

MIBA



**DIE OHE IM VORBILD UND MODELL • SCHWERPUNKT STADT
RASSIGER FRANZOSE IN NULL • MUSEUMSBAHN IN LUXEMBURG**

ZUR SACHE	11
------------------	----

MIBA-KONTAKT	12
---------------------	----

PANORAMA	14
-----------------	----

TERMINE	13
----------------	----

MODELLBAHN-TECHNIK	
---------------------------	--

Durchgangsprüfung akustisch	16
-----------------------------	----

SELBSTBAUPRAXIS	
------------------------	--

Verfeinerung einer Märklin BR 81	22
Schneller Franzose in 0	26
Umgestiegen auf Spur 0	43
Privates Modell-Museum	50
Super-Selbstbau	56

MIBA-TEST	
------------------	--

Schienen—LKW von Günther	66
Prüfprotokoll:	
Wittfeld-ETA von Liliput	68

NEUHEITEN	20, 36 + 60
------------------	-------------

MODELLBAHN-ANLAGEN	
---------------------------	--

Begehrte Garagen-Module mit Bahnhof	32
Schwerpunkt Stadt	37

VORBILD + MODELL	
-------------------------	--

Bunte Wagen	18
-------------	----

VORBILD	
----------------	--

Schienenschleifzug auf Bundesbahnstrecke	48
Große Bahn in der Heide	53
Schmalspur am Briener See	58
Train 1900, eine Museumsbahn in Luxemburg	72

VERSCHIEDENES	
----------------------	--

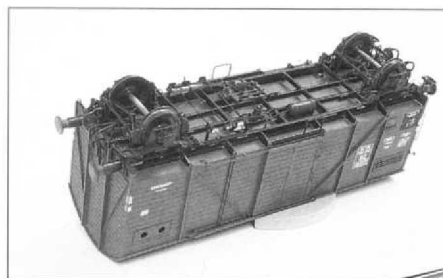
Richtfest bei den Ertmers	19
Arge Spur 0 stellt sich vor	24
Für Secundairbahnen fast zu schade . . .	63

SAMMLERECKE	
--------------------	--

Werbewagen und Sondermodelle	64
------------------------------	----

IMPRESSUM	79
------------------	----

VORSCHAU	79
-----------------	----



„Umgestiegen auf Spur 0“, Peter Harden berichtet über seine Fahrzeugselbstbauten. Seite 43.

Unkonventionelle Betriebsabläufe schildert Ulrich Rockelmann in „Train 1900 – Museumsbahn in Luxemburg“. Seite 72.



IN DIESEM HEFT:



Seinen „Schwerpunkt Stadt“ stellt Volker Seitz vor. Seite 38.

Titelbild: 0-Modell eines DWK-Triebwagens von Peter Harden. Aufgenommen von Frithjof Spangenberg auf der Anlage von Wolfgang Schickner.

Hier handelt es sich um einen SelbstbautGV: „Rasanter Franzose in Null“, gebaut von Armin Schück-Bickel. Seite 27.



SCHWERPUNKT NULL

Ein großer Teil dieses Heftes ist der Spur 0 gewidmet. Lange war sie bei uns so gut wie bedeutungslos. Aber seit ein paar Jahren ist sie wieder da. Neu angefangen hat es mit Kleinserienmodellen. Kurze Zeit schien es sogar, als ob Großserienhersteller hier einen Markt sehen würden. Im Moment sind von diesen Aufbruchversuchen der Industrie nur noch Restposten übrig.

Aber die Zahl der Null-Begeisterten wächst. Sie besteht nicht nur aus Leuten, die für ein relativ kleines, aber hervorragendes Handarbeitsmodell ihre 3000 Mark auf die Theke legen, sondern auch aus solchen, die sich diese Ausgabe nicht leisten können oder wollen.

Sich nicht leisten können: verständlich, aber nicht wollen? Die Antwort liegt auf der Hand. Es gibt noch Modellbahner, die vor selbstgebauter Mechanik nicht zurückschrecken und so lange dranbleiben, bis ihr Prachtstück endlich fährt.

