

Kostenloses,
elektronisches Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220
und Vorbild

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Urlaubsstimmung im Modell

Zurüstarbeiten an der V 36
Modellautogeschichte

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

mir scheint der Sommer fast schon vorbei, während ich diese Zeilen schreibe. Aber das kann es doch noch nicht gewesen sein?

Richtig, viele unserer Leserinnen und Leser sind derzeit noch im Urlaub. In einigen Bundesländern sind schließlich immer noch Sommerferien. Und so wollen auch wir für den August eine sommerliche Ausgabe sehen, in der Urlaub und Fernweh anklingen.



Holger Späing
Chefredakteur

Doch warum in die Ferne schweifen, wenn das Gute doch so nah liegt? Richtig, und so fanden wir nicht weit des Redaktionssitzes die perfekte Lösung, mit der wir unsere Ideen unter einen Hut bringen konnten. Unser Leser Dietmar Allekotte wohnt keine 50 Kilometer vom Redaktionssitz entfernt, sein Diorama „Küstenland“ brachte zudem alles mit, was wir uns thematisch vorstellten.

Umso mehr freue ich mich, es Ihnen heute vorstellen zu dürfen. Die Werke unserer Leser sind schließlich das, was wir dieses Jahr ganz besonders in den Fokus unserer Berichte rücken möchten. Ich denke daher, Sie werden beim Lesen dieselbe Begeisterung spüren wie wir.

Hochsommerlich und heiß war es, als wir vor nicht ganz zwei Monaten zu Gast bei Herpa in Dietenhofen waren. Zu einem runden Jubiläum wollen wir ja schließlich nicht fehlen. Angeboten haben wir dort unsere beliebte Bastelaktion für Kinder, bei der sie einem Bierdeckel eine kleine Landschaft verpassen dürfen und so erste Bekanntschaft mit dem Modellbau erleben.

Noch und Uhu haben uns dabei wieder großzügig als Sponsoren unterstützt, wofür ich an dieser Stelle auch einmal herzlich danken möchte. Einfangen konnten wir auch viele persönliche Eindrücke und vor allem Bilder. Deshalb finden Sie einen Bericht dazu auch in dieser Ausgabe.

Ein weiteres Thema soll die V 36 werden. Als Kanzellok war sie im Frühjahr fast schon eine kleine Sensation, aber ein paar Dinge fehlen einem vorbildorientierten Modellbahner dann doch noch zum großen Glück.

So haben wir uns an den Zurüstsatz von Exact-Modellbau gemacht und ein Modell damit versehen. Dass die in Kleinserie produzierten Teile bei sorgfältigem Lackieren und Anbauen das Märklin-Modell erheblich aufwerten, möchten wir mit dem Bastelartikel dieser Ausgabe gern zeigen.

Aber der August steckt auch voller Neuheiten und Neuigkeiten. Viele Seiten hat dieses Mal deshalb der Abschnitt, in dem wir mit Ihnen im Dialog sein und bleiben möchten. Nicht ganz so taufrisch sind unsere beiden Buchbesprechungen, doch dafür haben sie es wirklich in sich. Müssten wir uns für eines von beiden entscheiden, täten wir uns wohl sehr schwer.

Damit bin ich auch beim letzten noch fehlenden Thema angelangt: Mit dem VW Transporter wenden wir uns einem besonderen Auto zu, das den Alltag auf der Straße wie wohl auch auf der Modellbahn geprägt hat und prägt. Eine kurze Geschichte und Modellübersicht soll deshalb die gesamte Vielfalt zeigen, wie uns der „Bulli“ immer wieder begegnet. Viel Spaß beim Lesen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort.....	2
--------------	---

Modell

Optimierungspotenzial erkannt.....	4
Transporter im Rentenalter.....	18

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

An der Nordseeküste.....	34
--------------------------	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Auto-Legende - legendäres Auto.....	40
Jugend auf großer Reise.....	42

Aktuelles

Die Sonne lacht zum Jubiläum.....	44
Zetties und Trainini im Dialog.....	52

Impressum.....	67
----------------	----

Wir danken Dietmar Allekotte, dem Ehepaar Heller, Raffaele Picollo, Jens Wimmel und Sascha Braun für ihre Fotos.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 26. August 2019

Titelbild:

Stellenweise geht es eng an diesem Küstenabschnitt zu und die Bahntrasse grenzt direkt an die Strandpromenade. Badegäste überqueren die Strecke über die Fußgängerbrücke im Hintergrund, während VT 98 9667 laut röhrend an ihnen vorbeiknattert.

Zurüstarbeiten an Märklins V 36

Optimierungspotenzial erkannt

Ohne Zweifel ist Märklins V 36 ein gelungenes Modell. Doch die fehlenden Handstangen auf dem vorderen Umlauf und die sicher besser darstellbaren Aufstiegsleitern bieten noch Potenzial für alle diejenigen, die es ganz genau nehmen oder eine fast perfekte Lok wünschen. Bei der jüngsten Auflage als 236 123-6 fehlte zudem ein Typhon. Mittels Zurüstsatz von Exact-Modellbau haben wir nun auch diese kleinen Fehler beseitigt.

Mit der V 36 hat Märklin eine gute Konstruktion abgeliefert und ein weiteres Wunschmodell auf die Schienen gesetzt, das inzwischen bereits in vier Varianten erschienen ist. Doch auch diese Lok bietet noch Ansätze für eigene Arbeiten. Wer beispielsweise aus der 236 123-6 mit Dachkanzel (Märklin 81772) ein Spitzenmodell zaubern möchte, kann dies mit überschaubarem Aufwand tun.

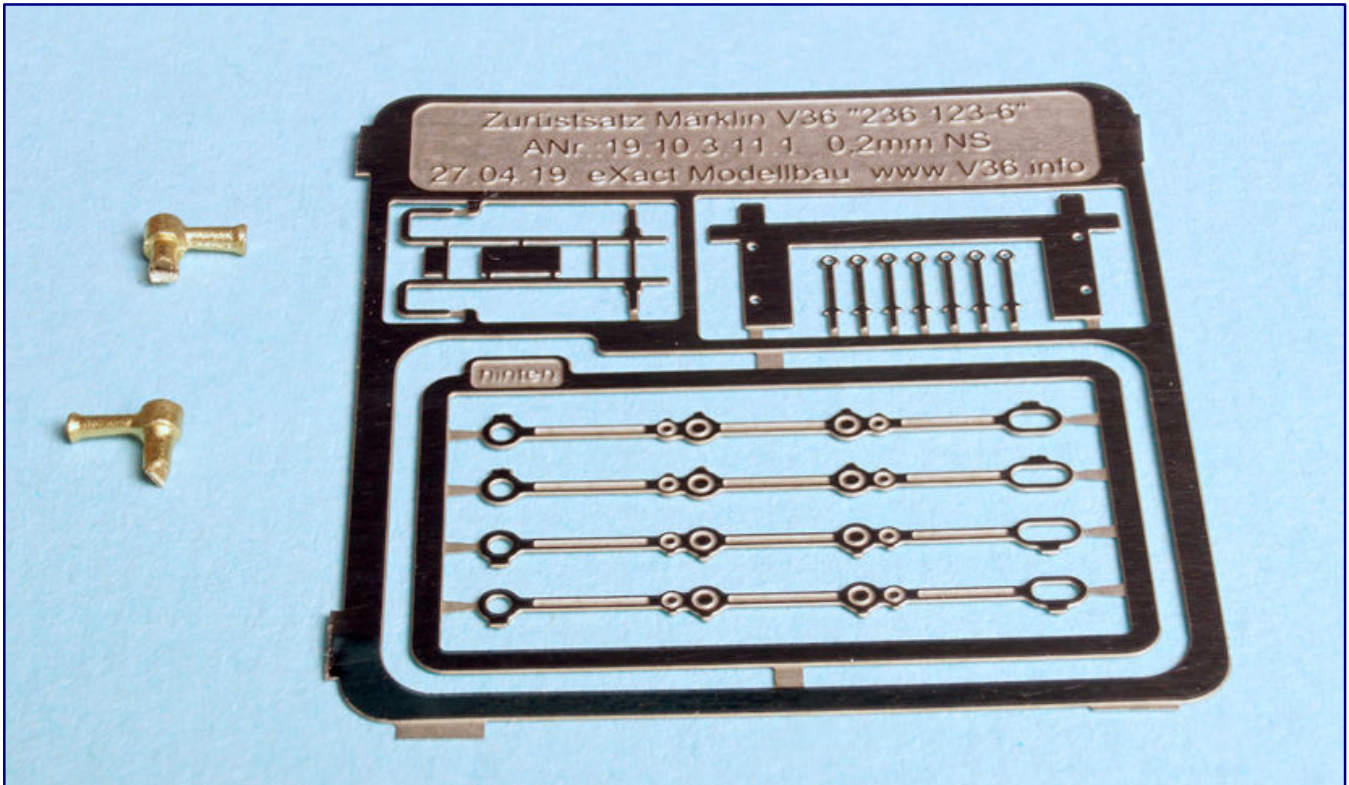
Exact-Modellbau aus Bad Doberan hat, wie schon zuvor für die DR-Version der Diesellok, einen speziellen Zurüstsatz (Art.-Nr. 19.10.3.11.1) entwickelt, der fehlende oder verbesserte Teile für das genannte Märklin-Modell enthält. Vertrieben wird es ausschließlich über Z-Railways.



Mit dem Zurüstsatz von Exact-Modellbau (Art.-Nr. 19.10.3.11.1) lässt sich optisch noch einiges aus Märklins Kanzeldiesellok 236 123-6 herausholen.

Mit diesem Bausatz habe ich die vorzustellende Lok noch einmal deutlich aufgewertet. Zunächst überfliege ich das gelieferte Neusilber-Blech und verschaffe mir einen Überblick über Umfang und Arbeitsaufwand: Ich finde eine faltbare Aufstiegsleiter, zwei Paar einteilige Kuppelstangen, sieben Rangierhandstangen und eine Bohrschablone.

Ebenfalls mitgeliefert werden zwei Typhone als Messinggussteile. Ein Satz Kuppelstangen, drei Stangen für die Aufstiege und einer der Typhone sind also als Ersatz oder Überschuss gedacht. Der Käufer wird dafür dankbar sein, wenn doch mal etwas schief gehen dürfte, was auch Anfängern Mut machen darf.



Der Teilesatz enthält zwei Typhone aus Messingfeinguss (links) und einen Neusilber-Ätzblechbogen mit Bohrschablone (oben rechts) und allen erforderlichen Teilen. Wäre nur eine Rangiererhandstange mehr enthalten, ließe sich bei Verzicht auf einen Leitertausch auch gleich noch ein zweites Modell vollständig aufrüsten!

Lötarbeiten sind offenbar nicht erforderlich, die Arbeiten beschränken sich auf Austrennen, Falten, Lackieren und Anbringen von Teilen. Wer bereits Bastelerfahrungen mit Ätzteilen hat, sollte hier nicht auf Probleme stoßen.

Und damit geht es dann auch schon los: Das Lackieren lässt sich am besten bewerkstelligen, solange die Teile noch sicher im Bogen sitzen. Deshalb trenne ich nur die Bohrschablone aus, die beim korrekten Positionieren der Rangiererhandstangen helfen soll. Sie wird für spätere Arbeitsschritte beiseitegelegt.

Grundbehandlung mit Farbe

Alle noch im Bogen belassenen Teile bedürfen, ebenso wie die Teile aus Messingfeinguss, farblicher Vorarbeiten. Wegen der glatten Oberfläche, die nur wenig Halt bietet, eignen sich nicht alle Farben und Lacke für Metall.

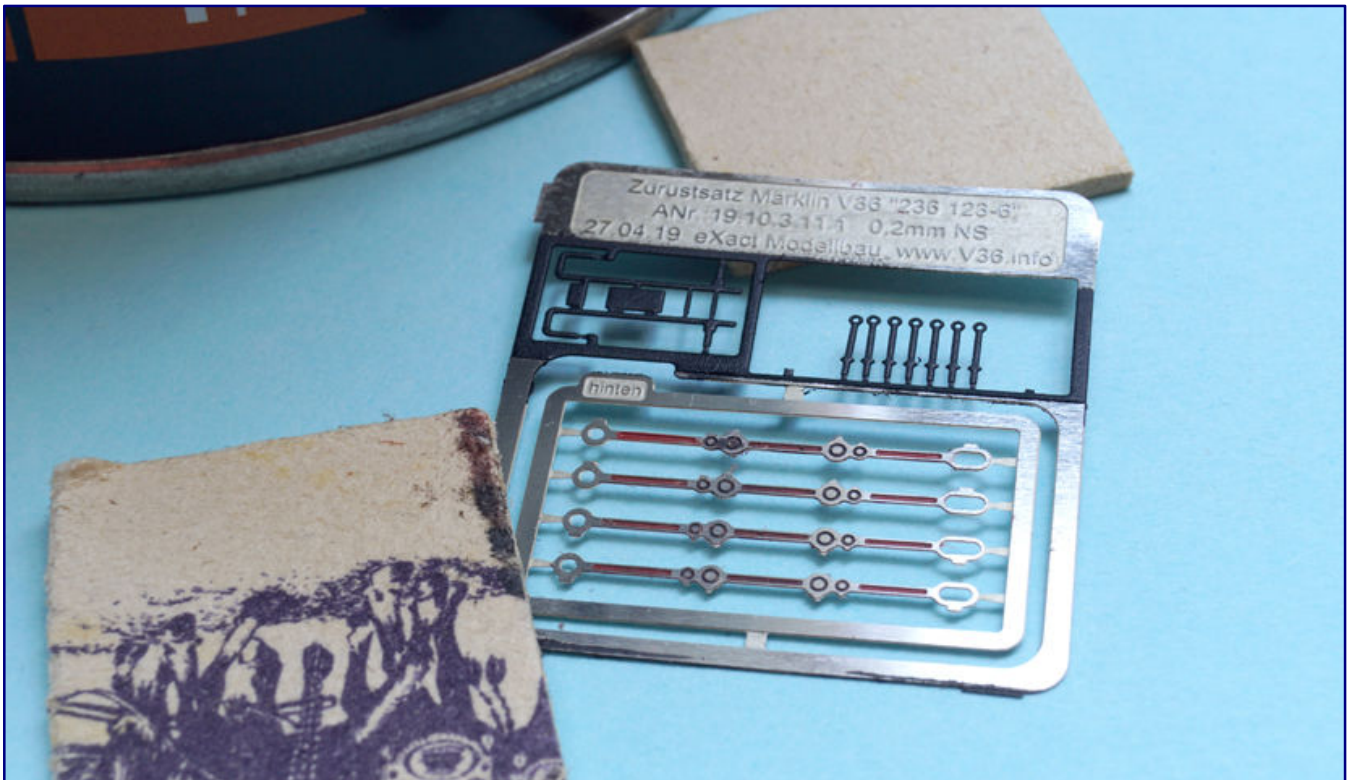
Das setzt eine gute Wahl und Vorbehandeln der Oberflächen voraus. So dürfen sich weder Schmutz noch Fett darauf befinden. Während erstgenanntes kein Thema ist, spielt Fett von unseren Händen eine umso größere Rolle: Nehmen wir den Bogen ohne Handschuhe aus dem Tütchen, hinterlassen wir schon unsichtbare Spuren, die das Anhaften von Lacken beeinträchtigen oder gar verhindern können.

Ideal zum Entfetten geeignet ist Aceton, das wegen seiner Flüchtigkeit und Toxizität vorsichtig und mit Bedacht genutzt werden sollte. Unter guter Belüftung streichen wir den Bogen von beiden Seiten mit

einem Borstenpinsel ab, dessen Spitze zuvor mit dem Lösemittel benetzt wird. Dabei sollte ein Hilfsmittel wie eine Klemmpinzette oder Zange genutzt werden, um einen Kontakt mit der Haut zu vermeiden.

Ein Berühren mit den Fingern ist ab jetzt tabu. Ist alles verfliegen, klebe ich die Kuppelstangen mit Tamiya-Abdeckband ab, damit sie gleich frei von Farbnebeln bleiben. Leiter, Rangiererhaltstangen und ein Typhon werden nun von allen Seiten im Sprühstrahl schwarz grundiert, gehalten werden sie währenddessen mittels „dritter Hand“.

Zum Einsatz kommt ein (leider nicht mehr erhältlicher) Primer von Modelmates auf Nitro-Basis, der wie die schwarze PU-Grundierung von Badger keine farblichen Abweichungen zum tiefschwarzen Grund des Märklin-Modells zeigt.



Alle später am schwarzen Aufbau zu montierenden Teile haben beidseitig eine Spritzlackierung in RAL 9002 Tiefschwarz erhalten, die Kuppelstangen werden hingegen mit dem Pinsel feuerrot ausgelegt. Zusammen mit den schwarzen Stangenlagern werden sie nach dem Trocknen mit einem Stück Bierdeckel abgezogen, der zuvor mit Nitro-Verdünnung befeuchtet worden ist.

Sobald der Sprühauftrag oberflächentrocken ist, wird das Abdeckband wieder abgezogen. Wenn sichergestellt ist, dass die frisch lackierten Teile nicht versehentlich berührt werden, kann es schon mit den Kuppelstangen weitergehen. Diese lassen sich aber nur mit einem feinen Pinsel bearbeiten.

Die beim Vorbild ausgefrästen Teile lackiere ich möglichst exakt in RAL 3000 Feuerrot, die Achslager hebe ich mit RAL 9002 Tiefschwarz hervor. Der schwarze Lack darf dafür etwas flüssiger aufgerührt werden, weil ein voller Deckungsgrad nicht gefragt ist. Als Mittel der Wahl sehe ich hier die wasserbasierten Produkte von Oesling Modellbau.

Selbstverständlich lassen sich mit einer noch so kleinen Pinselspitze nicht alle Stellen der Stangen so präzise erreichen, dass die Teile nach dem Trocknen gleich verwendet werden könnten. Ich greife also etwas in die Trickkiste, um die Oberflächen, die blank erscheinen sollen, wieder in diesen Zustand zurückzusetzen.

Traditionell kam an dieser Stelle immer feinstes Schleifpapier mit einer Körnung von mindestens 1.000 zum Einsatz. Da aber auch dies winzige Riefen auf der Oberfläche hinterlässt, erhielt ich von Ronald „Larry“ Schulz (Exact-Modellbau) einen hilfreichen Tipp: Ein saugfähiges Stück Zeichenkarton verwenden, das zuvor vorsichtig mit Nitro-Verdünnung beträufelt wird.

Es darf nicht nass sein oder gar tropfen, eine leichte Oberflächenfeuchte reicht vollkommen aus. Ich schneide also ein Stück aus einem Bierdeckel aus, der vermeintlich noch saugfähiger ist, und streife das Blech damit vorsichtig ab. Dabei liegt es flach und sicher auf der Werkfläche des Tisches.

Ruckzuck verschwindet der überschüssige Lack von den erhabenen Flächen, zurück bleiben rote Tiefen und schwarze Lagerringe – perfekt! Später wird ein Anlaufschutz aus seidenmattem Klarlack, aufzutragen mit dem Spritzapparat, dieses Werk dauerhaft versiegeln.



Bei der erforderlichen Biegearbeiten leistet neben einer Xuron-Pinzettzange vor allem die Biegezange von Tamiya gute Dienste, wie hier am Beispiel der Bohrschablone.

Als nächstes wende ich mich der Aufstiegsleiter zu. Märklins Stanzteil am linken Vorbeieende kann aus der Nähe meine Erwartungen nicht befriedigen: Ihm fehlt der Kletterschutz, der beim „Doppelten Lottchen“ doch vorhanden war. Außerdem lässt sich auch die Grundform mit einem Ätzteil viel besser darstellen.

Also wird jetzt die Aufstiegsleiter aus dem Bogen herausgetrennt und gebogen. Dabei helfen mir eine Pinzettzange von Xuron und die Biegezange von Tamiya. Schnell sind die Seiten präzise abgewinkelt, der oberste Tritt wird erst später in Form gebracht, sobald die Montage erfolgt.

Zufrieden stellt auch, dass die Grundierung einen guten Halt zeigt und sich an keiner Stelle löst. Nur an den äußeren Biegestellen werden kleinere Ausbesserungen erforderlich sein, weil der Auftrag hier wegen des Dehnens nun weniger Deckung zeigt.

Inzwischen darf ich mir Gedanken über die Montage der Teile am Modell machen. Noch unschlüssig bin ich, ob ich die neuen Kuppelstangen tatsächlich montieren soll? Zwar geben die aus kurzen, von Achse

zu Achse reichenden Teile am Referenzmodell ein gutes und vor allem gerades Bild ab, aber das Zurüstteil sieht besser aus, weil es mehr Details wie die Stangenlager und Schmierbehälter zeigt.

Meine Unsicherheit wird aber davon genährt, dass Märklins Fahrwerk dunkel vernickelt ist, die neue Stange aber blank ist und sich deshalb deutlich abheben wird. Wird das ansprechend aussehen? Doch bis dahin bleibt noch etwas Zeit, denn jetzt stehen erst mal weitere Arbeiten an.

Teildemontage der Märklin-Lok

Um die erforderlichen Vorarbeiten auch am Modell erledigen zu können, ist eine teilweise Demontage der Lok vorzunehmen. Ihr Vorbau ist abzunehmen, weil die Aufstiegsleiter sonst nicht abgezogen werden kann.

Dafür ist eine Halteschraube zu lösen, mit der die Motorhaube von oben am Fahrwerksblock fixiert wird.

