



5/1978

5,90 DM

# JOURNAL

**M**odellbahn + **F**achzeitschrift • aktuell • informativ





# Zehnjähriges Firmenjubiläum bei



Anfang September hatte M+F zehnten Geburtstag. Solange ist es nun also schon her, daß die Firma Merker + Fischer gegründet wurde! Eine recht wechselhafte Geschichte liegt hinter uns. Der eine oder andere Leser wird sich noch erinnern können, daß 1968 die Firma Heinzl KG in Liquidation ging und gewissermaßen den „Grundstock“ für die spätere Firma M+F bildete.

Es sollte aber noch einige Zeit dauern, bis wieder mit einer echten Produktion begonnen werden konnte. Zunächst einmal mußte geprüft werden, was von den Heinzl-Erzeugnissen noch brauchbar war und welche Modelle sich aufgrund der vorhandenen Ersatzteile am ehesten weiterproduzieren lassen würden. Auf den ersten Blick sah es in dieser Beziehung ganz gut aus – leider eben aber nur auf den ersten. So mußten wir z. B. schnell feststellen, daß von den noch vorhandenen etwa 500 alten Schienenbus-Fahrwerken bloß höchstens 150 betriebsfähig waren; die anderen waren nur noch zum Ausschlichten zu gebrauchen. Jegliches Gehäusestück fehlte hingegen. Beim Kettel-Dampftriebwagen verhielt es sich gerade umgekehrt.

## Die Bausatz-Idee

Nach der ersten Bestandsaufnahme machten wir also, wie man sich vorstellen kann, ziemlich lange Gesichter. Wir benötigten die restlichen vier Monate des Jahres 1968 dazu, alte Sachen aufzuarbeiten, zu sichten, zu sortieren und zu ordnen. An reguläre Produktion war nicht zu denken. Auch fehlte es dazu noch an Personal. Zu zweit gingen wir an Wochenenden und Feiertagen aber doch voller Optimismus daran, ein Programm aufzustellen. Viel hatten wir uns vorgenommen, ohne eigentlich recht zu wissen, wie und vor allem ob sich dies alles überhaupt realisieren lassen würde. Schon bald stellten wir fest: Nur ein Fertigmodell-Verkauf wie ursprünglich bei Heinzl ist vom Arbeitsanfall her kaum zu bewältigen. Daher entschlossen wir uns, in erster Linie Bausätze anzubieten.

Diese Idee wurde von der Käuferschaft auch recht freudig aufgenommen. Obwohl wir selbst noch kaum Erfahrung in diesem Metier hatten, merkten wir weiterhin rasch: Ursprünglich für eine Fertigmodell-Herstellung geplante Lokmodelle waren sehr schlecht zum Verkauf in Bausatzform geeignet, da die Bastler handwerkliche Vorrichtungen, zum Teil sogar einfache Maschinen benötigten. Deshalb hieß es, die Konstruktionen zu ändern. Versucht wurde es zuerst einmal mit relativ einfachen Modellen. So war unsere erste Lokomoti-

ve, die in 300 Bausätzen und 50 Fertigmodellen geliefert wurde, die sogenannte Industrie-Dampflokomotive. Sie war kein reines M+F-Produkt, sondern stützte sich auf einen Kunststoff-Lokbausatz von Airfix und erhielt lediglich ein M+F-Fahrwerk.

## Erste Eigenentwicklungen

Nun, die Nachfrage nach dieser kleinen Lokomotive war recht rege, der Anfang also gemacht. Die Auflage der Industrie-Dampflok (zumindest des Bausatzes) mußte bald verdoppelt werden. Dadurch ermutigt, ließen wir in kurzer Zeit weitere Modelle folgen. So konnte unter Aufarbeitung von Heinzl-Restteilen der alte Kettel-Dampftriebwagen, mit einem neuen M+F-Fahrwerk versehen, ebenfalls bald ausgeliefert werden. Dann gingen wichtige Heinzl-Teile aus, die nicht mehr nachgefertigt werden konnten, weil die entsprechenden Kunststoffformen unbrauchbar waren. Nun kamen die ersten selbstentwickelten M+F-Modelle, wie die E- und Akku-Lokomotive, die „Donaustauf“ und die „Berg“, auf den Markt. Speziell mit der „Donaustauf“ und der „Berg“ konnten wir auch in puncto Detaillierung die ersten Lorbeeren ernten, denn die Lokomotivchen wiesen für damals eine Detaillierung auf, die in ihrer Feinheit auch heute noch Gültigkeit hat und allen Ansprüchen gerecht wird.

Nun ging es Schlag auf Schlag: Der Wismar-Schienenbus wurde gefertigt; vom ETA (zwei- und dreiteilig) verkauften wir die letzten Heinzl-Restbestände; die Köf III wurde angeboten, zwischendurch noch der überarbeitete Heinzl-Glaskasten. Und dann war es so weit, daß die erste große M+F-Lokomotive, die E 16, lieferbereit war – allerdings zur Enttäuschung vieler Kunden. Nicht etwa deswegen, weil unsere E 16 nicht schön gewesen wäre, sondern weil die meisten eine große Dampflokomotive erwarteten, speziell die BR 93, die legendäre preußische T 14, die schon von Heinzl zwei Jahre vor unserer Übernahme angeboten wurde, aber nicht mehr zur Auslieferung kam. Wir trauten uns an die BR 93 vorerst noch nicht heran; uns fehlte noch das technische Wissen und Können, um eine solche große Lokomotive vollkommen aus Neuteilen zu fertigen.

