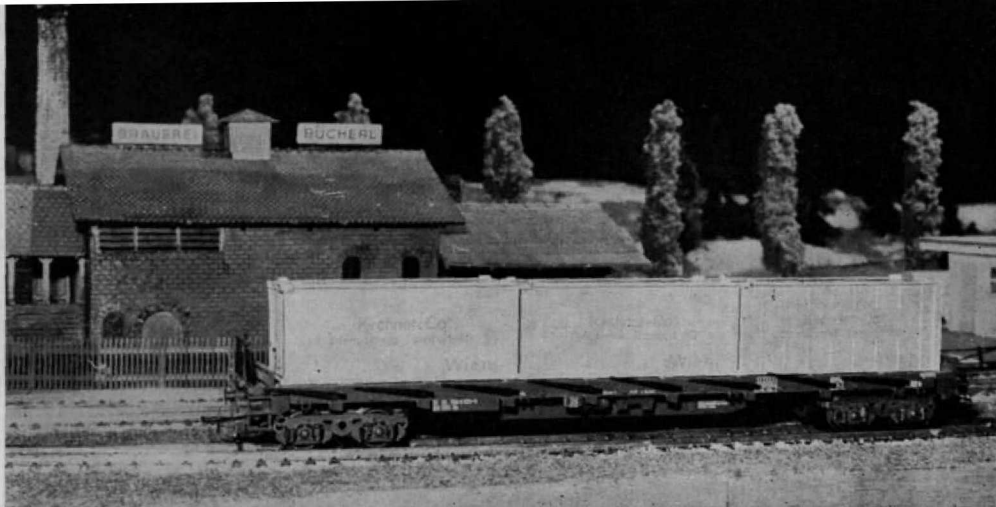


Abb. 155. Der vierachsige Container-Tragwagen vor der schon etwas älteren „BB“ („Brauerei Bücherl“).

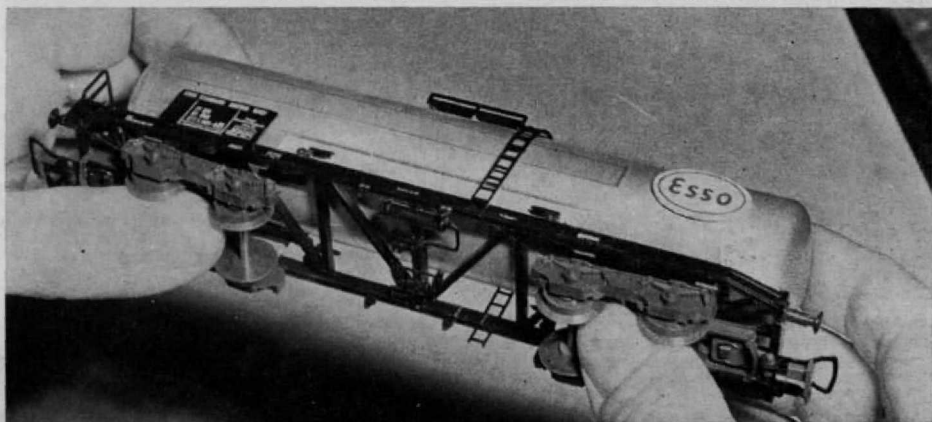


Abb. 156. Das neue ÖBB-Kesselwagenmodell, dessen Vorbild übrigens in mehrfacher Auflage in der Schweiz gebaut wurde, ist bis in die Feinheiten einschließlich Rahmenwerk detailliert.

Abb. 157. Für die Anhänger der BR 78 nochmals das Handmuster aus anderer Sicht. Das Führerhaus erhält natürlich noch Türen und daß die hintere Treibachse „aus den Latschen gekippt ist“, ist lediglich der Schuld des Fotografen zuzuschreiben.



