



Bild 1. Auf der MIBA-Bauzeichnung aufgenommen; das 7,7 cm lange Minitrix-Modell der E 36 in effektvoller grauer Reichsbahn-Lackierung. Charakteristisch für diese Bauserie waren die asymmetrisch angeordneten Stromabnehmer.

Altbau-Ellok E 36 (bay. EP 3/6) von Minitrix

- Modellgewicht:** 80 g
- Anfahrspannung:** 1,8 V
- Mindestgeschwindigkeit:** 15,5 km/h = 0,027 m/s
- Höchstgeschwindigkeit bei 12 V:** 314,6 km/h = 0,546 m/s
- Zugkraft in der Ebene:** 0,19 N
- Zugkraft bei 5 % Steigung:** 0,15 N
- Die Zugkraft ist in beiden Fahrtrichtungen nahezu gleich.
- Radsatz-Innenmaß:** 7,4–7,5 mm
- Spurkranzdicke:** 0,55 mm
- Spurkranzhöhe:** 0,9 mm
- Motor/Getriebe:** Vom Minitrix-Motor 41 2910 04 werden über ein Schnecken- und Stirnradgetriebe die erste und vierte Kuppelachse angetrieben. Der Antrieb der mittleren (zweiten) Kuppelachse und der Blindwelle erfolgt durch die Kuppelstangen. Das linke Rad der ersten Kuppelachse ist mit einem Gummi-Haftreifen belegt. Das Getriebe besteht aus Kunststoff- und Metall-Zahnradern. Die Zahnräder auf den Kuppelachsen liegen nach unten frei.
- Laufigenschaften u. Fahrgeräusch:** Abgesehen von der stark überhöhten Endgeschwindigkeit, sind die Fahreigenschaften für ein N-Modell ausgezeichnet. Besonders die relativ niedrige, noch ruckfreie Geschwindigkeit von ca. 15 km/h, mit der auch Weichen mit stromlosem Herzstück noch befahrbar sind, verdient besondere Beachtung. Der Antrieb läuft einwandfrei „rund“, das Antriebsgeräusch liegt im üblichen Rahmen.
- Kleinster befahrbarer Radius:** 194,6 mm (Minitrix R 1)

- Stromabnahme:** Der Stromabgriff erfolgt von sämtlichen Kuppelrädern durch Spurkranzscheifer und von den wechselseitig nichtisolierten Rädern der Vorlaufachse und des Drehgestells durch Achsscheifer. Die Stromabnahme-Basis beträgt 58 mm.
- Ballastgewichte:** Das Block-Chassis und ein Zusatzgewicht füllen nahezu den gesamten Innenraum aus.
- Beleuchtung:** Die indirekt beleuchteten Dreilicht-Spitzen-signale werden mit dem Wechseln der Fahrtrichtung umgeschaltet. Die Lichtabstrahlung aller drei Lampen ist gleichmäßig und bei vorbildentsprechender Geschwindigkeit ausreichend hell.
- Treib- u. Kuppelstangen:** Die Treib- und Kuppelstangen sind aus Metall geätzt (sie bestehen aus einem Stück) und wirken, obwohl überdimensioniert, in ihrer detaillierten Gestaltung durchaus „stimmig“.
- Pantographen:** Die Pantographen bestehen aus dunkel brünierten Blechstanzeilen und Stahldraht. Sie haben eine gute Funktion. Die Ausführung hat die DRG-Einheitsbauart SBS 10 zum Vorbild. Zum Umschalten auf Oberleitungsbetrieb ist das Gehäuse abzunehmen und auf der Platine ein kleiner Schalter zu verstellen.
- Kupplungen:** Es sind die üblichen N-Systemkupplungen vorhanden.
- Gehäusebefestigung:** Das Gehäuse ist auf dem Fahrwerk-Chassis aufgerastet und läßt sich leicht entfernen und wieder aufsetzen.

Detailierung: Die Nachbildung dieses eisenbahngeschichtlich interessanten Oldtimers ist insgesamt vortrefflich gelungen. Wiedergegeben ist der Zustand nach dem Ausbau des Heizkessels (siehe MIBA 12/1971). Wie der Vergleich mit Typenskizze und Vorbildfotos zeigt, sind nahezu alle Einzelheiten vorhanden. Neben den vielen in feinsten Gravr vorhandenen Details wirken die aus Kunststoff gespritzten und somit material- und fertigungsbedingt etwas gröber ausgefallenen Dachleitungen und die Stirnwand-Übergangsriffe etwas zu plump. Auch die Räder mit den übergroßen Spurkränzen könnte man sich feiner vorstellen. Die Vorlauf- bzw. Drehgestellräder haben keine durchbrochenen Spei-

chen. Kein Verständnis findet, daß (immer noch!) sämtliche Pufferteller gewölbt ausgeführt sind. Wegen der Blindwelle mußte auf den Bremsklotz vor der zweiten Kuppelachse verzichtet werden; ansonsten ist die Bremsanlage in richtiger Position vollständig vorhanden.