Auch unter den Modellbahnern anderer Spurweiten gibt es sie. Hier liefert die Industrie jedoch oft wenigstens äußerlich so perfekte und trotzdem noch erschwingliche Modelle, daß den Bastler Mut und Lust verlassen. Die Standards sind zu hoch.

Selbstbauer in Spur 0 haben es leichter. Ein Getriebe hat einfach mehr Platz. Und je

größer der Zahnradmodul, desto weniger Präzision ist nötig. Außerdem stehen Materialien und Halbzeuge zur Verfügung, die weniger kosten, als Entsprechendes aus dem Modellbahnsektor, wo man sich über manche Ersatzteilpreise nur wundern kann.

Bleibt die Platzfrage. Doppelt soviel Platz jedenfalls braucht man nicht, wenn man sich mit einem kleinen Thema bescheidet. Außerdem gibt es viele Spur-Nuller, die mit Kollegen zusammen auf Modul-Anlagen-Betrieb machen.

Umsteigen auf Null? – Nicht unbedingt, aber einsteigen könnten Sie und einen Null-Punkt setzen, vielleicht zusammen mit Ihrem Modellbahnnachwuchs: weg von zu großer Perfektion und hin zu den einfachen technischen und gestalterischen Grundlagen unseres Hobbies.

Oder wollen Sie nur mal Urlaub machen von Ihrem Fahrplanstreß, von Ihrer bisweilen „spinnenden“ Elektronik und von den lauftechnischen Unzulänglichkeiten Ihrer Modelle kleinerer Spurweiten? Auch dann ist Spur 0 die richtige.

Übrigens: Unser extrastarkes Messeheft MIBA 3a erscheint am 28. März.

Bertold Langer



- Leser schreiben an uns,
- wir nehmen Stellung,
- wir vermitteln Kontakte zwischen Lesern.

Die Redaktion behält sich Auswahl und sinnwählende Kürzungen von Leserbriefen vor.

N-Autos

Unter dem Titel „Spezielle Minilaster“ war endlich wieder ein Beitrag zu finden, der so richtig auf einen N-Auto-Notstand hinweist. Dieser Beitrag müßte in den Chefetagen von Wiking, Preiser, Kibri, Roco usw. zur Pflichtlektüre gehören. Es gibt außer Kleinlastern noch viele andere Fahrzeugarten, die im Straßenbild alltäglich sind. Bei den Fernlastern z. B. fahren mehr Marken als nur Mercedes und Magirus. Fahrzeuge älterer Bauart gibt es von MZZ und Marks, wobei letztere zwar schön, aber auch teuer sind. Für ca. 40,- DM bekommt ein H-Nuller den schönsten Bausatz etwa von Kibri. Weiter fehlen Baufahrzeuge wie Bagger, Raupen und Kräne. Bei den Landwirtschaftsfahrzeugen fehlen Traktoren alter und neuer Bauart samt den passenden Maschinen. Man könnte sicherlich noch lange so weiter schreiben. Bisher waren die Hersteller auf diesem Ohr jedoch taub. Ich meine, daß die Zeit für ein besseres Angebot nun reif ist. Der Markt ist da!

Hugo Wirth, Hettingen

„Eichstätt“ (MIBA 12/88)

Neben den angeführten Triebfahrzeugbaureihen kamen auch der VT 137 und die Baureihe 78 des Bw München nach Eichstätt Stadt. Anfangs der 50er Jahre wurde der Städtesschnellverkehr mit VT 137 eingerichtet. So verkehrten zwischen München und Ingolstadt (und auch bis Eichstätt an Sa) ein VT 137 München ab 12.30, (im Fahrplan vom 4. 10. 1959: E 1931 ab 12.37), 2-teilig München ab 20.20 (im Fahrplan vom 4. 10. 1959: E 1935 ab 20.38), 2-teilig, München ab 22.40 (im Fahrplan vom 4. 10. 1959: E 1939 ab 22.48), 2-teilig. In umgekehrter Richtung: VT 137 ab 6.48, München an 8.49 (im Fahrplan vom 4. 10. 1959: E 1932) 4-teilig.