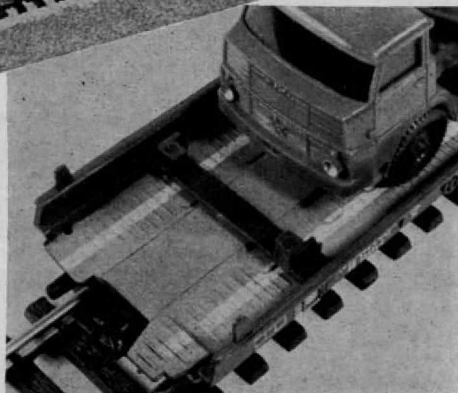
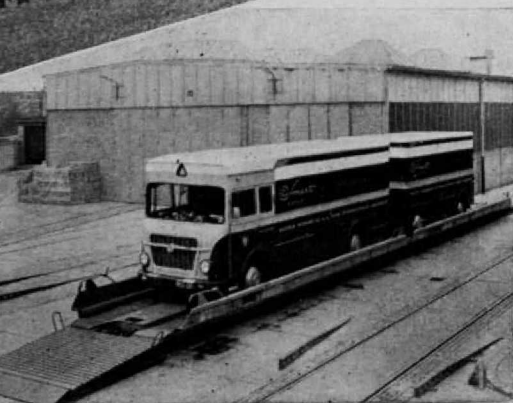


Abb. 158 u. 159 (oben). Zwei der Niederflurwagen und ein Wagenende (mit einer der verschiebbaren und einsteckbaren Bremschuh-Einheiten) nah besehen.

◀ Abb. 160. Die hier sichtbare Auffahrtsrampe (die im Kleinen ja nur zu Staffagezwecken dient bzw. auf dem betonklotzbeladenen Zwischenwagen, von dem wir in Heft 4/70 ein Bild bringen werden, mittransportiert wird).

▼ Abb. 161. In der Bildmitte der erwähnte Niederbord-Zwischenwagen, der an dem einen Ende eine Pufferplatte mit tiefsitzender Kupplung aufweist, soll mit der Wageneinheit mit ausgeliefert werden.

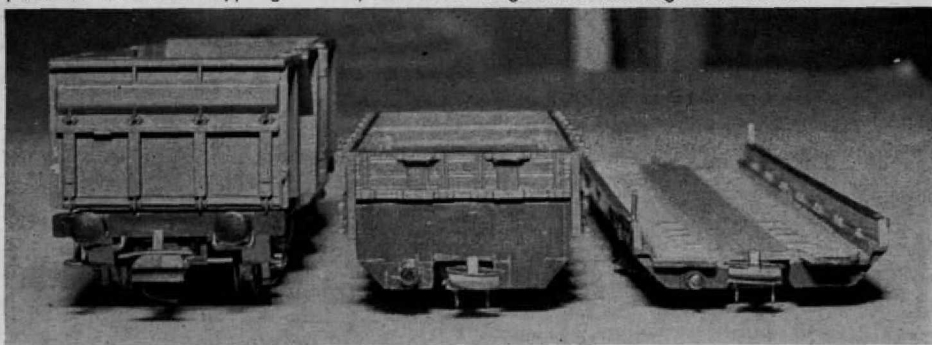
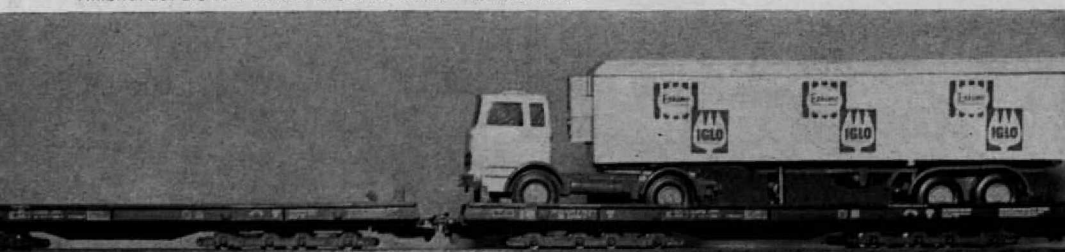


Abb. 162. Die extrem niedrige Niederflurwagen-Einheit (Ladehöhe rund 5 mm bzw. 410 mm im Großen) im Hinblick auf die sehr kleinen Räder nochmals in Seitenansicht.