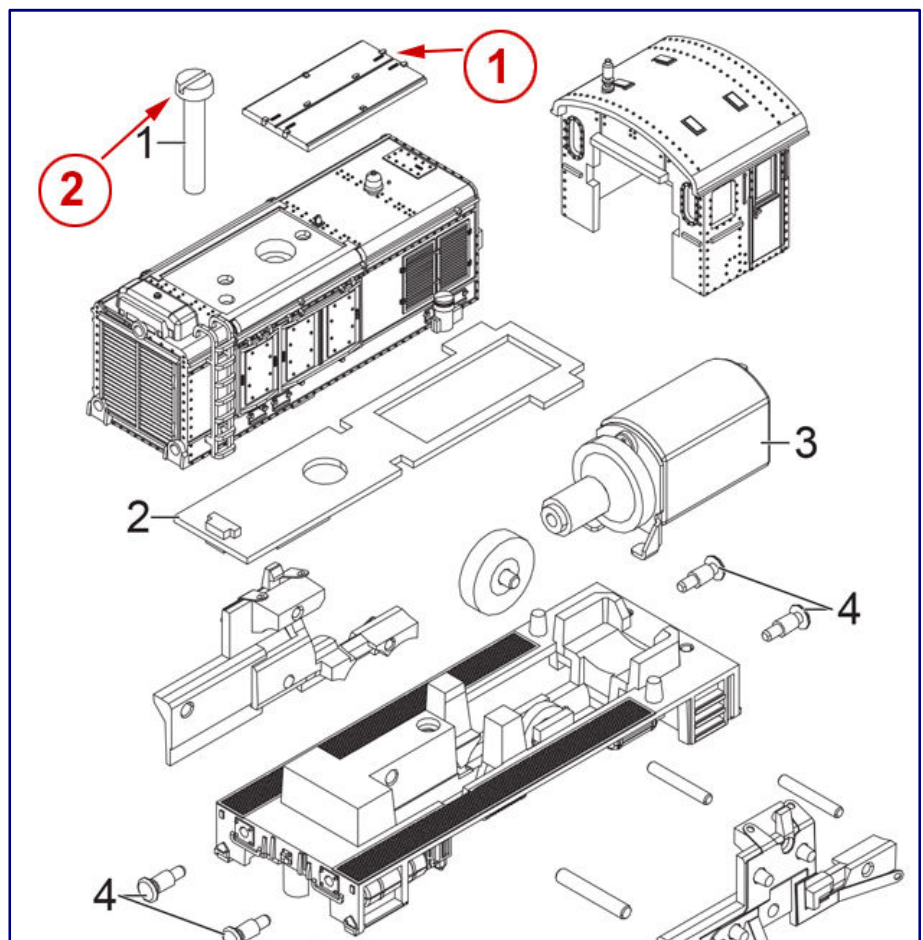
Zugänglich wird sie aber nur, wenn die darüber aufgesteckte Kunststoffabdeckung abgezogen wird. Diese bildet die beiden Längsklappen nach, durch die beim Vorbild nach dem Öffnen der Motor herausgehoben wurde.

Leider sitzt sie sehr stramm und lässt sich nur mit viel Feingefühl und Geduld abhebeln. Werkzeuge scheiden aus, weil sie sehr flach sein müssten, um unter die Kante zu gelangen und im Falle eines Abrutschens Kratzer auf dem Lack oder gar Riefen hinterlassen würden.

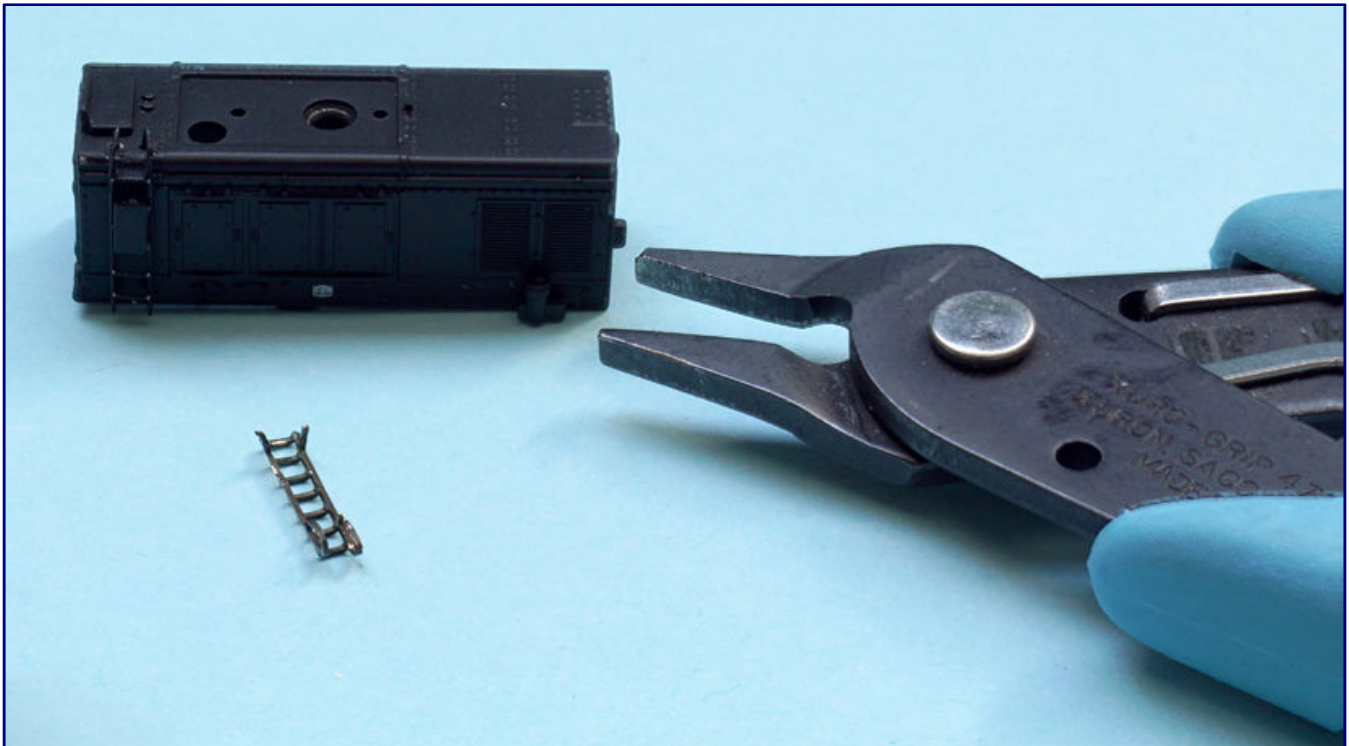
Deshalb bitte auf keinen Fall Klängen oder Schraubendreherspitzen einsetzen! Mittels Fingernagel dauert es etwas länger, aber das erforderliche Fingerspitzengefühl ist im wahrsten Sinne des Wortes gewahrt. Hebt sich ein Ende

nur ein wenig, kann vorsichtig gehebelt werden, bis sich die in zwei Öffnungen eingesteckte Abdeckung nach oben abziehen lässt. Anschließend ist die Schraube zugänglich und kann ebenfalls gelöst werden.

Im Inneren entdeckte ich mit der LED-Platine, die zusammen mit etwas Schaumstoff und den unteren Lichtleitern eng am Gehäuse verklebt ist, einen weiteren Störfaktor. Diese Konstruktion lässt sich aber leicht abziehen und später auch wieder durch leichtes Andrücken neu fixieren.



Der Auszug aus der Explosionszeichnung verdeutlicht das Aufbauprinzip und damit die einzelnen Schritte der Demontage: Im ersten Schritt ist die Klappennachbildung der Haube abzuheben, um an die Gehäuseschraube zu gelangen. Diese kann dann in einem zweiten Schritt gelöst werden, um die komplette Motohaube aus dem Führerstand auszuhaken und abzunehmen. Abbildung: Märklin



Die Demontage der gestanzten Leiter (Bild oben; vor dem Lokgehäuse liegend), mit der das Modell ausgeliefert wurde, gestaltet sich schwierig, weil sich die innen umgebogenen Enden schlecht aufhebeln lassen. Ist das geschafft, erfolgt eine trockene Passprobe, die ein erforderliches nachjustieren oder auch ein Nachbohren der Aufnahmen aufzeigen kann. Ist die neue Leiter montiert (Bild unten) werden auch ihre Enden innen umgebogen und dort zusätzlich mit einem Tropfen Klebstoff fixiert.

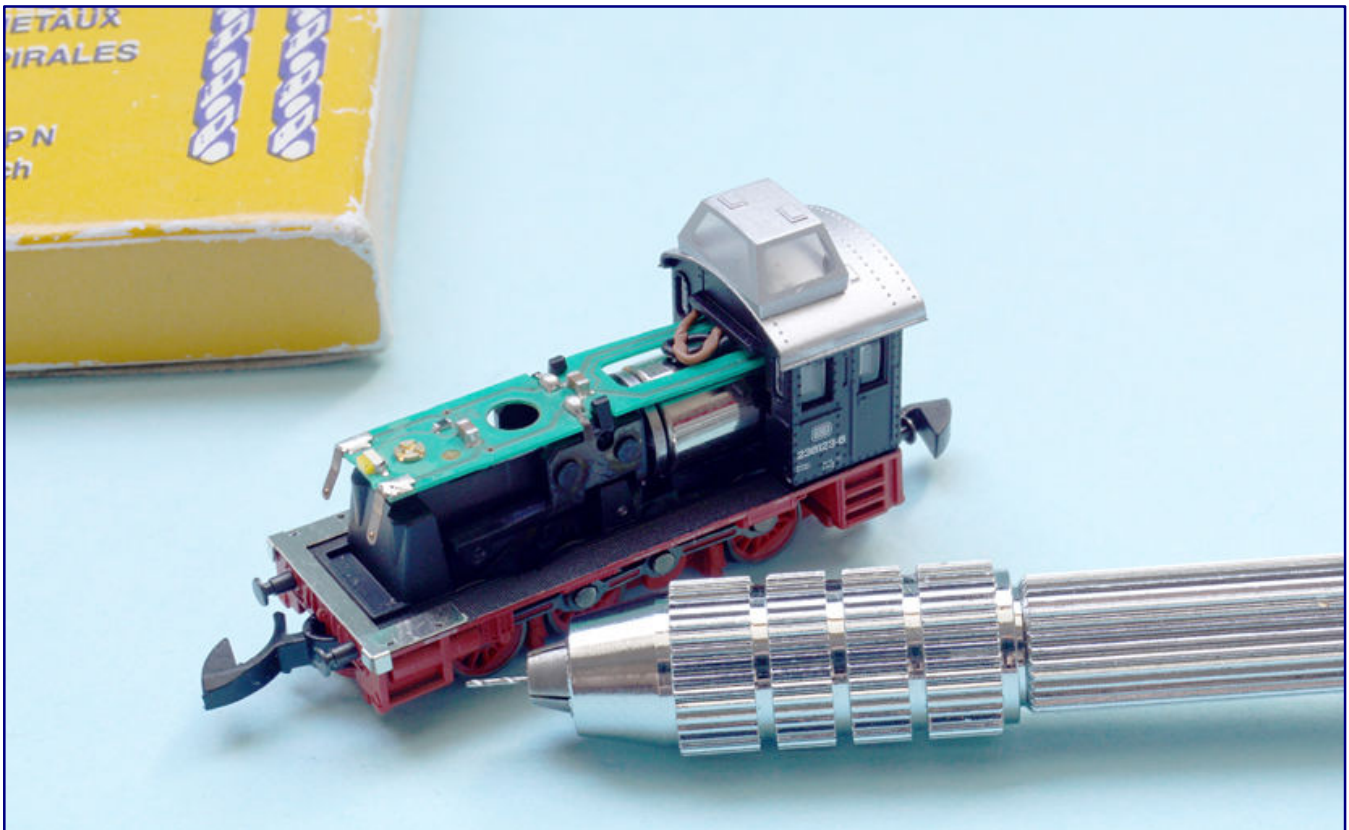
Etwas ärgerlich ist, dass die vier im Inneren umgebogenen Halter der Leiter nicht aufgehebelt werden können. Zu eng liegen sie an, um darunter zu greifen. Es bleibt mir nichts anderes übrig, als von außen einen Hebel zu finden, um etwas Druck auf sie zu bringen und sie zumindest ein wenig aufzubiegen.

Mit Blick auf den empfindlichen Lack bleibt hier nur ein Zahnstocher oder ein vergleichbares Stückchen Holz als Werkzeug übrig. Lieber ein paar Zahnstocher opfern als das teure Modell ruinieren! Mit Geduld gelingt schließlich auch dieser Arbeitsschritt und es kann in der Folge an den „Wiederaufbau“ gehen!

Gesichtsprägende Montagearbeiten

Die Montagetätigkeiten finden parallel am Fahrwerk, auf dem sonst nur noch das Führerhaus sitzt, und an der Motorhaube statt. Beginnen möchte ich mit dem Anbringen der Rangiererhaltestangen. Damit diese exakt und auf beiden Fahrzeugseiten in gleicher Höhe Platz finden, hat Ronald Schulz eine Bohrschablone gezeichnet und in den Ätzbogen integriert.

Am vorderen Ende besitzt dieses Hilfswerkzeug Positionierwinkel. Vier Laschen des Blechs werden um 90° mit der Biegezange umgebogen, jeweils zwei der kurzen Streifen bilden dann gemeinsam eine Ecke. Setzen wir das Werkzeug auf den vorderen Umlauf der Lok auf, halten sie es dort präzise an der korrekten Stelle.



Die Bohrschablone lässt sich dank der abgewinkelten Ecken präzise auflegen. Beim Bohren der Aufnahmen für die Haltestangen sollte sie aber zusätzlich mit leichtem Fingerdruck fixiert werden.

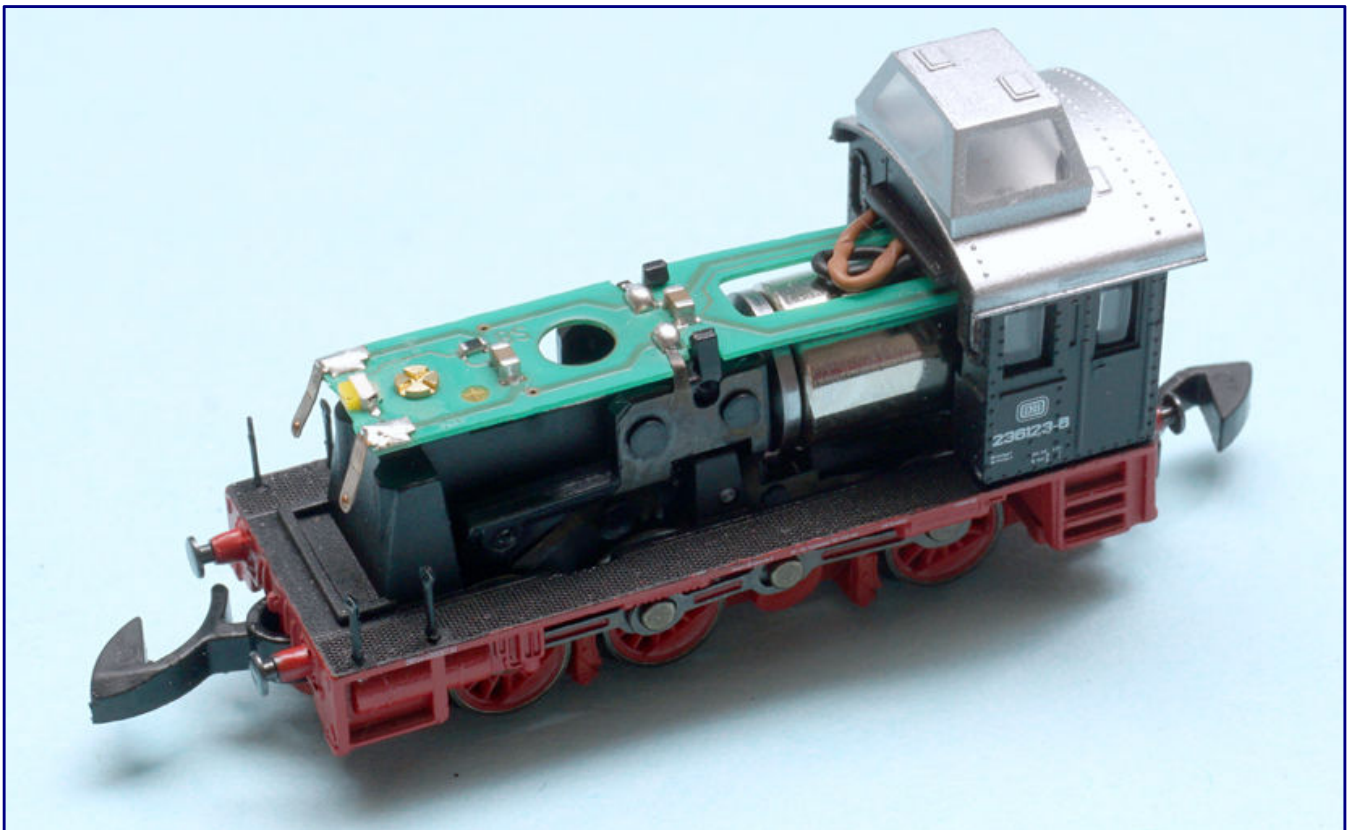
Ganz ohne das Andrücken mit einem Finger geht es aber trotzdem nicht, aber irgendwie müssen Modell und Bohrschablone während des Arbeitens eh mit einer Hand gehalten werden, während die andere das Stiftenklobchen mit einem 0,4-mm-HSS-Spiralbohrer führt.

Vier Aufnahmen sind auf diese Weise zu bohren. Eine Haltestange habe ich zuvor schon mit der Nagelschere aus dem Ätzbogen ausgetrennt, um mit deren Hilfe die Bohrtiefe wiederholt zu kontrollieren. Schließlich besitzt der Umlauf nur eine geringe Dicke. Verschwindet der kurze Schaft bis zum verbreiterten Füßchen im Bohrloch, ist die passende Tiefe gefunden.

Und trotzdem passiert bei einem Durchgang das, was hier vermieden werden soll: Der winzige Bohrer geht durch den Umlauf und sorgt für einen Kratzer am darunter befindlichen Batteriekasten. Glücklicherweise lässt sich diese Stelle mit einem Tröpfchen RAL 3000 Feuerrot später problemlos ausbessern und ist danach nur noch für diejenigen sichtbar, der von diesem Malheur weiß. Die Korrektur erfolgt dann im Anschluss, wenn die Hülsen der Puffer in gleichem Farbton nachbearbeitet werden.

Erst einmal steht nun einem Verkleben der Rangiererstangen mit einem winzigen Tröpfchen Uhu-Allerlekleber Super Strong & Safe nichts mehr im Wege. Der gewählte Klebstoff ist getrocknet sehr belastbar und erlaubt noch für kurze Zeit kleinere Korrekturen. Ausgewählt wird er aber auch deshalb, weil ich ihn als Klebstoffgemisch dauerhaft haltbarer einschätze als reines Cyanacrylat (Sekundenkleber).

An der Haube erfolgt während des Trocknens eine Passprobe der bereits lackierten und gefalteten Aufstiegsleiter. Während die werksseitigen Öffnungen an der linken Seite keine Probleme zeigen, hakt es auf der Oberseite. Deshalb bohre ich diese beiden Löcher ebenfalls mit dem noch eingefassten Bohrer auf. 0,3 mm Durchmesser hätten es aber auch schon getan, wie ich später erkenne.



Die vier Stangen an den Aufstiegen rechts und links sind eingesetzt und verklebt. Bei Bedarf nachjustieren lassen sie sich in ihrer Ausrichtung noch, sobald das Gehäuse wieder aufgesetzt ist.

Nun wird auch die Leiter angesetzt, deren inneren Enden der Halter anschließend umgebogen und mit einem Tropfen des bereits genannten „Super-Klebstoffs“ ebenfalls von innen verklebt. Nach dessen Trocknen werde ich ihn über den Öffnungen innen noch mit schwarzer Farbe abdecken, denn Vergleichbares hat auch Märklin ab Werk getan, vermutlich um ungewollten Lichtaustritt zu verhindern.

Recherchen erfordert das Typhon, denn dessen genaue Position ist noch unklar. Dass er auf der Haube sitzt und schräg nach vorn zur Lokführerseite zeigt, lässt sich Fotos entnehmen. Die Montageposition ist allerdings exakt zu bestimmen.

Zeichnungen sind leider nicht aufzutreiben, also müssen alle weiteren Fotos herangezogen werden, die sich von der Vorbildlok und ähnlich ausgestatteten Schwestermaschinen finden lassen. Diese Bilder sind leider so vielfältig wie die Betriebsnummern der in Frage kommenden Lokomotiven: Mindestens drei verschiedene Positionen lassen sich für V 36 119, 120 und 123 auf Anhieb ermitteln.

Zum Erfolg verhilft schließlich eine Aufnahme, aus der die konkrete Vorbildlok aus erhöhter Position abgelichtet wurde. Sie lässt im Abgleich zu einer Seitenansicht gut erkennen, dass das Drucklufthorn an der Stelle montiert ist, wo sich ansonsten eine Glocke befinden sollte oder zuvor befunden hat.



Einige Fotorecherchen erfordert die korrekte Lage des Makrofons auf der Haube. Schließlich verschwindet es in einer Bohrung von 1,0 mm Durchmesser kurz vor dem Führerstand. Dort zeigt es schräg rechts nach vorn.

Das ist auch insofern naheliegend, als dass dorthin bereits eine Druckluftleitung verlegt gewesen sein dürfte. Die sparsame Bundesbahn wird sicher weiteren Umbauebedarf gescheut und sie weitergenutzt haben. Am Märklin-Modell ist diese Stelle an einer (mittig unterbrochenen) Nietenreihe leicht zu erkennen. Der Winkel der Schrägstellung ist mit Hilfe der Seitenansicht nun auch sicherer bestimmbar: Er dürfte ziemlich exakt 45° betragen.