Während der Oktoberfestzeit wurden Züge anstelle der VT eingesetzt, gebildet aus BR 78 des Bw München und 4-achsigen preußischen Abteilwagen, weil das Sitzplatzangebot in dieser Zeit nicht ausreichte. An Sa verkehrte der E 1931 immer mit BR 78 und Wagenzug. Leider liegt mir der Fahrplan aus der Mitte der 50er Jahre nicht vor, so daß ich Ihnen die damaligen Abfahrtszeiten aus dem Gedächtnis angeben muß. Das alles sind Erinnerungen an meine täglichen Fahrten von Ingolstadt nach München während meiner Studienzzeit von 1951 bis 1955.

Dr. Günter Ciupek, Rohr/Ndb.

Und wieder: Kupplungen

Wer kann mir helfen oder hat einen Tip? Beim Umrüsten meiner Fahrzeuge auf die Fleischmann Profi-Kupplung bin ich bei den Trix Lokomotiven der Baureihen 38.4 und 54.15 mit meinem Latein am Ende: Die Originalkupplungen sind fest in der Tendraückwand eingerastet, die Profi-Kupplung muß hingegen schwenkbar sein. Wer weiß da Rat?

Peter Wilken, Wilhelmshaven

Kleinserienmodelle

Da ich Sammler von Kleinserienmodellen bin, danke ich für die ausführliche Beschreibung und Vorstellung des Lemaco Modells der württembergischen AD (DRG 13.16). Nur selten findet man in Modellbahnzeitschriften eine ausführliche Beschreibung von Kleinserienmodellen. Hoffentlich machen Sie damit weiter!

Ernst-Reiner Claus, Kassel

Umweltschädliches Styropor

In Ihrem Lok-Test wird die Styroporverpackung als gute Verpackungsart bezeichnet. Wahrscheinlich wird sie die Lok auch noch gut schützen, wenn wir schon lange ausgestorben sind – Stichwort Ozonloch! Es dürfte doch bekannt sein, daß Styropor mit FCKW aufgeschäumtes Polystyrol ist. Die Fa. Märklin z.B. verpackt seit einiger Zeit wesentlich umweltfreundlicher (MIBA 10/88, S. 73). Solche Dinge sollten meiner Meinung nach streng beurteilt werden. Ich würde mich sehr freuen, wenn die MIBA solche Dinge künftig kritischer beurteilen würde.

Robert Straub, Bremen

Autorenanschriften

Häufig erreichen uns in der MIBA-Redaktion Anfragen von Leserinnen und Lesern, die Anschriften von MIBA-Autoren bekommen möchten. Um diese „individuelle Postflut“ etwas einzuschränken, nennen wir an dieser Stelle einmal die „Spielregeln“ über Adressenvermittlung:

Aus Datenschutzgründen geben wir normalerweise **keine** Privatanschriften bekannt. Wer nun mit einer Autorin oder einem Autor in Verbindung treten will, sollte den Brief mit den betreffenden Fragen an die Redaktion schicken. Wir sorgen dann für die Weiterleitung!

DB VOR 22 JAHREN:



Im März 1967 dampfte es noch auf weiten Teilen des DB-Streckennetzes. Das Foto von Herbert Stemmler zeigt eine Betriebsszene aus dem Bf Marburg/Lahn mit 65012 (links) und 011062 (rechts); die bereits sichtbaren Fahrdrähte sollten hier die Dampfzösser bald überflüssig machen ...

TERMINE

Der **Modelspoorclub Oost Brabant** organisiert am 4. 3. 89 eine Modellbahntauschbörse in **Helmond/NL**, Azalealaan 40, T.D.V. gebouwt. Die Börse ist von 10-15 Uhr geöffnet.