DB-Tragwagen, hat jedoch einen Bremsstand und im Modell eine schwenkbare Kupplungsbohle.

Beim Container-Tragwagen ist die Ladefläche eintönig grau mit kleinen Nocken für den sicheren Sitz der Container; die Rungen liegen lose der Packung bei. Beim Rungenwagen fehlen diese Nocken, dafür sind Holzbohlen imitiert und die Rungen werden bereits fabrikseits eingesteckt. Der Ballast befindet sich im unterseitigen Verstärkungsträger, wodurch sich eine tiefe Schwerpunktlage ergibt. Die Beschriftung ist auch hier vorbildgetreu und sogar am Verstärkungsträger angebracht. Beladen werden kann der Tragwagen 201 C entweder mit drei 20'-Containern oder einem 40'-Container (bei denen übrigens die Türen zu öffnen sind).

Fazit: Auch mit Liliput kann man dieses Jahr zufrieden sein, finden Sie nicht auch?

Abb. 163—166. Einige aufschlußreiche Bilder von dem eleganten 30,6 cm langen Modell des SBB-Einheits-schnellzugwagens (unten). Außen rechts: das Anschriftenfeld des Vorbilds; darunter zum Vergleich die exzellente Modellbeschriftung; Mitte: die umklappbaren Übergangsbleche (einmal hochstehend, einmal runtergeklappt).

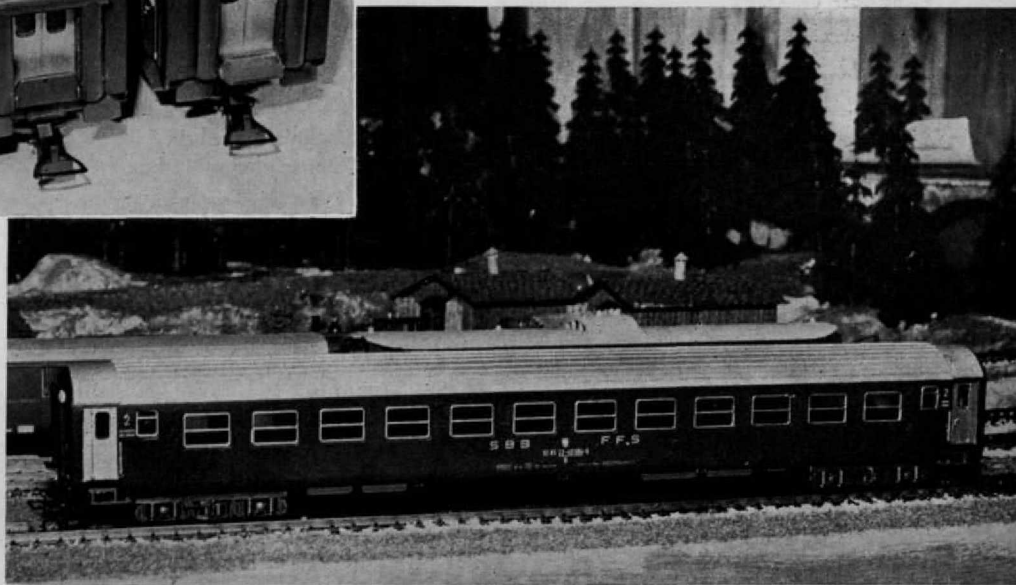
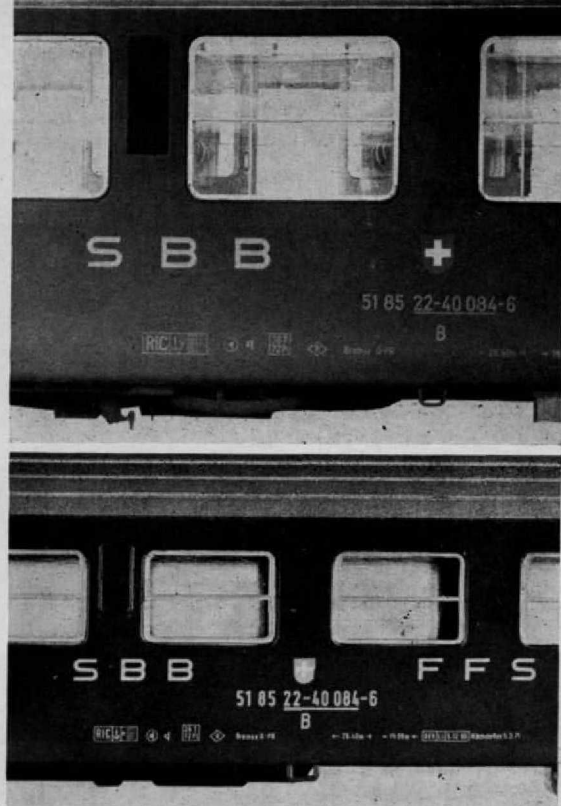
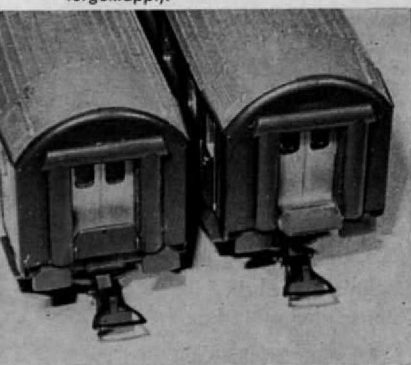