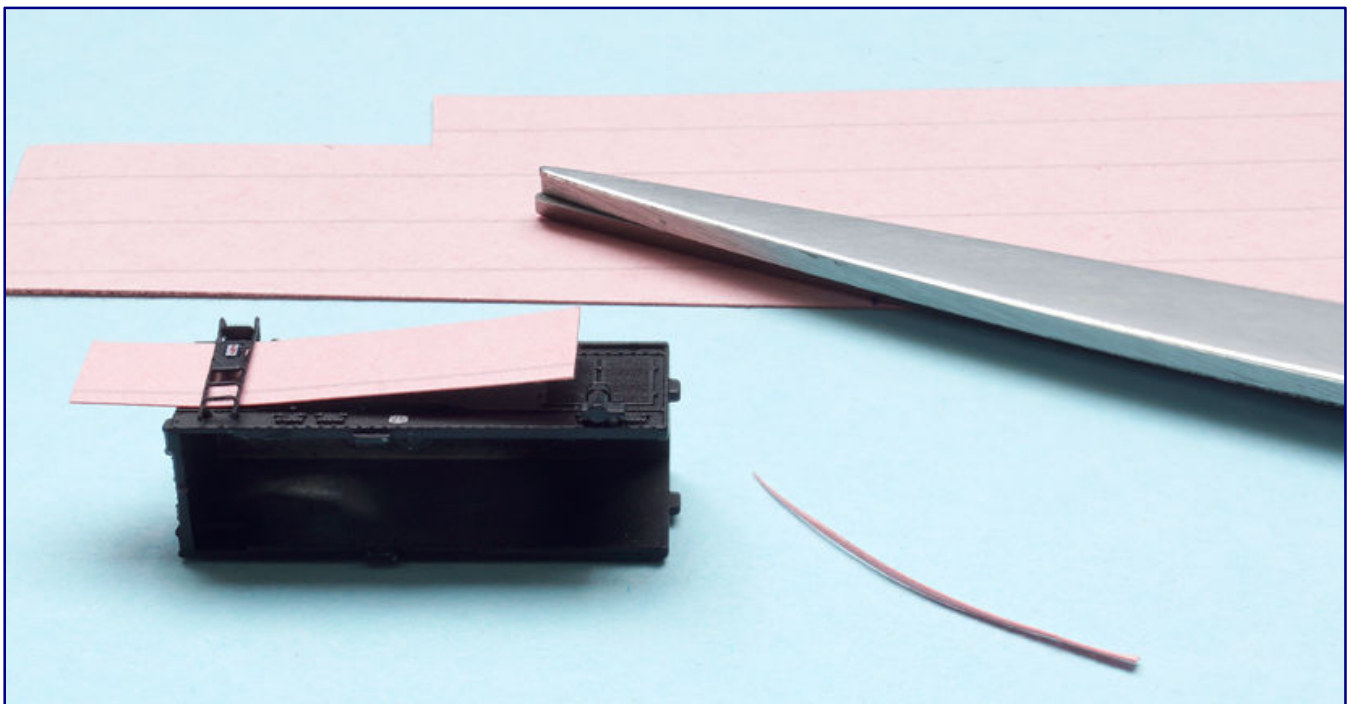
Die so ermittelte Stelle bohre ich nun mit zunächst 0,4 mm Durchmesser vor. Das stellt sicher, dass der Bohrer nicht ausläuft und das Loch exakt mittig platziert werden kann. Anschließend weite ich es auf 1,0 mm auf. Da der Messingfuß noch nicht so recht passt und das Typhon nicht tief genug gesteckt werden kann, bohre ich mit 1,2 mm Durchmesser ein weiteres Mal nach. Gearbeitet wird am Zinkdruckgussteil natürlich mit wieder dem Stiftenklöbchen für höchstmögliches Feingefühl.

Nach erfolgreicher Passprobe versee ich auch diese Klebestelle von innen mit dem Uhu-Alleskleber Super Strong & Safe und setze das Horn ein. Bevor der Klebstoff anzieht und abbundet, richte ich es noch vorbildgerecht zur Lokführerseite hin aus. Fertig ist damit auch der Umbau im Bereich der Haube, nur kleinere Farbausbesserungen im Bereich der bearbeiteten Stellen können noch erforderlich sein.

Das Werk vollendet

Als die Umbauarbeiten bereits in vollem Gange sind, überrascht Ronald Schulz mit einem Schiebebildsatz „8 Blitzpfeil-Schilder“ (19.10.4.12.1), den er passend nicht nur zum hier genutzten Teilesatz in Auftrag gegeben hat.

Verantwortlich für diese Nassschieber zeichnet die Firma Hartmann-Originale (HaO). Auflösung und Druckschärfe begeistern mich, denn sie übertreffen die mir vorliegenden und bislang genutzten Aufkleber noch: Der Schildersatz zeigt den roten Hochspannungspfeil auf einem weißen Rechteck mit gerade einmal 1 mm Kantenlänge auf der längeren Seite so, dass er auch dem Blick durch eine Lupe mit 10-facher Vergrößerung noch problemlos standhält.

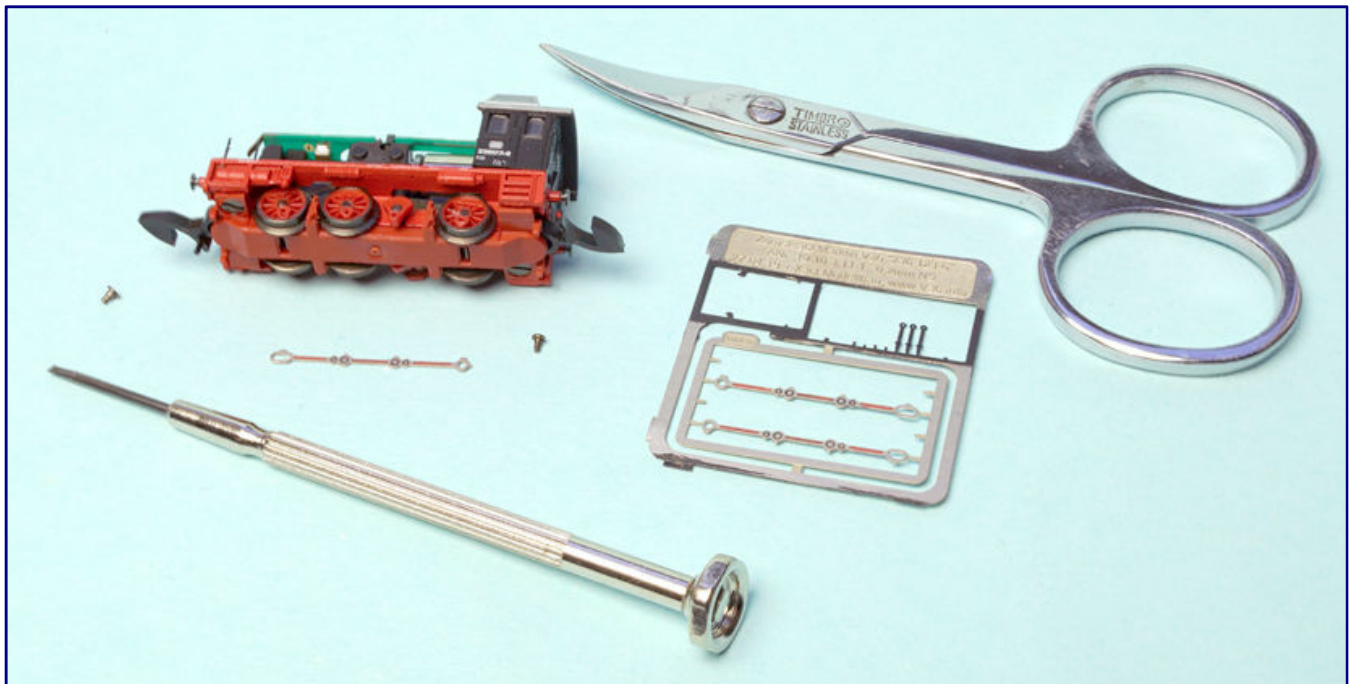


Gemäß der Vorbildvorlage folgt noch ein Blitzpfeil-Warnzeichen von Hartmann-Originale auf die Schutzklappe der Aufstiegsleiter (Bild oben). Um es mit Klarlack vor Beschädigungen zu schützen und dauerhaft zu versiegeln, wird die zu bearbeitende Stelle abgeklebt. Unter der Leiter verdeckt ein zurechtgeschnittener Papierstreifen die Oberfläche der Haube (Bild unten).

Durchdacht ist auch, dass die zu beschneidenden Ecken mit geringem Abstand zum Motiv mittels schwarz gedruckter Winkel gekennzeichnet sind. Weiße Flächen sind auf dem hellblauen Trägerpapier sonst nur sehr schwierig zu erkennen.

Einer der acht Pfeile findet schnell seine Position auf dem Kletterschutz der Leiter, nachdem der Untergrund mit Haftfixierer vorbereitet und das Schiebbild mit Weichmacher behandelt ist.

In einem Arbeitsgang mit den bislang noch zurückgestellten Kuppelstangen plane ich, auch das trockene Schiebbild dauerhaft mit seidenmattem Klarlack zu fixieren. Doch ich muss mir noch etwas einfallen lassen, um nicht das gesamte Gehäuse einzunebeln und womöglich unterschiedliche Glanzgrade am Modell zu schaffen.



Die neuen, einteiligen Stangen aus dem Teilesatz sind nur mit zwei statt vier Nieten auf den Rädern befestigt. Sie sind nicht nur feiner als die serienmäßig jeweils vierteiligen Kuppelstangen ausgeführt, sondern garantieren durch ihre Konstruktion auch stets einen geraden Sitz.

Die Lösung bringt ein schmal zugeschnittener Streifen eines dickeren Papiers, das ich unter die Leiter schieben kann. Gehalten wird es dadurch, dass es einfach mit dem Tamiya-Abdeckband verklebt wird, das die äußeren Bereiche schützt.

Schnell ist auch dieser Schritt erledigt und damit können auch die werksseitigen Teile vom Fahrwerk verschwinden. Vorsichtig werden die Haltenieten abgehobelt, nur die jeweils äußeren werden gleich wieder gebraucht. Der Rest wird zusammen mit den jetzt losen Stangenteilen in ein Tütchen gesteckt und in der Modellschachtel verwahrt.

Aus dem Ätzbogen wird jetzt jeweils eine Stange für die rechte und linke Seite ausgeschnitten – das hintere Ende ist im Bogen gekennzeichnet – und montiert. Bevor die Nieten vorsichtig wieder eingesteckt werden, kontrolliere ich die korrekte Lage: Sitzen alle Stangenlager an der richtigen Stelle (Kuppelzapfen auf dem Rad)? Zeigen die Schmiergefäßnachbildungen nach oben?

Mit Abschluss auch dieses Arbeitsschrittes hat die V 36 noch weiter an Aussehen hinzugewonnen. Der Schwierigkeitsgrad hält sich in überschaubaren Grenzen, weshalb sich auch Modellbahner mit geringen Erfahrungen hier durchaus an eine Superung trauen können.

Plötzlich auftretende Fragen, wie nach der Lage des Typhons, können immer mal vorkommen. Gemeistert wurde auch dieses Hindernis ohne größeren Zeitverlust. Am Ende entschädigt immer das Resultat für alles Zittern, das halt doch mal vorkommen kann.

Als etwas knifflig erwies sich nur das Lackieren des Drucklufthorns, das wegen seines kurzen Füßchens nur schwierig in der Klammer der dritten Hand zu fixieren war. Spränge es heraus, wäre längeres Suchen wohl vorprogrammiert.



Das Aussehen des Modells hat sich mit dem Typhon, der neuen Aufstiegsleiter samt Kletterschutz, den Handläufen an den Aufstiegen und einteiligen Kuppelstangen noch einmal spürbar verbessert.

Für ähnliche Bauteile wäre es deshalb eine Überlegung wert, diesen Gießast künftig etwas länger vorzusehen, um das Bauteil auch rundum leichter mit dem Sprühstrahl erreichen zu können. Späteres Abkniefen ist halt leichter als das Einspannen des so kurzen Endes. Wer jedoch mit dem Pinsel arbeitet, wird diesen Vorschlag kaum nachvollziehen können, weil das Kolorieren dann vielleicht erst am Modell erfolgen wird.

Aber wie dem auch sei: Die Gedanken kreisen hier schon auf einem sehr hohen Niveau. Ich hatte es hier mit einem preislich überschaubaren und konstruktiv gut durchdachten Bausatz zu tun, der seine Wirkung nicht verfehlt! Deshalb ist es nur konsequent, ihn für die Neuerscheinungen des Jahres 2019 in der Kategorie Technik zu nominieren.



Voll zuggerüstet kehrt 236 123-6 in den Anlagenbetrieb zurück und macht dort nun eine besonders gute Figur vor Übergabegüterzügen.

Basismodell und Bezug des Zurüstsatzes:

<https://www.maerklin.de>
<https://www.shop.z-railways.de>

Seiten des Entwicklers:

<http://v36.info>

Verwendete Hilfsmittel und Werkzeuge:

<https://hartmann-original.homepage.t-online.de>
<https://www.oesling-modellbau.com>
<https://www.tamiya.de>
<https://www.uhu.de/de>

Eisenbahnfreunde Marsberg e.V.



Sa. 20. September 2019
So. 21. September 2019



„Fahrtage“ in Westheim, Waldecker-Straße
im ehem. Getränkemarkt



Samstag 13 Uhr bis 17 Uhr

Sonntag 11 Uhr bis 17 Uhr

- - Module und Ausstellungsstücke in allen Spurweiten
- - viel Betrieb auf der Modulbahn „Im Diemeltal“
- - große Faller Car-System Anlage

Für das leibliche Wohl ist natürlich bestens gesorgt

Unterstützt durch:

DM Design
Planungen in Spiel und Freizeit

www.eisenbahnfreundemarsberg.de

Der legendäre „VW Bulli“

Transporter im Rentenalter

Wie der Käfer beherrschte der Transporter von Volkswagen, werksintern schlicht als Typ 2 bezeichnet, das Straßenbild der jungen Bundesrepublik. Längst sind diese Fahrzeuge im Rentenalter angekommen, doch seine Nachfahren sind auch heute allgegenwärtig. Und eben das hinterlässt auch Spuren auf den Modellbahnanlagen – deutlich wahrnehmbar auch in der Spurweite Z. Das wollen wir uns nun genauer ansehen.

1948 entstand der erste Prototyp für den Transporter von Volkswagen, im März 1950 konnte das neue Modell in Serie gehen. Gleich, welches Jahr als offizielle Geburtsstunde gewertet wird: Dieses Fahrzeug hat längst das Rentenalter erreicht.

Hausintern hörte es viele Jahre auf die einfache Bezeichnung Typ 2, denn es war Volkswagens zweites Fahrzeugmuster nach dem VW Käfer (Typ 1), von dem sich auch hier vieles wiederfand. Da außerhalb von VW die Transporter-Generationen später als T1, T2 usw. durchgezählt wurden, stellte sich das etwas verwirrend dar. Mit der 4. Generation (T4) kehrte schließlich auch VW von dieser werksinternen Bezeichnung ab.



Ein markantes Gesicht und Zweifarblackierung prägten die erste Generation des VW-Transporters. Lange Zeit gehörten seitlich auch die Drehtüren zum gewohnten Bild, während die hohen Stoßstangen nur bei den Exportmodellen Standard waren.



Der VW-Kleinbus kannte viele Erscheinungsformen und nicht alle waren werksseitig vorgesehen: Besonders bunt waren die Transporter erster und auch zweiter Generation als bevorzugtes Fahrzeug der Hippie-Bewegung auf ihren Reisen. Sinnbildlich für das fragwürdige Auftreten dieser Generation ist der Spruch auf der hinteren Stoßstange dieses VW T1a: „Flashbacks happen“. Foto: Marshall Astor (CC-BY-SA-2.0)

Von Anfang an war das kleine Nutzfahrzeug ein Erfolgsmodell. Durch eine enge Verwandtschaft mit dem Käfer, von dem auch der 25-PS-Boxermotor stammte, konnten die Kosten so gering wie möglich gehalten werden. Da sich der Absatz so gut entwickelte, musste VW die Produktion zum 8. März 1956 von Wolfsburg in das neue Werk Hannover verlegen.

Die Idee zu diesem Verkaufsschlager wird Ben Pon senior, einem niederländischen VW-Importeur zugeschrieben. Er soll ein kleines Lastenfahrzeug dieser Klasse auf Basis des Typs 1 vorgeschlagen haben. Und schon bald darauf prägte dieser Transporter das Straßenbild wie sein Bruder. Die Hochphase waren die fünfziger, sechziger und siebziger Jahre, doch auch heute noch gehören die aktuellen Modelle zum gewohnten Bild.

Längst ist der VW Transporter, bekannt auch als VW Bus, Caravelle und „Bulli“, zum Klassiker geworden. Seien es Bahn, Post, Handwerker oder Hippies: Sie alle haben ihn gefahren. Sein umgangssprachlicher Name, der es damals, obwohl zur engeren Auswahl gehörend, nicht zur offiziellen Produktbezeichnung gebracht hat, geht vermutlich auf eine Kombination aus Bus und Lieferwagen zurück.

Im englischen Sprachraum setzte sich der Spitzname „Bully“ hingegen nicht durch, weil dieses Wort wegen seiner Bedeutung dort negativ behaftet ist („Tyrann“). Stattdessen spielte der Begriff „Splittie“ auf seine geteilte Frontscheibe an.

Volkswagen scheute sich einst jedoch und befürchtete offenbar Streitigkeiten mit der Heinrich Lanz AG, die diesen Namen zu nah an ihrer Marke Bulldog für die Traktoren hätte wähen können. Des Weiteren besaß die Kässbohrer Geländefahrzeug AG Rechte an den Wortmarken „Bulli“ und „Bully“ für ihre Pistenfahrzeuge, mit denen sie Weltmarktführer ist.



Der hier auf einem Treffen historischer Fahrzeuge 2009 in Zandvoort (Niederlande) abgelichtete Kleinbus ist ein VW T2b. Er gehört also zu den jüngeren Fahrzeugen der zweiten Generation, erkennbar an den kurzen Stoßstangen, die nicht mehr um die Ecke reichen, und den nach oben versetzten Blinkern, die ab Werk aber sicher noch kein weißes Deckglas trugen. Foto: Alf van Beem (CC-Zero)

Aber das tat dem Erfolg keinen Abbruch, der Typ 2 entwickelte sich auch zum Exportschlager. Ein Erfolgsgarant war seine Flexibilität: Sei es als Kleinbus, Kastenwagen oder Einsatzfahrzeug, Campingmobil oder offen mit Pritsche und einfacher oder gar Doppelkabine.

In seiner Grundkonzeption mit luftgekühltem Motor im Heck hatte der VW Transporter Bestand bis zur dritten Generation und überlebte damit in Deutschland auch den Käfer deutlich. In der Generation T1 (1950 – 1967) besaß er noch seitliche, doppelte Drehtüren zum Laderaum, die Fenster in den Türen von Fahrer und Beifahrer waren seitlich aufschiebbar. Gesichtsprägende Merkmale waren die zum V zusammenlaufenden Linien an der Front mit dem großem Firmenemblem sowie die geteilte Frontscheibe.

Mit dem T2 (1967 – 1979) hielten eine serienmäßige, seitliche Schiebetür (zuvor als Sonderausstattung ab 1963), herunterkurbelbare Fenster und eine einteilige Frontscheibe Einzug in den Serienstandard.

Die Insassen erfreuten sich an der deutlich komfortableren Kabine. Die modernere Bremsanlage und stärkere Motoren seien nur am Rande erwähnt, denn wegen des engen Modellbezugs möchten wir den Fokus auf äußerlich sichtbare Merkmale lenken.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Besonders markant war dann der Wechsel zur dritten Generation (T3), der 1979 vollzogen wurde und Auswirkungen bis 1992 hatte.

Das kantigere Modell war größer und geräumiger als seine Vorgänger und auch technisch erheblich moderner.

Am längst eingebauten Heckmotor mit Antrieb auf die Hinterachse hielt VW aber immer noch fest. Zwischen 1981 und 1982 wurden sie aber immerhin auf Wasserkühlung umgestellt.



Der kantige VW T3 war die letzte Generation mit Heckantrieb, erfreute sich aber zumindest in seinem Heimatmarkt trotz dieses technischen Relikts einer großen Beliebtheit. Foto: Sven Storbeck (GPL)



Bis zur heutigen Zeit – hier ein später T5, rechts daneben im Anschnitt auch ein früher T4 – hat er sein Aussehen stark verändert. Unverändert beliebt ist der Kleinbus von Volkswagen als Einsatzfahrzeug, wie hier im Dienste der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft.

In der Neuzeit angekommen schien der Transporter aus dem Hause VW dann als T4 (1990 - 2003). Dass der Motor nun vorne lag und quer verbaut war, ließ sich am kurzen Vorbau erahnen, der dieses Fahrzeug nun prägte und bis heute typisch blieb. Der Antrieb erfolgte ab jetzt auf die Vorderachse, aber auch die um 1984 mit dem Vorgänger eingeführten Allradversionen sollten fortbestehen.

Doch erstmals war das leichte Nutzfahrzeug nun mit zwei Radständen erhältlich und dank des geänderten Antriebskonzepts besaß er auch eine durchgängig gleich hohe Ladefläche, die bei den Pritschenwagen deutlich niedriger liegt und so eine höhere Raumausnutzung eröffnete.

Fließend gingen die Generationen T5 (ab 2003) und T6 (ab 2015) ineinander über. Äußerlich hat sich der Transporter nur noch wenig verändert, die regelmäßigen Auffrischungen (2009 und 2015) führten dann bei Volkswagen zur neuen Generationenbezeichnung. Die Modellnamen seitens VW heißen nun Caravelle (Kleinbus), Multivan (Großraumlimousine) und California (Wohnmobil).

Im Nutzfahrzeugbereich von Volkswagen hat(te) der Transporter in beide Richtungen Verwandte, gegen die er sich klar abgrenzen ließ und lässt: Nach oben mit mehr Raum und Nutzlast schließt sich der VW LT (1975 – 2006), seit 2006 als VW Crafter bezeichnet, an. Unterhalb war einst der urige VW Fridolin (Typ 147, 1964 – 1974) konzipiert, der für die Deutsche Bundespost entworfen worden war.

Eine Generationenfrage

Mit Blick auf die starke Präsenz (nicht nur) auf Deutschlands Straßen und seiner hohen Beliebtheit verwundert es kaum, dass der „Bulli“ auch im Maßstab 1:220 eine große Rolle spielt.