## Neue Modellbau-Maßstäbe

Doch mittlerweile warteten rund 1000 Vorbesteller auf diesen Leckerbissen aus der Länderbahnzeit. Wir mußten schon ein paarmal recht tief durchatmen, bevor wir uns entschlossen, die Produktion für die BR 93 freizugeben. In puncto Detaillierung stellte die Lokomotive ein Nonplusultra dar, und sie kann

sich auch heute noch ohne weiteres behaupten. Mit der T 14 von M+F wurden neue Maßstäbe für Modellbahnen und im Modellbau gesetzt. So ließ sich hier die Rauchkammertüre öffnen, und in der Rauchkammer fehlte ebenfalls kein Detail, das sich nicht auch am großen Vorbild befunden hätte. Ruhig zugeben können wir aber heute, daß die Mechanik und die Laufeigenschaften unserem heutigen Standard noch nicht entsprachen. Die damaligen Motoren brannten zu leicht durch, und die Lagerung der Lokräder war zu weich.

Trotzdem ernteten wir viel Beifall. Das ermutigte uns, in dieser Richtung weiterzuarbeiten. Übrigens werden wir in nächster Zeit bestimmt die nun schon seit Jahren ausverkaufte T 14 in einer überarbeiteten Serie mit neuem Fahrwerk und in unserer jetzigen Technik und Detaillierung wieder anbieten.

Die Mitarbeiterzahl bei M+F stieg damals ständig. Waren Anfang 1969 nur vier Leute fest beschäftigt gewesen, so waren es Ende desselben Jahres bereits sieben. Um den Wünschen unserer Kunden entsprechen zu können, kamen neue Bausatzmodelle immer schneller zur Auslieferung. Die Fertigmodell-Herstellung spielte zu dieser Zeit und noch bis Mitte 1973 eine große Rolle. 1970 wurden bereits 15 Personen beschäftigt, 1971 dann 20. 1972 hatten wir in den alten Betriebsräumen eine Beschäftigtenzahl von 22 Personen erreicht; kein einziger Mitarbeiter hätte mehr Platz gefunden. Dies zwang uns denn auch, Ende 1972 von der Mondstraße in unseren heutigen Betrieb in der Röntgenstraße umzuziehen. Hier erreichten wir dann im Jahre 1974 mit über 50 Mitarbeitern ein ausgesprochenes Hoch.

## Erfolg verpflichtet

Wenn wir heute auf die ersten zehn Jahre des Bestehens von M+F zurückblicken, kommen wir nicht umhin, uns selbst ein großes Lob auszusprechen: Mit weit über hundert eigenen Modellen und Umbausätzen hat M+F ein Programm geschaffen, das seinesgleichen sucht. Und deshalb ist uns auch für die nächsten zehn Jahre nicht bange, weitere interessante Artikel und Liebhaberstücke für die Modellbahner auf den Markt zu bringen.

Nicht versäumen möchten wir, uns bei unseren treuen Kunden zu bedanken, die all die Jahre die Firma Merker + Fischer hochhielten und die M+F-Modelle liebgewonnen haben. Wir hoffen, daß Sie uns auch weiterhin treu bleiben. Wir werden bemüht sein, das Ihrerseits in uns gesetzte Vertrauen voll zu rechtfertigen. Hoffen wir also auf die nächsten zehn Jahre!

Ihre Firma Merker + Fischer

**5/78**

**4. Jahrgang**

Einzelheft DM 5,90  
 sfr 6,30  
 öS 43,--  
 hfl 7,50  
 bfr 95,--

Verlag, Herausgeber und Vertrieb:  
 H. Merker

Redaktion: Hermann Merker

Ständige Mitarbeiter:

Horst Obermayer  
 R. Barkhoff  
 Curt G. Zillmer

Layout und Grafik: G. Gerstberger

Modellaufnahmen:

Atelier Paur  
 Ing. Horst Obermayer  
 Bernd Schmid

Druck: F. C. Mayer  
 8000 München 40

M+F-Journal erscheint 1978 6x.

Erhältlich ist die Zeitschrift im Modellbahn-  
 Fachhandel, im Buchhandel und Bahnhofsbuchhandel,  
 oder direkt beim Verlag.

Die Bezugsgebühren im Fach- und Buchhandel  
 siehe oben.

Bei Direktbezug siehe unten.

Abonnement 35,40 + 4,20 Porto  
 1978:

Einzelheft: 5,90 + -,70 Porto

Postscheckkonto München Nr. 57199-802  
 Volksbank Fürstfeldbruck Nr. 21300

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der  
 Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis  
 des Verlages voraus.

Zur Zeit gilt noch Anzeigen-Preisliste Nr. 2 vom  
 1. Februar 1978.

Gerichtsstand ist Fürstfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgeforderte Einsendungen von Beiträgen  
 können nur zurückgeschickt werden, wenn  
 Rückporto beiliegt!