Abb. 167.
Der Fortschritt gegenüber der letztjährigen Ausführung ist unverkennbar, wie ein Vergleich mit Abb. 151 in Messeheft 3a/1969 S. 176 ergibt. Auch die Wohnhäuser sehen jetzt besser und originalgetreuer aus.

Lindberg USA

Plastik-Modelle

Die im letzten Jahr vorgestellten Modellhäuser im Maßstab 1 : 22,5 (für LGB oder notfalls auch für Spur I-Bahnen) sind weitgehend verbessert und vorbildgetreuer durchgestaltet worden. Das Bahnhofsgebäude erhielt eine teilweise Brettverschalung, sowie Backstein- und Fachwerkimitation und wurde,

was ebenfalls der Wirklichkeitsgetreue zugute kommt, auf einen einige Zentimeter hohen Unterbau mit Holzstufen-Nachbildung gesetzt. Die Häuser sind auch besser durchgestaltet, ebenfalls mit Mauerwerk versehen und die Dächer zieren Dachgauben.

Gegenüber den letztjährigen Modellen sind die Verbesserungen schon merklich, jedoch dürfte noch ein weiter Weg sein, bis sie in der Qualität der Ausführung beispielsweise an die diesjährigen Neuschöpfungen der Firma Herpa herankommen. Dabei bleibt jedoch noch die Frage offen, ob Lindberg überhaupt in diese Richtung „zielt“, oder ob die Modelle als reine Spiel-Modelle für Kinder gedacht sind.

Marx-Lüder

Elektrotechnische Fabrik
7121 Gemmrigheim/Neckar

Für die H0-Modellbahner gibt es dieses Jahr bei der Fa. Marx (fast) nichts Neues. Das neu herausgebrachte Pile-Getriebe für den Marx-Monoperm und Monoperm Special Super eignet sich wohl hauptsächlich für großspurige Modellbahnen oder den Schiffsmodellbau, aber es läßt sich auch dank seiner variablen Unteretzungen für Schrittschaltwerke, Langzeitgeber o. ä. einsetzen. Das Getriebe wird mit 4 Stufen komplett geliefert, die eine Untersetzung

zwischen 3 : 1 und 360 : 1 zulassen. Mit dem Pile-Ergänzungsset, aus 4 weiteren Getriebestufen bestehend, sind noch weitergehende Unteretzungen bis zu 130 000 : 1 (!) möglich. Das entspricht 2 Umdrehungen in der Stunde! (Einem Schweizer Einkäufer aus Zorn oder Bern o. ä. soll allein beim Gedanken an diese atemberaubende Geschwindigkeit schon schwindelig geworden sein — soll Herr Marx erzählt haben.)