Und das tut er auch völlig zu Recht, denn immerhin stand und steht er auch bei Post und Polizei im Einsatz, wodurch er umso mehr zum Alltagsbild gehört und auch von der Modellbahn nicht wegzudenken ist. Als die Konkurrenz in diesem Marktsegment noch geringer war, stellte er wohl auch unangefochten das typische Handwerker- und Kundendienstfahrzeug dar.



Als der Kunde noch König war, hatte der VW Transporter seine wohl größte Zeit. Er war das allgegenwärtige Handwerker- und Kundendienstfahrzeug in deutschen Städten. Auch im Modell sollten die Betriebe der Wirtschaftswunderzeit ihre Auftraggeber auch an den abgelegensten Orten erreichen.

Das Lob, dies als erste erkannt und mit Modellen gewürdigt zu haben gehört wohl dem einst Schweizer Kleinserienanbieter MZZ und dem Wangener Anbieter Noch. Beide bereicherten schon früh die Modellautoszene der Nenngröße Z mit höchst unterschiedlichen Modellen aus zwei unterschiedlichen VW-Generationen. Andere Anbieter folgten bis in die Gegenwart und lassen es schon fast unmöglich erscheinen, hier kein Modell zu vergessen.

Da Automodelle in unserer Baugröße deutlich weniger katalogisiert und dokumentiert werden als Schienenfahrzeuge, gehen wir im Folgenden beim Auflisten nach den Vorbildgenerationen statt dem Ersterscheinen der Miniaturen vor.

Da der Hauptfokus der Modelleisenbahner unverändert auf der Epoche III liegt, verwundert es nicht, dass die Ursprungsgeneration des Transporters die meisten Umsetzungen erfahren hat. Wohl keine Karosserievariante dürfte hier im Laufe der Zeit ausgelassen worden sein.



MZZ war der erste Anbieter, der einen Transporter von Volkswagen im Sortiment führte. Dabei handelte es sich um einen VW T2a, der als Kastenwagen (links) Bestandteil der Packung mit der Artikelnummer 3102 war. Märklin hat hingegen zwei Karosserievarianten des VW T1 im Formenbestand (Mitte und rechts).

Märklin hat den T 1 als Kastenwagen für den Metallguss im Formenbestand und ihn bereits viele Male als Beigabe zu Museumswagen oder auch für die eigene Katalogware genutzt. So war eine Pritsche-Plane-Ausführung Bestandteil der Sylt-Autozugpackung (81428).



Ein unlackierter Kastenwagen-Rohling von Märklin (links) zeigt seine feinen Gravuren wie das VW-Emblem oder die beiden seitlichen Drehtüren im Vergleich zu den Karosserieformen „Pritsche (mit Plane)“ und „Hochdach“ aus dem VW-T1-Angebot von MWB.

Zumindest eine Randnotiz wert ist an dieser Stelle die motorisierte Draisine Klv 20 (Vorbildbaujahr 1955), die mit den Frühjahrsneuheiten 2019 angekündigt worden ist und auf der ersten Bulli-Generation aufbaut. Unmotorisiert und auf Basis eine MWB-Modells gab es dieses Fahrzeug auch bei Rail exclusive (Detlev Stahl, Art.-Nr. BS-017).

In ihrer langen Bauzeit hat die erste Transporter-Generation einige äußere Änderungen erfahren, die nicht alle auf Anhieb an den Modellen wiederzuerkennen sind: Die ersten Fahrzeuge besaßen hinten noch keine Stoßstange, wovon keine Umsetzungen im Maßstab 1:220 bekannt sind.

Die Winker wurden aufgrund geänderter Zulassungsbestimmungen durch Blinker ersetzt, die rechts außen über den Scheinwerfern Platz fanden. Das Dach wurde 1955 über die Frontfenster gezogen. Schließlich erhielten die Fahrzeuge noch größere und ovale Rückleuchten. Im August 1963 folgten eine breitere Heckklappe mit größerem Rückfenster – optisch rückte das Modell 1964 damit schon an seinen Nachfolger heran.

Die größte Modellpalette zum VW Transporter erster Generation hatte vermutlich Modellbau Wolfgang Baumann (MWB) aus Wesel vorzuweisen. Bekannt sind hier unter anderem ein Kastenwagen der Polizei im tannengrünen Anstrich, Großraum-Kastenwagen (mit Hochdach) sowie die Varianten Pritsche (einschließlich Doppelkabine) und Pritsche mit Plane. Zur Auswahl standen die Modelle meist vollständig lackiert in Exklusiv-Ausführung sowie als nicht kolorierte Basic-Version.



Die größte Vielfalt an Modellen des VW T1 wusste Modellbau Wolfgang Baumann anzubieten. Wir sehen hier eine Auswahl von gleich sieben Formvarianten (v.l.n.r.): Pritsche, große Pritsche (über den Fahrzeugkasten reichend), Doppelkabine mit Pritsche, Polizei-Kastenwagen, Pritsche mit Rundumwarnleuchte, Pritsche/Plane und Hochdachausführung.



Auch der US-Hersteller ZThek hatte wiederholt Automodelle im Programm. Darunter befand sich auch ein Kastenwagen mit zwei Seitenfenstern im vorderen Bereich der Ladefläche. Erhältlich war er auf jeden Fall in den Farben der Feuerwehr.

Ob diese Version als Kombi ein konkretes Vorbild hatte oder der Phantasie des Anbieters entsprang, ließ sich nicht herausfinden. Es gab damals auch viele Karosserieumbaufirmen, die Fahrzeuge individuell an die Anforderungen ihrer Kunden anpassten. Einige standen den werksseitigen Formen nahe, andere zeigten völlig eigene Bilder.



Bild oben links:
Auf diesem leider sehr kleinen Bild entdecken wir das Feuerwehrfahrzeug von ZThek mit zwei Seitenfenstern im Bereich der Ladefläche. Angehängt ist ein Pumpenwagen von Memotec. Foto: ZettZeit, Jens Wimmel

Bild unten links:
Die seitlichen Drehtüren und die vorn in Richtung der Stoßstange zusammenlaufenden Linien der Farbtrekkanten kennzeichnen das Limited-Modell zweifelsfrei als VW T1. Die eckige Form und zu flache Form passen dazu aber gar nicht.

Auch Limited nahm einen eigenen T1 ins Sortiment auf. Dieser zweifarbige Kleinbus erschien aber leider sehr eckig und ließ auch die typische Rundung an der Front vermissen. Eine Besonderheit ist der Pritschenwagen, den NoBa-Modelle auf einem Treffen in Sindelfingen vorstellte. Er folgt dem Umsetzungsmaßstab 1:200, erlaubt dadurch aber das Verbauen eines angetriebenen Fahrwerks für das Z-Car-System.

Keine Fragen wirft hingegen das aktuelle Modell „Volkswagen Transporter“ (KL01) bei Trafofuchs auf. Es ist eindeutig und ohne Zweifel als Ausführung eines Kleinbusses der Ursprungsversion T 1a zuzuordnen. Die ab 1959 erhältliche Ausführung mit Doppelkabine konnten wir als Modell nicht finden.

Rhythmus im Blut

Besonderer Zuwendung erfreuten sich die Samba-Busse, offiziell als „VW Bus Sonderausführung“ bezeichnet. Die jüngsten Umsetzungen stammen von Zcustomizer und Raffaele Picollo aus Genua (Italien). Beide weisen sie einen freien Blick ins Innere auf, was sie im Markt einmalig macht.



Zu den jüngsten Umsetzungen im Maßstab 1:220 gehören die Samba-Busse ohne hintere Eckfenster von Zcustomizer (Bild links) und Raffaele Picollo (Bild rechts). Beide haben die einst am stärksten nachgefragten Lackierausführungen gewählt, beim Modell aus Genua sind aber auch die Chromzierleisten und Außenspiegel nachempfunden und die Scheinwerfer zusätzlich beleuchtet worden. Foto rechts: Raffaele Picollo

Alles anderen Umsetzungen, die im 3D-Druck oder Resinguss entstanden, haben dunkel lackierte Scheiben, weil sie massiv gefertigt sind. Bevor wir uns weiteren Modellen besonderer Gestaltung zuwenden, möchten wir kurz einige Informationen zum Vorbild mitliefern, die für das Verständnis hilfreich sind.

Der Samba-Bus befand sich ab 1951 im Volkswagen-Programm. Der Unterschied zum regulären Bus waren eine komfortablere Ausstattung und eine größere Zahl an Fenstern für eine bessere Aussicht. An jeder Seite gab es vier Oberlichtfenster in der Schräge, ebenso hatte er am hinteren Ende Eckfenster. Beide Fensterarten trugen Kunststoffscheiben. In dieser Ausführung befand er sich dann auch im MWB-Programm.

Ab August 1963 wichen die hinteren Eckfenster schließlich einer geänderten Heckklappe mit einem größeren Fenster. Diese Ausführung ist allgemein weniger bekannt, was vermutlich an der geringeren Stückzahl so ausgelieferte Modelle lag.

In den sechziger und siebziger Jahren wurde vor allem der Sambabus noch mehr als der Käfer zu einem Symbol der Hippie-Bewegung. Aber auch viele gewöhnliche T1 und T2 wurden bewohnbar gemacht, bunt bemalt und dienten dann als Reisemittel auf den „Hippie Trails“ in Richtung Osten und Süden. Das galt auch für die Vereinigten Staaten, wo das Reiseziel Westküste hieß.

Volkswagen war über diese Entwicklung nicht erfreut. Zu sehr sorgten sich die Verantwortlichen dort um negative Auswirkungen auf die Verkaufszahlen ihrer wichtigsten Fahrzeuge und um einen Wandel des bislang so guten Bildes, dass sie in der öffentlichen Wahrnehmung genossen.

In Bezug auf unsere Modellgeschichte sind wir damit beim niederländischen 3D-Druck-Produzenten A2 Models angekommen, der vom VW Transporter T1 jeweils in den Materialfarben Grün, Grau und Gelb einen Kleinbus, Kastenwagen, Pritschenausführung mit verladener Leiter und einen Sambabus im Programm führt(e).



Die Reiselust der Hippies ist auch auf der Modellbahn ein beliebtes Thema, zumal es mit der frühen Epoche III noch in einen stark verbreiteten Zeitabschnitt fällt. Deshalb hat sich auch Raffaele Picollo in gleich zwei Gestaltungen diesen Vorlagen angenommen (Bilder oben links und rechts). Bei Rolfs Laedchen waren ebenfalls zwei Gestaltungen erhältlich, von denen die naturgrüne Ausführung hier an einem VW T2b auf Basis von MWB (Bild unten; links) vorgeführt wird, die auf passende Figuren von Trafofuchs und einen Sambabus von A2 Models (Bild unten; rechts) trifft, der in der eigenen Werkstatt koloriert wurde. Fotos oben links und rechts: Raffaele Picollo

Obwohl mit dem Jahreszusatz 1950 gekennzeichnet, handelt es sich um jüngere Ausführungen der Fahrzeuge. Besonders deutlich wird dies am „Sonderbus“ mit seinen Oberlichtfenstern. Dieser Sambabus hat die korrekte Fensteranzahl, aber ihm fehlen bereits die hinteren Eckfenster. Damit ist er klar den Baujahren ab 1963 (Modell 1964) zuzurechnen.

Über die Fronfenster gezogene Dachkante und Blinker über den Scheinwerfern habe alle A2-Models-Umsetzungen, was bereits auf den Seiten des Anbieters zu erkennen ist. Die Mode der Generation zwischen Heulkrämpfen und Sexorgien hat auch Rolfs Laedchen aufgegriffen.

Auf MWB-Basis gab es dort für Reisen eher ungeeignete T1-Kastenwagen als „VW Bully sonnengelb“ (10300.Z) und „naturgrün“ (10301.Z), doch die Farben wussten zu gefallen. Unsere Bilder zeigen die naturgrüne Version am Beispiel des Nachfolgers T2.

Doch so schwierig ist das eigene Bemalen gar nicht. Passende Vorlagen sind im weltweiten Netz leicht zu finden. Sobald das Festlegen auf ein Vorbild erfolgt ist, bedarf es nur einer ruhigen Hand, eines besonders feinen Haarpinsels und etwas Lack. Unser Hippie-Sambabus auf Basis von A2 Models ist genauso in der eigenen Werkstatt entstanden.



Der offiziell ganz schlicht als „VW Bus Sonderausführung“ bezeichnete Sambabus von A2 Models (links) trifft hier auf seine Nachfolgegeneration, vertreten durch einen VW T2b als Polizei-Einsatzfahrzeug von MWB (rechts).

Ein Auto wird erwachsen

Die zweite Generation der Kleinbusse beweist eine deutliche Reife des Erfolgsmodells aus dem Hause VW. Auch im kleinen Maßstab gehören sie zu den ansprechendsten, aber auch anspruchsvollsten Modellen, denn ihre leichten Rundungen an der Front erwiesen sich nicht als leicht umzusetzen.



VW-Transporter in Diensten der Deutschen Bundespost dürfen auf einer Anlage nicht fehlen, denn sie gehörten einst zum Alltagsbild. Allen voran ist sicher die Hochdachausführung des T2b (ganz rechts) vielen in Erinnerung geblieben. Alle vier hier gezeigten Modelle entstanden auf Basis von MWB-Basic-Modellen.

Die ältesten Busse dieser VW-Generation bot übrigens MZZ an – hier gilt die Aussage sowohl fürs Vorbild als auch Modell. Zusammen mit einem Ford Transit (3101) oder einem Unimog (3102) kamen sie als Zweierpaket, im ersten Fall als Pritschenwagen mit Plane, im zweiten als Kastenwagen. Später wurden sie auf Messen auch einzeln abgegeben, ohne eine neue Artikelnummer zugewiesen bekommen zu haben.

Auch Limized nahm sich der Ausführung als T2a an und nahm mit dem Bus eine Karosserieform ins Angebot, die MZZ nicht angeboten hatte. Wie bei der Limized-Umsetzung des Vorgängers litten einige Modelle aber an einer etwas zu flach wirkenden Front.

Damit bewiesen sie eindrucksvoll, dass nicht eine streng maßstäbliche Verkleinerung allein Segen bringt, sondern bisweilen einzelne Details unter- oder hier eben auch überproportioniert sein wollen, um ihre Vorlage glaubhaft zu treffen.

Betroffen sind hier, wenn auch in deutlich geringerem Maße, die aus dem Bestand des Ideen-Magazins übernommenen und von Rolfs Laedchen weitervertriebenen Artikeln „VW Camping-Bus“ in Silber (10330.Z) und Blau-Metallic (10330a.Z).

Sie zeigen auch die 1. Bauform der T2-Generation, bei der die vorderen Blinker noch unten platziert waren. Die Stoßstange war um die Ecken herumgezogen und bildete im Türbereich Trittstufen für den Einstieg in den Fahrerraum.



Die mit Abstand meisten Versionen zur zweiten Generation gehen auf das Konto von Modellbau Wolfgang Baumann (MWB). Ausnahmslos zeigen sie die Ausführung als T2b: Oben sind sie als Kastenwagen und Bus zu sehen, unten als Kommunalfahrzeug, mit Westfalia-Ausbau und als Polizeiwagen.

Die meisten Versionen gehen wieder auf das Konto von Wolfgang Baumann (MWB). Der Kastenwagen befand sich zeitweilig sowohl in der ersten Bauform im Sortiment, als auch in der späteren Form mit kürzeren Stoßstangen und nach oben versetzten Blinkern. Die jüngere Form gab es zudem auch mit dem für Fahrzeuge der Deutschen Bundespost einst so typischen Hochdach.



In Westerende begegnet der Schienenbus einem VW-Bus mit Westfalia-Ausbau (MWB-Modell), mit dem Urlauber in Ostfriesland unterwegs sind. Bald haben sie ihr Ziel erreicht und freuen sich auf ein kühles Bad in der Nordsee.

Für die Polizei und Feuerwehr gab es Kleinbusse als Einsatzfahrzeuge mit Sondersignalanlage auf dem Dach. Lackiert in Kommunalorange, mit weiß-roten markierten Stoßstangen und gelbem Rundumlicht ergaben sich daraus aber auch Vertreter des städtischen Fuhrparks.

Eine wegen ihrer Form recht auffällige Ausführung war der Campingbus mit Westfalia-Ausbau wegen seines an der Front unter einer Abdeckung beförderten Reserverads. Alle Modelle standen stets in Basic- (unlackiert) und Exclusiv-Ausführung (vollständig lackiert) zur Auswahl.

Letztmalig mit Heckmotor

Die Luft an Anbietern wird enger, wenn wir die jüngeren Generationen des heute betrachteten Automobils erreichen. Beim T3 sind es nur noch zwei Hersteller, die das Fahrzeug überhaupt umgesetzt haben.

Das erste Angebot geht auf den Zubehörhersteller Noch zurück. Es gehört bereits in seine zweite Modellauto-Generation und hat durchsichtige Scheibeneinsätze.

Bild rechts:
Ein Mietauto vor dem Friedhof? Wir hoffen, dass hier nur ein Angehöriger kurz vorbeigekommen ist, um Blumen am Grab eines Verstorbenen abzulegen.





Der kantige Volkswagen T3 erschien bei Noch in den verschiedensten Ausführungen. Heutigen Ansprüchen vermag davon aber allenfalls noch die ganz links platzierte Ausführung zu entsprechen.

Die Lackierung ist für heutige Ansprüche nicht mehr zeitgemäß: teilweise recht dick und meist zu glänzend, Lampen sind nur sehr grob abgesetzt worden.

Angeboten wurden die Modelle als VW-Transporter in einer Doppelpackung (4732), neutral gelb für eine mögliche Beschriftung als DBP-Fahrzeuge (4771) und als Bestandteil einer zweiteiligen Mietwagenzusammenstellung „Interrent“ (4772).

Optisch erheblich höhere Ansprüche befriedigen konnte der Krankenwagen mit Hochdach von Limized, der vier Rundumleuchten zur Signalisierung aufwies. Wer nun spontan auch an das THW-Pritschenfahrzeug mit Doppelkabine denkt, der sei darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um einen VW LT 45 handelte – den größeren Bruder des Kleinbusses.



Der Krankenwagen auf Basis eines Volkswagen T3 mit Hochdach von Limized darf auf jeden Fall zu den gelungenen Umsetzungen in der Modellgeschichte des Transporters gelten. Leider ist dieses wichtige Fahrzeug heute nicht mehr erhältlich.

Angekommen in der Gegenwart

Mit dem T4 gelangen wir nun in die jüngere Vergangenheit und auch in die Zeit, die wir gerade erleben. Denn immer noch gehört diese Transporter-Generation zum gewohnten Straßenbild, obwohl die ältesten Vertreter schon in einem Jahr als historische Fahrzeuge gelten können.

Erstmals erschien dieses Fahrzeug mit unterschiedlichen Radständen, die MWB auch im Modell berücksichtigt hat. Zum Lieferprogramm gehörten auch unterschiedliche Karosserieförmungen als Kleinbus oder



Transporter. Bei den Kastenwagen hatten sie teilweise auch unterschiedliche Dachhöhen und waren entweder mit Heckklappe oder seitlich angeschlagenen Türen zu erhalten.



Mit unterschiedlichen Hecktüren und -klappen sowie verschiedenen Radständen bot MWB den Transporter in der Ausführung T4 an. Das deutlich jüngere 3D-Druck-Modell von Zcustomizer besitzt nun sogar Alufelgen und Außenspiegel (Seite 30 unten rechts; Foto: Zcustomizer, Sascha Braun).

Aktuell befindet sich ein Kastenwagen mit gut nachgebildeten Alufelgen im Sortiment von Zcustomizer. Weitere Anbieter für diese zwischen 1990 und 2003 gebauten Vorbilder gibt es im Maßstab 1 :220 nicht oder sie sind nicht bekannt geworden.

Anders sieht das bei den aktuellen Generationen T5 und T6 aus, die sich optisch und technisch sehr nahestehen und im Kleinen kaum zu unterscheiden sind. Hier ist zunächst NoBa-Modelle zu nennen. Das 3D-Druck-begeisterte Ehepaar aus Süddeutschland hat den T5 als Multivan (6207 / 6207R / 6208 / 6209R), Pritschenwagen (6203 A / 6205), Wohnmobil (6204) mit Kofferaufsatz umgesetzt.

Im Programm befindet er sich laut Produktbezeichnung auch als Rettungswagen (6201) mit den heute üblichen Kofferaufbauten. In dieser Form wirft er für uns allerdings eine Frage auf: Kann es sich hierbei eventuell um einen Krankentransportwagen (KTW) handeln?



NoBa-Modelle hat sich der fünften Generation angenommen und bietet diese u.a. als Rettungswagen (links) und Multivan (rechts) an. Fotos: NoBa-Modelle

Für einen Laien mag beides (scheinbar) identisch sein, aber die in der Notfallrettung eingesetzten RTW verfügen über eine größere und schwerere Ausrüstung und der Patient muss von drei Seiten zugänglich sein. Der VW Transporter ist für diese Zwecke eigentlich zu klein und weist eine nicht ausreichende Nutzlast auf.

Sicher ist nicht die Phantasie mit dem Konstrukteur durchgegangen, aber die Vorlage für diese Miniatur wird damit umso interessanter. Kreativität bewiesen wurde jüngst auch bei Trafofuchs. Das dort geführte

Wohnmobil (KL20) mit schräg hochgeklapptem Faltdach sieht dem Volkswagen T6 sehr ähnlich. Dabei wurde es aber auch bewusst belassen.

Automodelle der Spitzenklasse kommen seit einigen Jahren aus Portugal. Álvaro Cortes fertigt mit Leidenschaft hoch detaillierte Modelle mit vielen Feinheiten. Neuheiten dieses Jahres sind Nachbildungen des T5 und T6 als Einsatzfahrzeuge für Deutschland, Österreich und die Schweiz (Polizei und Notarzt).



Der Generation T5 und T6 entspringen die erst in diesem Jahr aufgelegten Modelle von Álvaro Cortes, die hier als T6 mit individuell gestalteten Felgen in zwei Karosserieausführungen zu sehen sind. Foto: Álvaro Cortes



Wenig Automodelle des Kleinbusses (hier von MWB als Kastenwagen T4) sind derzeit im Maßstab 1:220 auf dem Markt. Da stellt sich die Frage, wohin der VW Transporter im Kleinen zukünftig fährt?

