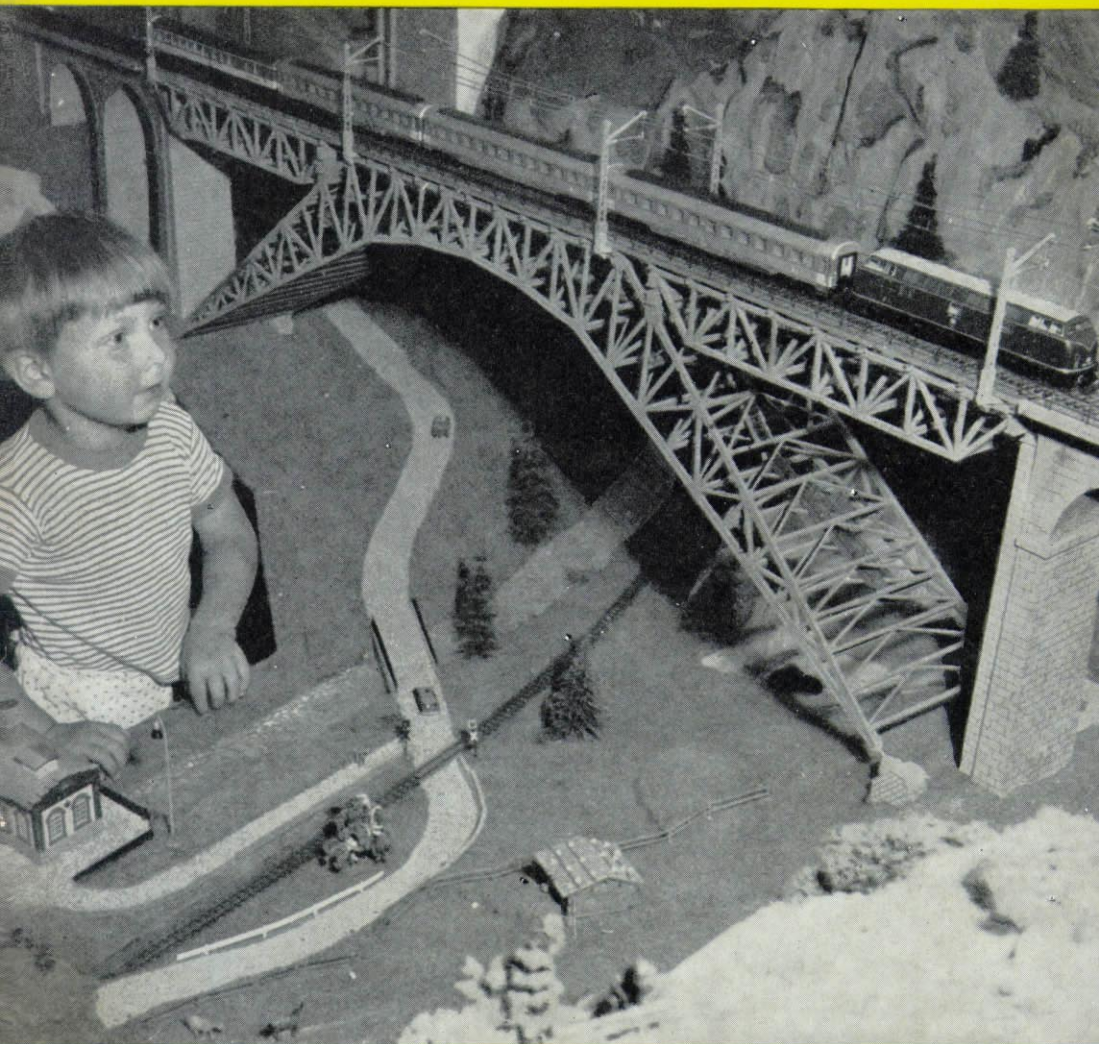


# Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG  
NÜRNBERG

29. JAHRGANG  
SEPTEMBER 1977

9

# „Fahrplan“

Jetzt im Fachgeschäft: Oldtime-Strab von LGB	656
Die Müngstener Brücke feierte 80. Geburtstag	656
Einheitskupplung im Drei-Stufen-Plan	657
Buchbesprechungen: Reichsbahn-Dampflokomotiven – fotografiert von Carl Bellingrodt	658
Dampftriebwagen	658
Der Tip aus der Praxis: Biegevorrichtung für Schienenprofile	658
Neu von Roco: H0-Modell der 290	659
Bergweltromantik in N (Anlage Stelzer, Liederbach)	661
Meine preiswerte elektronische Gleisbesetzmeldung	670
Komplettierte H0-Fahrräder	671
Ein „Leckerbissen“ aus Frankreichs Modellbahn- „Küche“: H0-Modell der 231 K von Jouef	672
Bau einer Oberleitungsspinne	674
Streckenplan-Studien in 3 Nenngrößen	679
Erst ein Versuch (H0-Anlage Klockmann, Frankfurt/M.)	681
Unser Bauplan: 1'D 1'-Dampflokom Nr. 7 der TAG	682
Diesellokommodell als H0-Schienenschleiflok	690
H0-Schienenputzwagen mit motorisch angetriebener Schleifscheibe	691
Meine Schlackengrube	692
Im Blickpunkt: das Bw (H0-Anlage Lause, Bochoft)	696
Kleine Verbesserungen am Märklin-Krokodil	699
Das Fahrberechtigungssignal am Märklin-Krokodil	700
„Tage der offenen Tür“ im AW München	700

## Titelbild

„Kleiner Mann mit großer Brücke“: dieser Schnappschuß von der durch mehrere MIBA- und REPORT-Veröffentlichungen bekannten H0-Anlage des Herrn Franz Lankes aus Laufen („Bahnen, Brücken, Blickpunktzenen . . .“) mag die Modellbahn-Väter rechtzeitig vor „Saisonbeginn“ daran erinnern, auch ihre Junioren beizeiten mit unserem Steckenpferd vertraut zu machen . . .



# MIBA

Miniaturbahnen

## MIBA-VERLAG

Spittlertorgraben 39 · D-8500 Nürnberg  
Telefon (09 11) 26 29 00

**Eigentümer und Verlagsleiter**  
Werner Walter Weinstötter

**Redaktion**  
Werner Walter Weinstötter, Michael Meinhold,  
Wilfried W. Weinstötter

**Anzeigen**  
Wilfried W. Weinstötter  
z. Zt. gilt Anzeigen-Preisliste 29