Auflagenhöhe 15 000

**Hermann Merker-Verlag**

8080 Fürstfeldbruck, Röntgenstraße 2

# Aus dem Inhalt . . . . .

	Seite
<b>M+F-Jubiläum</b>	<b>2</b>
<b>Die 99 4503 gibt es noch</b>	<b>6</b>
<b>Der Herpa-H0-Automarkt</b>	<b>9</b>
<b>Ein Ellok-Oldtimer geht in Pension</b>	<b>12</b>
<b>Wieder ein Meistermodell aus Wien</b>	<b>13</b>
<b>Neu von Trix und Minitrix</b>	<b>14</b>
<b>Linka-Bautechnik für H0-Bauten</b>	<b>15</b>
<b>Neue Supermodelle von Roco</b>	<b>17</b>
<b>Bw-Skizzen</b>	<b>18</b>
<b>Modellprämiierung BR 01<sup>10</sup></b>	<b>22</b>
<b>Baubericht über eine Heeresfeldbahn-Lokomotive 1E1h2 mit vierachsigem Tender</b>	<b>23</b>
<b>Dampf bei der SBB</b>	<b>24</b>
<b>Die P 8 in der Baugröße I von Märklin</b>	<b>30</b>
<b>S-Bahn-Start in Stuttgart</b>	<b>36</b>
<b>Tag der offenen Tür</b>	<b>39</b>
<b>Der ET 65 hat ausgedient</b>	<b>40</b>
<b>Dampftriebwagen der Bautart Stoltz</b>	<b>47</b>
<b>DBC-Dampfbahnclub – Internationales Dampfbahner- treffen in Deuz 1978</b>	<b>48</b>
<b>Heinz Kaiser</b>	<b>50</b>
<b>Die württembergische T 5 – eine Universallok</b>	<b>54</b>
<b>Württembergische T 5 als Fertigmodell</b>	<b>58</b>
<b>Württembergische T 5 in der Spurweite N</b>	<b>60</b>

**Zu unserem Titelbild:**

Herbststimmung im Odenwald. Es ist nun auch schon einige Jahre her, seit dieses Foto einer BR 64 an einem sonnigen Herbstmorgen bei Amorbach im Odenwald entstand. **Farbfoto: Obermayer**

**Zu unserem Poster:**

Personenzug Rottweil-Tübingen in der Nähe von Rottweil. **Farbfoto: C. Asmus**









Eine der allerersten reinen M+F-Lokomotiven war das Modell der Donaustauf. Hier posiert sie auf einem von Herrn Barkhoff gebauten Anlagenteilstück mit einem bayerischen Länderbahn-Personenzug als Fotografiemodell. Ist die Zuggarnitur nicht ganz entzückend? Über das Fotografiert-Geländestück von Herrn Barkhoff mit umgebauten Gebäuden usw. berichten wir noch ausführlicher im nächsten Journal.

Foto: Paur, FFB

## M+F-Loks im dazugehörigen Milieu

Ganz bewußt haben wir für unseren Jubiläumsbericht über M+F dieses Anlagenmotiv ausgesucht. Es zeigt ein ländliches bayerisch-fränkisches Milieu mit typischen Fahrzeugen aus der Epoche der zwanziger Jahre. So steht im Hintergrund eine mit M+F-Bauteilen umgebaute Märklin-S 3/6 mit einer ebenfalls aus Märklin-Waggons bestehenden Zuggarnitur. Am Bahn-

steig der Nebenbahn (auch Lokal- oder Sekundärbahn in Bayern genannt) steht die Lokomotive Berg mit einer aus M+F-Wagen bestehenden kleinen Lokalbahn garnitur abfahrtbereit.

Im kleinen Bw-Vorfeld wartet der Glaskasten auf seinen Einsatz. Ganz im Vordergrund wird gerade die große bayerische Mallet Gt 2 x 4/4

(ebenfalls ein M+F-Modell) behandelt für ihren Schiebedienst über die nächste Steilrampe. Dieser Anlagenausschnitt, der unter anderem aus POLA-, FALLER-, VOLLMER- und VERO-Teilen (natürlich dürfen auch PREISER-Figuren nicht fehlen) gestaltet wurde, war in Nürnberg 1978 als Ausstellungsstück auf unserem Messestand.

Farbfoto (links): Schwarz, Nürnberg

### Sonderangebot!

BLS-Triebwagengehäuse mit Kunststoffboden und -fenster

Art.-Nr. 208 05 DM 98,-  
Sortiment Steuerungsteile, enthält auch zusätzlich verschiedene Kuppel- und Treibstangen DM 19,-

#### Kleiner, besonders preiswerter Sonderposten

Bausatz E 04, Zweileiter-Gleichstromaus-

führung, unmotorisiert, Gehäuse grün eingefärbt

Art.-Nr. 207 02 DM 89,-  
Hierzu passend, komplette Motorisierung, Art.-Nr. 207 03 DM 49,-

E 04 Bausatz, komplett, mit Motorisierung, Art.-Nr. 207 DM 129,-

Superzurüstsatz für sämtliche Versionen Art.-Nr. 207 10 DM 69,-

Beschriftungssatz mit verschiedenen Reichsbahn- und DB-Nummern

Art.-Nr. 12052 DM 9,90

Sehen Sie hierzu auch unsere in Heftmitte beigeheftete Bestell-Liste. Sollte wider Erwarten diese Liste nicht vorhanden sein, diese bitte gegen DM -,50 Rückporto anfordern.