Den VW T 6 bietet er auch in Zivilversionen (Metallic-Lackierungen und Schwarz) an, darunter befindet sich auch eine gelbe Ausführung als Lieferwagen mit fensterloser Ladefläche. Erhältlich sind auch eine Kombi-Variante mit Fenster in der Schiebetür und Kastenwagen mit langem Radstand.



Was waren das noch vergleichsweise ruhige Zeiten, als an der Signalmeisterei ein VW-Kastenwagen T1 für Dienstfahrten vor der Tür stand.

So bleibt festzustellen, dass diese wichtige Fahrzeugart in allen Generationen auch im Maßstab 1:220 vertreten ist. Doch nicht alle sind sie dabei gleichermaßen gut berücksichtigt worden. Einige hat zudem die Zeit überholt, bei anderen sind ihre Hersteller nicht mehr aktiv. Deshalb schließen wir mit folgenden Fazit: „Es gibt noch viel zu tun.“

Seiten zu noch aktiven Herstellern:

- <https://www.maerklin.de>
- <https://www.noba-modelle.de>
- <http://www.rolfs-laedchen.de>
- <http://www.trafofuchs.de>
- <https://www.zcustomizer.de>

Gesellenstück fürs Meisterwerk **An der Nordseeküste...**

...am plattdeutschen Strand. Ein Diorama lädt zum Umsetzen feinsten Details ein, die sich so nur selten auf Anlagen verwirklichen lassen. Ebenso bieten sie eine hervorragende Fläche für Fingerübungen und dem Einstudieren neuer Techniken. Dietmar Allekotte nutzte den EM-Dioramenwettbewerb, um ein noch viel größeres Werk vorzubereiten.

Als unser Redakteur Dirk Kuhlmann im Forum der Z-Freunde International auf einen Dioramenwettbewerb des Eisenbahnmagazins hinwies und wir auch in diesem Magazin zur Teilnahme aufrufen, war für Dietmar Allekotte aus Mülheim (Ruhr) sofort klar, dass er dabei sein wolle.

Für ihn galt es, neue Techniken auszuprobieren und ein Musterstück für sein Projekt „Marienfeld“ zu schaffen, das als Guckkastenanlage in Angriff genommen werden sollte. Wo sonst lassen sich sonst Handgriffe und Arbeitsweisen erproben, vertiefen oder einstudieren?



Das Diorama „Küstenland“ von Dietmar Allekotte zeigt einen Strandabschnitt, dessen Promenade von der Bahntrasse abgeschnitten ist. Badegäste gelangen deshalb über eine Fußgängerbrücke an den Sandstrand.

Dank der Nordseemotive für „Marienfeld“ stand auch das Thema für das Diorama, das Dietmar zum Wettbewerb einreichen wollte, fest: ein Küstenabschnitt mit Strand. Der Titel fiel, im Gegensatz zur wiedergegebenen Landschaft, mit dem Namen „Küstenland“ schlicht aus.

Keine Überlegungen gab es auch zu den Grundmaßen des Schaustücks, denn die waren seitens der Wettbewerbsbedingungen verbindlich vorgegeben. Das Gezeigte musste sich also mit einer Grundfläche von 15 x 30 cm begnügen – wenig für größere Maßstäbe, für die Spur Z hingegen schon eine Fläche, auf der es sich austoben lässt.



Die V 36 ist zu Beginn der sechziger Jahre in Norddeutschland noch recht verbreitet und kommt immer dann im Nahverkehr vor Umbauwagen zum Einsatz, wenn die Kapazitäten eines Schienenbusses zu den stark frequentierten Zeiten nicht ausreichen.

Der Baubeginn

Nun musste noch ein Plan her, bevor es losgehen konnte! Nach einer kurzen Rücksprache mit Dirk Kuhlmann stand auch dieser fest und es ging schnell voran. In Windeseile konnte unser Leser jetzt alles für den Bau vorbereiten.



Korkplattenteile, Faller-Styrodurmauern und ein Stück Raufasertapete bilden die wesentlichen Grundlagen der späteren Landschaft. Foto: Dietmar Allekotte

Schon im Vorfeld hatte er sich intensiv mit den Werken und Arbeitsweisen seines Vorlagengebers und ideellen Wegbereiters Dirk Kuhlmann auseinandergesetzt.

Dietmar versuchte, nicht nur die gestalteten Oberflächen zu sehen, sondern auch deren Entstehen zu hinterfragen und zu verstehen.

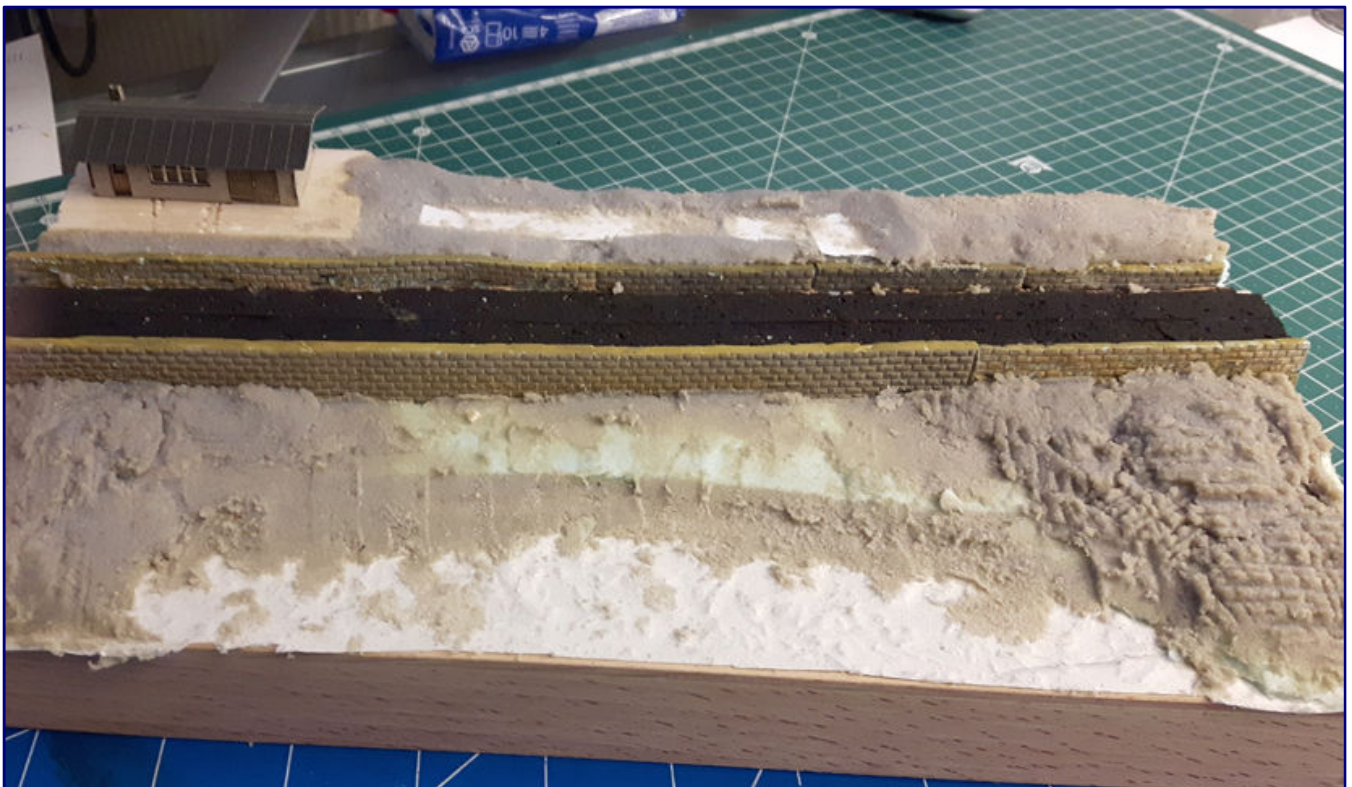
Wenn sich eine solche Beobachtungsgabe mit einer eigenen Handschrift verbindet, dann bietet das die beste Grundlage für herausragende Ergebnisse. Und das ist in diesem Fall sicher gelungen, wie auch die begleitenden Fotos beweisen.

Als Erste wurde aber jetzt ein passendes Brett als Grundlage gesucht. Wie es der Zufall wollte, fand sich noch ein Malgrund von Boesner in exakt richtiger Größe. Damit konnte es dann auch gleich losgehen. Er malte grob mit einem Bleistift die Grundrisse auf das Brett und teilte es in Bereiche ein.

Vorgehen wollte Dietmar genau nach der Methode, die er hier in **Trainini®**-Bauberichten gelesen und penibel verfolgt hatte vor. So legte er zunächst ein Stück Kork aus und in den Bereich des späteren Wassers ein Stück Raufaser-Tapete.

Es folgte eine Probe des Plans mit dem Gleis, das vom Streifen einer Styrodurmauer (Faller) gesäumt wurde, sobald es zurechtgeschnitten war. So sollte es gehen, dachte sich Dietmar Allekotte und schickte sich an, der Landschaft bleibende Strukturen zu verpassen.

Sobald alles verklebt war, formte er das Gelände grob vor und überzog es mit dem Molto-Reparaturspachtel, der damit wohl zu einem neuen Modellbaustandard zu werden scheint. Die erforderliche Trockenzeit verbrachte der Bauherr damit, seinen Fundus auf der Suche nach einer geeigneten Brücke zu durchkämmen. Schließlich bedurfte es ja einer gefahrlosen Überquerungsmöglichkeit für die Erholung suchenden Badegäste.



Nach der groben Geländegestaltung erfolgte ein Überzug mit Molto-Reparaturspachtel, dessen sandige Struktur gut zum Thema dieses Dioramas passte. Foto: Dietmar Allekotte

Hatte er da nicht irgendwo noch etwas von seinem Freund Peter Rogel? Aber es half nichts. Sein Fund war für den gedachten Einsatzzweck zu grob und wollte auch nicht so recht zum Motiv passen. Der Ehrgeiz und auch seine zwischenzeitlich weiter gestiegenen Erwartungen verlangten nach filigraneren Teilen.

Und so landete er schließlich bei HOS-Modellbahntechnik, einem der anerkannten Spezialisten, wenn es mal richtig gut gelingen soll und besonders fein sein darf. Ein kurzes Telefonat und ein paar Bilder später, machte sich Heinz O. Schramm an die Arbeit und entwarf genau die Brücke, die auf der Wunschliste unseres Lesers stand.



Für die Fußgängerbrücke, die nun einige Erholungssuchende zum Drachen steigen lassen entdeckt haben, griff Dietmar Allekotte schließlich auf eine Maßanfertigung von HOS-Modellbahntechnik zurück.

Als Bausatz für die kleine Schlosserei hinter der Bahntrasse griff er hingegen auf eine Hütte von MBZ zurück., die sich bereits in der Bastelkiste befand. Als die ersten Geländefarben aufgetragen waren, konnten die erforderlichen Stellproben stattfinden, um Plan und tatsächliche Wirkung in Einklang zu bringen.

Es nahm zwar alles schon Formen an, aber irgendwie gefiel es dem Gestalter noch nicht. Kurzerhand wurde der Bereich des Meerwassers bis in die äußeren Ecken erweitert. Ein weiterer Punkt war die Anzahl an Details, die sich hier wiederfinden sollten, damit es nicht langweilig auf den Betrachter wirkt. Schließlich muss der Blick beim Schwenk über viele Dioramen eingefangen und gefesselt werden, um die Messebesucher zu einer Stimmabgabe zu motivieren.



Sandauflage und erste Farbaufräge waren geschafft, da folgte noch ein Flügelsignal auf einem Sockel. Foto: Dietmar Allekotte

So kam Dietmar die Idee, an recht zentraler Position ein Flügelsignal zu positionieren, für das schon ein defektes Modell genügen würde. Seine elektrische Funktion war schließlich nicht gefragt. Reste, aus denen sich ein Sockel bauen ließ, fanden sich ebenso noch im Fundus. Ein weiteres Merkmal mit für den Zuschauer fragwürdiger Funktion war das Abflussrohr nahe dem Strand: Was wird denn hier in unmittelbarer Nähe der Badenden im Meer entsorgt?



In der Gesamtansicht ist auch das Abflussrohr (ganz links im Bild) nahe dem Badestrand zu sehen: Was wird dort ins Meer eingeleitet?

Der Bau schreitet voran

Inzwischen war nun auch die Geländestructur soweit fertiggestellt, dass schon das erste Grün und der Sandstrand aufgetragen werden konnten. Nachdem dort farblich alles passte und auch die Gleise den für eine glaubhafte Wirkung unverzichtbaren Rost, besaßen, kam das Gestalten des Wassers an die Reihe.

Auch hier arbeitete unser aufmerksamer Leser exakt nach der von Dirk Kuhlmann beschriebenen Vorgehensweise, die noch auf den früheren Gestaltungsexperten Rolf Knipper zurückgeht. Nach dem Farbauftrag für das abfallende, vom Wasser überspülte Ufer folgten zwei Schichten hochglänzenden Bootsacks.

Die Brücke war zwischenzeitlich auch schon angeliefert und verlangte nach ihrem Einbau an der vorgesehenen Stelle des rechten Dioramenrands. Das Begrünen schritt derweil mit Gräsern aus dem Hause Noch voran, die mit dem Grasmaster aufgetragen worden sind.

So zeigte sich das Diorama „Küstenland“ schon weitgehend fertig, doch noch fehlten passende Figuren. Schließlich sorgen erst diese für wahrnehmbares Leben. Der Auftrag hierzu ging an Trafofuchs und wurde von Birgit Foken-Brock ebenfalls zur vollen Zufriedenheit des Wettbewerbsteilnehmers gelöst.

Und so zieht Dietmar Allekotte trotz verpasstem Gesamtsieg ein zufriedenes Fazit. Wir lassen ihn hierzu noch einmal persönlich zu Wort kommen: „Dieses Diorama war für mich genau das richtige Projekt, um wichtige Dinge für meine folgende Anlage „Marienfeld“ zu testen. Für mich waren die Bauberichte im **Trainini®** wie ein Geschenk. Ich habe sehr viel für mich aufgesagt und probiert.“

Anzeige

14. Modellbahn-Ausstellung Zeller Adventsmarkt



ACHTUNG!
Zeller Altstadt gesperrt -
Anfahrt nur über Bullay möglich!
Richtung Hüllesheim
Zeller-Schwarze-Katz-
Halle
ACHTUNG!

**Zell an der Mosel
Zeller-Schwarze-Katz-Halle**

Sonntag, 08. Dezember 2019, von 11 bis 17 Uhr
Veranstalter: Z-Freunde International e.V., 56856 Zell (Mosel)

Na denn, für uns ist es ebenso ein Geschenk, das Entstehen und das fertige Diorama samt Erfahrungen mit allen unseren Leserinnen und Lesern teilen zu dürfen.

Fühlen Sie sich jederzeit eingeladen, uns an ihren Ideen und Arbeiten teilhaben zu lassen. Zehntausende Menschen weltweit freuen sich gemeinsam mit Ihnen!

Die Motivation erfolgte über folgende Seiten:
<https://eisenbahnmagazin.de>
<http://helenensiel.com>

Seiten der im Text erwähnten Anbieter:
<http://www.hos-modellbahntechnik.de>
<https://www.mbz-modellbahnzubehoer.de>
<https://www.noch.de>
<http://www.trafofuchs.de>



Die kleine Schlosserei hinter der Bahnstrecke entstammt einem MBZ-Bausatz. Eingebettet in die Landschaft wird sie von einer üppigen Begrünung.

Der VW Transporter im Wandel der Zeit **Auto-Legende – legendäres Auto**

Wenn ein Auto Geschichten und Geschichte schreibt, dann muss es etwas ganz Besonderes sein. Freunde des „Bullis“ werden dagegen nicht ihr Wort erheben, denn für sie ist der Transporter genau das. Mit ihm verbinden wir noch heute Wirtschaftswunder, Blumenkinder, Vereinsfahrten und Kegelausflüge, aber er war (und ist) so viel mehr. Wenn ein Auto zum Alltag gehört, dann kommen wir auch als Modellbahner nicht an ihm vorbei, dachten wir, und lasen dieses Buch.

Alexander F. Storz
Die Bulli-Legende
Als Bullis noch Samba tanzten

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2016

Gebundenes Buch
Format 23,0 x 26,5 cm
192 Seiten mit 122 S/W- & 186 Farbbildern

ISBN 978-3-613-03883-7
Titel-Nr. 03883
Preis 24,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Der Autor des hier besprochenen Buches, Alexander Franc Storz, arbeitet als Journalist im Bereich der Automobilhistorie und ist für verschiedene Fachmagazine tätig. Die Liste der von ihm veröffentlichten Bücher erscheint fast endlos lang. Viele berühmte Automodelle waren darunter, hier ist es nun mit dem Transporter von Volkswagen ein weiterer Klassiker.



Mittlerweile erscheint dieser gemäß der Zählweise von VW schon in der sechsten Generation. Seine Liebhaber, die der Wolfsburger Konzern schon mit einem Microbus in Retrogestaltung zu einem Umsatz verleiten wollte, nennen ihn bis heute liebevoll Bulli. Das gilt freilich nur für den deutschen Sprachraum, wie wir in unserem vorausgegangenem Artikel erläutert haben.

50 Jahre Zeitgeschichte sind über den „Typ 2“, dessen Produktion wegen seines schnellen und großen Erfolgs rasch vom Stamm- ins neue Werk Hannover verlegt werden musste, gegangen. Geblieben ist sein Ruhm: In den Fünzigern symbolisierte er neben dem Käfer das Wirtschaftswunder, in den Sechzigern zeigte er dann eine wahre Modellvielfalt.

Die Siebziger erlebte er als Lieblingsgefährte der „Blumenkinder“, die sich für Liebe und Frieden aufopferten und dabei gern dem Drogenkonsum hingaben, in den Achtzigern schien er dann erwachsen geworden zu sein. Bis heute ist er ein akzeptierter und beliebter Transporter geblieben.

Der Autor nimmt seine Leser mit auf diese erlebnisreiche Zeitreise durch immerhin vier Jahrzehnte. Er erzählt vom Ursprung und der Idee zum Erfolgsmodell, das von einem niederländischen VW-Importeur vorgeschlagen wurde. Mit „Geschichte und Geschichten“ lässt es sich wohl am besten umschreiben, was Alexander Storz da im größten Kapitel des Buches ausbreitet.

Bis einschließlich zur Seite 121 des 192-seitigen Bands befasst er sich nur mit der ersten Generation des Bullis, der offiziell nie so heißen durfte. Er lässt den Leser erleben, wie dieser Klassiker auch modernere Konzepte von Konkurrenten wie Gutbrod, Goliath, DKW oder Ford abhängt und neben dem „Typ 1“ zum Symbol des deutschen Wirtschaftswunders wird.

Unterstützt wird all das von hervorragenden, zeitgenössischen Fotos, die anders als Werks- und Werbeaufnahmen den Alltag der Deutschen jener Zeit zeigen. Und da gehörte der VW-Kleinbus immer dazu: Sei es im Kundendienst, beim gewöhnlichen Handwerker, als Lieferwagen, Sambabus für Kleingruppenreisen, Lotsenfahrzeug auf dem Flughafen, bei Polizei, Post oder Bundeswehr, dieses Auto gehörte immer dazu.

Natürlich kommt auch dieser Band nicht ohne die genannten Werks- und Werbeaufnahmen aus, aber hier bringen sie vergleichend zum Ausdruck, wo und wie Anspruch und Wirklichkeit auseinanderlagen. Privataufnahmen zeigen das wahre Leben, das so nur deutlicher wirken kann.

Jahrzehntelange Normalität und deutscher Alltag sind es, die authentische Anregungen für die heimische Modellbahnanlage liefern und es ermöglichen, in den Geist jener Zeit einzutauchen, ohne sie als zu schön zu verklären.

Wer guten Modellbau wünscht und umsetzen möchte, der kommt an zeitgenössischen und unverfälschten Eindrücken nicht vorbei. Und so hat auch uns ein Buch beflügelt, an das wir uns sicher noch lange erinnern werden, weil es stets gute Dienste leisten kann.

Schön ist, dass es sich nicht am Transporter erster Generation erschöpft. Bis zum letzten Hecktriebler in Form des T3 reicht es und wirft dann kurz einen Blick in die Zukunft, die wir nach dem Ende der Lektüre auch längst schon wieder als Vergangenheit erkennen müssen.

Selbst das Ende vieler Fahrzeuge wird in Einzelschicksalen gezeigt, sei es auf dem Schrottplatz, nach Unfällen oder gar als Schafstall. Auch das ist wahres Leben. Kein Hehl wird auch daraus gemacht, dass die Begeisterung auf den Exportmärkten Ende der siebziger Jahre wegen des überholten Antriebskonzepts abebbte.

Volkswagen hielt dennoch auch in dritter Generation daran fest und wusste zumindest im heimischen Markt noch lange damit zu begeistern. Aber das macht Legenden aus: Sie sterben nicht, sie verblassen höchstens.

So lautet immerhin das Schlussfazit des Autors, dem wir uns gerne anschließen. Es spielt eben keine Rolle, ob wir den „Bulli“ mögen oder nicht. Wir sind alle in ihm oder mit ihm gefahren, haben Erinnerungen an ihn und kommen auch im Hobby nicht an ihm vorbei.

Deshalb lohnt es sich auch, ihn zu würdigen und sich mit ihm zu beschäftigen. Wer seine Anlagenbetreiber einfangen und fesseln möchte, der muss schließlich auch ihre Erinnerungen wecken und ihnen Bilder in den Kopf setzen.

