

DM 3.50

J 21282 E



DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

26. JAHRGANG
APRIL 1974

4

MIBA

Miniaturlbahnen

MIBA-VERLAG

D-8500 Nürnberg · Spittlertorgraben 39
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 26

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 3,50.
Jahresabonnement DM 45,50 (inkl. Porto und
Verpackung)

Auslandspreise
Belgien 55 bfrs, Luxemburg 55 lfrs,
Dänemark 8,50 dkr, Frankreich 6,50 FF, Groß-
britannien 60 p, Italien 850 Lire, Niederlande
4,95 hfl, Norwegen 8,50 nkr, Österreich
30 öS, Schweden 6,50 skr, Schweiz 4,80 sfr,
USA etc. 1,60 \$. Jahresabonnement Ausland
DM 48,50 (inkl. Porto und Verpackung)

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

Bankverbindung
Bay. Hypotheken- u. Wechselbank, Nürnberg,
Konto-Nr. 156 / 293 644

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

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

Heft 5/74

ist ca. am 18. 5. in Ihrem Fachgeschäft!

„Fahrplan“

| | |
|--|-----|
| „Des Kaisers neue Spuren“: Schmalspurbahn im Maßstab 1:220! | 275 |
| 15 Jahre MEC Kiel | 277 |
| Fernentkupplung bei Gleichstrom-Loks | 279 |
| Fleischmann-Messe motive (H0 und N) | 281 |
| Versenkte Strab-Schienen im Stadtgebiet | 283 |
| Was tun bei defekten Selbstschneide- Gewinden? | 284 |
| „Ein Mensch, der Horst F. Preiser heißt ...“ (Messe motive) | 285 |
| Schaltung für eine „denkende Schranke“ | 287 |
| Die „Sail(e)“-Bahn (Brawa-Motiv) | 291 |
| Automatik-Schaltung für hintereinander abgestellte Zugeinheiten | 292 |
| Der verlängerte Arm: Fahrzeug-Greifer | 294 |
| Kleinserien-BR 06 von Rudert | 295 |
| Leipziger Frühjahrsmesse '74 | 295 |
| Coburger Lokparade | 296 |
| Lichtwechsel in Märklin-Lokmodellen | 299 |
| U-Bahn und Fernbahn im Stadtgebiet — Vorbild und Modell (1. Teil) | 300 |
| Tiefdruck-Lack als Wasser-Imitation | 307 |
| Durch Zufall zum MIBAhner geworden: Die H0-Anlage R. Müller, St. Augustin | 308 |
| Ein Modellbau-Juwel aus dem Hause Fulgurex | 314 |
| Plexiglas oder Polystyrol? Eine Klarstellung | 315 |
| Vorkriegs-Schnellzugwagen (Nachtr. z. 8/73) | 317 |
| In eigener Sache | 321 |
| Portal-Drehscheibe im Bw Kassel | 322 |
| Eck-Motiv | 323 |

Titelbild

Schmalspur-Romantik im Kleinen — ein Ausschnitt aus der H0-Anlage des Herrn Reinhard Müller, St. Augustin, die wir auf Seite 308 ff vorstellen.



Abb. 1. Das Schmalspurzüge auf der bereits in Heft 3a/74 gezeigten „Hutschachtel“-Anlage. Offenbar hat Heinz Kaiser aus Bremerhaven nicht mehr ruhig schlafen können, seit er die Subminiatur-Modelle des Mr. Sherwood in Heft 5/73 gesehen hatte; wahrscheinlich hat er sich in die Pranken – Pardon, Hände gespuckt, kurz „Na, denn man los“ gemurmelt und sich ans Werk gemacht. Das Ergebnis zeigt sich in