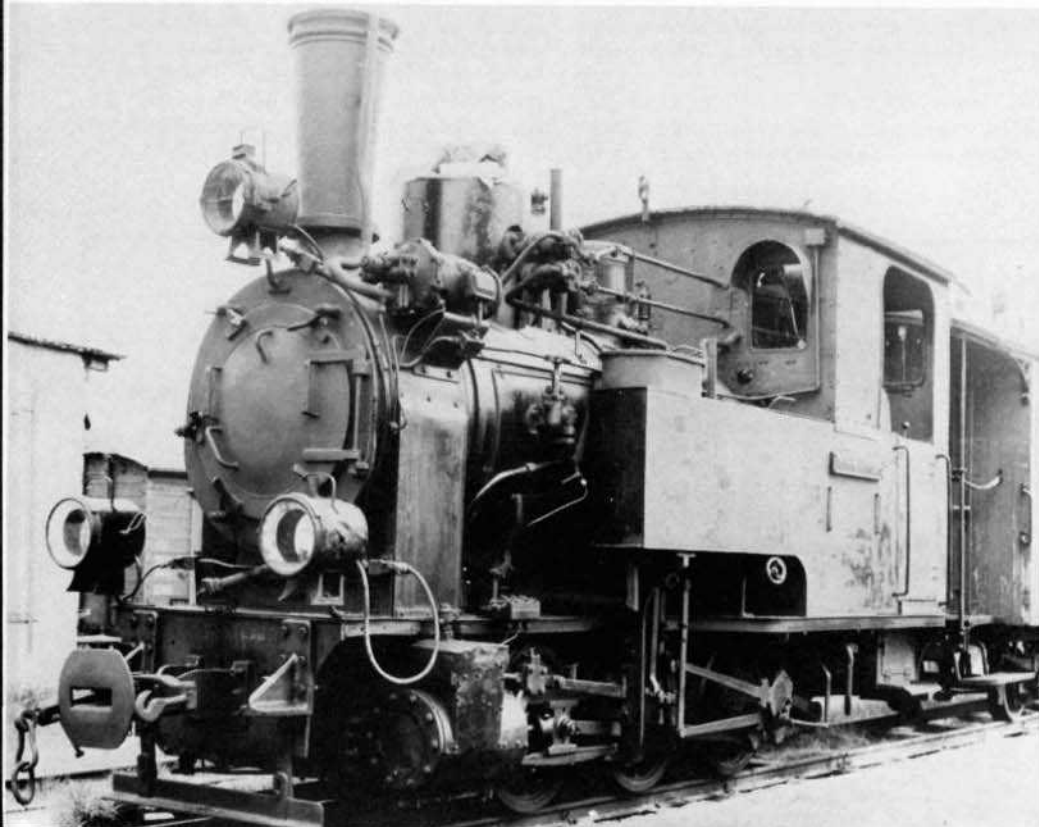
**Merker+Fischer GmbH, Roentgenstraße 6, 8080 Fürstenfeldbruck, Telefon (08141) 18 38**



**Bild 1:** In einem Garten in der DDR entdeckt! – die 99 4503 gut erhalten auf einem Gleiskörper mit passenden Wägelchen.