**Klischees**  
MIBA-Verlags-Klischeeanstalt  
Joachim F. Kleinknecht

**Erscheinungsweise und Bezug**  
Monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches Heft für  
den zweiten Teil des Messeberichts (13 Hefte  
jährlich). Bezug über den Fachhandel oder  
direkt vom Verlag. Heftpreis DM 4,-.  
Jahresabonnement DM 52,-, Ausland  
DM 55,- (inkl. Porto und Verpackung)

**Bankverbindung**  
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,  
Konto-Nr. 156 / 0 293 646

**Postscheckkonto**  
Amt Nürnberg, Nr. 573 68-857, MIBA-Verlag

**Leseranfragen**  
können aus Zeitgründen nicht individuell  
beantwortet werden; wenn von Allgemein-  
interesse, erfolgt ggf. redaktionelle  
Behandlung im Heft

**Copyright**  
Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags

**Druck**  
Druckerei und Verlag Albert Hofmann,  
Kilianstraße 108/110, 8500 Nürnberg

\*\*\*\*\*

## Heft 10/77

ist ca. 24. 10. in Ihrem Fachgeschäft!





Abb. 1. Der 70 cm lange Strab-Zug; leider kommt das farbenfrohe „Design“ auf dieser Schwarz/Weiß-Abbildung nicht zur Geltung.

Abb. 2. Blick in den genau nachgebildeten (und bereits werksseitig „bemannten“) Führerstand.

Jetzt im Fachgeschäft:

## Oldtime-Strab von LGB

Die erstmals zur Messe '76 vorgestellte Oldtime-Strab von LGB (siehe unser damaliges Farb-Titelbild, Heft 3/76) wird mittlerweile mit einiger Verspätung an den Fachhandel ausgeliefert. Das Warten hat sich allerdings gelohnt, denn die nunmehrige Serienausführung wurde gegenüber dem Messemuster nochmals verbessert und gefällt besonders durch die ebenso feindetaillierte wie robuste Ausführung, der auch „zugreifende“ Kinderhände kaum etwas anhaben können – ohne daß deswegen auf beispielsweise die genaue Nachbildung des Führerstands verzichtet wurde. Erhältlich sind Triebwagen und Beiwagen in gelb/weißer Farbgebung und mit diversen, farbenfrohen Reklamefeldern sowie Nummern- und Richtungsschildern in Form von Haftetiketten zum Ausschneiden.