Womit ginge das besser als mit diesem Auto, das (bis zum zeitlichen Schnitt im Buch) vierzig Jahre Geschichte begleitet und geprägt hat. Und wo wird das besser aufbereitet und dokumentiert als in diesem Buch? Wohl nirgendwo, denn es ist kein klassischer Technikband, der nur Puristen und Sachverständige begeistert, sondern ein lebendiges Fotoalbum.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.motorbuch.de>

Fahre lieber mit der Bundesbahn **Jugend auf großer Reise**

Was tun, wenn man Ende der Sechziger gerade in der Ausbildung ist, kein eigenes Auto besitzt und die Bundesbahn werbewirksam das Ende der Dampflok ankündigt? Da bleibt doch nur eines: Tasche packen, Urlaub nehmen, Route zu den letzten Fotostätten planen, Fahrkarten kaufen und mit der Bahn auf große Reise gehen. Genau das haben die beiden Autoren des an dieser Stelle besprochenen Buches getan. Und ihr Druckwerk ist nun so einmalig wie ihre wohl größte Reise.

Rainer Schnell / Helmut Philipp
Bundesbahn-Tour '68
Als die DB ihren Loks das Rauchen abgewöhnte

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH / Klartext Verlagsgesellschaft
Fürstenfeldbruck / Essen 2018

Gebundenes Buch
Format 22,3 x 29,7 cm
192 Seiten mit über 260 S/W- und Farbbildern

ISBN 978-3-8375-1996-9
Best.-Nr. 581803
Preis 29,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

„Wenn jemand eine Reise tut, dann kann er was erzählen!“, weiß der Volksmund. Was in diesem Sprichwort an Wahrheit steckt, wissen die Autoren Rainer Schnell (Jahrgang 1949) und Helmut Philipp (Jahrgang 1948) zu berichten.

Gemeinsam mit ihrem bereits verstorbenen Freund Ulf Schleef haben sie im Juli 1968 eine elftägige Fotoreise per Bahn unternommen, um den letzten Dampfzügen in ihren noch verbliebenen Hochburgen aufzuspüren und sie auf Zelluloid zu bannen und für die Nachwelt zu bewahren.

Akribisch und mit Leidenschaft bis ins kleinste Detail geplant, wollten sie möglichst alle noch im Dienst befindlichen Baureihen – mit Ausnahme der noch an ihrem Heimatort Hamburg alltäglichen Maschinen – auf den Bahnhöfen und in den Betriebswerken dokumentieren.

Dass eine solche Reise quer durch die damalige Bundesrepublik angesichts der langen Reisewege und vielen Unterwegshalte bei gleichzeitig eher kurzer Reisedauer mehr eine Hatz als ein Erholungsurlaub ist, wird sich jeder wohl problemlos vorstellen zu können.

Glücklicherweise ist das den mitgebrachten und bewahrten Aufnahmen nicht anzusehen. Alle sind sie handwerklich korrekt, schön hinsichtlich Perspektive, Umfeld und Motiv sowie obendrein auch hervorragend im Druck umgesetzt worden.

Vielen ist durch die Körnung - den Farbbildern bisweilen auch durch das den Filmen typische Farbspektrum - das Alter von inzwischen fünfzig Jahren anzusehen. Aber das ist hier kein Mangel, sondern ein hervorragender Beleg für die Authentizität solch historischer Dokumente. Wäre dies nicht der Fall, würde der Leser bei der Lektüre glatt Raum und Zeit vergessen.



So packend ist das Buch, wenn es erst einmal in die Hand genommen wurde. Die Autoren berichten voller Enthusiasmus von ihren Begegnungen mit technischen Dinosauriern, der Willkommenskultur in den damaligen Betriebswerken, sintflutartigem Dauerregen, einer wegen Nachtruhe verschlossenen Jugendherberge und einem Dienststellenleiter, der überhaupt nicht in die ansonsten so gut gelungene Reise passen wollte.

Die drei Berufsanfänger hatten nichts dem Zufall überlassen wollen und sich in allen Beheimatungsorten der Lokomotiven zuvor schriftlich angemeldet. Meist erhielten sie nicht nur einladende Antworten, sondern auch Aufstellungen der Fahrzeuge, die sie dort erwarten durften.

Dass sie auch den Maschinen des BZA Minden sowie dem AW Schwerte (Ruhr) einen Besuch abstatten wollten, erwies sich als Glücksfall, denn besonders im Ausbesserungswerk stießen sie auf eine leider nicht erhalten gebliebene Sammlung längst ausgemusterter Relikte, darunter die Baureihen 17 und 62.

Und in Minden erfuhren sie wenigstens noch, dass sie 45 010 nicht abschreiben mussten, weil sie nicht ausgemustert, sondern zusammen mit ihrer letzten Schwesterlok kurz zuvor nach Mühlendorf umbeheimatet worden war. Eben das führte dann noch zu einer kurzfristigen Planänderung. Wo der Regen in die Quere kam (Köln), konnte der Bildbestand immerhin später noch bei einem zweiten und dritten Besuch aufgefüllt werden.

Doch was macht dieses Buch so besonders und hebt es von den vielen ähnlichen Werken über diese Zeit ab? Zum einen ist es die Zeit der Revolution, denn die dem nach dem Reisejahr benannte Bewegung, sorgte gerade für besondere Unruhe und Nervosität in den Amtsstuben und Polizeidienststellen. Eine Revolution in verkehrlicher Hinsicht stellte auch das dar, was sich parallel auf den Schienen abspielte.

Während die Bundesbahn ihren Lokomotiven gerade werbewirksam „das Rauchen abgewöhnte“, kamen die Elektrifizierungsarbeiten langsam zu ihrem Ende und die V-160-Familie setzte mit Versuchslokomotiven zur elektrischen Zugheizung zum anstehenden Höhenflug an. Zugleich war es das Jahr der Umnummerierung: Alte Baureihenbezeichnungen und Computernummern waren für kurze Zeit nebeneinander zu sehen und zu erleben.

Das Glück des Lesers ist, dass die drei jungen Fotografen all das in großer Voraussicht miteingefangen haben. So richteten sie ihre Kameras nicht nur auf die geliebten Dampflokomotiven, die schon bald verschwinden sollten. Vielmehr dokumentierten sie alt neben neu und opferten ihr teures Filmmaterial auch für Stangenlokomotiven der elektrischen Generation, Prototypen der E 10⁰, Dieseltriebwagen, Einzelgängerinnen und Raritäten oder sogar der hochmodernen E 03. Auch die V 36 ist mehrfach dabei.

An elf Tagen im Juli 1968 haben sie auf 3.000 Kilometern Reisedistanz ein fast repräsentatives Bild dessen eingefangen, was die Bundesbahn ihren Kunden in einer Zeit des Umbruchs anbot. Dagegen erscheinen andere Bücher leider häufig wie Zerr- oder Wunschbilder.

Insofern fasst der Rezensent seine Eindrücke und unsere Begeisterung wie folgt zusammen: Einmal zu lesen begonnen, mag ich dieses Buch nicht mehr aus der Hand legen! Die vorliegende Bilddokumentation lässt die Hektik der Reise glatt vergessen. Kurze Erläuterungen zu ausgewählten Themen oder Baureihen krönen das gelungene Werk.

Vielseitig wird das Buch durch die vielen Gegensätze zwischen moderner und Dampftraktion, alten und Computernummern, aktiven Maschinen und solchen auf dem Denkmalssockel. Und genau das hebt es auch von vielen anderen Veröffentlichungen zu vergleichbaren Themen ab und macht den Unterschied!

Verlagsseiten und Bezug:
<https://shop.vgbahn.info/vgbahn>

Das Herpa-Sommerfest 2019

Die Sonne lacht zum Jubiläum

Das 20. Sommerfest von Herpa stand unter einem guten Stern, denn das Wetter hätte nicht besser sein können. Und so reiste auch eine Rekordzahl an Besuchern an, um eine ebenso rekordverdächtige Ausstellung regelrecht zu erwandern. Auch für Kinder wurde dort einiges geboten, womit es eine Veranstaltung für die gesamte Familie wurde. Und natürlich war Trainini® dann ebenso dabei.

Jährlich lädt der Zubehörhersteller Herpa zu seinem Sommerfest nach Dietenhofen ein. An einem Samstag Anfang Juli wird die kleine Gemeinde im Landkreis Ansbach nahe Nürnberg dann zu einer Pilgerstätte für Freunde von Modellautos, kleinen Flugzeugen und vor allem großen Lastern in besonderer Gestaltung.



Die Ruhe vor dem großen Sturm: In Dietenhofen wird am Herpa-Sitz für das 20. Sommerfest vorbereitet und aufgebaut. Am nächsten Tag werden hier 11.000 Besucher bei bestem Wetter 70 Jahre Herpa feiern.

Dieses Jahr fand das Fest am 6. Juli statt und hatte einen besonderen Anlass: Es war die 20. Auflage und die Marke Herpa feiert 2019 ihr 70. Jubiläum. So durfte der Tag der offenen Tür auch deutlich größer als sonst ausfallen.

Bangen muss ein Veranstalter bei Treffen solcher Art, die sich überwiegend im Freien abspielen, stets um das Wetter. Doch auch das spielte mit und die Sonne lachte den ganzen Tag lang über Dietenhofen. Fast schon zu heiß war es, um sich lange im Freien aufzuhalten.

Doch das schreckte die Gäste nicht: Rund 11.000 Besucher, fast doppelt so viele wie bei manch einem früheren Sommerfest, durfte Herpa begrüßen. Und auf die Gäste wartete ein buntes und spannendes Programm.

Dies reichte von Herstellerpräsentationen, musikalischen Darbietungen auf einer Bühne, Lackiervorführungen mit dem Spritzapparat bis hin zu kulinarischen Genüssen für die wohl verdienten Pausen.

Das ausliegende Kuchenbuffet mit reichlich großer Auswahl war einmal mehr von Firmenangehörigen gespendet worden. Die Erlöse aus dem Verkauf werden traditionell zu Gunsten gemeinnütziger Zwecke gespendet.

Fester Bestandteil des Sommerfests ist stets auch das eigene Herpa-Museum, in dem die Firmengeschichte präsentiert wird und auch langjährige Querschnitte des Programms gezeigt werden.

Wer hier aufmerksam durch die einzelnen Räume ging und anschließend auch an einem Produktionsrundgang teilnahm, konnte bereits die meisten der Fragen eines Wettbewerbs beantworten.



So sehen Sieger aus! Auf drei Gewinner der Herpa-Rallye wartete ein Einkaufsgutschein über jeweils 100,000 Euro.



Auch Lackiervorführungen gehörten zum Veranstaltungsprogramm. Schmucke Textilien mit farbenfrohen Motiven ließen sich anschließend auch käuflich erwerben.

Bei dieser Sommerfest-Rallye gab es drei Gutscheine über 100 Euro zu gewinnen, die im Werksverkauf des Museums eingelöst werden konnten. Neben Produkten aus dem laufenden Programm gab es dort übrigens auch seltene Stücke zu erwerben: Auf einem Wühltisch warteten wieder Muster früherer Modelle, von denen sich Herpa trennen wollte, auf Käufer.

Mit einer einzigen SE-210 Caravelle in LTU-Lackierung fand sich darunter auch ein Flugzeug-Modell im Maßstab 1:200 aus dem Jahre 2006, das wegen seiner auffallenden Farbe sicher ein Blickfang auf jeder Anlage oder Diorama wäre. Für Freunde der Spur H0 empfahl sich derweil ein Schnäppchenverkauf am Rande des Verwaltungsgebäudes von Herpa, der aktuelle wie ältere Miniaturen umfasste.



Die Sud Aviation SE-210 Caravelle 10B1R der LTU (Art.-Nr. 551496) ist ein Wings-Modell im Maßstab 1:200 aus dem ersten Halbjahr 2006 und gehörte zu den Wühltischfunden im Herpa-Museum beim diesjährigen Sommerfest.



Zahlenmäßig und auch optisch dominierten auf dem Sommerfest aber die Vorlagen zu vielen Herpa-Modellen des Maßstabs 1:87.

Rund 100 Schaulaster in aufwändigen Lackierungen, die von einem schlicht höheren Werbeeffect bis hin zu aufgespritzten Flächenkunstwerken reichten, haben die Veranstalter angeboten.

Platz fanden sie auf Flächen des Werks und am Straßenrand. Dort belegten sie viele hundert Meter bis an die Grenze des Nachbarortes Leonrod, wo auch noch eine große Wiesenfläche einbezogen werden musste.

Bild links:
Renault-Zugmaschinen sind unter den Schaulastern in der Minderheit. Umso mehr stach die „Grüne Mamba“ unter den ausgestellten Fahrzeugen heraus.



Bild oben:
Die Heide-Logistik aus Niedersachsen hat einige Schaulastzüge in ihrem Fuhrpark und zählt zu den Stammgästen auf dem Herpa-Sommerfest. Und so waren die „Hanse-Piraten“ nur ein Motiv aus einer sehr ansprechenden Reihe.

Bild unten:
Für die effektvollen Umsetzungen auf Basis von Herpa-Modellen sorgt maßstabsübergreifend mit Torsten Schubert ein bekannter Zettie. Dieses Motiv heißt „Ghost Rider“.

So etwas hatte es in Dietenhofen zuvor noch nicht gegeben und war sicher der größte Besuchermagnet für das 70-jährige Firmenjubiläum. Für Kinder war es umso attraktiver, als dass einige Zugmaschinen und der firmeneigene, historische VW Käfer auch zu Mitfahrten über die gesperrte Leonrodstraße einladen.



Mit Unterstützung von Conrad Electronic, der Modellbahn-Union, Noch und Uhu hatte **Trainini®** auf dem Sommerfest erstmals einen Stand eingerichtet: Hier durften Kinder unter fachkundiger Hilfe selbst einen Bierdeckel nach ihren Wünschen mit einer kleinen Landschaft gestalten: Streugras, Bodendecker, kleine Pflanzen, Bäume und Figuren standen dafür zur Auswahl. Wer wollte, konnte auch ein Herpa-Miniaturauto erwerben und seinen Deckel als Straße ausstatten.

Hatten sie und ihre Eltern sich an den großen Fahrzeugen sattgesehen, konnten sie auch einige von ihnen als Miniaturen bewundern. Torsten Schubert war nämlich ebenfalls, wie schon in den Vorjahren, dabei und zeigte seine aufwändig beleuchteten Modelle samt einiger fein gestalteter Dioramen im Spur-Z-Maßstab, auf denen er ebenfalls Herpa-Produkte verbaut hat.

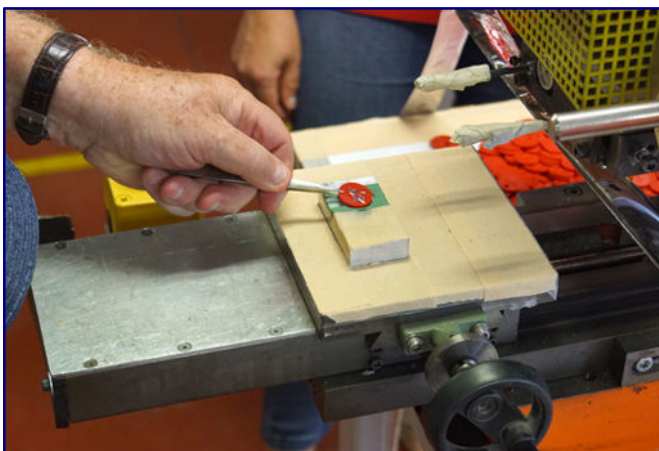
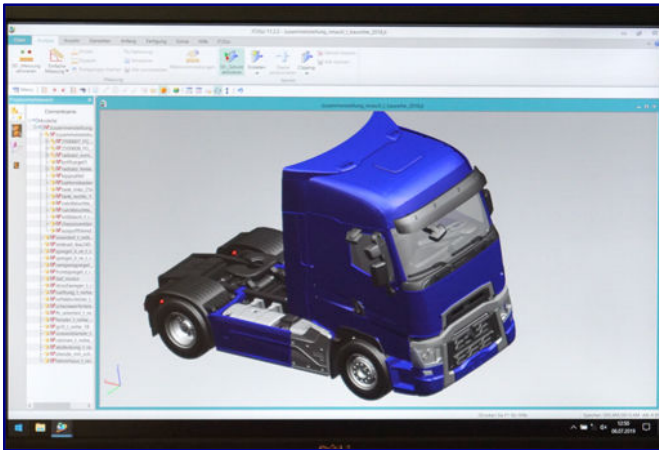
Auf die Jüngsten warteten aber auch viele Mitmachangebote und Basteltische. Sie konnten beispielsweise mit Faller- und Auhagen-Bausätzen Häuser zusammensetzen, ein Herpa-Auto montieren oder bei **Trainini®** einen Bierdeckel mit Noch-Artikeln begrasen und gestalten. Diese bewährten Aktionen erfreuten sich wieder großen Zuspruchs.

Als Beweis, dass Modellbau geradezu kinderleicht ist, diente das ausgestellte Diorama „Auf der schwäb'schen Eisenbahn“ aus dem **Trainini®**-Nachwuchs. Es sollte motivierend wirken, die Kreativität der Kinder herausfordern und zu eigenem Gestalten einladen.

Eher an Erwachsene richteten sich hingegen die von anderen Gruppierungen gezeigten Dioramen mit Fahrzeugen in der Baugröße H0 oder die von Frank Meisen präsentierten Flughafendioramen in den Maßstäben 1:500 und 1:200, die gleichermaßen großes Können belegten. Was herauskommt, wenn auch mal etwas unkonventioneller gedacht wird, zeigten verschiedene Taschen, die aus den Schwimmwesten von Flugzeugen entstehen.



Ein bisschen Modellbahn gab es auch zu sehen: Am **Trainini®**-Stand wurde das Kinderdiorama „Auf der schwäb’schen Eisenbahn“ gezeigt, das im aktuellen Märklin-Magazin vorgestellt wird (Bild oben). Frank Meisen zeigte hervorragende Flugzeugdioramen in den Maßstäben 1:500 und 1:200 (Bild unten) nach zivilen und militärischen Vorbildern.



Ein kleiner Blick in Herpas Produktion:

Wir lassen den Spritzguss und die Montage aus, weil wir diese bereits am Beispiel von Märklin vor einigen Jahren gezeigt hatten, und schauen auf die Bildschirme der Konstruktion (Bild oben rechts). Jedes Modell hat heute seinen Ursprung auf dem Rechner, der vor vielen Jahren das Reißbrett ersetzt hat. Chromglänzende Teile und Fensterrahmen erhalten ihre Farbe nicht durch Lackieren oder Bedrucken, sondern durch Folienprägen. Dafür stehen eine Reihe an Farbbändern unterschiedlicher Töne zur Auswahl (Bild oben rechts).

Die Folienprägung auf dem Spritzgussrohling erfolgt bei einer Temperatur von 250°C. Das fertige Teil wird anschließend mit der Pinzette entnommen (Bild unten links). Zum Abschluss zeigen wir noch einige Spritzgussrohlinge, geprägt mit Chromfolie und ein fertiges Automodell, das alle Produktionsschritte hinter sich gebracht hat (Bild unten rechts).

Und genau diesen „schrägen“ Ansätze sind es doch, die uns Modellbauer und -bahner immer wieder voranbringen und neue Wege entdecken lassen! Wer zumindest beim nächsten Mal selbst dabei sein möchte, der sollte sich gleich den 11. Juli 2020 im Kalender anstreichen.

Seiten des Veranstalters:

<https://www.herpa.de>

Ideelle Aussteller zur Spurweite Z:

<http://www.airport-diorama.de>

<http://www.z-lights.de>

Taschen aus Schwimmwesten:

<https://www.bag-to-life.com>

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

*08.06.2019, 09.06.2019, 16.06.2019, 07.07.2019,
28.07.2019, 11.08.2019, 22.09.2019, 13.10.2019,
27.10.2019*

jeweils von ca. 10:00 Uhr – ca. 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso finden hier Hinweise auf Veranstaltungen oder Treffen mit Spur-Z-Bezug ihren Platz, sofern wir rechtzeitig informiert werden.

Zum Artikel „Spezialisten für Feinarbeiten“ (Trainini® 6/2019):

Die Antwort von Herrn Theis auf meine Anfrage möchte ich (...) nicht vorenthalten!

Bei gleicher Leistung von Microgras Pen (81 01 1010) und Pro Gras Micro Applicator (81 01 1001) erscheint mir (...) der Pro Gras Micro Applicator (81 01 1001) mit der integrierten Stromversorgung vorteilhafter, weil das Arbeiten unter schwierigen Verhältnissen auf einer Anlage erleichtert und die Gefahr von Schäden reduziert würde:

- kein störendes zusätzliches Teil für die Stromversorgung, welches auf oder direkt neben der Anlage abgestellt werden müsste
- ein störendes Kabel weniger über der Baustelle
- einfacheres Arbeiten in der Nähe von Gebäuden bzw. in bereits teilweise fertig gestellter Landschaft.

Nun müsste ich nur noch zusehen, wie ich mit vertretbarem Aufwand an dieses Gerät komme...

Jochen Brüggemann, per E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Um die Eingabe unseres Lesers nicht aus ihrem Kontext zu reißen und das Verständnis dadurch zu erschweren, geben wir auch die entscheidende Rückmeldung von Microrama im genauen Wortlaut wieder: „Der Pro Gras Micro Applicator (81 01 1001) hat als Energiequelle eine 9-Volt-Blockbatterie. Die beiden Begrasungsgeräte (81 01 1010 und 81 01 1001) haben die gleiche Leistung. Die Batterie wird im Stick untergebracht.“

Folgenden Leserwunsch erhielten wir:

Erst einmal vielen Dank für das immer sehr interessante Gratismagazin, dass monatlich sehnsüchtig von mir erwartet wird.

Gerade hänge ich etwas in der Luft. Der von mir früher genutzte Fahrregler aus dem Hause Jörger wird nicht mehr produziert und auch der FR-1 von Passmann ist nicht mehr verfügbar.

Wie kann ich also die neuen Glockenankermotoren schön langsam fahren lassen? Derzeit gibt es aus meiner Sicht für diesen Zweck ja nur den Heisswolf SFR-1500 auf dem Markt. Den möchte ich jedoch nicht voreilig kaufen, ehe der elektronische Reglerbausatz von Noch (88163) auf dem Markt ist. Der soll laut Noch ab September zu haben sein.

(...)