Der **N-Bahn-Club Rhein-Neckar e.V.** stellt im Rahmen von Tagen der offenen Tür seine Anlage in neuen Räumen vor. Zeit: 24. - 27. 3. 89; Ort: Friesenheimer Str. 18, 6800 Mannheim.

Eine **Studienreise zu 13 dänischen Privatbahnen** veranstaltet die **DGEG** vom 29. 4. - 6. 5. 89. Neben Streckenbereisungen mit verschiedenen Triebfahrzeugen wird auch das Eisenbahnmuseum Odense besucht. Info: DGEG, Postfach 1627, 7100 Heilbronn; Tel. über 07131/160391.

Die **IGE Hersbruck** kündigte neue Sonderfahrten an: 27. 3. 89 ab **Nürnberg** einen **Osterhasen-Dampfsonderzug** (50622); unterwegs Ostereier suchen! Am 9. 4. 89 geht es von **Freiburg** mit E 441170 über die Höllentalbahn nach Neustadt, anschließend mit Diesellok bis Blumberg, von dort

vgl. mit 502988 über die Wutachtalbahn. Rückfahrt via Waldshut - Basel. Info: IGE e.V., Postfach 329, 8562 Hersbruck; Tel. 09151/4066.

Über Gleise von Neben- und Anschlussbahnen in Franken geht es mit den **Nürnberg Eisenbahnfreunden e.V. (NEF)** am 22. 4. 89. Der VT 614 fährt von **Nürnberg** nach **Herzogenaurach** und Schlüsselfeld, außerdem werden die **Hafenbahnen** Erlangen und Bamberg bereist. Info gegen Freumschlag bei NEF e.V., Walter-Flex-Str. 179, 8500 Nürnberg 60.

Am 26. u. 27. 3. 89 (Ostern) gibt es ein **Dampfzugfestival** zwischen **Nördlingen u. Dinkelsbühl**. Veranstalter: Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., Oderstr. 4, 8000 München 80.

Die Fahrsaison des **EAK Jülich e.V.** beginnt mit den traditionellen **Osterfahrten** zwischen **Jülich Nord** und **Ederen** am 27. 3. 89. Abfahrten in Jülich Nord um 10.30 h, 14.00 h u. 15.45 h, Rückfahrten in Ederen jeweils 45 Min. später.

Börse

Ausstellung

Fahrten



DB-Müll

Für den in größeren Betriebsstellen anfallenden Müll benötigt die Bundesbahn mitunter zur Zwischenlagerung geeignete Behälter. Was liegt nun näher, als dazu Güterwagen zu verwenden? Das hier abgebildete Fahrzeug fotografierte Klaus Jansen am 3. 4. 1980 im AW Nürnberg. Die Aufschrift lautet:

Bahnhofswagen 72136 Müllwagen



Neue Loks bei der HEG

Am 16. November 1988 wurden zwei neue Diesellokomotiven offiziell an die Hersfelder Eisenbahn-Gesellschaft (HEG) übergeben. Es handelt sich dabei um die Krupp/MAK Type BE 1002. Sie sollen die schon über 20 Jahre alten Maschinen vom Typ V 320 und V 216 ersetzen. Diese beiden Loks werden dann wahrscheinlich noch einige Jahre in Italien laufen. Erste Verhandlungen über den Verkauf dorthin wurden bereits in Schenkklengsfeld geführt. Anlässlich der Übergabe der neuen Lokomotiven fuhr ein Triebwagen der Frankfurt-Königsteiner-Eisenbahn (FKE) als Sonderzug von Bad Hersfeld über Schenkklengsfeld nach Heimbildshausen. So kam es im Bahnhof Schenkklengsfeld dann zu einer doch eher seltenen Begegnung zwischen einem dreiteiligen Uerdinger-Schienenbus und einem modernen Triebzug.