# Die 99 4503 gibt es noch

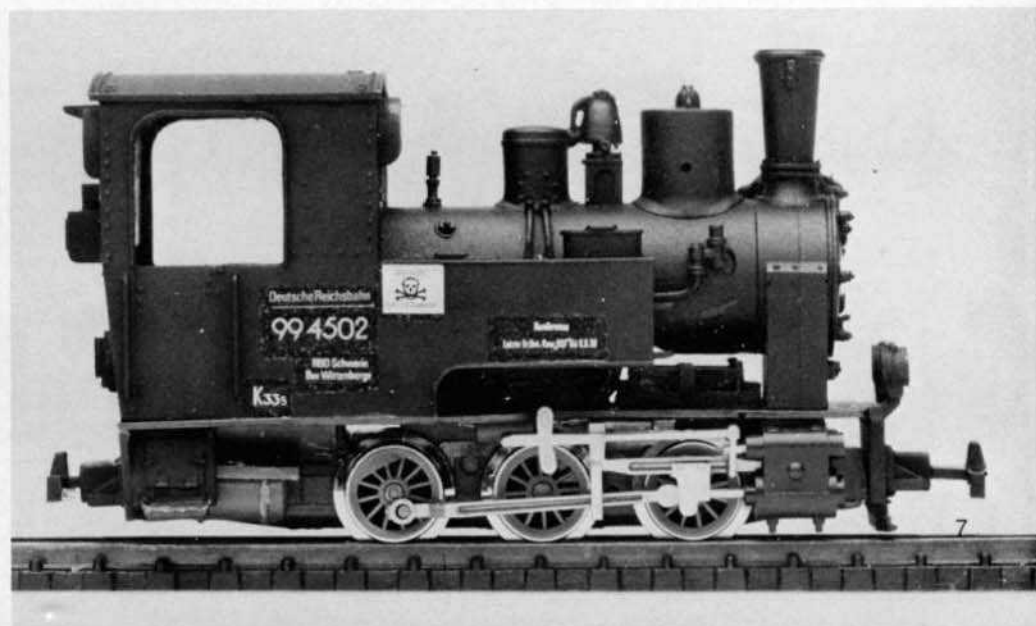
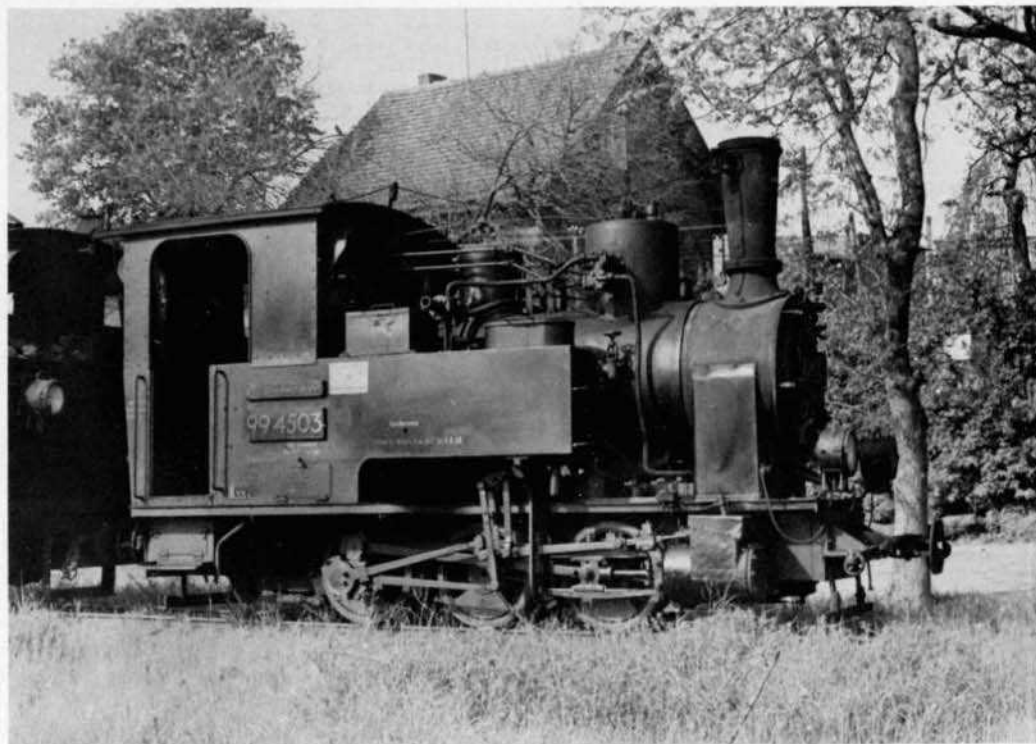
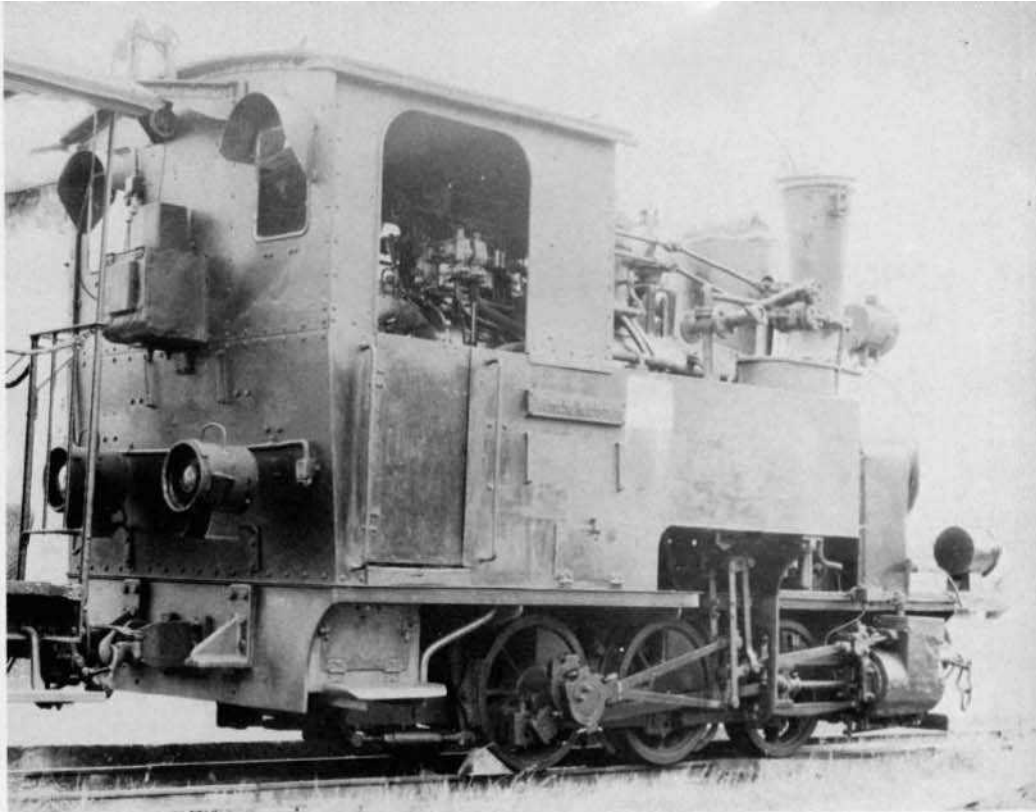
**Bild 2:** Dieselbe Lok von der linken Seite aufgenommen. Außer dieser Zuggarnitur sind noch diverse Bahneinrichtungen auf demselben Grundstück aufgestellt.



Das Vorbild unseres Modells, die 99 4503, ist der Nachwelt erhalten geblieben! Eisenbahnfreunde entdeckten die Lokomotive in einem Garten in der DDR. Dort ist die Lok in relativ gepflegtem Zustand auf einem eigenen Gleiskörper mit Nebengleis und Weiche, Wagen und weiterem Eisenbahnzubehör, wie verschiedenen Lampen, Läutwerke usw., aufgestellt. Wie es zu dieser Rettung kam, und wie die Lokomotive in diesen Garten fand, entzieht sich unserer Kenntnis.

Bereits im letzten Journal hat **Herr Obermayer** über das Vorbild einen kurzen Bericht geschrieben. Daraus geht hervor, daß die einzelnen Ausführungen etwas unterschiedlich waren. Von der 99 4501 liegt uns leider kein Bild vor; dagegen sind im Obermayer-Taschenbuch „Schmalspur-Dampflokotiven“ die 4502, 03 und 04 abgebildet. Das Bildmaterial der 4502 läßt erkennen, daß sie sich ein wenig von der 4503 unterscheidet (eckige Sonnenblenden über den Stirn- und Rückwandfenstern sowie nachträglich verkleinertes Fenster am Einstieg). Die 4504 unterscheidet sich hingegen wesentlich durch ein anderes Führerhaus (tiefergezogen; zusätzliches Seitenfenster und größerer Wasserkasten).