Meine Bitte können Sie sich jetzt sicher schon denken. Ich würde mich sehr über einen ausführlichen Test in einer der nächsten Trainini-Ausgaben freuen. Auch ein Vergleich mit dem dem Heisswolf SFR-1500 wäre schön.

Bernd Severloh, Flensburg

Antwort der Redaktion: Wir haben unserem Leser bereits persönlich geantwortet und hoffentlich weiterhelfen können. Richtig ist, dass beide genannten Regler von System Jörger und Passmann nicht mehr erhältlich sind. Den gewünschten Vergleichstest werden wir aber nicht vornehmen können, denn es fehlt am Zugriff auf mindestens eines der Geräte sowie auf geeignetes Messwerkzeug, um die gesendeten Stromimpulse darstellen und bewerten zu können.

Da unser Leser seine Erwartungshaltung auf den Betrieb von Glockenankermotoren ausrichtet, die keiner Pulsweitenmodulation (PWM) bedürfen und davon sogar Schaden (verkürzte Lebensdauer) nehmen könnten, haben wir ihm die Heisswolf-Produkte empfohlen, die lokindividuelle und speicherbare Einstellungen erlauben. Bezüglich der Qualität verlassen wir uns hier auf den anerkannt guten Ruf von Bernd Heisswolf und Testberichte Dritter.

Fehlerkorrektur in eigener Sache:

Auf Seite 57 der Juli-Ausgabe fehlte unter der Feuerwache Kallental von Archistories (für den 1zu220-Shop) der Urheberhinweis zum Produktfoto. Wie viele Leser sicher bemerkt haben, stammt auch diese Aufnahme vom Hersteller selbst, was hiermit als Information nachreichen möchten.

Im Bericht über das DB-Museum Nürnberg ist uns zudem ein Fehler unterlaufen, der in der englischen Ausgabe (International Edition) noch berichtigt werden konnte: Auf Seite 51 haben wir im Zusammenhang mit der Rolle der Eisenbahn bei der Industrialisierung vom ausgehenden 20. Jahrhundert geschrieben. Richtig muss es natürlich 19. Jahrhundert heißen!

Eine Herbstneuheit verplappert?

In der aktuellen Ausgabe von „Züge“ (Heft 4/2019) ist zu lesen, dass die von uns im Vorbild vorgestellte Märklin-Werbelok 101 064-4 zum 160. Firmenjubiläum in den Spurweiten H0 und Z erscheinen soll. Während sie im größeren Maßstab bereits angekündigt ist, warteten die Zetties auf eine entsprechende Information.



Da der beim Bekleben in Dortmund anwesende Klaus Eckert neben „Züge“ auch „Märklin-TV“ verantwortet und dem Göppinger Hersteller folglich entsprechend nahesteht, sollte diese Ankündigung, sofern sie nicht ein Druckfehler war, valide sein.

Da sich ein solches Jubiläumsmodell gerade für die Kernmarke gut verkaufen lassen sollte und die Baureihe 101 erst jüngst eine Produktpflege erhalten hat, möchten wir nicht von einem Irrtum ausgehen.

Herbstneuheiten bei Nothaft:

Auch Andreas Nothaft (<https://www.modellbahndecals.de>) und seine Zeichentruppe waren wieder fleißig und haben über den Sommer viele neue Beschriftungssätze erstellt. Zwei davon, die auch für den Maßstab 1:220 interessant sein dürften und auf Anfrage entsprechend skaliert werden, stellen wir an dieser Stelle vor.

Zu nennen sind hier zu allererst verschiedene neue Loknummern und Wappen für SBB-Maschinen der Reihe Ae 6/6, unter denen die 11469 „Thalwil“ stellvertretend genannt sei (Art.-Nr. 11469). Die Beschriftungssätze für Roheisenwagen der EHG (6600) gibt es in sechs verschiedenen Varianten für 12- und 16-achsige Wagen. Damit sollten sich dann auch Märklins Torpedopfannenwagen auf Wunsch individualisieren lassen.

Feine Zubehörprodukte von Artitec:

Der niederländische Hersteller Artitec aus Amsterdam hat sich zu einem wichtigen Anbieter für Zubehör auch in der Spurweite Z entwickelt. Gespannt warten die Zetties nun jedes Jahr auf Ankündigungen und Neuauslieferungen.

Kurz nach Redaktionsschluss der letzten Ausgabe war es soweit und die ersten Modelle für 2019 konnten ausgeliefert werden. Dies ist zu allererst das Fertigmodell eines AEG-Transformators (Art.-Nr. 322.021) als Ladegut für Schwerlastwagen.

Das feine Modell zeigt viele Details und scharfe Gravuren, die es auch aus dem üblichen Betrachterabstand zweifelsfrei erkennbar bleiben lassen. Geachtet wurde aber auch besondere Vorschriften des Vorbilds: So sind die drei Isolatoren korrekt demontiert und separat auf dem Ladegestell für einen stehenden Transport fixiert.



Der AEG-Transformator (Art.-Nr. 322.021; Bild oben) und das Pferd mit Pflug (322.023; Bild unten) sind aktuelle Artitec-Neuheiten, die mehr als einfach nur gelungen sind und in dieser Ausführung Maßstäbe setzen.

Gefertigt ist das sauber lackierte und sehr realistisch wirkende Modell wieder aus Resin. Das gilt auch für die zweite Neuheit, die uns bereits auf der Spielwarenmesse fast den Atem stocken ließ: Das Pferd mit Pflug (322.023) kommt zwar nicht ohne kleine Metallansatzteile aus, ist aber so winzig und filigran umgesetzt, dass der Betrachter instinktiv die Luft anhält, um diese Figur nicht versehentlich einzuatmen.

Artitec (<https://www.artitec.nl>) hat sich hier nach Auswahl und Umsetzungsqualität ein Alleinstellungsmerkmal geschaffen, was die Zetties hoffentlich mit gutem Zuspruch honorieren. Deshalb erinnern wir daran, dass pferdegezogene Pflüge keineswegs nur in den Epochen I und II typisch waren.

Im Rahmen eines Beitrags über Landmaschinen im Maßstab 1:220 hatten wir erläutert, wie das Motorisieren der Landwirtschaft nach 1945 langsam Fahrt aufnahm. Bis weit in die fünfziger Jahre hinein war das Bewirtschaften von Feldern noch von harter Arbeit für Mensch und Tier geprägt. Gerade kleine Höfe stellten mangels ausreichender Finanzmittel erst sehr spät auf Schlepper um.

Maßstabsübergreifende Schrax-Neuheiten:

Der 3D-Druck-Zubehöranbieter Schrax hat ein Rohrleitungssystem zum Stecken konstruiert. Je nach Baumaßstab und Verwendung kann es mit vielfältigen Aufgaben versehen werden: Fernwärmeleitung, Abwassersystem, Chemieanlage oder auch als Beladegut. Deshalb werden die Teile mit 9 mm Rohrdurchmesser auch nicht einer einzigen Spurweite fest zugeordnet.



Das Rohrleitungssystem soll weiter ausgebaut und erweitert werden. Die neuen Rohrstücke sind hier beispielhaft auf einem H0-Modell verladen. Foto: Schrax

Im Angebot befinden sich zunächst gerade Rohrstücke (68 mm Länge) und Bögen mit Abzweigwinkeln von 30°, 45° und 90°. Ein Ausbau des Sortiments, u.a. um Abzweige und weitere Durchmesser ist geplant. Zu finden ist das Sortiment unter <http://www.schrax.com> über folgenden Pfad: Startseite » Spur H0 - 1:87 » Kleinteile » Baustellenzubehör » Rohrleitungssystem.

Digital-Infotag im 1zu220-Shop:

Der 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) veranstaltet an seinem Sitz in 34431 Marsberg-Westheim, Kasseler Straße 7, am 3. September 2019 einen Digital-Infotag.

Von 10:00 bis 18:00 Uhr führt ein Märklin-Digitaltrainer die Märklin-H0-Demonstrationsanlage vor und beantwortet alle Fragen um Digitalthemen. Genutzt wird ein Seminarraum in der 2. Etage des Brauereigebäudes.

Auch für Zetties lohnt sich ein Besuch, denn Jörg Erkel und seine Mitarbeiter werden auch über den digitalen Betrieb in dieser Baugröße informieren. Dazu zeigen sie auch eine Spur-Z-Vorführanlage mit Märklin-Komponenten (Zentrale CS3plus, Belegt-Melder und Schaltdecoder). Ausgestellt sind zudem die von einigen Ausstellungen bekannten Anlagen „Kallental“ und „Schmiedehagen“ sowie das Viadukt-Diorama.

Bestätigte Weltrekorde:

Das Hamburger Miniatur-Wunderland ist stolz darauf, zwei Weltrekorde bestätigt oder anerkannt bekommen zu haben. Mit 315 neuen Gleismetern erhöhen sie ihren eigenen Weltrekord als größte Modelleisenbahnanlage der Welt. Erstmals anerkannt wurde die Schauanlage explizit auch als



Es geht weiter mit dem Miwula und zwar auf der anderen Seite des Fleets
Foto: Miniatur-Wunderland.

maßstabsübergreifend größte Darbietung. Immerhin 1367,21 km umgerechnete Echtlänge sind nämlich inzwischen in der Speicherstadt zu bewundern.

Die Glückwünsche kamen pünktlich zum 18. Geburtstag des „Miwula“. Da möchten wir eigentlich meinen, dass es inzwischen erwachsen geworden ist.

Doch was der Presse noch verraten wurde, klingt fast schon irrwitzig und träumerisch, ist aber wahr: Die Schauanlage wird weiter ausgebaut und wandert demnächst mit einer Brücke über das Fleet auf die gegenüberliegende Uferseite.

3.000 m² Fläche gilt es hier neu zu erschließen. Geplant ist, dort rund 10 Mio. Euro zu investieren und den Besuchern

eine „neue Welt“ zu eröffnen. Da sie zu 25 % aus dem Ausland stammen und für viele Europas Landschaften und Städte weitgehend gleich wirken, wurde England als neue Vorlage fallen gelassen und durch Südamerika mit Rio de Janeiro, Patagonien und dem Regenwald ersetzt.

Mittelamerika, die Karibik und Asien sollen bis Ende 2026 folgen. Der erstgenannte Anlagenteil ist bereits im Bau und soll Ende 2021 eröffnet werden. 200 bis 220 m² soll er umfassen und wird quasi vor Ort gebaut, denn die Arbeiten daran laufen bereits gemeinsam mit einer modellbahnbegeisterten Familie in Argentinien.

Neues zu den Märklin-Auslieferungen:

Vollständig ausgeliefert zu sein scheint jetzt Märklins aktuelle Auflage des Schweizer Krokodils Ce 6/8^{III} (Art.-Nr. 88564). Nachgebildet wurde das grüne „Reptil“ zum 100-jährigen Jubiläum dieses Loktyps als betriebsfähige Museumsmaschine mit der Betriebsnummer 14305.

Zeitgemäß rollt sie mit nach innen verlegter Umschalterschraube, Glockenankermotor, feiner Bedruckung und Lackierung sowie LED-Beleuchtung vor, dank derer nun auch der Schweizer Lichtwechsel umgesetzt ist. Dem Anlass würdig ist das als Verpackung dienende Echtholzsetui samt Metallreplik der Herstellertafel und einer kleinen Broschüre zur Geschichte der Maschine.



Die Epoche VI wird aktuell mit einer zweiteiligen Wagenpackung (Art.-Nr. 82425) zum Erweitern des Gleisbauzuges der DBG bedient.

Und dann ist mit dem sich nähernden Ende des diesjährigen Sommers auch schon wieder Zeit für den Märklin-Magazin-Jahreswagen (80829), für den 2019 die noch junge Form des offenen Güterwagens Omm 52 in korrekter Länge erhalten muss. Lackiert ist das Modell im gewohnten Magazin-Blau. Bereits in der letzten Ausgabe hatten wir mit unserem Bericht die bevorstehende Auslieferung der bestens gelungenen Fischbauchbrücke (89758), die nun vollzogen wurde.

Für die Freunde der Epoche VI gibt es Nachschub mit der Wagenpackung DBG (82425). Mit dem gelben Flach- und Selbstentladewagen lässt sich der vor einigen Jahren erstmals aufgelegte Gleisbauzug für die Deutsche Bahn AG noch weiter verlängern.

Lange warten mussten wir auf das zweite Wagendisplay (87408) mit je drei Reisezugwagen aus den Beständen von DB (Großraumwagen Bpmz 291), SBB (Eurofima-Liegewagen Bcm) und SNCF (Bauart B9u).

Bei den SNCF-Modellen handelt es sich um deklassierte, frühere 1.Klasse-Wagen der Eurofima-Bauart. Sie tragen deshalb noch den gelben Streifen über den Fenstern, sind aber korrekt für die 2. Klasse beschriftet. Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal zu den Wagen aus der vorausgegangenen Packung 87409 ist das neuere Logo der einstellenden Bahnverwaltung.

Alle Modelle sind hervorragend lackiert, fein beschriftet, einzeln verpackt und ohne Zuglaufschilder, was einen freizügigen Einsatz auf der Modellbahn ohne Stilbruch erlaubt. Gerade erst begonnen hat die Auslieferung des überarbeiteten Schienenbusses BR 798 / 998 (88167). Eine kurze Besprechung reichen wir nach, sobald größere Stückzahlen verfügbar sind und wir es selbst bewerten können.



Der im Rahmen der Produktpflege deutlich aufgewertete Uerdinger Schienenbus ist jetzt auch als zweiteilige Einheit der Baureihen 798 / 998 für die Epoche IV (88167) erhältlich.

Für die ausstehenden Modell des Kittel-Dampftriebwagens (88145) teilte Märklin in einer Information an die Händler mit, dass technische Probleme gelöst worden seien, die Belieferung der offenen Aufträge aber voraussichtlich erst im 1. Quartal 2020 fortgesetzt werden können.

Auch das Insider-Modell 2017, eine V 80 der DB (88803), lässt noch länger auf sich warten, als zuletzt kommuniziert. Da hierzu jüngst auch noch Gerüchte aufkamen, dieses Modell stamme nicht aus dem Hause Märklin und Konstruktion, Werkzeuge oder gar das komplette Modell seien bloß zugekauft, veröffentlichen wir an dieser Stelle die vollständige Antwort von Märklin an unsere Leserinnen und Leser im exakten Wortlaut:

„Wir müssen Ihnen leider mitteilen, dass sich bei (den Artikeln) 88145 und 88803 größere Verzögerungen in der Auslieferung ergeben. Bei 88803 liegt ein schwerwiegender Werkzeugdefekt vor, dessen Beseitigung unsere ursprüngliche Produktionsplanung massiv beeinflusst.“

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist unter Berücksichtigung einer komplett neuen Einplanung von 88803 davon auszugehen, dass der Artikel erst im 3. Quartal 2020 verfügbar sein wird. Wir bedauern diese neuerliche, massive Verschiebung sehr. Leider lässt sich diese nicht vermeiden!

Aber wir versichern allen unseren Kunden, dass wir mit Hochdruck an der Abarbeitung der Kundenaufträge arbeiten und diese auch erfüllen werden. Auch ist es definitiv nicht so, dass bei der V 80 eine wie auch immer geartete Kooperation mit einer Firma, welche dieses Modell vor Jahren einmal angekündigt hatte, stattfindet.“

Keine Sommerpause herrscht bei C-M-K:

Auch das Ehepaar Klingenhöfer (<https://www.klingenhoefer.com>) erlaubt sich keine Sommerpause und hat uns einige Neuheiten angezeigt. Und die haben es wieder in sich.

Warum immer nur Hochzeiten in Szene setzen? Zur Ausgestaltung von Kirchenszenen bietet Creativ-Modellbau Klingenhöfer nun auch einen Pfarrer bei der Taufe (Art.-Nr. ET02) an. Zum Lieferumfang gehören der Täufling, dessen Mutter und der Geistliche. Als Premium-Figuren tragen sie enorm feiner Bemalungen, das Kind wurde sogar unter dem Mikroskop koloriert.



Zimmerleute (Art.-Nr. Z01; Bild oben links), Pfarrer bei der Taufe (ET02; Bild rechts) und der Waschbär auf dem Baumstamm (TW14; Bild unten links) sind nur drei der aktuellen Neuheiten von Klingenhöfer. Fotos: C-M-K

Wenige Jahre später geht es für den Vater und das Kind mit dem Bollerwagen (VK01) los. Auch dieses Figurenduo wird sicher viele Betrachterblicke auf sich ziehen. Das gilt auch für den Sanitäter mit Rettungshund (TH01), bei denen schon die Jacke und Hundeweste durch ihre Warnwirkung für einen Blickfang sorgen.

Unverzichtbar auf Baustellen sind die vier Figuren der Zimmerleute (Z01), die sich mit in ihrer typischen und sehr gut wiedergegebenen Arbeitstracht mit schweren Dachbalken abmühen. Bekanntschaft machen möchte aber wohl niemand mit dem Widder (TS12). Explizit gilt das für die mächtigen Hörner des Schafbocks, der auch als winzige Figur imposant wird.

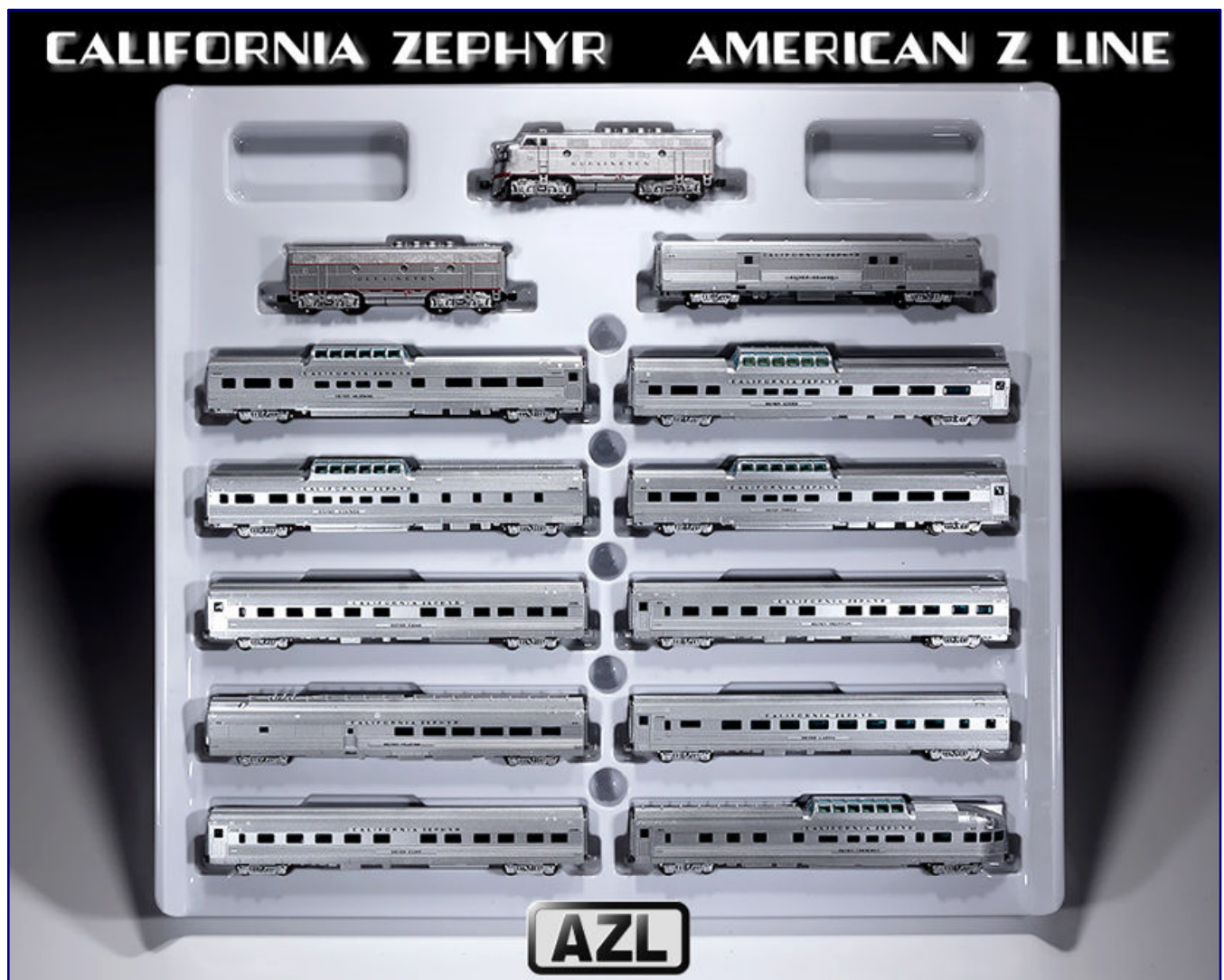
Zierlicher ist da der kleine Waschbär auf dem Baumstamm (TW14), der dank seiner schwarz-weißen Gesichtsmaske leicht zu erkennen ist. Seine Vorlage wurde aus Amerika eingeschleppt und hat sich in manchen Gegenden rasch ausgebreitet und sogar heimische Tierarten verdrängt. Gerne plündern sie

auch Mülltonnen auf der Suche nach Futter. Das erlaubt einen Einsatz auch auf Anlagen nach europäischen Vorlagen.

Neuheiten und SachstandsDemonstrationen von AZL:

Auf der National Train Show, wichtigster Modellbahnausstellung der USA, in Salt Lake City hat American Z Line neue Modelle angekündigt und Muster zu bekannten Neuheiten gezeigt. Zunächst gab es eine elfteilige Wagenpackung „California Zephyr“ aus verschiedenen Reisezugwagen im Betriebszustand von 1952 zu sehen, die von den Bahngesellschaften CB&Q, D&RGW und WP stammen. Hinzu kommt ein ergänzender Einzelwagen der PRR. Im September oder Oktober 2019 sollen sie verfügbar werden.