Abb. 168. Das Pile-Getriebe mit Monoperm Spezial Super 6 V-Motor und einer 3 : 1-Untersetzung (links) sowie rechts mit den 4 Unterstufungen (3, 4, 5 und 6 = maximal 360 : 1), mit denen es komplett geliefert wird.

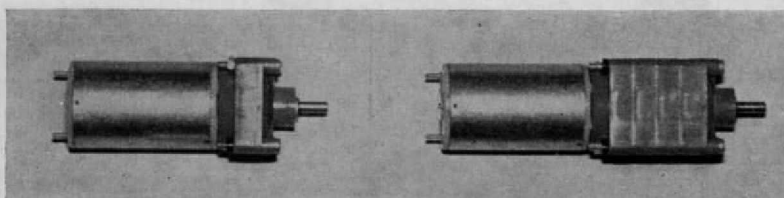
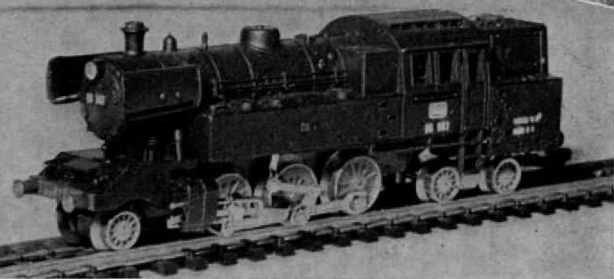
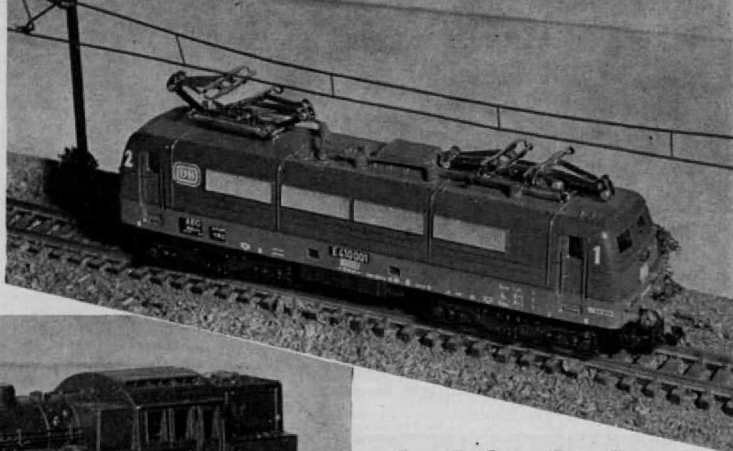


Abb. 170. So sieht das E 410-Modell (neue DB-Baureihe 184) in N aus.

Abb. 171. Das N-Modell der BR 066 ist etwas hoch geraten. Auf der rechten Lokseite sind recht unschön Zahn-
räder sichtbar.



LIMA

El. Eisenbahnen - Vicenza/Italien
Vertretung für die Bundesrepublik:

