

Impressum: V.i.S.d.P. und Herausgeber:
Hans Werner Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München,
Tel 089 / 42 31 24, Fax 089 / 42 72 44 08, eMail: NBAHNER1@t-online.de
Mitarbeiter: Jeder an der Mithilfe interessierte NTRAKer

Einzelverkaufspreis: 3.- DM

Bankverbindung: Raiffeisenbank Feldkirchen bei München eG Empfänger: IGN/Osburg BLZ: 701 693 64 Konto-Nr.: 448 990



In dieser Ausgabe: American Orient Express im Test

GermaNTRAK-Anlage für Bremen

Sommer-Jamboree 2001

Module für das Modul

ROUTE 66 in the 50th



Von



empfohlen

An alle US-Modellbahnhändler und (Kleinserien-)Hersteller:

Unter dieser Rubrik könnte auch Ihre Werbeanzeige stehen. Fordern Sie einfach die Unterlagen bei der Redaktionsadresse an!

SAMMLER-SERVICE=AMERIKANISCHE **MODELLEISENBAHNEN**

P. Joseph, Bergstr. 7 85298 Scheyern 2 08441/2244 Fax 08441/76422 email: sammler-service@us-trains.com. Internet: www.us-trains.com

Alle amerikanischen Modelle in jeder Spur von Z bis G (Ilm). Gebäude, Landschaftszubehör, US-Elektrik & US-Elektronik

Schnell-Bestellung bei WALTHERS! US-Digital & Geräusch-Elektronik

Allein-Importeur des berühmten Super-Trafo MRC Techll 2500 GS/TÜV 230V für besonders feinfühliges Fahren (auch "bockiger" Lokomotiven)





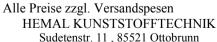
Das neue Gesicht auf den Straßen



Das Fahrzeug ist erhältlich als Fertigmodell Oder als Bausatz für Kitbashing Anwender. Preis Fertigmodell: 5 Stück 10,50 EUR

Der Pickup der HEMAL Kunststofftechnik

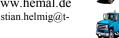
Bausatz: 5 Stück 9,00 EUR



Tel/Fax: 089 / 6092304



Web: www.hemal.de Mail: christian.helmig@tonline.de









ROUTE 66 in the 50th...

...tituliert ist das GermaNTRAK-Modul von Gisela, an dem sie mittlerweile schon kräftig arbeitet. Die über die Modulenden führenden Straßen werden



w e g e n f e h l e n d e r Fortsetzung zwar nicht gebaut, trotzdem verspricht das gewählte Thema ein interessantes Modul.

Anm. d. Verf.: Ich finde es saustark, dass Gisela ihr eigenes Modul baut – und zwar selber! Ich kann nur hoffen, dass dies kein

Einzelfall bleibt und auch andere Damen dadurch ermuntert werden, persönlich am Modulbau teilzunehmen und nicht nur auf Veranstaltungen zur Kaffeeköchin und Brotzeitholerin degradiert zu werden!

HWO

Liebe GermaNTRAKer und solche, die es werden wollen

Dies ist die zweite Ausgabe der "GermaNTRAK Info". Leider sind die Beiträge immer noch sehr stark südlastig. Das kann sich aber zwangsläufig nur dann ändern, wenn sich auch die Mitglieder aus den nördlicheren Bundesländern inhaltlich beteiligen...

Wenn Ihr also auch Mitteilungen, Wünsche, Bilder oder Themen hättet, dann gebt euch einen Ruck und schickt sie bitte per e-Mail oder mit der guten, alten "trara, trara..." an mich.



Verschoben auf die n\u00e4chste Ausgabe ist deshalb auch das Thema Rangieren, da auch hierzu bisher \u00fcberhaupt keine Resonanz zu vermelden ist.

"Railroading is fun,"– NTRAKing erst recht, hofft trotzdem Euer *Hans Werner Osburg*

Test: Arnolds American Orient Express



Zwei E8 (eine davon ohne Antrieb - neudeutsch: Dummy), zwei Personen- und ein Gepäckwagen in der inzwischen bekannten, irgendwie "edel" wirkenden Arnold-Zugset-Verpackung haben wir einem (in dieser Info gekürztem) Test unterzogen. Laut

einem Zitat aus einer aktuellen Internetseite – "Die USA lassen sich auch in originalgetreu restaurierten Wagen des American Orient Express bequem von Küste zu Küste durchqueren. Der luxuriös ausgestattete Zug aus den 40er Jahren rollt ...von New York über Charlotteville/Virginia, New Orleans nach San Antonio, Santa Fe und ... dem Tor zum Grand Canyon" – ist der AOE auf fast allen Strecken des Kontinents unterwegs und somit auch für NTRAKer neuer Epochen geeignet.