Vorbildgerecht ergänzt werden sie durch Diesellokzusammenstellungen der EMD F3, die mit Anschriften der C&BQ, D&RGW und WP separat zur Auswahl stehen sollen. Über die Ankündigung der EMD-Rangierlokomotiven SW1000 und SW1500 hatten wir bereits berichtet. Erste Muster wurden allerdings von den Alco-Maschinen RS3 und RSD-5 gezeigt, der Auslieferungsbeginn ist für das Jahresende 2019 geplant.



Diese offizielle Darstellung zeigt den California-Zephyr-Zug samt passender Lok in Form jeweils einer A- und B-Einheit der EMD F3.
Foto: AZL / Ztrack

Etwa zeitgleich sollen auch die tiefladenden Tragwagen-Einheiten „Maxi-1 5-unit Well Car“ erscheinen, die ebenfalls als erste Vorserienmuster zu sehen waren und auch vorgeführt wurden. Und damit

schwenken wir zu den laufenden AZL-Auslieferungen, die jeder Interessierte selbst auf seiner Anlage testen kann.

Im Fokus steht dieses Mal der Namenszug „North Coast Limited“. Wer Grün als Lieblingsfarbe hat, wird hier sicher auf seine Kosten kommen, denn eine Zweifarblackierung in diesem Ton prägt die leichten Reisezugwagen.

Sie stammen zum größten Teil von der Northern Pacific, ausgewählte Exemplare stellten aber die Bahngesellschaften CB&Q und SP&S RY bei, wie dann klein am betreffenden Waggon vermerkt ist.

Angeboten werden 4-4-2-Schlaf- (Art.-Nrn. 73033-1 bis -3), Aussichts- (73433-1 bis -4), Speise- (73533-1 / -2), Gepäck- (73633-1 / -2), Sitz- (73733-0 bis -2) und Kanzelwagen (73833-1 / -2). Die dazu passenden Doppeleinheiten EMD F3 haben die Artikelnummer 62918-1 und -2.

Neue Betriebsnummern erhielten die 89-Fuß-Flachwagen zur Verlängerung von Militärzügen. Beladen sind die braunen (911020-3S) und gelben Einheiten (911010-6S) mit jeweils zwei Panzern des Typs M1 aus der Produktion von Z-Panzer.



4-4-2-Schlaf- (Bild oben), Aussichts- (Bild Mitte) und Kanzelwagen (Bild unten) aus den aktuellen Auslieferungen. Foto: AZL / Ztrack

Die 40 Fuß langen, gedeckten AAR-Güterwagen laufen nun für die Kansas City Southern und sind wieder einzeln (904306-1), als Doppel- (904376-1) und Viererzusammenstellungen (914306-1) im Angebot.

Ergänzt wird das AZL-Programm in limitierter Auflage noch um eine Doppelpackung von Radpanzern M1126 „Stryker“ (AZL-ZP-M1126O), die bei der US-Armee als Infanterietransportfahrzeuge im Einsatz sind. Die von Z-Panzer entwickelten Modelle sind aus Resin gefertigt und einfarbig olivgrün lackiert. Die Auflage ist limitiert.

Weitere Herstellerfotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie unter <http://www.americanzline.com>.

Jubiläum bei der Faszination Modellbau:

Wenn vom 1. bis zum 3. November 2019 in Friedrichshafen wieder die Faszination Modellbau zum Besuch einlädt, dann gibt es ein Jubiläum zu feiern: 25 Jahre alt wird diese Messe 2019. Geöffnet hat der Veranstaltungsort (Messe Friedrichshafen) täglich ab 9:00 Uhr. Um 18:00 Uhr, am Sonntag bereits eine Stunde früher, schließt die Ausstellung.

Vertreten sein werden im süddeutschen Dreiländereck viele Hersteller der Groß- und Kleinserie, aber auch die Z-Freunde International e.V. wollen wieder die Flagge für unsere kleine Spur hochhalten. Auch der frühere Eisenbahn-Romantik-Moderator Hagen von Ortloff beteiligt sich wieder als Aussteller.

Wer die vielen Facetten des Modellbaus auch außerhalb der Eisenbahn erleben möchte, der hat dieses Jahr sogar die Chance Eintrittskarten zu gewinnen. Zum Jubiläum startet der Veranstalter einen Fotowettbewerb, zu dem Sie unter <https://www.faszination-modellbau.de> weitere Informationen finden.

Ausgefallenes immer zu finden bei Küpper:

Wer auf der Suche nach ausgefalleneren Ladegütern ist, der wird bei den Eheleuten Küpper aus Aachen (<https://spur-z-ladegut.de>) fündig. Aktuell weisen die Spezialisten auf Turbinenachsen in den Farben Rot (Art.-Nr. Z-135), Blau (Z-136) und Gelb (Z-138) hin.

Sie sind bereits bei der Auslieferung auf einem Trägerboden als Transportgestell montiert und niedergebunden, wie es die Bahnvorschriften für solche Ladegüter, die ansonsten verrutschen könnten, verlangen.

Das gilt auch für die Kanalrohr-Elemente, die stehend transportiert werden. Hier werden zwei Zusammenstellungen angeboten, bei der entweder fünf (Z-160) oder vier Segmente (Z-160-2) verlastet sind.

Aber auch gebrauchte Modelle und Ersatzteile sind bei Spur Z Ladegut Josephine Küpper jederzeit zu finden, um das einmalig anfallende Porto gleich bestmöglich auszunutzen.



Blaue Turbinenachsen (Art.-Nr. Z-136; Bild oben) und Kanalrohr-Elemente (Z-160; Bild unten) gehören zu den derzeit erhältlichen Ladegütern aus Aachen. Foto: Spur Z Ladegut J. Küpper.

Neuer Chemie-Kesselwagen für Velmo:

Über den 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) zu beziehen ist ein neuer Knickkesselwagen (Art.-Nr. 98171), den Claudius Veit in Auftrag gegeben hatte. Er ist (zu Recht) sehr stolz darauf, als erster Kunde diesen Waggon mit Märklin als Werbewagen realisiert zu haben.

Ähnlich wie beim Containertragwagen mit Velmo-Container vor rund vier Jahren hat er als Besteller darauf geachtet, dass sein Modell im Zugverband mitfahren kann, ohne nur als Objekt für Firmenwerbung wahrgenommen zu werden.



Ohne konkretes Vorbild, aber dennoch betriebsnah gestaltet ist der neue Werbewagen von Velmo (Art.-Nr. 98171), produziert von Märklin. Laut Gefahrstoffkennzeichnung transportiert der Chemieesselwagen Eisen(III)chlorid für das Ätzen von Leiterplatten. Foto: Velmo

Deshalb sind Warnpiktogramme ebenso auf dem Modell zu finden wie betriebsnahe Einsteller- und Betriebsanschriften oder die UN-Nummer 2582 (für Eisen(III)chlorid) samt Gefahrunummer (Kemler-Zahl) 80:

8 – Ätzwirkung
0 – keine weiteren Gefahren (Platzhalter).

Es handelt sich also um einen Chemiekesselwagen für Säuren, der hier mit einer zum Ätzen von Leiterplatten erforderlichen Säure befüllt ist. Velmo stellt darüber den Bezug zu jenen für seine Decoder-Platinen her. Folgerichtig fehlt auch die weiße Bauchbinde der Märklin-eigenen Auflagen, die auf eine – hier wegen austretender Giftdämpfe nicht angeratene – Zwangsbelüftung hinweisen.

Soweit es die Bedruckung zugelassen hat, ist der Bereich des Kessels unterhalb des Einfüllstutzens auch im Modell schwarz gummiert, um ihn bei verschütteter Säure vor Schäden zu schützen. Fein bedruckt ist auch der Rahmen, die UIC-Seilhaken sind sogar gelb abgesetzt: Selten zuvor dürfte ein Werbewagen mit vergleichbarem Aufwand gestaltet worden sein.

Neue Gebäudebausätze bei Modellbau Laffont:

Voraussichtlich Ende September 2019 werden zwei neue Architekturbausätze lieferbar, die Modellbau Laffont jetzt ankündigt. Das Mehrfamilienhaus (Art.-Nr. Z2201) nach süddeutschem Vorbild ist problemlos auch in nahezu allen anderen Regionen Deutschlands einsetzbar. Bereits das Weglassen der Fensterläden und Fensterumrandungen verleiht ihm einen gewissen Einheitscharakter.

Weitere Form- und Farbvarianten sind auch herstellerseitig bereits geplant. Der Bausatz des dreigeschossigen Stadthauses besitzt feine Dachziegelgravuren und ist bereits ab der Epoche II einsetzbar. Die Maße betragen 67 x 44 x 60 mm (L x B x H).



Das neue Mehrfamilienhaus (Art.-Nr. Z2201; Bild links) ist vielseitig einsetzbar, während das Lokleitungsgebäude (Z2301; Bild rechts) wohl nur in Betriebswerken wiederzufinden sein wird. Fotos: Modellbau Laffont

Dazu gesellt sich ein Lokleitungsgebäude (Z2301) in Form eines grau verputzten, bahntypischen Zweckbaus mit abgestuftem Walmdach. Wie das Vorbild aus dem Bw Heilbronn besitzt ein gelbes Sicherheitsgeländer direkt neben der Eingangstür, um ein versehentliches Betreten des Zufahrtgleises zur Drehscheibe zu verhindern.

Mit diesem Bahngelände für Aufenthalt und Einteilung des Lokpersonals kann der Ringlokschuppen, der sich im Lieferumfang der letzten Auflage der Märklin-Drehscheibe befand, vorbildgerecht ergänzt werden.

Auch dieser Bausatz zeigt feine Dachziegelgravuren und ist vorbildgerecht in den Epochen II bis V einsetzbar. Die Grundmaße betragen in diesem Fall 76 x 28 x 44 mm.

Zu beziehen ist das Eigenprogramm dieses Herstellers unter <https://www.modellbau-laffont.de>.

Kein Geschäftsbetrieb bei Full Throttle:

Beim US-amerikanischen Kleinserienhersteller WDW Full Throttle von William Dean Wright ruht der Geschäftsbetrieb bis auf Weiteres. Grund ist eine ernsthafte Erkrankung, die eine Pause nicht absehbarer Länge erfordert.

Panzerneuheit bei Andrew Hart:

Z-Panzer (<http://z-panzer.com>) hat sich in den letzten Jahren stark darauf fokussiert, Militärfahrzeuge exklusiv für AZL zu entwickeln. Nach einigen Jahren ist nun mit dem aus den Vereinigten Staaten stammenden Transport- und Munitionspanzer M548 auch wieder ein Modell unter eigenem Namen bekanntgegeben worden.

Die Vorlage wurde bereits in den sechziger Jahren entwickelt sowie in Dienst gestellt und basierte auf dem ebenfalls im Z-Panzer-Sortiment befindlichen, leichten Panzer M113. In Europa war das Vorbild des neuen Modells vor allem bei der Schweizer Armee im Einsatz.

Geliefert wird die einfarbig olivgrüne Miniatur in gewohnt hoher Detaillierung in limitierter Auflage als Resinmodell.



Transport- und Munitionspanzer M548 von Z-Panzer. Foto: Ztrack

Und das gibt es neu bei Micro-Trains:

MTL plant noch diesen Monat die Auslieferung der EMD SD40-2 mit Union-Pacific-Anschriften in einer Tarnlackierung (Art.-Nr. 970 01 300) und mit der Betriebsnummer 3593.



Kühlwagen „Dingfelder & Balish“ (Art.-Nr. 518 00 770). Foto: Micro-Trains

Aus der Farm-to-table-Serie erscheint mit einem hölzernen 40-Fuß-Kühlwagen „Dingfelder & Balish“ (518 00 770) das Modell Nummer 7. Es ist an den Seiten braun lackiert und hat gelbe Seitenwände mit den Werbeanschriften.

Je zwei schwarze Kesselwagen erscheinen parallel für die Union Pacific (530 00 391 / -392) und die Baltimore & Ohio (530 00 061 / -062).

Erworben werden können Micro-Trains-Produkte in Deutschland u.a. bei Case-Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>).

Herpa-Neuheiten für das Weihnachtsgeschäft:

Der Dietenhofener Modellhersteller hat seine Neuheiten bekanntgegeben, die im Weihnachtsgeschäft im November und Dezember 2019 verfügbar werden sollen. Mit einigen, größenbedingten Ausnahmen sind sie für Darstellungen geeignet, die europäische Vorlagen zum Vorbild haben:

Wideroe De Havilland Canada DHC-7 (Art.-Nr. 570565) und Classic-Antonow / LTS Luft Taxi Service Antonov AN-2 "Anushka" (570602).

Besonders erwähnenswert erscheint uns die Douglas DC-3 der Swissair im sogenannten neutralen Farbschema (570558) mit breiten, weißen und roten Streifen an Rumpf und Tragflächen. Sie war damit in der ersten Hälfte der vierziger Jahre im Einsatz. Ziel dieses Anstrichs war es, einen versehentlichen Abschuss durch die kriegsführenden Parteien zu verhindern.

Unter den Militärmodellen spielt die aktuelle Lockheed Martin C-130J-30 „Super Hercules“ der US-Luftwaffe von der 62. Luftbrückenstaffel, 314. Luftbrückenflügel der Little Rock Air Base in Gestaltung „D-Day Heritage Flight“ (570541) eine besondere Rolle. 75 Jahre nach der alliierten Luftlandung beteiligten sich unter anderem zwei dieser Transporter an den Jubiläumsfeiern an der französischen Küste.

Im Modell funktionslos sind Flughafen-Flutlichtmasten „360“ (570626), von denen zwei Exemplare mit der Packung geliefert werden. Sie zeigen einen Leuchtkranz, dessen Vorbild rundum Licht abgibt. Geeignet sind solche Leuchten aus unserer Sicht auch für größere Industrieareale auf Modellbahnanlagen.

Abgerundet werden die Neuheiten durch das vereinfachte Kunststoffmodell eines „Eurowings Airbus A319“ (612487) aus der Snapfit-Reihe in Flugposition.

Eisenbahnfreunde Marsberg feiern 40 Jahre:

Die Eisenbahnfreunde Marsberg in Westheim/Westf. feiern am 21. und 22. September 2019 ihr 40-jähriges Bestehen. Dazu laden Sie herzlich ein und schreiben uns Folgendes:

„Die Eisenbahnfreunde Marsberg e.V. wurden am 9. Juni 1979 gegründet. Wir sind ein eingetragener Verein und seit April 2005 vom Finanzamt Brilon als gemeinnützig anerkannt.



Schöne Exponate auch im Maßstab 1:220 sind den Besuchern sicher, wenn die Eisenbahnfreunde Marsberg e.V. zum Fahrtag einladen.

Unser Vereinshaus ist das Stellwerk Westheim (Westf.) in 34431 Marsberg-Westheim. Dieses Stellwerk ist das letzte erhalten gebliebene, bahntechnische Gebäude im Stadtgebiet Marsberg. Der Verein hat das Stellwerk von der DB gepachtet und kommt für die Instandhaltung des Gebäudes auf.

In den letzten Jahren bekam das Stellwerk ein neues Dach und neue Fenster. Im oberen Geschoss befindet sich eine Ausstellung mit Exponaten und Fotos, die die Geschichte der Bahnstrecke zeigen. Das Stellwerk ist Mitglied in der Museumslandschaft Hochsauerlandkreis.

Am 3. September 2002 wurde ein Eisenbahnwaggon der Gattung B3yg davor aufgestellt. Dazu wurde mit Hilfe unserer Jugendlichen Schotter aus dem 3. Gleis auf das ehemalige Gleisbett vor dem Stellwerk umgeschauft.

Die erforderlichen Schienen gab es aus einem Gleisanschluss vom Steinbruch Messinghausen. Die Fahrt über die Straße von Osnabrück machte die Firma Freitag möglich. Aufstellen durfte den Waggon Jörg Erkels Vater mit einem kleinen Hartinger-Kran. Genutzt wird unser Waggon jetzt als Versammlungsraum.

Die 1993 angefangene Modulanlage mit dem Thema „Im Diemeltal“ wurde im Jahr 2007 um den Abschnitt „Westheim“ anlässlich der 925-Jahr-Feier der Ortschaft Westheim erweitert. Das Thema der Modulbahn ist die Ruhrtalbahn von Bredelar bis Westheim.

Die Anlage ist inzwischen digitalisiert und bekam einen neuen automatischen Schattenbahnhof. Sie steht im ehemaligen Getränkemarkt in Westheim an der Waldecker Straße. Hier sind mittwochs ab 18 Uhr Besucher herzlich willkommen! Das gilt ebenso für unsere beiden Fahrtage zum Jubiläum, die am 21. und 22. September 2019 dort stattfinden.

Die 33 Mitglieder der Eisenbahnfreunde Marsberg sind auf allen Spurweiten unterwegs, drei davon übrigens in der Spur Z.“

Kurzfilm zur digitalen NOHAB von Freudenreich:

In der Mai-Ausgabe 2019 hatten wir unseren Testbericht zur NOHAB von Freudenreich Feinwerktechnik veröffentlicht und das Modell für die Neuerscheinungen des Jahres 2019 nominiert. Da sich insbesondere die digitalen Geräuschfunktionen im Heft nicht wiedergeben lassen, hatten wir einen kurzen Film dazu angekündigt.

Dieser ist am 16. August 2019 auf unseren Seiten veröffentlicht worden. In der knapp 13-minütigen Videosequenz werden alle 21 Digitalfunktionen, darunter 16 zu Geräuschen, der von Velmo entwickelten Lösung ausführlich vorgestellt, damit sich auch unsere Leserinnen und Lesern ein eigenes Bild machen können.

Um den Film anzusehen, rufen Sie bitte unsere Startseite (<https://www.trainini.de>) auf und klicken auf das einen Filmstreifen darstellende Bild. Sie werden dann automatisch auf die Seite von **Trainini® TV** weitergeleitet und können ihn dort starten. Vergewissern Sie sich, dass Sie den Lautsprecher an Ihrem Rechner eingeschaltet haben!



Die Märklintage in Göppingen:

Die 12. Auflage der Märklintage findet in Verbindung mit der 36. Internationalen Modellbahnausstellung vom 13. Bis zum 15. September 2019 in Göppingen statt. Schauplätze der Veranstaltung sind der Bahnhof, das Märklin-Werk mit dem Märklineum, die EWS-Arena und das Leonhard-Weiss-Areal.

Entgegen der Annahme bei der letzten Ausstellung vor zwei Jahren kann auch der Stauferpark weiter einbezogen werden. Hier finden in der Werfthalle und Zelten Schauanlagen und Herstellerstände ihren

Platz. Die ZFI werden für die Spurweite Z antreten und sind in einem Nebenraum der Werfthalle zu finden. Wir rechnen aber mit weiteren Beteiligten, weil auch wieder eine Spur-Z-Convention Süd-Deutschland ausgerufen ist.

Doch seitens des Veranstalters liegen auch weniger als einen Monat vorher noch keine detaillierten Angaben zu Anlagen und Exponaten vor – offizielle Unterlagen lesen sich leider wie Kopien früherer Auflagen ohne konkreten Informationsgehalt. Dies erschwert die Planung besonders für alle diejenigen, die lange Anreisen in Kauf nehmen müssen und einen Besuch daher sorgsam abwägen möchten.



Kommt sie oder kommt sie nicht? Die bayerische S 3/6 3673 aus dem Eisenbahnmuseum Nördlingen gehört zu den Stammgästen der Märklintage. Ob die zuletzt als 18 478 für die Bundesbahn tätige Dampflok auch dieses Mal dabei sein wird, blieb bis zum Redaktionsschluss unbekannt. Dasselbe Informationsdefizit betrifft leider auch weitere Vorbilder und ausgestellte Anlagen.

Ebenso ist nahezu unbekannt, welche Vorbildlokomotiven anreisen werden und vor Ort zu sehen sein sollen. Fest steht hingegen, dass Besucher Baufortschritte der Schauanlage im Märklineum in Augenschein nehmen dürfen. Wer mit einem Besuch liebäugelt, der möge sich auf den offiziellen Seiten auf dem Laufenden halten: <https://www.maerklin.de/de/erlebnis/maerklineum/maerklin-tage-2019/>.

Impressum

ISSN 1867-271X

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten und Ausgaben sind im Katalog der DNB unter <https://portal.dnb.de> abrufbar.

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an. Für diese Publikation gilt ausschließlich deutsches Recht.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Diese ist nicht zwingend mit derjenigen von Redaktion oder Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, von der Redaktion.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Stephan Fuchs, Torsten Schubert, Hendrik Späing

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an [redaktion\[at\]trainini.de](mailto:redaktion[at]trainini.de).

Veranstaltungs- und Werbeanzeigen Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit und erkennbarem Spur-Z-Bezug entgegengenommen. Sie erscheinen vom redaktionellen Teil getrennt auf alleinige Verantwortung des Inserierenden. Vorrang haben stets Anzeigen von Kleinserienanbietern.

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an [leserbriefe\[at\]trainini.de](mailto:leserbriefe[at]trainini.de) einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese bemüht sich, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und deshalb jede Einsendung zu berücksichtigen.

Bei Einsenden von Bildern, Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Herausgeber von möglichen Ansprüchen Dritter frei. Dies schließt eine künftige Wiederholung im Magazin, Jahresvideo sowie in Prospekten und Plakaten ausdrücklich mit ein.

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen, Warenzeichen und -bezeichnungen gehören den jeweiligen Herstellern oder Rechteinhabern. Ihre Wiedergabe erfolgt ohne Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint monatlich (ohne Gewähr) und steht allen interessierten Modellbahnerinnen und Modellbahnern, besonders Freundinnen und Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Herunterladen auf <http://www.trainini.de> bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist nach Entfernen von den eigenen Seiten ausdrücklich erlaubt, solange das Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Übersetzung, gewerblicher Druck und jede andere Art der Vervielfältigung, auch in Teilen, setzen das vorherige ausdrückliche Einverständnis des Herausgebers voraus. Besonders ungenehmigte, kommerzielle Verwertung wird nicht toleriert.

Trainini® ist eine gesetzlich geschützte Marke, eingetragen im Register des Deutschen Patent- und Markenamts (München), Nr. 307 30 512. Markeninhaber ist Holger Späing, Dortmund. Eine missbräuchliche Verwendung wird nicht toleriert. Alle Rechte vorbehalten.