**Bild 3:** Ein mecklenburg-pommersches Läutewerk vor der Jahrhundertwende stellt eine Rarität dar.

**Bild 4** (rechts oben): Die 99 von der rechten Seite. Sie wird in Freizeitarbeit wieder hundertprozentig hergestellt..

**Bild 5:** Im Mai 1969 wurde dieses Bild von der 4503 in Havelberg aufgenommen.

Da von M+F Fertigmodelle in Normal- und Superausführung angeboten und unter Umständen von H0e-Modellbahnern beide Varianten auf einer Anlage eingesetzt werden, hat man sich entschlossen, die Normalausführung der

**Bild 7** (rechts unten): Die 99 als M+F-Modell, wie sie in der normalen Fertigmodellversion ausgeliefert wird, mit der kompletten Abziehbilder-Beschriftung, die sich von der im Bausatz befindlichen unterscheidet. Bestell-Nr. siehe auch den Schluß dieses Artikels.

**Bild 6:** Auf demselben Grundstück ist auch ein preußisches Läutewerk von ca. 1910 aufgestellt.



**Bild 8:** Hier sehen Sie ein kleines nachgestaltetes Schmalspurnotiv. Die Schmalspurbahn schlängelt sich durch die Bahnhofstraße, um durch eine Grünanlage fahrend ins freie Gelände zu gelangen. Die Gebäude und Bäume stammen von **Vero** und **Faller**.

BR 99 mit der Nummer 4502 zu versehen, während die Superversion dem Vorbild entsprechend die Nummer 4503 trägt. Den Bausätzen liegen Einfachbeschriftungen in Form von Fotoschildern (nicht selbstklebend) bei. Die Fertigmodelle dagegen sind wie alle M+F-Modelle mit Abziehbildern beschriftet. Durch die recht umfangreiche Beschriftung wirkt die Lok sowohl in der Normal- als auch in der Superausführung recht ansprechend. Der Abziehbildersatz ist auch einzeln zu haben. (Artikelnummer und Preis hierfür finden Sie am Ende dieses Berichts.)

### Richtigstellung

Es ist schwierig, einen einmal gemachten Fehler auszumerzen. So wurde bei der BR 99<sup>450</sup> ein und derselbe Fehler über Monate hinweg in Anzeigen und auch im letzten Journal „mitgezogen“. Auf Seite 2 des M+F-Journals 4/78 unter H0e-Modelle und in der Bestellliste 4/78 heißt es:

402 Bausatz BR 99<sup>450</sup> (Metall)  
402 10 Superzurüstsatz

Es ist also ausdrücklich angegeben, daß es sich in diesem Fall nur um den Bausatz (zum Preis von 159,- DM) handelt und der Superzurüstsatz (402 10, Preis 37,- DM) extra bestellt werden muß. Es läßt sich nicht mehr feststellen, warum auf Seite 6 des M+F-Journals 4/78 der Bausatz wieder inklusive Superzurüstsatz zum Preis von 159,- DM und dann nochmals extra (also richtig) der Superzurüstsatz zum Preis von 37,- DM angeboten wurde.

Außerdem schlich sich beim Artikel 406 ein Fehler ein. Hier heißt es: Bausatz BR 99<sup>460</sup> (Metall) inklusive Allan-Steuerungsteile.

Aus dem Text geht hervor, daß für diese Lok kein Superzurüstsatz benötigt wird, wogegen dann auf Seite 2 des Journals 4/78 vermerkt ist, daß ein Superzurüstsatz unter der Artikelnummer 406 10 zum Preis von ungefähr 45,- DM bestellt werden kann. Derselbe Fehler ist auch in der Bestellliste 4/78 gemacht worden.

Hier also nochmals die Richtigstellung der Artikel 402 und 406:

Art.-Nr.		Preis/DM
402	Bausatz BR 99 <sup>450</sup> (Metall) ohne Superzurüstsatz	159,-
402 10	Superzurüstsatz	37,-
402 71	Fertigmodell normal (Metall)	199,-
402 76	Fertigmodell super (Metall)	249,-
12112	Abziehbilder	4,50
406	Bausatz BR 99 <sup>460</sup> (Metall) inkl. Allan-Steuerungsteile (ein Superzurüstsatz für dieses Modell wird nicht benötigt)	169,-
406 71	Fertigmodell normal (Metall)	229,-
12113	Abziehbilder	(Preis steht noch nicht fest)

**Bild 9:** Die 99 4503 als Supermodell (das normale Modell ist mit der Nr. 99 4502 versehen) durchfährt die Bahnhofstraße. Zum fotografieren wurden die davor befindlichen Häuser (siehe Bild 8) entfernt.







**Bild 10:** Zum Thema Schmalspur möchten wir Ihnen noch einmal die Heeresfeldbahn-Diesellokomotive im Größenvergleich zur M+F-V 22 (SWEG) gegenüberstellen. Beim späteren Modell befinden sich natürlich die Kupplungen der H0e-Norm entsprechend in gleicher Höhe.