LIMA-Deutschland

J. Th. Okkerse
505 Porz-Lind

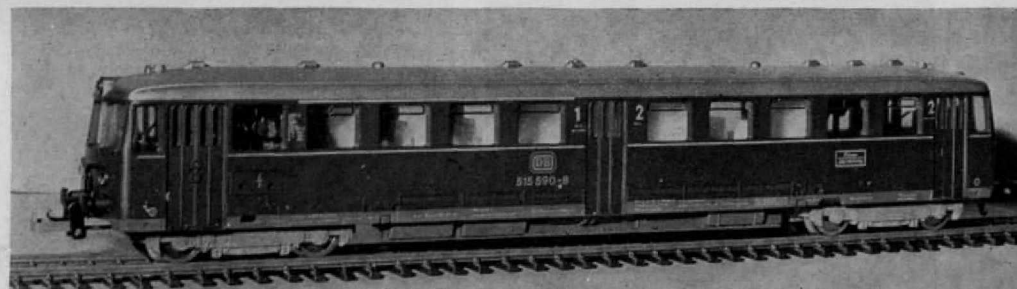


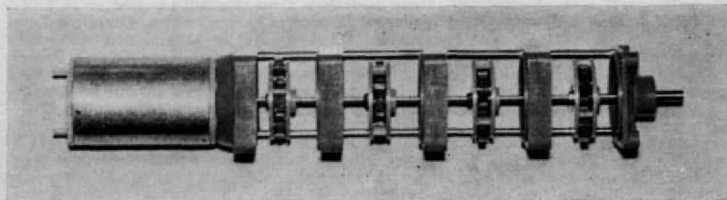
Abb. 172. Das Gehäuse des ETA 515 (ehem. 150) ist an sich nicht schlecht detailliert, aber das Modell schlingert bei langsamer Fahrt ungemein (wohl aufgrund der unbefriedigenden Triebdrehgestell-Lagerung und der nicht einwandfreien Haftreifen der Räder).

N: Lima hat offenbar noch an dem letztjährigen großen Programm zu „knabbern“ und alle Hände voll zu tun, um dieses allmählich auszuliefern, so daß dieses Jahr vernünftigerweise von weiteren Neuheiten Abstand genommen wurde. Die V 100 war immer noch nicht zu fotografieren, aber die BR 66 bzw. die Europa-Ellok E 410 kommen nunmehr zur Auslieferung. Beide sind entsprechend der Preislage ganz nett

ausgefallen, detailliert und bezüglich der Fahreigenschaften nur bei höherem Fahrtempo zufriedenstellend.

Die automatische Entladebühne samt Kippwagen haben wir ebenfalls leider nicht zu Gesicht bekommen, so daß wir hierüber auch dieses Jahr nichts Näheres berichten können.

H0: Auf dem H0-Sektor soll sich dieses Jahr einiges



(Marx...)

Abb. 169. Das 4-Stufengetriebe der Abb. 168 in auseinandergezogenem Zustand, so daß die einzelnen Untersetzungseinheiten sowie der Verschlußdeckel deutlich zu sehen sind.

H. J. Mausolf K. G.

Modellbahnwerkstätten
237 Rendsburg

Diese Firma, die sich auf Gleiskörper für Gartenbahnen spezialisiert hat, stellte erstmalig in Nürnberg aus, und zwar ihre neuesten Gleiskörper aus Hostalit Z® (der Farbwerke Hoechst) für Spur I, 0, Märklin-Minex bzw. H0. Alle diese Trassen sind eingleisig und werden nur in flexibler Ausführung geliefert. Starre gerade Gleiskörper gibt es nur noch

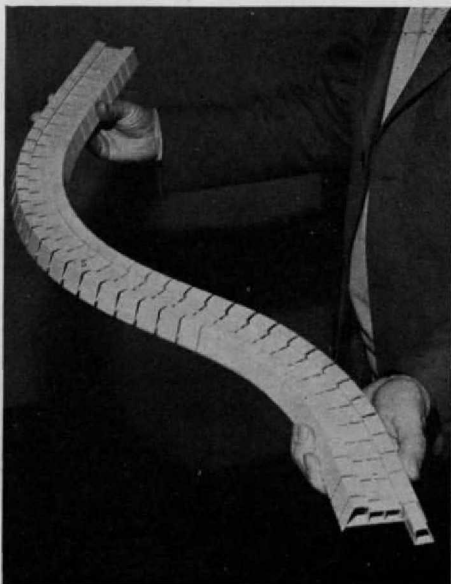


Abb. 174. Ein biegsames Meterstück für ein H0-Gleis.