Eine nette Ergänzung zu den Strab-Fahrzeugen stellt der nunmehr ausgelieferte Oberleitungs-Reparaturwagen dar (Abb. 136 in Heft 3a/76), während der vierachsige US-Kühlwagen mit den zu öffnenden Türen wohl in erster Linie für den Export gedacht ist. Über die weiteren aktuellen LGB-Neuheiten mögen (und werden) sich die Interessenten in der einschlägigen Hauszeitschrift „LGB-Depesche“ informieren.



Zum Großbild auf Seite 655

## Die Müngstener Brücke feierte Geburtstag!

Solingen wurde in diesem Sommer 80 Jahre alt. Das markante Bauwerk mit dem charakteristischen Parabelbogen hat schon unzählige Touristen und Eisenbahnfreunde aus aller Welt angelockt; zum Nachbar verlockt hat Deutschlands höchste Eisenbahnbrücke auch immer wieder diesen oder jenen Modellbauer und -bauer, wie des öfteren in der MIBA zu sehen war.

Die weltbekannte, 107 m hohe und 170 m lange Müngstener Brücke im Zuge der Bahnstrecke Remscheid-... (Foto: DB/Rosberg)



Abb. 1. Der 70 cm lange Strab-Zug; leider kommt das farbenfrohe „Design“ auf dieser Schwarz/Weiß-Abbildung nicht zur Geltung.

Abb. 2. Blick in den genau nachgebildeten (und bereits werksseitig „bemannten“) Führerstand.

Jetzt im Fachgeschäft:

## Oldtime-Strab von LGB

Die erstmals zur Messe '76 vorgestellte Oldtime-Strab von LGB (siehe unser damaliges Farb-Titelbild, Heft 3/76) wird mittlerweile mit einiger Verspätung an den Fachhandel ausgeliefert. Das Warten hat sich allerdings gelohnt, denn die nunmehrige Serienausführung wurde gegenüber dem Messemuster nochmals verbessert und gefällt besonders durch die ebenso feindetaillierte wie robuste Ausführung, der auch „zugreifende“ Kinderhände kaum etwas anhaben können – ohne daß deswegen auf beispielsweise die genaue Nachbildung des Führerstands verzichtet wurde. Erhältlich sind Triebwagen und Beiwagen in gelb/weißer Farbgebung und mit diversen, farbenfrohen Reklame-Tabellen sowie Nummern- und Richtungsschildern in Form von Haftetiketten zum Ausschneiden.

Eine nette Ergänzung zu den Strab-Fahrzeugen stellt der nunmehr ausgelieferte Oberleitungs-Reparaturwagen dar (Abb. 136 in Heft 3a/76), während der vierachsige US-Kühlwagen mit den zu öffnenden Türen wohl in erster Linie für den Export gedacht ist. Über die weiteren aktuellen LGB-Neuheiten mögen (und werden) sich die Interessenten in der einschlägigen Hauszeitschrift „LGB-Depesche“ informieren.



Zum Großbild auf Seite 655

## Die Müngstener Brücke feierte Geburtstag!

Solingen wurde in diesem Sommer 80 Jahre alt. Das markante Bauwerk mit dem charakteristischen Parabelbogen hat schon unzählige Touristen und Eisenbahnfreunde aus aller Welt angelockt; zum Nachbar verlockt hat Deutschlands höchste Eisenbahnbrücke auch immer wieder diesen oder jenen Modellbauer und -bauer, wie des öfteren in der MIBA zu sehen war.

Die weltbekannte, 107 m hohe und 170 m lange Müngstener Brücke im Zuge der Bahnstrecke Remscheid-... (Foto: DB/Rossberg)

Ein interessantes Denkmodell!!

# Einheitskupplung im Drei-Stufen-Plan

Nachdem – im Großen – der Unicoupler der europäischen Eisenbahnen nun zumindest für die nähere Zukunft auf Eis gelegt zu sein scheint, wäre es doch wieder einmal an der Zeit, den – im Kleinen – in H0 nach wie vor „angerichteten“ Kupplungssalat aufs Korn zu nehmen und auf Abhilfe zu sinnen. Nachdem seinerzeit bei N eine weltweite Einigung möglich war, dürften die Aussichten, für H0 eine ähnliche Einigkeit zu erzielen, vielleicht doch nicht ganz so schlecht sein.