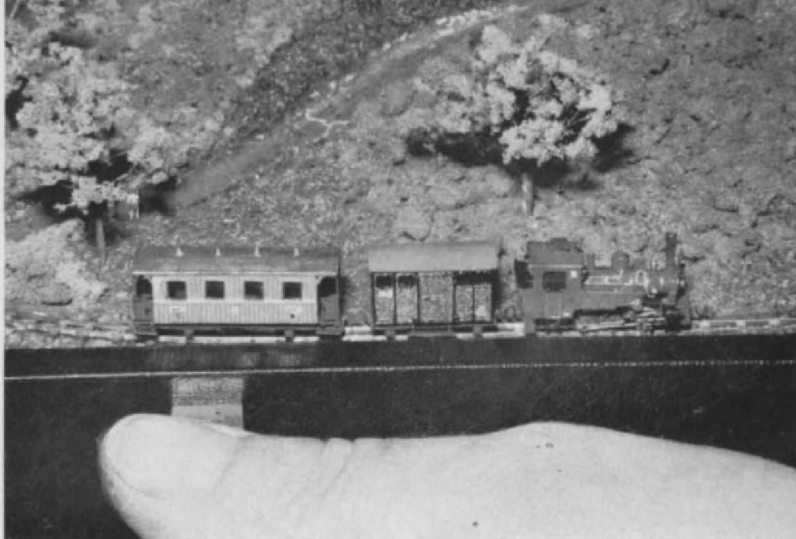


Abb. 2 in ca. 2,2-facher Größe, da sonst die unwahrscheinlichen Details und vor allem die vollbewegliche Heusinger-Steuerung kaum zu erkennen wären. Tatsächlich ist die nur 3 g „schwere“ Lok ...

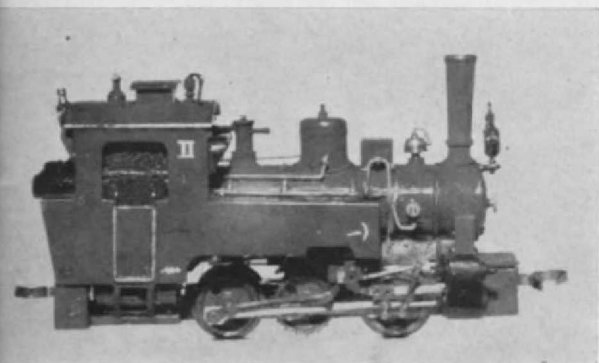
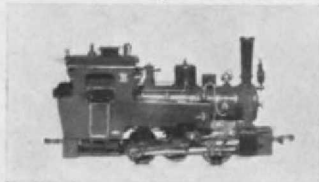


Abb. 4. ... läuft auf 1 mm hohen Profilschienen (Spur 3,4 mm). Die Wagen (s. auch Abb. 1) bestehen u. a. aus Schöllert-Karton; die kleine Brücke wurde vom Kaiser-Fillius Andreas (12) gebaut, der offensichtlich in Vaters Fußstapfen tritt! –



Abb. 3. ... ganze 27 mm lang, wie diese 1/1-Abbildung zeigt; sie wird von einem (aus Teilen des Z-Motors) selbstgebauten Motörchen angetrieben und ...



„Des Kaisers neue Spuren“:

Schmalspurbahn für Z — im Maßstab 1:220!

Abb. 5. Die kleine Schmalspurlok nochmals schräg von vorn; man beachte die Laterne auf der Rauchkammer oder die angesetzten Griffstangen und Armaturen! Wie bereits in Heft 3a/74 erwähnt, handelt es sich um ein einmaliges „kaiserliches“ Kabinettstückchen; an eine etwaige Kleinserie ist natürlich nicht zu denken!