Text und Fotos: Thomas Wettlaufer



100 Jahre Bahnhof Hoheneggelsen

Anlässlich des 100. Geburtstags des Bahnhofs Hoheneggelsen fand am 14. August 1988 im Zusammenhang mit dem 150-jährigen Jubiläum der „Braunschweigischen Staatsbahn“ eine Dampflokkfahrt auf der Strecke Braunschweig – Salzgitter-Ringheim – Derneburg – Hildesheim – Hoheneggelsen – Braunschweig statt. An der Strecke hatten sich Eisenbahnfreunde aus allen Himmelsrichtungen eingefunden, um den Sonderzug zu bestaunen und zu fotografieren. Dann jedoch kam die große Überraschung: Nicht die angekündigte 41360 zog den nach dem Erbauer des ersten Braunschweiger Bahnhofs genannten Sonderzug „Ottmer“, sondern die in Nürnberg beheimatete ölgefeuerte 011100. Als dieser Sonderzug gegen 12.40 Uhr in Hoheneggelsen einlief, hatte das gut geplante Bahnhofsfest der Gemeinde für etwa zwanzig Minuten seinen absoluten Höhepunkt!

Text und Foto: Hans-Dieter Tölle



E 1901 wurde Museumslok

Nicht als Beschenke, sondern als Schenkende zeigte sich die Unternehmensgruppe Bahntechnik der AEG aus Anlaß ihres 100jährigen Bestehens. Was 1888 mit dem Bau einer kleinen elektrischen Grubenlok für die Erzgrube Hollertszug im Siegerland begann, reicht heute von der Bahnstromversorgung über den Fahrleitungsbau, von der elektrischen Fahrzeug- und Zugausrüstung über die Zugsicherung und Bahnautomation bis zur Fahrgastbedienung und -information sowie den Entwurf der M-Bahn als neues Nahverkehrsmittel. Dazwischen liegen zahlreiche technische Höhepunkte der deutschen Lokbaugeschichte. Einer davon war 1938 die Auslieferung der 225 km/h schnellen E 1901, die mit einer Stundenleistung von 4000 kW die stärkste Einrahmenlok der Welt ist. Nach seiner Ausmusterung 1977 wurde der „Edelhirsch“ von der AEG aufgekauft, originalgetreu restauriert und nun im Rahmen eines Festabends von AEG-Vorstandsmitglied Dr. Ing. Stehle dem Berliner Museum für Verkehr und Technik (MVT) als Dauerleihgabe überreicht.

Text und Foto: DVH

MEF Heusweiler aktiv

Die am 15./16. Oktober 1988 durchgeführte Modellbahnausstellung der Modelleisenbahnfreunde Heusweiler e.V. war ein großer Erfolg, der auch in der lokalen Presse gewürdigt wurde. Zu den zahlreichen Besuchern gesellen sich erfreulicherweise immer mehr Modellbahnfreunde aus der benachbarten Pfalz, aus Frankreich und Luxemburg. Die nächste Ausstellung soll im Oktober 1990 stattfinden und mit dem zehnjährigen Bestehen des Clubs zusammenfallen.

Text und Foto: MEF Heusweiler

Loknummern

Nach der Entwicklung eines Films, dessen Bilder unter anderem die 360 501 des Bw Trier in Wittlich Hbf vor einem Militärzug zeigen, stellte ich bei genauerem Betrachten Interessantes fest: Das zuständige Betriebswerk hatte wohl einige „Schwierigkeiten“ bei der Umzeichnung der Diesellok, oder wollten da einige Lokführer weiter auf einer „Lok“ Dienst tun und den Dienst auf einer „Stangen-Köf“ ablehnen? Jedenfalls firmiert die Lok bei genauem Hinsehen auch als „60 501“.

Text und Foto: Bert Jülich



Übermalung

Nicht nur bei Modellbahnfahrzeugen, auch beim großen Vorbild sind Beschriftungen öfters nicht allzu sauber aufgebracht. Bei dieser 110 (Foto: jk) zum Beispiel wurde die alte Bw-Angabe nicht vollständig entfernt, so daß die Lok nun im Bw „Köln 2 mund“ beheimatet sein müßte. Ob es dort wohl auch Kölsch und Pils gemischt gibt?