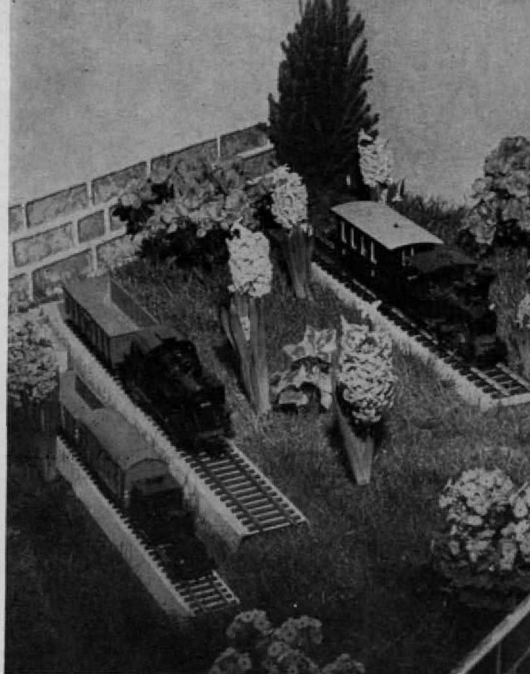


Abb. 173. Höchst adrett auf einem kleinen Gartenbeet am Messestand drapiert: die diversen Gleiskörper aus Hostalit Z®.

für die Großbahnen. Die Gleiskörper für I und 0 weisen zwar die bekannte Profilierung auf, sind jedoch unten offen und haben einen Mittelsteg. Auf diese Weise lassen sie sich besser ins Erdreich drücken. Ein neuer Katalog mit ausführlichen Bauanleitungen erscheint im April.

Tiefgezogene Weichteile für Spur 0 und I sind in Vorbereitung.

Als Zubehör für die Großbahnen bringt Mausolf einen Blinklichtübergang und motorisch getätigte Halbschranken.

(Lima...)

Das einzige konkrete Modell war der ETA 150 + ESA 150, den wir letztes Jahr auch nur bildlich avisierten konnten. Der Triebwagen ist an sich gut detailliert und hat im Mittelteil eine Inneneinrichtung, aber die Fenster sind nicht eingesetzt, sondern nur hinterlegt, so daß die Fenstervertiefungen zu dick wirken. Als Steuerwagen hat man das gleiche Gehäuse und Unterteil genommen und lediglich die Kennzeichnungsnummer 815 richtig gewählt. Das Spitzenlicht

und das Schlußlicht wechseln nur beim Triebwagen mit der Fahrtrichtung, da die beiden Wagen nur normal zusammengekuppelt werden. Die LfP beträgt je 25,6 cm (Soll-Länge 26,9 cm). Die Laufeigenschaften sind vorerst alles andere als zufriedenstellend, zumindest im langsameren Fahrbereich.

Einen einfachen Gaskesselwagen wird es in 8 verschiedenen Versionen geben, einen Container-Tragwagen der DB (Lss-y 573) in 4 Versionen sowie eine ganze Anzahl weiterer zweischiger Güter-, Kessel- und Behälterwagen, die jedoch an der Messe nicht ganz überschaubar waren, zumal sie nur im Katalog als „NOVITA“ gekennzeichnet sind.