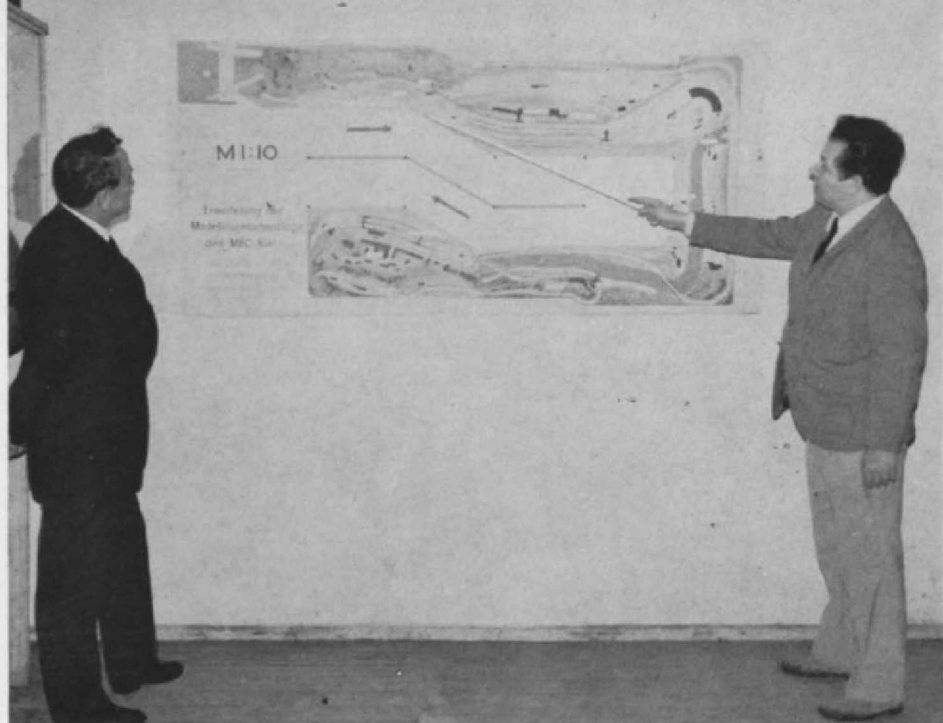


Abb. 1. Geschäftsführer und Kassenwart des MEC Kiel in einem „ernsten Finanzierungsgespräch“ vor dem 1:10-Plan der geplanten Großanlage, die sicherlich einiges an Preis und Schweiß kosten wird!

▼ Abb. 2. Da beim MEC Kiel die öffentlichen Veranstaltungen immer unter ein bestimmtes Motto gestellt werden, bauten im Jahre 1971 zum Thema „90 Jahre Kieler Straßenbahn“ einige Aktive in mühevoller Nacharbeit diesen 1:1-Führerstand eines alten Kieler Strab-Triebwagens.

15 Jahre MEC Kiel

Genaugenommen sind es heuer zwar schon 17 Jahre, die der 1957 gegründete „Modelleisenbahn-Club Kiel e. V.“ besteht, aber nachdem die Jubiläumsteier in Kiel auch erst im September '73 stattfand, kommt diese Vorstellung nicht allzu spät.

Nun, trotz seines „erst“ 15-jährigen Daseins hat der MEC Kiel (BDEF-Mitglied) eine wechselvolle Geschichte hinter sich, die von der ersten Anlage in einem Wehrmachts-Funkanhänger bis zum heutigen Domizil mit über 300 m² Clubraum reicht. Seit 1967 bildet der originalgetreue Nachbau des Kieler Hauptbahnhofes den betrieblichen und optischen Mittelpunkt des Clubgeschehens (Bild). Dieses Kopfbahn-



◀ Abb. 3. Kommt Ihnen die originelle Bekohlungsanlage nicht bekannt vor? — Beim Bauplan in MIBA 10/71 schrieben wir, „es wäre wünschenswert, wenn sie wenigstens im Modell erhalten bliebe“ (nachdem das Original in Kiel abgerissen wurde). Nun steht sie als wohlgerateneres H0-Modell im Bw des MEC Kiel (wo sie ja von Rechts wegen auch hingehört) und diese Abbildung mag vielleicht den einen oder anderen Liebhaber ausgefallener Betriebsanlagen animieren, es gleichfalls einmal mit dem Nachbau zu versuchen!



Abb. 4. Die der Stadt (dem „Sophienblatt“) zugewandte Längsseite von Bahnhofshalle und Empfangsgebäude – gleichfalls genauestens und genau maßstäblich dem Original nachgebaut (wie unser Mitarbeiter „mm“ als alter Kieler bestätigt)

Abb. 5. „Kiel Hbf“ – die originalgetreue Nachbildung des Kieler Hauptbahnhofs – ist quasi der „Grundstein“ der vom MEC Kiel begonnenen Großanlage. Obwohl – oder gerade weil – hier noch zahlreiche Details fehlen, erkennt man schon die großzügige und -flächige Gestaltung der Clubanlage. Daß an den breiten Bahnsteigen nur maßstäblich lange D-Zugwagen halten, erscheint nachgerade selbstverständlich!