Lackierung u. Beschriftung: Die Lackierung, entsprechend dem Zustand der dreißiger Jahre mit stahlgrauem Kasten, aluminiumfarbenem Dach und schwarzem Fahrwerk mit roten Rädern, ist im großen und ganzen tadellos ausgeführt. An der unten umlaufenden schwarzen Zierlinie sind allerdings im Bereich beider Stirnseiten einige „Aussetzer“ festzustellen. Auch an den schwarz abgesetzten Führerstandsgriffstangen und den ebenfalls schwarz umrandeten Seitenfenstern sind bei unserem Testmodell kleinere Fehler im Lackauftrag vorhanden; möglicherweise sind diese auch auf Abgriff oder Abscheuern zurückzuführen. Die nickelglänzenden Glocken und Pfeifen sollten noch schwarz lackiert werden.

Die Reichsbahn-Beschriftung (E 3602, Rbd München, Bw Freilassing) ist großentrichtig in feiner Schrift ausgeführt; erhabene Schilder sind nicht vorhanden. Leider läßt auch hier die Qualität der messingfarbenen Schrift teilweise zu wünschen übrig. Beachtung verdient, daß die V- und H-Zeichen im effektvollen Schattendruck ausgeführt sind. GA



Achtung, Abonnenten!

1. Die Abo-Rechnung 1985 sowie ein Einzahlungsvordruck liegen dieser Ausgabe bei.
2. Inlands-Abonnenten wollen bitte den beigelegten Einzahlungsvordruck verwenden.
3. Wer trotz unserer Bitte den Einzahlungsvordruck nicht benutzt, möge auf seinem Zahlungsbeleg außer Namen und Adresse **unbedingt** seine Kunden- und Rechnungsnummer (siehe auf dem Rechnungsformular rechts oben) angeben! Sie ersparen sich und uns Fehlbuchungen, unnötige Mahnungen und Briefwechsel.

4. Auslands-Abonnenten werden gebeten, aus Kostengründen nur per Postüberweisung, entweder durch Einzahlung auf Ihrem Postamt oder von Ihrem Postscheckkonto auf unser Postscheckkonto zu bezahlen. Sollten Sie trotzdem eine Banküberweisung vorziehen, so bitte nur auf unser Konto bei der Bayerischen Vereinsbank AG Fürth, Konto-Nr. 3943 089, BLZ 762 200 73.

Auch hier gilt: Bitte unbedingt Kunden- und Rechnungsnummer angeben!

Vorbildvergleich: Die Lackierung, entsprechend dem Zustand der dreißiger Jahre mit stahlgrauem Kasten, aluminiumfarbenem Dach und schwarzem Fahrwerk mit roten Rädern, ist im großen und ganzen tadellos ausgeführt. An der unten umlaufenden schwarzen Zierlinie sind allerdings im Bereich beider Stirnseiten einige „Aussetzer“ festzustellen. Auch an den schwarz abgesetzten Führerstandsgriffstangen und den ebenfalls schwarz umrandeten Seitenfenstern sind bei unserem Testmodell kleinere Fehler im Lackauftrag vorhanden; möglicherweise sind diese auch auf Abgriff oder Abscheuern zurückzuführen. Die nickelglänzenden Glocken und Pfeifen sollten noch schwarz lackiert werden.

Die Reichsbahn-Beschriftung (E 3602, Rbd München, Bw Freilassing) ist großentrichtig in feiner Schrift ausgeführt; erhabene Schilder sind nicht vorhanden. Leider läßt auch hier die Qualität der messingfarbenen Schrift teilweise zu wünschen übrig. Beachtung verdient, daß die V- und H-Zeichen im effektvollen Schattendruck ausgeführt sind. GA

Maßvergleich (Maße in mm)	Vorbild	1:160	Modell
Länge über Puffer:	12 300	76,9	76,9
Achsstand Kuppelräder / Blindwelle:	1350 / 1200	8,4 / 7,5	8,6 / 7,4
	1550	9,7	9,7
Drehgestell-Achsstand:	1 500	9,4	9,4
Treibraddurchmesser:	1 100	6,9	7
Laufraddurchmesser:	850	5,3	5,2
Höhe:	3 850	24,1	24,4
Breite:	3 050	19,1	19,1
Pufferlänge:	650	4,1	3,5
Pufferabstand:	1 750	10,9	11
Pufferhöhe:	1 050	6,6	7,2

Vorbilddaten
 Bauart: 1' C 2'
 Betriebsnummern: E 3601-04 (bay. EP 3/6)
 Stückzahl: 4
 Hersteller: Krauss/SSW
 Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h
 Indienststellung: 1914
 Ausmusterung: 1943
 Besonderheiten: Für die Dampf-Zugheizung war hinter dem vorderen Führerstand ein Dampfkessel eingebaut; die Kessel wurden später entfernt. Eine Maschine wurde nach ihrer Ausmusterung zu einem Klima-Schneepflug umgebaut.