Freilich verlangt kein Mensch von der Industrie, von heute auf morgen das gesamte rollende Material auf eine neue Kupplung – angenommen, eine solche wäre überhaupt schon auf dem Markt – umzustellen. Ich möchte daher einen ähnlichen Drei-Stufen-Plan zur Diskussion stellen, wie er 1974 zur Vereinheitlichung der Radsätze bzw. zur Verringerung der Schienenhöhe vorgeschlagen wurde. Dieser mein Drei-Stufen-Plan hat den Vorteil, daß er sich im Laufe der Jahre ohne übermäßige Kosten verwirklichen ließe und keine Firma zu irgendwelchen Kopf- oder Handständen gezwungen wäre. Im Gegenteil, einige Hersteller könnten schon bald enorme Kosten für Austauschkupplungen sparen, die nach meinen Erfahrungen in der Praxis doch nie richtig funktionieren.

Und so müßte m. E. dieser Drei-Stufen-Plan ablaufen:

## 1. Stufe

Die 1. Stufe könnte und sollte von jedem Hersteller möglichst sofort durchgeführt werden. Am firmenspezifischen Kupplungssystem ändert sich nämlich noch nichts: Die Kupplung wird lediglich in zwei Teile aufgelöst, nämlich in den Kupplungsträger und in den eigentlichen Kupplungskopf. (Dieses System wird (bzw. wurde) von Roco und Röwa teilweise schon praktiziert). Der Kupplungsträger wird wie bisher – je nach den firmeneigenen Konstruktionsprinzipien – beweglich am Fahrzeug befestigt. Starre Deichseln, wie sie teilweise (z. B. von Märklin) an Drehgestellen angebracht werden, eignen sich mit Sicherheit nicht für eine zukünftige H0-Einheitskupplung – wie diese auch immer einmal aussehen mag! Auf den Kupplungsträger wird dann der eigentliche Kupplungskopf einfach aufgeklipst.

Hier setzt nun der eigentlich erste Schritt zur Vereinheitlichung ein: Der Klips-Mechanismus muß bei allen Kupplungssystemen in Höhe, Lage und Abmessungen gleich sein! Bei dieser ersten Stufe werden weiterhin als Kupplungsköpfe noch die firmeneigenen Kupplungssysteme verwendet, also Fleischmann-, Märklin-, Roco-, Trix-Kupplungen usw.

Vorteil: Schon jetzt können ohne Umbaumaßnahmen alle Fahrzeuge für alle Systeme verwendet werden (vom Stromzuführungssystem und Stromsystem einmal abgesehen). An einem Fleischmann-Wagen z. B. wird lediglich der Kupplungskopf gegen einen Original-Märklin-Kupplungskopf usw. ausgetauscht. Damit ist auch eine gewisse Sicherheit gewährleistet, daß die Austauschkupplungen betrieblich keinen Ärger bereiten.

Ein weiterer Vorteil: Die Hersteller können sich schon jetzt die Kosten für doch nur bedingt funktionierende Austauschkupplungen sparen. Daß dieses Prinzip klappt, hat die Fa. Röwa schon vor Jahren mit ihren D-Zugwagen bewiesen. Dort war es möglich, sowohl die Röwa-Kurzkupplung als auch Märklin-ähnliche oder Fleischmann-ähnliche Kupplungsköpfe auf den Kupplungsträger zu klipsen; bei den beiden letzteren war dann allerdings der KK-Effekt weg, was aber auch beabsichtigt war.

Hier noch ein Wort zu Roco: Diese Firma wäre gut beraten, wenn sie ihre Kurzkupplungsträger serienmäßig einbauen und u. U. so ändern würde, daß zwar bei Verwendung der Roco-Kupplung der KK-Effekt vorhanden ist, bei der Kelm-, Märklin- und Fleischmann-Kupplung jedoch nicht. Das würde Kosten sparen und wesentlich zur Überschaubarkeit des Angebotes beitragen. Daß das technisch möglich ist, hat Röwa vorpraktiziert! Selbstverständlich müßte auch Roco seinen Klips-Mechanismus der noch festzulegenden Norm anpassen!