Fernentkupplung bei Gleichstrom-Loks

Fernentkupplungen bei Modell-Lokomotiven sind meist nur bei Wechselstrom-Triebfahrzeugen, richtiger: bei Allstrom-Triebfahrzeugen üblich. Sie verschwanden z. B. bei der Umstellung der Trix-Produktion auf Gleichstrom-Fahrzeuge und sind auch bei Märklin-Hamo-Triebfahrzeugen nicht zu finden, da ihre Voraussetzung eine besondere Umschaltvorrichtung ist. Fahrtrichtung und Lösestellung sind dadurch miteinander verbunden.

Es gab bzw. gibt verschiedene Schaltfolgen, z. B.:

1. Vorwärts – entkuppelt vorwärts – Halt – rückwärts (ehemalige Trix 2 C 1).

2. Vorwärts – entkuppelt vorwärts – rückwärts – entkuppelt rückwärts. Dabei nur jeweils eine Kupplung in Lösestellung (ehemalige Trix 1 B 1).

3. Folge wie vor, aber jeweils beide Kupplungen in Lösestellung (Märklin-Telex).

Zunächst wollen wir darstellen, welchen Sinn eine solche „Fernentkupplung“ hat, die ein Abkuppeln des Triebfahrzeuges an jeder beliebigen Stelle der Gleisanlage gestattet.

Einmal gestattet sie das Abkuppeln der Lok in beliebigen Gleisen; diese Möglichkeit ist für Abstellgleise wichtig. Dabei kommt es in der Praxis durchaus vor, daß Reisezugarnituren am Bahnsteig stehengelassen werden und lediglich die Lok abgekuppelt wird, um in das Bahnbetriebswerk (Bw) oder – bei Ellok und Diesellok – zu ihrem normalen Standplatz in der Nähe des Bahnsteiggleises zu fahren.

Von größerer Bedeutung ist die Fernentkupplung für das Absetzen von Güterwagen durch die Zuglok und das Absetzen oder Ansetzen von Kurswagen bei Reisezügen. Beim Absetzen ist allerdings Voraussetzung, daß wenigstens eine, besser zwei Entkuppel-Vorrichtungen in dem Gleis vorhanden sind, in dem das Abkuppeln der abzusetzenden Wagengruppe erfolgen soll.

Je nach Ausrüstung der Lok ist das Abziehen von der Zugspitze (meist bei Lokomotiven mit Schlepptender) oder von Zugspitze und Zugschluß (meist bei Tenderlok, Ellok und Diesellok) möglich.

Lokomotiven mit gleichzeitiger Lösestellung

bei beiden Kupplungen können außerdem zum Abstoßen von Wagen verwendet werden.

Stellt man eine Märklin-Lok mit Telexkupplung um, z. B. durch Austausch der Feldspule gegen einen Perma-Magneten, so hebt man die erwähnte Zwangsfolge zwischen Fahrtrichtung und Kupplungsstellung auf.

War es vor der Umstellung sicher, daß nach dem Ansetzen der Lok entweder ein weiteres „Aufdrücken“ mit gelöster Kupplung oder die Umkehrung der Fahrtrichtung mit eingehängter Kupplung folgt, so kann es jetzt zum erneuten Absetzen kommen. Ähnliche Unsicherheiten ergeben sich beim Abstoßen. Eine Überwachung des Zustandes „Entkuppelt“ ist durch eine zusätzliche Lampe, z. B. rotes Licht im Führerhaus, möglich.

Eine andere, mit einfachen Mitteln erzielte Form des Umbaus benützt einen Schalter, mit dem der oder die Entkuppelmagneten E eingeschaltet und der Motor M abgeschaltet werden (Abb. 1). Hierzu verwendet man z. B. den vorhandenen Schaltmagneten, der auf 25 Volt anspricht. Das System läßt sich so abstimmen, daß das Triebfahrzeug mit gelöster Kupplung einen kleinen „Sprung“ vom abzukupplenden Fahrzeug weg vollführt (Abb. 4). Die Schaltwalze wird mit dem Schaftanker so gekoppelt, daß sie sich nicht in einem Sinn dreht, sondern durch die Rückzugsfeder in die Ausgangslage zurückkehrt (Abb. 5).