**Bild 11:** Messinggußbaumchen mit Fehlmaß als Sonderangebot (siehe auch Text dieses Artikels).

**Bilder 1 bis 6: R. Diebert; Bilder 7 bis 11: Paur, Fürstenfeldbruck**

- |        |  |          |
|--------|--|----------|
| 407    | Bausatz Helene der SWEG (Metall) ohne Superzurüstteile | 178,-    |
| 407 10 | Superzurüstsatz inkl. Allan-Steuerungsteile            | ca. 59,- |
| 407 71 | Fertigmodell normal (Metall)                           | 239,-    |
| 407 76 | Fertigmodell super (Metall)                            | 298,-    |
| 12096  | Abziehbilder   |          |
|        | (Preis steht noch nicht fest)                          |          |
| 412    | Bausatz Heeresfeldbahn-Diesellok (Metall)              | 155,-    |
| 412 70 | Fertigmodell (Metall)                                  | 229,-    |
| 12120  | Abziehbilder   |          |
|        | (Preis steht noch nicht fest)                          |          |

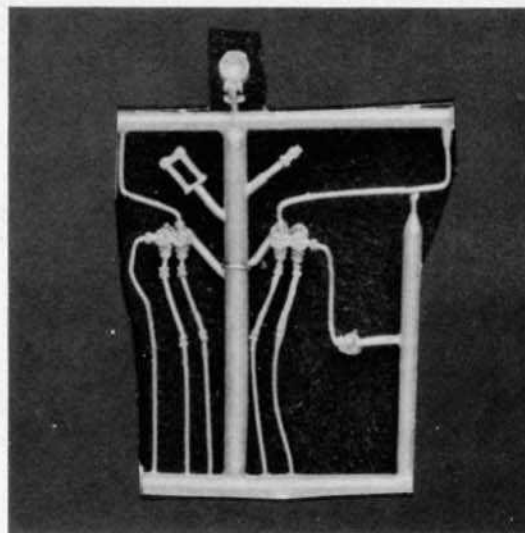
einzelnen bezogen werden kann und nicht dem Bausatz (402) beiliegt. M+F bittet seine Kunden hierfür um Entschuldigung. **HM**

### Gußteile zum Sonderpreis

Bei der Erstfertigung des Superzurüstsatzes für die 99 4503, genauer gesagt bei den Messinggußteilen, unterlief uns ein Maßfehler. Diese Teile wurden jedoch nie mit dem Superzurüstsatz ausgeliefert. Keine Angst also: Wer einen Superzurüstsatz bezogen hat bzw. noch beziehen wird, erhält die maßlich richtigen Teile.

Aus dieser Fehlerreihe liegt jedoch noch eine Partie der Erstteile am Lager. Für geübte Bastler ist es durchaus möglich, diese Teile auch für die 99<sup>450</sup> zu verwenden. Es handelt sich hierbei um Domventile mit den angegossenen Reglerstangen. Die Reglerstangen sind um ca. 1,5 mm zu kurz, so daß sie nicht ins Führerhaus reichen. Versierte Bastler können diese aber ohne weiteres durch einen 5/10-Draht verlängern und erhalten somit auch vollwertige Domregelventile.

An diesem Gußbaumchen befinden sich zusätzlich eine Spitzenlichtlaterne, die Seilumlenkung für die Heberlein-Bremse und die



Dampfpfeife, die auf dem Lokdach angebracht wird. Solange der Vorrat reicht, können Sie dieses Gußbaumchen (siehe auch Abbildung) unter der Bezeichnung „H0e-Reglerventil kurz“ zum Preis von **9,50 DM** beziehen. Bezahler von Normalbausätzen und Normal-Fertigmodellen, die wegen des Preises keinen kompletten Superzurüstsatz für die BR<sup>450</sup> gekauft haben, können auf diese Art und Weise mit geringem Kostenaufwand ihr Lokmodellchen noch verbessern. **HM**

Bezüglich der BR 99<sup>450</sup> haben sich die bereits erwähnten Fehler leider auch in den M+F-Anzeigen, die in den Modellbahn-Fachzeitschriften **MIBA**, **Eisenbahn-Magazin** und **Märklin-Magazin** veröffentlicht wurden, eingeschlichen. Bei der Anzeigenabgabe, die ja immer einen Monat vor dem Erscheinungstermin vorgenommen werden muß, war man bei M+F immer noch der Meinung, das Modell in Kunststoff fertigen zu können. Als dann endgültig die Metallfertigung festlag, wurde – bedingt durch die Urlaubszeit – übersehen anzugeben, daß der Superzurüstsatz für die BR 99<sup>450</sup> nur



**Bild 1:** Das zweitürige Coupe 633 CSI von BMW mit Kopfstützen an Front- und Fondsitzen.



**Bild 2:** Rassig und elegant wirkt dieses Modell des Sportwagens vom Typ Porsche 924.

# Der HERPA-H0-Automarkt

Bei Redaktionsschluß für das JOURNAL 4/1978 waren uns noch die ersten Automodelle von HERPA im H0-Maßstab von 1:87 zugegangen. In der Kürze der noch zur Verfügung stehenden Zeit konnten wir leider nur noch einen kurzen Texthinweis geben. Das Versprechen, die Fahrzeuge auch noch bildlich vorzustellen,

soll nun eingelöst werden. Es darf noch einmal daran erinnert werden, daß die sehr schönen Modelle mit kompletter Innenausstattung mit Scheibenwischern und mit einem Außenspiegel an der Fahrerseite angeboten werden. In der Standardausführung kosten die Fahrzeuge 2,- DM. In einer Luxusausführung sind sie mit

Metallic-Lackierung und weiteren Extras für 2,95 DM erhältlich. Die Serie der neuen HERPA-Automodelle wird fortgesetzt. Sobald weitere Fahrzeuge bei uns eintreffen, werden wir auch darüber berichten. **HO**

**Bild 3:** Bullig und kompakt zeigt sich der Opel Ascona als Combiwagen.



**Bild 4:** Der pfeilschnelle Scirocco GTI von VW in der Luxusausführung mit Metallic-Lackierung und mit farblich abgesetzten Front- und Schlußleuchten. **Fotos: HJO**