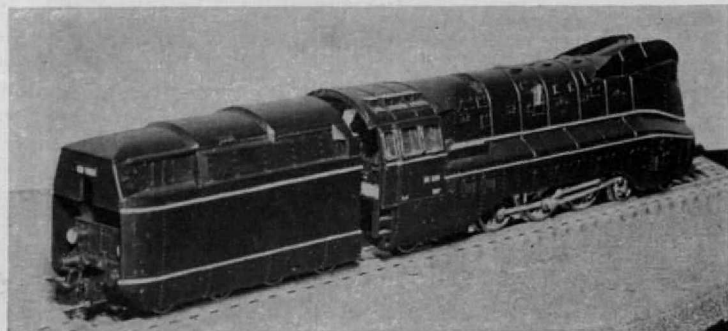
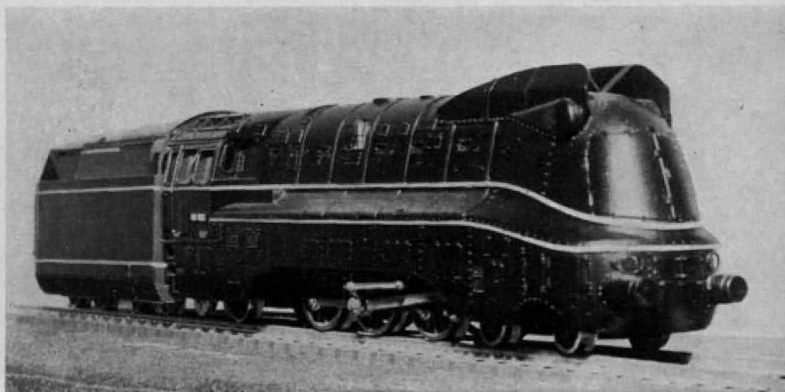
Wir können abschließend nur wiederholen, was wir letztes Jahr bereits beanstandeten: Es wäre gut, weniger bildlich anzukündigen und dafür die Neuheiten dreidimensional wenigstens als Handmuster darzutun!

MÄRKLIN

Gebr. Märklin & Cie. GmbH.
Fabrik feiner Modellspielwaren

732 Göppingen

Abb. 175—177. Das H0-Modell der ehem. Stromlinien-Lok der BR 03¹⁰. Dem Großbild im Mm 1/70 nach stimmt das Modell Detail um Detail mit dem großen Vorbild überein (bis auf einen kleinen zusätzlichen Ausschnitt in Höhe der ersten Laufachse, damit diese nicht beim Ausschwenken behindert wird). Auch der Zwischenraum zwischen Tender und Führerhaus ist so eng wie nur möglich gehalten. Und um der Wahrheit die



Ehre zu geben: das Modell sieht in Wirklichkeit besser aus als auf unseren Messeaufnahmen, da wir die plastischen Feinheiten der Deutlichkeit halber durch eine entsprechende Blitzhaltung bewußt hervorzuheben versucht haben. — LÜP übrigens 27,4 cm.

Die Fa. Märklin wartete mit einem großen, vielseitigen Neuheitenprogramm auf — und mit einer neuen Bahngröße: einer 0-Schmalspurbahn auf 16,5 mm Gleis! Doch der Reihe nach.

H0: Nicht die Stromlinienlok der BR 10 hat es Märklin angetan, sondern die Schnellzug-Stromlinienlok der BR 03¹⁰, weil die Nachfrage nach der früheren (nicht gerade „rassereinen“) SK 800 nicht abreißen wollte. (Über die BR 03¹⁰ befindet sich im Mm 1/70 eine interessante Abhandlung nebst Großbild). Es handelt sich um jene 03-Ausführung, bei der zwecks

leichterer Wartung die Abdeckung des Triebwerks ausgespart wurde. Man kann geteilter Meinung sein, ob diese Stromlinienlok eleganter und rasanter wirkt als die letzte Dampflokomotive der DB, die BR 10, aber man kann nicht umhin zuzugeben, daß dieses Modell umso faszinierender wirkt, je länger man sich mit ihm beschäftigt. Die Nietimitationen sind sehr fein und die weißen Zierlinien lockern die schwarzen Flächen auf. Der Tender wirkt ebenfalls nicht eintönig, sondern weist — vorbildgetreu — ebenfalls Nischen, Absätze und Vertiefungen auf, die auflockernd wirken. Das Schwarz ist seidenmatt.