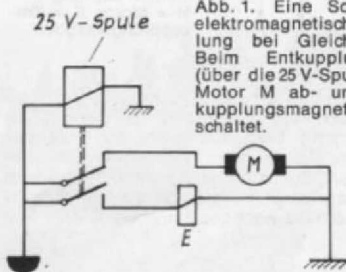


Abb. 1. Eine Schaltung zur elektromagnetischen Entkuppelung bei Gleichstrom-Loks. Beim Entkuppelvorgang (über die 25 V-Spule) wird der Motor M ab- und der Entkuppelungsmagnet E zugeschaltet.

hof-Modell, das inkl. Weichenvorfeld und Bw eine Fläche von 20 m² in Anspruch nimmt, ist gleichzeitig der Grundstein für die nunmehr im Aufbau befindliche Großanlage, die in der „Endstufe“ auf 100 m² Fläche über 800 m Gleis und ca. 350 Weichen und Kreuzungsweichen aufweisen wird, über die 80 verschiedene Züge rollen sollen (Bild).

Daß man jedoch in Kiel nicht nur Zukunftsmusik spielt, beweist die bisher geleistete Arbeit an der Anlage und in der Öffentlichkeit. Letztere schlägt sich nicht nur in der Mitgliederzahl nieder (37 Er-

wachsene, 8 Jugendliche), sondern auch in Film- und Vortragsabenden, Ausstellungen etc., in denen man den Eisenbahn- und Modellbahngedanken propagiert und Anfängern wie Fortgeschrittenen Rat und Hilfe erteilt. Die MIBA wünscht dem MEC Kiel (dem übrigens auch die durch MIBA-Veröffentlichungen bekannten Modellbahner Gerd Schröder und Manfred Bornhöft angehören) eine Fortsetzung seiner erfolgreichen Arbeit und eine baldige Inbetriebnahme der neuen Großanlage – über die es dann sicher einiges zu berichten gibt!

Fernentkupplung bei Gleichstrom-Loks

Fernentkupplungen bei Modell-Lokomotiven sind meist nur bei Wechselstrom-Triebfahrzeugen, richtiger: bei Allstrom-Triebfahrzeugen üblich. Sie verschwanden z. B. bei der Umstellung der Trix-Produktion auf Gleichstrom-Fahrzeuge und sind auch bei Märklin-Hamo-Triebfahrzeugen nicht zu finden, da ihre Voraussetzung eine besondere Umschaltvorrichtung ist. Fahrtrichtung und Lösestellung sind dadurch miteinander verbunden.

Es gab bzw. gibt verschiedene Schaltfolgen, z. B.:

1. Vorwärts – entkuppelt vorwärts – Halt – rückwärts (ehemalige Trix 2 C 1).

2. Vorwärts – entkuppelt vorwärts – rückwärts – entkuppelt rückwärts. Dabei nur jeweils eine Kupplung in Lösestellung (ehemalige Trix 1 B 1).

3. Folge wie vor, aber jeweils beide Kupplungen in Lösestellung (Märklin-Telex).

Zunächst wollen wir darstellen, welchen Sinn eine solche „Fernentkupplung“ hat, die ein Abkuppeln des Triebfahrzeuges an jeder beliebigen Stelle der Gleisanlage gestattet.

Einmal gestattet sie das Abkuppeln der Lok in beliebigen Gleisen; diese Möglichkeit ist für Abstellgleise wichtig. Dabei kommt es in der Praxis durchaus vor, daß Reisezugarnituren am Bahnsteig stehengelassen werden und lediglich die Lok abgekuppelt wird, um in das Bahnbetriebswerk (Bw) oder – bei Ellok und Diesellok – zu ihrem normalen Standplatz in der Nähe des Bahnsteiggleises zu fahren.

Von größerer Bedeutung ist die Fernentkupplung für das Absetzen von Güterwagen durch die Zuglok und das Absetzen oder Ansetzen von Kurswagen bei Reisezügen. Beim Absetzen ist allerdings Voraussetzung, daß wenigstens eine, besser zwei Entkuppel-Vorrichtungen in dem Gleis vorhanden sind, in dem das Abkuppeln der abzusetzenden Wagengruppe erfolgen soll.