DURCHGANGSPRÜFUNG AKUSTISCH

von Karl Otto Wolfram

Oft muß man beim Bau einer Modell-eisenbahn Verkabelungen prüfen. Mit einem Glühbirnchen oder ähnlichem ist es manchmal nicht getan, man kann nicht immer hinsehen. Hier hilft ein Prüfsum-mer. Er kann außerdem für Unterbre-chungsmessungen an Leiterplatten be-nutzt werden. An Kupferbahnen kann es schon einmal vorkommen, daß haarfeine Unterbrechungen vorhanden sind, beson-ders bei selbst hergestellten Platinen. Weitere Anwendungsfälle für den Prüf-summer: z. B. Durchgangsmessungen von Dioden etc.

Funktion

Kondensator C 1 lädt sich auf, bis die Zündspannung von T 1 erreicht ist. Die Basis 1-Emitter-Strecke wird leitend, und C 1 entlädt sich. Nun beginnt der Vorgang von vorne. Es handelt sich also um eine Kippschaltung mit nur einem Transistor. Durch Änderung der Werte von C 1 und R 1 kann die Frequenz beeinflusst werden.

T 2 ist der eigentliche Schalter. Kommt an seine Basis Masse (0), öffnet sich der Stromkreis über den Unijunction-Transistor T 1, der mit dem Kondensator C und dem Widerstand R 1 den Tongenerator bildet.

Die Schaltung arbeitet auch ohne T 2. An der Basis von T 1 wird dann die Tastspitze angeschlossen, wobei aber ein viel größerer Strom durch das Meßobjekt (Betriebs-

spannung) fließt, was die Lebensdauer der Batterie verkürzt.

Wird T2 eingebaut, sind es nur etwa 20 µA, also gefahrlos für Diodenmessungen.

Aufbau

Der Aufbau ist recht einfach (siehe Schaltplan). Es werden nur wenige Teile benötigt. Aus Stabilitätsgründen verlötet man die Elektronikteile am besten auf einem kleinen Stück Lochrasterplatine mit Lötunkten und befestigt diese direkt am Lautsprecher. Als Gehäuse kann ein Dia-kästchen oder eine Seifendose dienen. An den Punkten „+“ und „0“ lötet man einen Batterieclip für Blockbatterien (9 Volt) an. Ein Ausschalter wird nicht benötigt, da bei Nichtgebrauch nur wenige Nano-Ampère Leckstrom fließen. An den Punkten „Mess“ werden zur Messung Kabel mit Tastspitzen oder Krokoklemmen angebracht.

Viele der benötigten Bauteile werden in der Bastelkiste liegen, ein Lautsprecher z. B. aus einem defekten Kleinradio. Selbst wenn man alle Teile kaufen muß, kostet der Spaß nur ca. DM 7,50 bei einem bekannten Elektronikversandhandel.

Hat man ein solches Gerät, möchte man es nicht mehr missen. So, nun viel Spaß und gutes Gelingen beim Aufbau.

NOCH EINE ANWENDUNG

Wer auf Sicht an Signale heranfährt, hätte bei HP 0 oder HP 2 vielleicht gerne eine akustische Warnung. Der oben vorge-stellte Durchgangsprüfer läßt sich leicht mit dem Durchfahrtsmelder aus der Low-tech-electronix-Serie (MIBA 9/88, S. 20 f.) kombinieren. Der Fototransistor im OK übernimmt die Funktion des zu prüfenden Stromleiters.

bl

Bild 1. Schaltplan des Durchgangs-prüfers und Anschlußbelegung der Transistoren.

T 1: UJT-Transistor
2 N: 2646
T 2: PNP-Transistor
BC 177, BC 307 oder
ähnlich
C: 1 0,47 – 1,0 Mikro-farad
R: 1 3,9 Kiloohm
R: 2 180 Ohm
R: 3 270 Ohm
L: Minilautsprecher,
8 Ohm
(k: Kollektor,
b: Basis, e: Emitter).