Vorbild und Modell

Das Wichtigste in Kürze: Die E8 wurden ab 1949 von der Electro-Motive-Division (EMD) in einer Stückzahl von 457 Einheiten gebaut. Leistung zwei mal 1125 PS aus einem V 12 Diesel der über Gleichstromgeneratoren vier Tatzlager(elektro)motoren antreibt, die auf der ersten, dritten, vierten und sechsten Achse sitzen. Die jeweils mittleren Achsen der Drehgestelle laufen leer mit, so dass sich die etwas eigenartige Achsfolge (A1A) (A1A) ergibt. Gesamtlänge 21 670 mm, Höchstgeschwindigkeit je nach Übersetzung zwischen 137 und 188 km/h.

Vom Original schnell zur Modell-Lok. Bereits im "Internationalen Modellbahnkatalog" von Bernhard Stein aus dem Jahr 1980 ist sie, in Lackierung vieler verschiedener Bahngesellschaften (wie auch heute noch im Arnold-Katalog) aufgeführt - unter Rivarossi. Bei näherer Betrachtung - und nur dann - macht sich das relativ hohe Alter



auch bemerkbar. Die Führerstandsfenster sind nicht eingesetzt, sondern nur hinterlegt und bei den seitlichen Bullaugen hat es zu gar keiner Verglasung mehr gereicht.

An der Detaillierung, Lackierung und Bedruckung gibt es dagegen überhaupt

Seite 10 Seite 3



GermaNTRAK

Wenn man das rustikal - über vier von Die Messungen - durchgeführt mit dem Trix-Fahrpult außen deutlich sichtbare Chassis-Rastnasen - befestigte Gehäuse durch Spreizen desselben abgenommen hat, kommt man dann schon etwas in's Grübeln: Der dreipolige, immerhin schräggenutete. Motor treibt über den bekannten "Schlauch-Kardan" nur das hintere Drehgestell auf drei Achsen an. Das sieht man deswegen sofort, weil der Finblick nicht durch eine sonst übliche Platine verwehrt wird. Die Elektrik ist nämlich betont schlicht gehalten. Von jedem Drehgestell gehen zwei Drähtchen zum Motor und sind an dessen Kontaktfahnen direkt angelötet. Zwei weitere Drähtchen führen vom vorderen Drehgestell zum Lämpchen der Frontbeleuchtung. Keine Dioden, keine Funk/Fernsehentstörung - nichts. Fazit: seeehr übersichtlich! Auch keine Schwungmasse, obwohl das Chassis für die Aufnahme zwei solcher Fahrhilfen Platz böte, ia offensichtlich dafür konstruiert wurde, ebenso wie für den Antrieb beider Drehgestelle.

Ein Erlebnis für sich ist das Wiederaufsetzen des Gehäuses. Es geht eigentlich ganz einfach: Mit den Daumen der linken und rechten Hand spreizt man das Gehäuse kräftig auseinander und mit der dritten Hand bringt man das Chassis wieder in Position. Irgendwie hab ich's

American Orient Express	Spannung	Geschw.
Ruckfreies Fahren	ab 1,4 V	3 km/h
Anfahren bei	3 V	24 km/h
	6 V	100 km/h
	9 V	184 km/h
Höchstgeschwindigkeit d	188 km/h	
	12 V	307 km/h
Auglouf hair	Channing	10/

Der 7-teilige Zug wurde auf einer 2,5%igen Steigung problemlos angefahren.

3 V

6 V

9 V

12 V

0 cm

2 cm

5 cm

10 cm

Der Auslauf wurde mit eingebauter Beleuchtung gemessen. Erfahrungsgemäß verlängert sich der Auslauf mit ausgebauter Beleuchtung noch.

Amount Amount on Onland Towns

Anoto Antenean Orient Express				
S = Strom	H = Haftreifen	Z = Antriebszahnrad		
 s s	S	S S S/H		
TTT				
 S S	S	S S/H S		

dann doch geschafft und konnte die Lok aus Gleis setzen.

Und jetzt kommts: Das Fahrverhalten, dass diese Spar(ta)-Technik erzeugt, gehört zum Feinsten was Arnold-Modelle jemals auf der Testanlage gezeigt haben und darauf kommt's ja schließlich an!