Je nach Ausrüstung der Lok ist das Abziehen von der Zugspitze (meist bei Lokomotiven mit Schlepptender) oder von Zugspitze und Zugschluß (meist bei Tenderlok, Ellok und Diesellok) möglich.

Lokomotiven mit gleichzeitiger Lösestellung

bei beiden Kupplungen können außerdem zum Abstoßen von Wagen verwendet werden.

Stellt man eine Märklin-Lok mit Telexkupplung um, z. B. durch Austausch der Feldspule gegen einen Perma-Magneten, so hebt man die erwähnte Zwangsfolge zwischen Fahrtrichtung und Kupplungsstellung auf.

War es vor der Umstellung sicher, daß nach dem Ansetzen der Lok entweder ein weiteres „Aufdrücken“ mit gelöster Kupplung oder die Umkehrung der Fahrtrichtung mit eingehängter Kupplung folgt, so kann es jetzt zum erneuten Absetzen kommen. Ähnliche Unsicherheiten ergeben sich beim Abstoßen. Eine Überwachung des Zustandes „Entkuppelt“ ist durch eine zusätzliche Lampe, z. B. rotes Licht im Führerhaus, möglich.

Eine andere, mit einfachen Mitteln erzielte Form des Umbaus benützt einen Schalter, mit dem der oder die Entkuppelmagneten E eingeschaltet und der Motor M abgeschaltet werden (Abb. 1). Hierzu verwendet man z. B. den vorhandenen Schaltmagneten, der auf 25 Volt anspricht. Das System läßt sich so abstimmen, daß das Triebfahrzeug mit gelöster Kupplung einen kleinen „Sprung“ vom abzukupplenden Fahrzeug weg vollführt (Abb. 4). Die Schaltwalze wird mit dem Schaftanker so gekoppelt, daß sie sich nicht in einem Sinn dreht, sondern durch die Rückzugsfeder in die Ausgangslage zurückkehrt (Abb. 5).

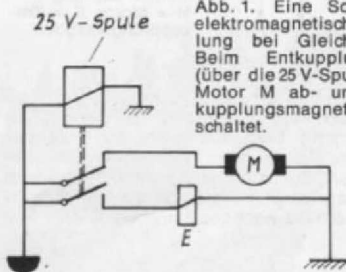


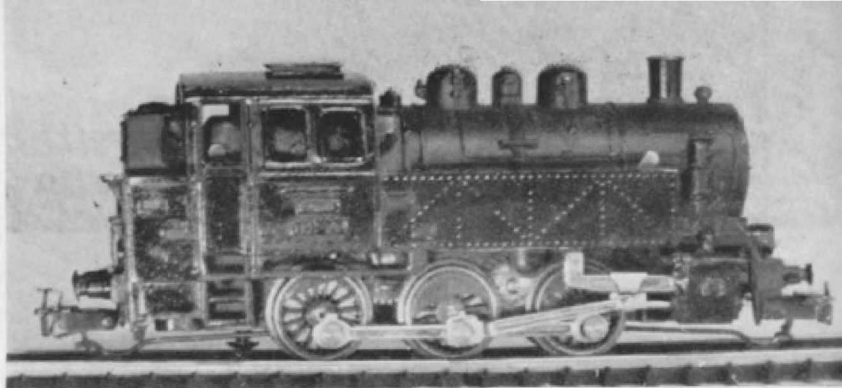
Abb. 1. Eine Schaltung zur elektromagnetischen Entkuppelung bei Gleichstrom-Loks. Beim Entkuppelvorgang (über die 25 V-Spule) wird der Motor M ab- und der Entkuppelungsmagnet E zugeschaltet.

hof-Modell, das inkl. Weichenvorfeld und Bw eine Fläche von 20 m² in Anspruch nimmt, ist gleichzeitig der Grundstein für die nunmehr im Aufbau befindliche Großanlage, die in der „Endstufe“ auf 100 m² Fläche über 800 m Gleis und ca. 350 Weichen und Kreuzungsweichen aufweisen wird, über die 80 verschiedene Züge rollen sollen (Bild).