## 2. Stufe

Die Industrie entwickelt gemeinsam einen brauchbaren Kupplungskopf, der folgende Bedingungen erfüllt (fußend auf den entsprechenden Vorschlägen, die Herr Obermayr in Heft 6/69 machte):

- Federleichtes Einkuppeln – auch in schwachen Bögen – und einwandfreies Entkuppeln
- Vorentkuppelungs-Möglichkeit
- Zierliche und möglichst vorbildnahe Ausführung
- Umrüst-Möglichkeit vorhandener Fahrzeuge
- Einsatz-Möglichkeit im KK-Betrieb wie im Normal- und Gemischt-Betrieb
- Elektrisch isolierte Ausführung mit der Möglichkeit, als Spezialausführung 2-polig zu leiten (für beleuchtete Züge).

Der Fa. Märklin könnte man dabei die Entwicklung der letztgenannten Spezialausführung übertragen, da gerade beim Märklin-System große Rollprobleme auftreten, wenn z. B. ganze Züge beleuchtet werden und jedes Fahrzeug mit einem Schleifer ausgerüstet ist.

Nachdem man sich auf eine Einheitskupplung geeinigt hat, wird das rollende Material nunmehr wahlweise mit den bisherigen Kupplungsköpfen (wie in Stufe 1) oder mit dem neuen H0-Einheitskupplungskopf angeboten.

### 3. Stufe

Allmählich wird das rollende Material nur noch mit Einheitskupplungsköpfen angeboten. Die bisherigen Kupplungssysteme gibt es jetzt nur noch als Ersatzteile; deren Produktion kann je nach Nachfrage früher oder später auslaufen.

Ich glaube, mit diesem Drei-Stufen-Plan einen Weg aufgezeigt zu haben, der auch für die Industrie technisch und finanziell realisierbar ist, ohne daß die Verkaufsstrategie der einzelnen Firmen durcheinander kommt. Es steht daher zu hoffen, daß sich die verantwortlichen Konstrukteure und Kaufleute der betroffenen Firmen diesen Plan bald einmal durch den Kopf gehen lassen. Irgendwo und irgendwie sollte bzw. müßte doch einmal der Anfang gemacht werden! (... meinen auch wir, die Redaktion!)

Ing. Hansjörg Rimmel  
Mannheim

## Buchbesprechungen

### Reichsbahn-Dampflokomotiven – fotografiert von Carl Bellingrodt

Bildband mit 200 Seiten und 335 Fotos auf Kunstdruckpapier, Format 26,5 x 22 cm, DM 45,-, erschienen im Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Freiburg/Breisgau.

Es war seit geraumer Zeit damit zu rechnen, daß aus den Reichsbahn-Fotos des vor sechs Jahren verstorbenen Altmeisters der Eisenbahn-Fotografie ein Buch zusammengestellt würde. Daß dies angesichts der momentanen DR-Hochkonjunktur in der Eisenbahn-Literatur gerade jetzt und gerade beim EK erfolgt, ist bei dessen publizistischer Aktivität und bei den engen Kontakten zum Bellingrodt-Archiv nicht verwunderlich.

Wie dem auch sei – auf jeden Fall wurde hier ein sehr schöner Bildband geschaffen, den man immer wieder gerne zur Hand nehmen wird, um sich die Dampflokomotiv-Atmosphäre und das Reise-Fluidum von „damals“ zu Gemüte zu führen – als reiner Eisenbahnfreund ebenso wie als Modelleisenbahner, denn unsereins findet auch hier wieder eine Fülle von Anregungen in punkto Zugzusammenstellungen, Betriebsanlagen und -gebäuden, epochen-typischen Details usw. Die gekonnt vorgenommene Bildauswahl setzt neben die typischen Lokomotiv-Porträts Bellingrodt'scher Prägung immer wieder seine meisterhaften Fotos von der „Eisenbahn in der Landschaft“; wenn

mancher das eine oder andere Foto schon aus Maedel/Franckh-Publikationen kennen mag, tut das der Sache keinen Abbruch. Dieser – auch von der Bildwiedergabe und Druckqualität her einwandfreie – Bildband kann unseren Lesern nur bestens empfohlen werden.

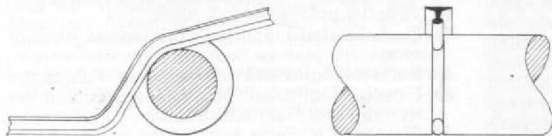
### Dampftriebwagen von Rolf Ostendorf

224 Seiten mit 190 Abbildungen, gebunden, Best.-Nr. ISBN 3-87943-517-0, DM 48,-, erschienen im Motorbuch-Verlag, Stuttgart.