Machen wir's kurz: extrem niedrige Mindestgeschwindigkeit, auch in Weichenstraßen dank hervorragender Stromabnahme, in allen Geschwindigkeitsbereichen absolut zitter-, taumel- und wankfrei, sehr angenehmes Geräusch, erstaunlicher Auslauf.

Module für das Modul

Nachdem ich auf meinen geplanten GermaNTRAK-Modulen natürlich auch zu Hause Betrieb machen möchte, liegt es nahe, sie in eine Anlage zu integrieren. Selbstgestellte Bedingung ist es, dabei auch Bergstrecken zu haben. Leider ignorieren die meisten europäischen NTRAK-Modul-Bauer die mögliche Existenz einer Mountain-Line.

Da ICH darauf nicht verzichten will, andererseits aber eine 1,22 bzw. 2,44 cm lange Bergstrecke umgeben von lauter Flachland-Modulen denkbar sinnlos wäre, habe ich mir folgendes einfallen lassen:

Ich baue einfach auf meine GermaNTRAK-Module zusätzliche Module, die ie nach Möglichkeit ausgewechselt werden können. Die Bilder zeigen jeweils beide Versionen von meinem Renata-Modul zum direkten Vergleich. Wichtig ist dabei natürlich, dass der Übergang zum eigentlichen Modul so angelegt wird, dass möglichst keine Trennkante zu sehen ist. Aus einer grob zugeschnittenen Sperrholzplatte habe ich mit einer Laubsäge die genaue Kontur ausgesägt. Die Kleinmodul-Grundplatten - es werden pro



Linke Seite Fabrikgebäude Linke Seite Mountain-Line



Modul zwei genau gleiche benötigt wurden auf das Grundmodul geklemmt und dann pro Teil zwei Dübel (pass) löcher gebohrt. Die vier Dübel sind im Grundmodul fest eingeleimt worden. dann wurden pro Seite zwei Modulplatten aufgesteckt und ein Kontur-Gegenstück auf das Grundmodul geleimt. Dadurch ist ein ebener Übergang vom



Rechte Seite Gelände Rechte Seite Mountain-Line



Grund- zu den Wechselmodulen gegeben. Der schmale (Säge-)Spalt wird beim Aufbau des Geländes überdeckt oder mittels Flockage u. ä. kaschiert. Der Aufbau der Wechselmodule besteht aus Gewichtsgründen aus Styrodur. Logisch, dass bei der Mountain-Line die Stromversorgung des Gleises nicht vergessen werden darf. Diese wird durch eine Bohrung unter das Grundmodul geführt und dort festgeschraubt.

Seite 9

HWO

Seite 4

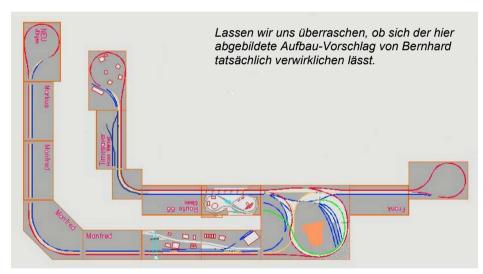




Sommer-Jamboree 2001

Nun ist es offiziell: Auf Bernhard's Betreiben findet die Sommer-Jamboree wieder in Petershausen statt. Auch seiner Initiative ist es zu verdanken, dass die GermaNTRAK-Module im leerstehenden Nachbarhaus aufgebaut werden können und deshalb bei ihm genügend Platz für das parallel laufende Fressund Saufgelage (LOLOLOL) ist.

Dies ist auch notwendig, da die zahlreichen Zusagen sowohl von GermaNTRAKern, Gästen und Modulen Bernhard's Räumlichkeiten hoffnungslos überfordern würden.





Natürlich wird auch reichlich Dampfbetrieb gemacht...



Seite 8

GermaNTRAKer, was willst du mehr? Noch mehr Auslauf? Aber auch das ist nicht weiter tragisch. Ein halbwegs begabter N-Bahner kann sich auf das freie Motorwellenende selbst eine passende Schwungmasse aufziehen und auch in der Modellbahnwerkstatt dürfte die Nachrüstung nicht besonders teuer werden. Auch für einen Digitaldecoder sollte genügend Platz vorhanden sein. Hier macht sich die einfache Bauart kostenmindernd bemerkbar. Kurzkupplungskulisse? Klipsaufnahme? Fehlanzeige! Und so klafft dann zwischen allen Fahrzeugen ein Riesenspalt und lässt viel Raum – für Basteleien...