Daß man jedoch in Kiel nicht nur Zukunftsmusik spielt, beweist die bisher geleistete Arbeit an der Anlage und in der Öffentlichkeit. Letztere schlägt sich nicht nur in der Mitgliederzahl nieder (37 Er-

wachsene, 8 Jugendliche), sondern auch in Film- und Vortragsabenden, Ausstellungen etc., in denen man den Eisenbahn- und Modellbahngedanken propagiert und Anfängern wie Fortgeschrittenen Rat und Hilfe erteilt. Die MIBA wünscht dem MEC Kiel (dem übrigens auch die durch MIBA-Veröffentlichungen bekannten Modellbahner Gerd Schröder und Manfred Bornhöft angehören) eine Fortsetzung seiner erfolgreichen Arbeit und eine baldige Inbetriebnahme der neuen Großanlage – über die es dann sicher einiges zu berichten gibt!

Abb. 2. Eine vom Verfasser nach Abb. 6 umgerüstete ehemalige BR 80 von Trix. Rechts und links vom Fahrwerk erkennt man die Übertragungsglieder, die in ...



... Abb. 3 von unten zu sehen sind; sie stellen die Verbindung von der Schaltwalze zu den Kupplungsbügel her (s. Abb. 6).

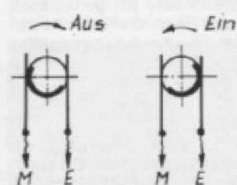
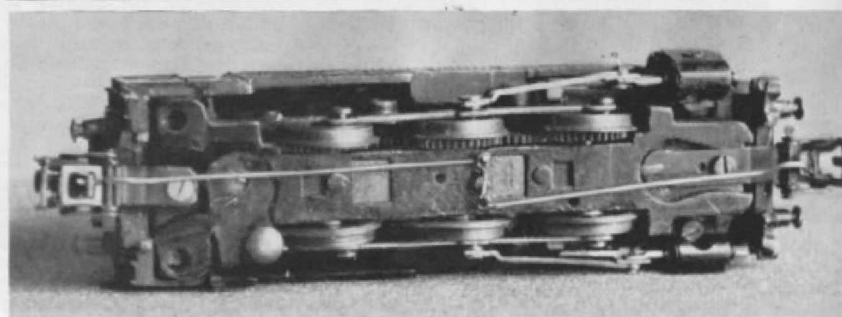


Abb. 4. Bei dieser Ausführung der Schaltwalze vollführt das Fahrzeug bei jedem Entkuppelvorgang einen — beabsichtigten! — kleinen „Sprung“. M = Motor, E = Entkuppungsmagnet.

Ist der Weg des „Sprunges“ zu gering, um das Entkuppeln herbeizuführen, so muß der 25 Volt-Schaltknopf am Trafo mehrmals betätigt werden. Zur Ausrüstung gehört demnach ein normaler Märklin-Trafo mit 25 Volt-Schaltknopf und einem nachgeschalteten Gleichrich-

ter mit Umpolschalter zum Bestimmen der Fahrtrichtung. Eine solche Einrichtung gestattet das sichere Absetzen des Triebfahrzeuges und das Rangieren durch Abstoßen einer im ganzen abzusetzenden Gruppe. Dabei ist es günstig, daß die Lokomotive mit geöffneter Kupplung hält, so daß die Wagen ungehindert ablaufen können, was bei der Märklin-Telex-Kupplung in gleicher Weise möglich ist.

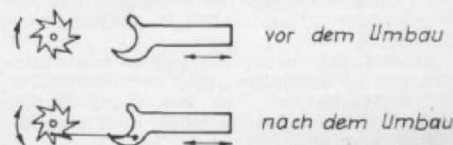
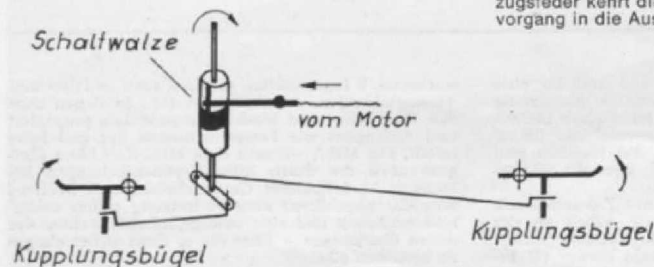


Abb. 5. Durch die nachträglich eingebaute Rückzugsfeder kehrt die Schaltwalze nach jedem Schaltvorgang in die Ausgangsstellung zurück.