Der auch durch zahlreiche MIBA-Beiträge bekannte Verfasser, mittlerweile weitgehend auf eisenbahntechnische Spezialgebiete abonniert, entwickelt eine Chronik der Dampftriebwagen – von denen der „normale“ Eisenbahnfreund meist nur den „Kittel“ oder vielleicht gerade noch die Henschel-Typen der dreißiger Jahre kennt. Daß es damit bei weitem nicht getan ist, sondern daß der Dampftriebwagen trotz seiner zahlenmäßig geringen Verbreitung eine unverhältnismäßig hohe Typenvielfalt aufwies – das schildert Rolf Ostendorf in der gewohnt gründlichen Manier und anhand zahlreicher seltener Bilddokumente.

**Die Kataloge '77/78** folgender Modellbahnen- bzw. Zubehör-Hersteller lagen bei Redaktionsschluß dieses Heftes vor:

Arnold, Busch, Faller, Fleischmann, Kibri, LGB, Märklin, M+F, Noch, Trix und Vollmer.



Das exakte Biegen von Schienenprofilen ist nicht schwer, wenn man eine entsprechende Hilfsvorrichtung benutzt, wie ich sie beim Bau meines „antiken“ Prellbock-Modells verwendet habe. Man benötigt dazu nur ein Stück Rund-eisen, das im Durchmesser dem gewünschten Radius entspricht. In das Rundeisen wird auf

Der Tip aus der Praxis –  
zum „antiken“ Prellbock in 6/77

## Schienenprofile – exakt gebogen!

der Drehbank eine der Breite des Schienenkopfes entsprechende und genügend tiefe Nut eingestochen. Darin lassen sich nun – unter vorsichtiger Zuhilfenahme eines Hammers – Schienenprofile ohne große Schwierigkeiten exakt biegen (Skizze in 1/1 H0-Größe).

Walter Kerker, Bielefeld

Nachdem man sich auf eine Einheitskupplung geeinigt hat, wird das rollende Material nunmehr wahlweise mit den bisherigen Kupplungsköpfen (wie in Stufe 1) oder mit dem neuen H0-Einheitskupplungskopf angeboten.

### 3. Stufe

Allmählich wird das rollende Material nur noch mit Einheitskupplungsköpfen angeboten. Die bisherigen Kupplungssysteme gibt es jetzt nur noch als Ersatzteile; deren Produktion kann je nach Nachfrage früher oder später auslaufen.

Ich glaube, mit diesem Drei-Stufen-Plan einen Weg aufgezeigt zu haben, der auch für die Industrie technisch und finanziell realisierbar ist, ohne daß die Verkaufsstrategie der einzelnen Firmen durcheinander kommt. Es steht daher zu hoffen, daß sich die verantwortlichen Konstrukteure und Kaufleute der betroffenen Firmen diesen Plan bald einmal durch den Kopf gehen lassen. Irgendwo und irgendwie sollte bzw. müßte doch einmal der Anfang gemacht werden! (... meinen auch wir, die Redaktion!)

Ing. Hansjörg Rimmel  
Mannheim

## Buchbesprechungen

### Reichsbahn-Dampflokomotiven – fotografiert von Carl Bellingrodt

Bildband mit 200 Seiten und 335 Fotos auf Kunstdruckpapier, Format 26,5 x 22 cm, DM 45,-, erschienen im Eisenbahn-Kurier Verlag GmbH, Freiburg/Breisgau.

Es war seit geraumer Zeit damit zu rechnen, daß aus den Reichsbahn-Fotos des vor sechs Jahren verstorbenen Altmeisters der Eisenbahn-Fotografie ein Buch zusammengestellt würde. Daß dies angesichts der momentanen DR-Hochkonjunktur in der Eisenbahn-Literatur gerade jetzt und gerade beim EK erfolgt, ist bei dessen publizistischer Aktivität und bei den engen Kontakten zum Bellingrodt-Archiv nicht verwunderlich.

Wie dem auch sei – auf jeden Fall wurde hier ein sehr schöner Bildband geschaffen, den man immer wieder gerne zur Hand nehmen wird, um sich die Dampflokomotiv-Atmosphäre und das Reise-Fluidum von „damals“ zu Gemüte zu führen – als reiner Eisenbahnfreund ebenso wie als Modelleisenbahner, denn unsereins findet auch hier wieder eine Fülle von Anregungen in punkto Zugzusammenstellungen, Betriebsanlagen und -gebäuden, epochen-typischen Details usw. Die gekonnt vorgenommene Bildauswahl setzt neben die typischen Lokomotiv-Porträts Bellingrodt'scher Prägung immer wieder seine meisterhaften Fotos von der „Eisenbahn in der Landschaft“; wenn

mancher das eine oder andere Foto schon aus Maedel/Franckh-Publikationen kennen mag, tut das der Sache keinen Abbruch. Dieser – auch von der Bildwiedergabe und Druckqualität her einwandfreie – Bildband kann unseren Lesern nur bestens empfohlen werden.