Auch die **Wagen** hat Arnold von Rivarossi "geerbt". Auch hier sind die Fenster nur hinterlegt, auch hier gibt's aber sonst nichts zu meckern - ausser, dass ein Umsetzen in einem Kopfbahnhof nicht möglich ist, weil der letzte Wagen (Abb. re.) über keine Kupplung verfügt. Dem Drehgestell ist deutlich anzusehen, dass sie ursprünglich vorhanden war, aber einfach "brutal" abgezwickt wurde. Auch hier also Raum für Basteleien.



Als **Zusatz** gibt's eine Packung mit zwei Sleepern. Die insgesamt fünf Wagen zieht die Doppellok auch mit nur einem angetriebenen Drehgestell, dafür aber zwei Haftreifen, locker weg.

Fazit: Für America-N-Bahner geht mit dem American Orient Express von Arnold sicher ein lange gehegter Wunsch in Erfüllung. Trotz einfachster Technik zeigt sich der Zug im Anlagenbetrieb von seiner besten Seite. Für GermaNTRAKer dürfte es kein allzu großes Problem sein, ihn durch kürzere Kuppelabstände auch optisch noch weiter zu verfeinern. Und dann ist er es wirklich: The **American Dream.**

Jürgen Plack



Seite 5



GermanTRAK

Liebe GermaNTRAKer, so schaut sie also aus:

Die GermaNTRAK-Modulanlage, wie sie sich anlässlich der Euromodell 2001 vom 30. November bis 2. Dezember in Bremen präsentiert.

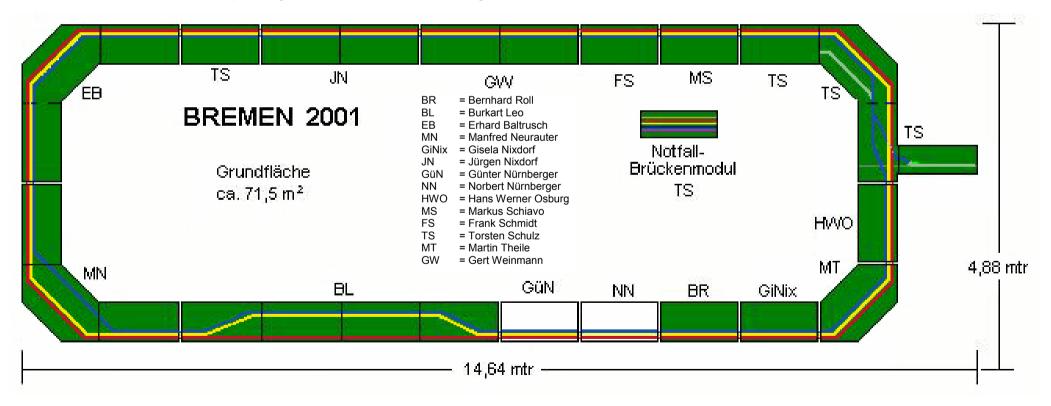
Die Anlage besteht aus 26 Modulen, die Anordnung der einzelnen Module in der Zeichnung ist allerdings laut Thorsten noch nicht entgültig festgelegt, hier könnte sich also noch etwas ändern.

Um zu vermeiden, dass wichtige Dinge fehlen, Unwichtige dafür doppelt und dreifach vorhanden sind, wird rechtzeitig eine Check-Liste erstellt, die für jeden Teilnehmer verbindlich festlegt, was an Zusatzmaterial mitzubringen ist. Dies betrifft sowohl grundsätzliche Materialienfür den Modulaufbau (Unterlegklötzchen, Klemmen, Werkzeug,

Verlängerungskabel, Sichtschutz usw.) als auch modellbahnspezifische Artikel (Streumaterial, Gleisverbinder, Übergangsgleise, Ersatzkabel und -stecker usw.)

Im Übrigen bietet sich so eine Checkliste selbstverständlich auch für den Eigenbedarf an. Es wäre möglicherweise frustrierend, wenn beim Auspacken festgestellt wird, dass ausgerechnet die Lieblingslok ca. 666 km weit entfernt im Keller liegt...

Die endgültigen Ausmaße für Sinsheim stehen in einer der nächsten GermaNTRAK-Infos.



Seite 6