Bild 2 (unten rechts). Akustische Warnung, durch den Durch-fahrtsmelder aus MIBA 9/88 ausgelöst (ME: Melder, DP: akustischer Durch-gangsprüfer).

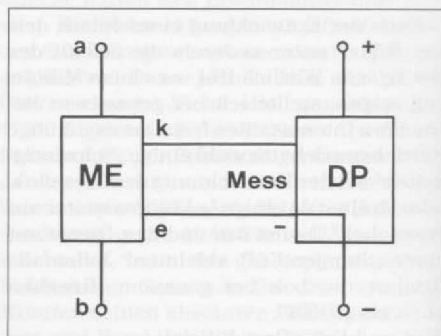
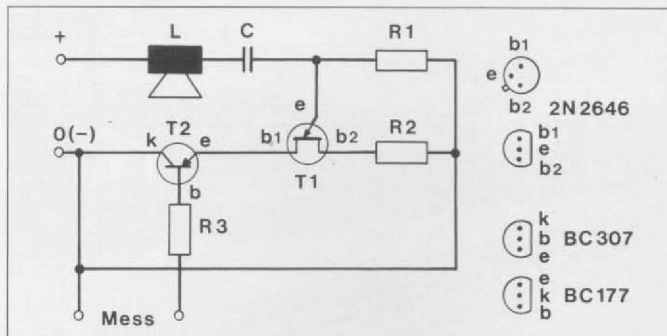


Bild 1. Ein „bunter“ Wagen als H0-Modell der Firma Jann.



BUNTE WAGEN BEIM VORBILD UND IM MODELL

Saar-Sommerzug 1988

In einer Aktion des saarländischen Kultusministeriums und der BD Saarbrücken wurden von einheimischen Künstlern 3 Bahnhofswagen bemalt, die während des vergangenen Sommers in verschiedenen Bahnhöfen ausgestellt waren. Dabei handelt es sich im einzelnen um 1 Byg, in dem eine Kunstaussstellung gezeigt wurde, 1 Rms, auf dem ein Ausschank installiert war (und der als Bühne für Bands diente) und 1 Gbs, der zum Kino umfunktioniert war. Darin wurden Filme gezeigt, die in einem Zusammenhang mit der Eisenbahn

Bild 2. So präsentierte sich der „Saarländische Sommerzug 1988“ dem Fotografen Hartmut Fries.



stehen. Übrigens beförderte die DB die Wagen in Ügs zu den verschiedenen Bahnhöfen – als „Vorsichtswagen“ selbstverständlich an der Spitze des Zuges.

Hartmut Fries

Sonderlackierungen bei Jann-Modell

Die Firma Jann-Modell (6600 Saarbrücken 3) hat nun eine weitere Sonderlackierung im Programm: Auf Wunsch werden vom Kunden vorgegebene Fahrzeuge mit einer farbenfrohen Lackierung nach „Astro-Look“-Motiven versehen.

Als Basismodelle können praktisch alle handelsüblichen Fahrzeuge (Wagen, Loks, Triebwagen etc.) benutzt werden, welche dann in Handarbeit bis zu 27 verschiedene Lackierschichten erhalten. Auf den Wagen abgebildet sind Sterne, Monde, Planeten, Milchstraßen, explodierende Gestirne und vieles mehr in einer Fülle unterschiedlichster Farben. Vier Motive wechseln sich – auch farbenmäßig ineinander übergehend – ab, so daß die schönsten Farbeffekte immer mit einem vierteiligen Zug erreicht werden. Spitzenreiter dieser Reihe ist ein kompletter 4-teiliger ICE (lieferbar in Z, N und H0). Selbstverständlich erhält jedes Fahrzeug noch sein spezielles Zertifikat.

Im Normalfall liefern die Kunden die Basismodelle an; sollte dies jedoch nicht möglich sein, so besorgt die Firma Jann-Modell auch für die Kunden die gewünschten Fahrzeuge. Nähere Einzelheiten können einem Katalog entnommen werden, der für 5,- DM unter Angabe der gewünschten Spurweite erhältlich ist.