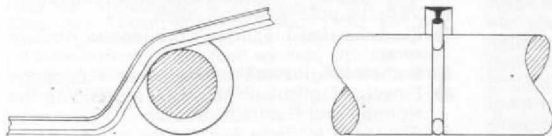
### Dampftriebwagen von Rolf Ostendorf

224 Seiten mit 190 Abbildungen, gebunden, Best.-Nr. ISBN 3-87943-517-0, DM 48,-, erschienen im Motorbuch-Verlag, Stuttgart.

Der auch durch zahlreiche MIBA-Beiträge bekannte Verfasser, mittlerweile weitgehend auf eisenbahntechnische Spezialgebiete abonniert, entwickelt eine Chronik der Dampftriebwagen – von denen der „normale“ Eisenbahnfreund meist nur den „Kittel“ oder vielleicht gerade noch die Henschel-Typen der dreißiger Jahre kennt. Daß es damit bei weitem nicht getan ist, sondern daß der Dampftriebwagen trotz seiner zahlenmäßig geringen Verbreitung eine unverhältnismäßig hohe Typenvielfalt aufwies – das schildert Rolf Ostendorf in der gewohnt gründlichen Manier und anhand zahlreicher seltener Bilddokumente.

Die Kataloge '77/78 folgender Modellbahnen- bzw. Zubehör-Hersteller lagen bei Redaktionsschluß dieses Heftes vor:

Arnold, Busch, Faller, Fleischmann, Kibri, LGB, Märklin, M+F, Noch, Trix und Vollmer.



Das exakte Biegen von Schienenprofilen ist nicht schwer, wenn man eine entsprechende Hilfsvorrichtung benutzt, wie ich sie beim Bau meines „antiken“ Prellbock-Modells verwendet habe. Man benötigt dazu nur ein Stück Rund-eisen, das im Durchmesser dem gewünschten Radius entspricht. In das Rundeisen wird auf

Der Tip aus der Praxis –  
zum „antiken“ Prellbock in 6/77

## Schienenprofile – exakt gebogen!

der Drehbank eine der Breite des Schienenkopfes entsprechende und genügend tiefe Nut eingestochen. Darin lassen sich nun – unter vorsichtiger Zuhilfenahme eines Hammers – Schienenprofile ohne große Schwierigkeiten exakt biegen (Skizze in 1/1 H0-Größe).

Walter Kerker, Bielefeld



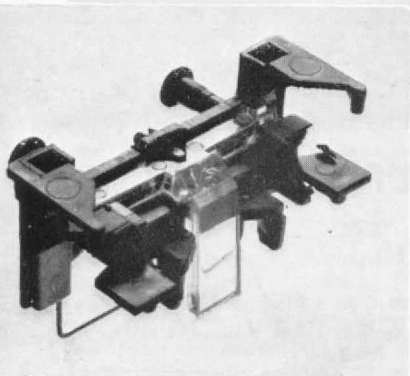
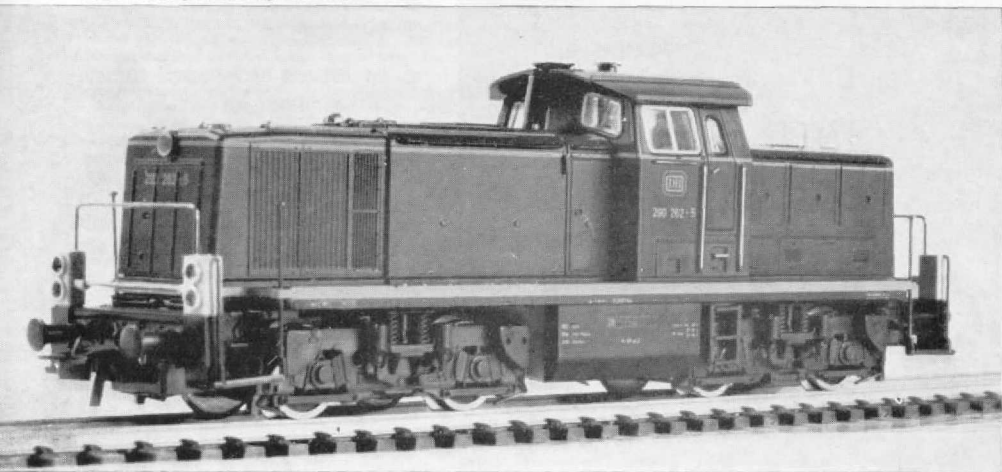