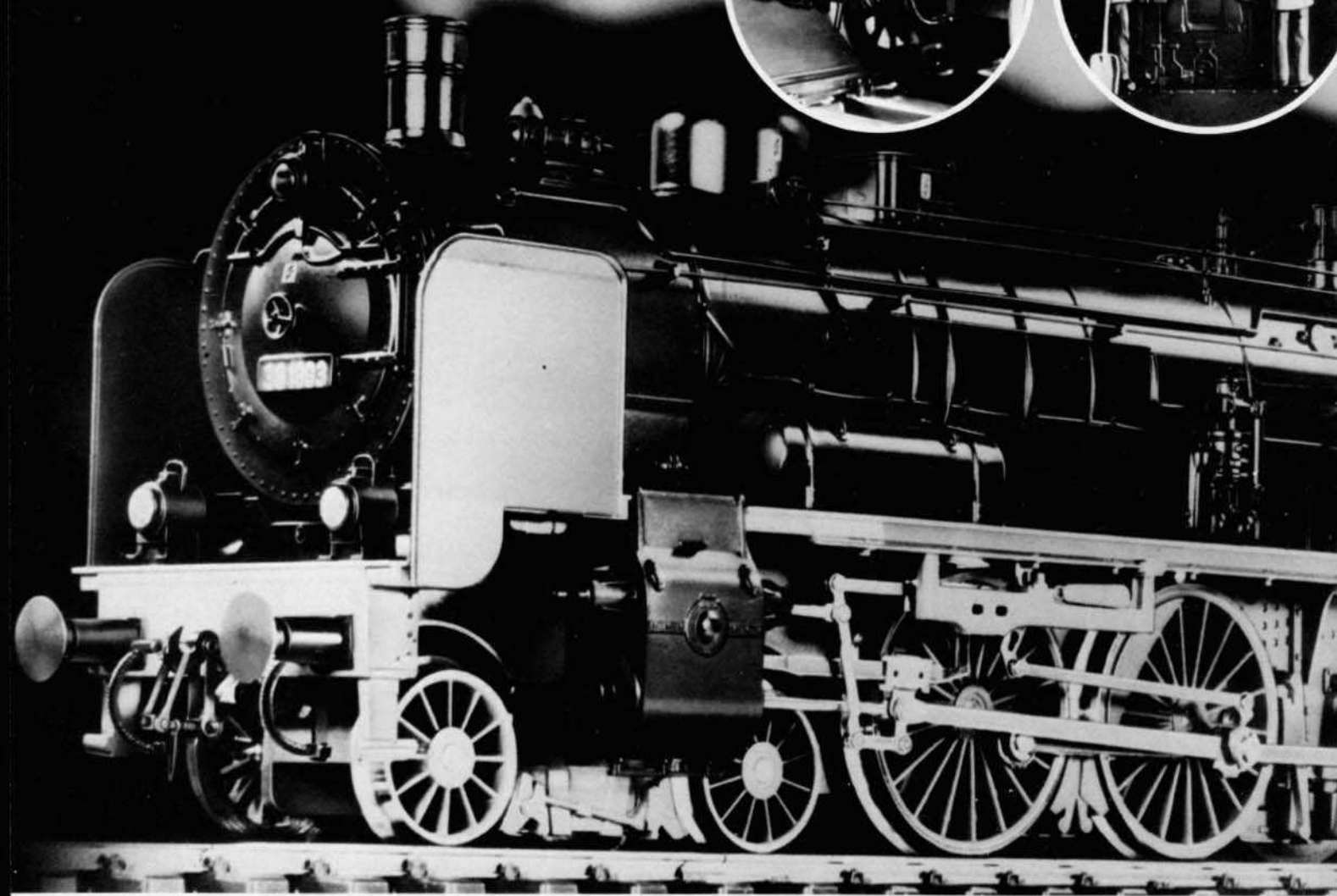
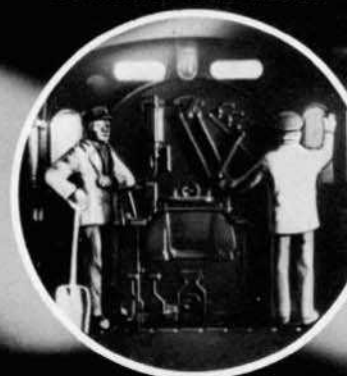


# Das große Ereignis im Modellbahnbau:

Originalkupplung und  
Bremsschlauchimitationen



Lokführer und Heizer



## 5799 Lokomotive mit Schlepptender

Modell der Baureihe 38 der Deutschen Bundesbahn mit der Achsfolge 2'C. Beidseitige Kugellager für die Ankerwelle. 3 Achsen über gekapselte Zahnräder angetrieben. 2 Haftreifen. Nachbildung der Heusinger-Steuerung. Fahrgestell aus Zinkdruckguß. Mattschwarzes Kunststoffgehäuse mit großen Windleitblechen und detail-

lierter Nachbildung der Kessel- und Führerstandsarmaturen. Elektronisch gesteuerte Umschaltung für Vor- und Rückwärtsfahrt. Eingebauter Rauch-einsatz. Bereits vor dem Anfahren mit konstanter Helligkeit leuchtendes Dreilicht-Spitzen-signal an Lokomotive und Tender. Vierachsiger Kastentender mit 2 Drehgestellen. Kohlenkasten mit echter Steinkohle ge-

füllt. An beiden Pufferbohlen Federpuffer und Bremsschlauch-imitationen. Vorne modellmäßige Schraubenkupplung, gegen automatische Klauenkupplung austauschbar. Am Tenderende automatische Klauenkupplung. Führerstand beleuchtet. Beigelegte Figuren von Lokführer und Heizer. Länge über Puffer 58 cm.