◀ Abb. 6. Nach diesem Prinzip ist die in Abb. 2 u. 3 gezeigte Tenderlok umgerüstet: Die Schaltwalze ist mit einem Hebel und dieser über zwei Übertragungsglieder mit den Kupplungsbügel verbunden.

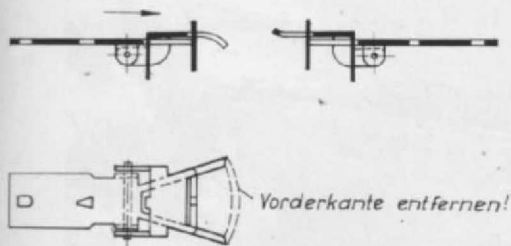


Abb. 7. So wird eine Kupplung (Märklin-System) umgebaut: Durch Entfernen der Vorderkante wird der Bügel zum „Abstreifer“; die Seitenkanten werden nach unten gebogen, damit sie unter den Bügel des anderen Fahrzeugs gleiten können.

Neuere Modell-Triebfahrzeuge mit Überspannungsschaltung (entsprechend dem Märklin-Wechselstrom-System) haben einen Unterbrecherschalter im Motorstromkreis, der den Motor beim Anziehen des Schaltankers abschaltet. Dieser kann verwendet werden, wenn der Zeitpunkt des Einschaltens der Entkuppelmagneten vor der Unterbrechung des Motorstromkreises liegt, damit das Triebfahrzeug den erforderlichen kleinen „Sprung“ mit geöffneter Kupplung macht.

Eine mechanische Lösung, die bei Tender-

lokomotiven möglich ist und deren Testmuster einwandfrei funktioniert, ist die folgende: Die Welle der Schaltwalze wird durch eine nach unten herausragende längere ersetzt; diese trägt einen zweiarmligen Hebel, durch den die Kupplungen durch drahtförmige Übertragungsglieder geöffnet werden können. Es sind dabei keine besonderen Entkuppelmagneten nötig, sondern die Feldspule des 25 Volt-Umschalters übernimmt deren Funktion (Abb. 6). Die Schaltwalze, mit dem Schaltanker wie oben beschrieben gekuppelt, kann zum Abschalten des Motorstroms verwendet werden. Ist ein Unterbrecherschalter vorhanden, so ist die Schaltwalze selbst funktionslos.

Als Kupplungen können die üblichen Bügel oder Abstreifer verwendet werden. Bei Bügeln müssen die Haken am Triebfahrzeug entfernt werden. Abstreifer lassen sich aus den Bügeln herstellen, indem die Vorderkante entfernt wird. Die verbleibenden Seitenkanten biegt man nach unten, damit sie beim Ansetzen des Triebfahrzeuges mit Sicherheit unter den Bügel des anderen Fahrzeuges greifen (Abb. 7).

Es sind auch andere Lösungen möglich, z. B. passende Fleischmann-Kupplungen.

Zusammenfassung:

Eine Lösung für die Fernentkupplung von Gleichstrom-Triebfahrzeugen wird beschrieben, die mit einer 25 Volt-Gleichspannung arbeitet. Mehrere Ausführungsformen werden genannt und die Einsatzmöglichkeiten erörtert.

Prof. Dr. H. Kurz, Radebeul/DDR

„Pack' die Badehose ein...“ Eine gute Anregung zur Gestaltung einer größeren Anlagenecke von Fleischmann. Allerdings erfordert ein Schwimmbad – zumal wenn es wie hier relativ großzügig angelegt ist – schon etwas mehr Platz, falls die gesamte Szenerie nicht verniedlicht wirken soll. Auch der in den Hang hineingebaute Parkplatz wirkt sehr realistisch und kann in dieser Art z. B. zur Auflockerung einer längeren Stützmauer-Partie dienen.