Abb. 1. Eine geglückte Überraschung: das ausnehmend gut geratene HO-Modell der Diesellok-Reihe 290 (V 90). Die maßstäblich schmalen Vorbauten sind bis in alle Einzelheiten graviert; auf den seitlichen Umlaufblechen sind die Gleitschutz-Noppen genau wiedergegeben und die freistehenden Lampen sind beleuchtet!

Abb. 2. Von unten fotografiert (der Deutlichkeit wegen): Pufferbohle mit dem Plexiglas-Lichtleiter zwischen dem Lämpchen (im Motorvorbau untergebracht) und den Stirnleuchten.

## 290 (V 90) als Roco-HO-Modell ➤

Abb. 3. Im Vergleich zu Abb. 1 hier die andere Seite des Modells. Die Aufstiegsleiter zur Führerhaustür ist am Drehgestell angebracht und schwenkt mit diesem aus.



# Diesellok der BR 290 als H0-Modell von Roco

Ohne vorherige Ankündigung auf der letzten Messe hob Roco vor kurzem ein weiteres H0-Lokmodell aus der Taufe: die Nachbildung der Diesellok Baureihe 290 (V 90), einer hauptsächlich im schweren Verschiebedienst eingesetzten 1100 PS-Type der DB. Es handelt sich dabei übrigens um das bislang erste und einzige Großserienmodell dieser Lok überhaupt, obwohl sie im Großbetrieb schon seit 1964 im Dienst steht.

Für den Einsatz des Modells sei jedoch gleich noch hinzugefügt, daß das Betätigungsfeld dieser Lok nicht nur die großen Rangierbahnhöfe sind, sondern auch der gelegentliche Übergabe- oder gar Nahverkehrs- und Eilzugdienst auf weniger bedeutenden Strecken. Außerdem läßt sich das Roco-Modell ggf. in eine Privatbahn-Lok umwandeln, wie sie im Großen bei mehreren Bahnen im Dienst steht (analog der äußerlich gleichen BR 291, die für 90 km/h zugelassen ist).

Das Roco-Modell ist in der vom Hersteller gewohnten Manier exakt maßstäblich nachgebildet

und so weitestgehend detailliert, daß kaum noch Wünsche offen bleiben. Besonders bemerkenswert: die feinen Bühnengeländer mit den darin integrierten Frontleuchten (samt fahrtrichtungsabhängigem Lichtwechsel!), die vorbildlich schmalen Vorbauten und das Führerhaus mit dem freien Durchblick; diese und weitere Details gehen aus den Abb. 1-3 hervor. Farbgebung und Beschriftung des Modells sind vorbildgetreu und authentisch bzw. großentrichtig.

Die Zugkraft des relativ schweren und mit zwei Haftreifen ausgestatteten Modells ist überdurchschnittlich gut. Die Höchstgeschwindigkeit der sehr ruhig laufenden Lok ist allerdings mit umgerechnet 235 km/h stark überhöht; das geringste ruckfrei zu fahrende Tempo liegt bei umgerechnet ca. 16 km/h.

Insgesamt: ein hervorragendes Modell, auch und besonders vom Preis (empf. DM 69,-) her gesehen. In dieser Ausführung wünscht man sich ein maßstäbliches 211/212-Modell . . . mm/BMC

## MIBA Anlagen Revue



Miniaturlösungen

## Sofort erhältlich!

In Nummer 1:

- 9 verschiedene Modellbahnanlagen in Z, N und H0
- 93 großformatige, größtenteils ganzseitige Abbildungen
- Gleispläne und textliche Erläuterungen
- 84 Seiten schweres Kunstdruckpapier
- Großformat 23,5 x 16,8 cm
- Preis DM 9,80; erhältlich im Fachhandel oder (zuzüglich DM 0,70 Versandkosten) direkt vom

## MIBA-VERLAG

Spittlertorgraben 39, 85 Nürnberg