

Zm-Info 15

© Freudenreich Feinwerktechnik

Sehr geehrter Zm-Freund,

es gibt sie tatsächlich noch, die Zm-Bahn und die Zm-Info. Zugegeben: Die anfängliche Euphorie ist eher sachlicher Nüchternheit gewichen. Das hat gute Gründe.

Der Motivationsschub nach der Ankündigung der Ge 4/6 ist ausgeblieben. Ganz im Gegenteil: Einige Zm-Bahner haben sich vom Modellbahnhobby allgemein völlig verabschiedet, was dem Ge 4/6-Projekt wieder zusätzliche Knüppel zwischen die Beine geworfen hat.

Mir ist es ehrlich gesagt etwas leid, dieses Projekt immer wieder zu verschieben.

Nachdem ich in der Vergangenheit beträchtlich finanziell und zeitlich für das Zm-Sortiment in Vorleistung gegangen bin, was nur spärlich honoriert wurde, müssen in meiner Firma auch hin und wieder Projekte durchgezogen werden, mit denen man Geld verdient und nicht Zeit tot schlägt.

Die Modellfertigung in meiner Werkstatt ist durch die ständige Fertigung von Spur Z Modellen überwiegend nach amerikanischen Vorbildern so ausgerichtet, dass Wagenmodelle in Serien von 40-50 Stück und Lokomotiven ab ca. 20 Stück gewinnbringend oder zumindest Kosten deckend produziert werden können. Das ist bei dem begrenzten Zm-Markt nur in äussersten Ausnahmefällen realisierbar. Bei der Entscheidung für die Ge4/6 bin ich von einem erheblich grösseren Zuspruch für Zm nach der Einführung ausgegangen. Diesen Level werden wir irgendwann erreichen und dann wird die Ge4/6 wieder spruchreif.

Nachdem der Zm-Markt im zweiten Halbjahr 2005 einen bedrohlichen Rückgang gezeigt hat, haben Karl-Friedrich Ahnert und ich durch eine gelungene Präsentation von Zm im März in Geseke das Interesse wieder ankurbeln können. Es bedarf keiner Überzeugung, dass die Zm-Bahn nur mit dem Angebot von Wagenbausätzen allein nicht überleben kann. Ich habe mir in den letzten Monaten Gedanken gemacht (und auch schon zum Teil in die Tat umgesetzt) wie man mit kostengünstigeren Lokomotivkonstruktionen das Interesse an Zm wach halten und wiederbeleben kann.

Leider hat auch das Projekt "Glacier Express" einen Dämpfer erlitten. Es war vorgesehen, die EW IV Wagen in meiner Werkstatt zu entwickeln und zu produzieren. Die Lok Ge4/4II hat Herr Kehr aus Leinfelden konstruiert. Die von ihm geplante Fertigung ist durch zunehmende familiäre und berufliche Belastung nicht möglich. Die EW IV Wagen sind fertig konstruiert und als Bausatz zum Teil ausgeliefert. Mit einer Ge4/4II ist in nächster Zeit nicht zu rechnen. Die Produktion von EW IV Wagen macht nur Sinn, wenn es eine passende Lok dazu gibt. Die Ge4/6 wäre die Letzte, die dazu passen würde.

Die HGe 4/4I

Nicht RhB, sondern FO (oder vielleicht auch BVZ?). Wie Ihnen sicher aufgefallen ist, besitzen alle früheren Lokomotivkonstruktionen meiner Fertigung einen starren Rahmen, also keine Drehgestelle. Für Drehgestell-Lokomotiven ist entweder ein anspruchsvoller Werkzeug-Maschinenpark nötig oder eine ausgefeilte Konstruktion aus

Ätzteilen, die die Fertigung von komplizierten Frästeilen umgeht. Mittlerweile ist dieses Problem für die Fertigung in meiner Werkstatt kein Thema mehr. Die amerikanische F40PH, deren Konstruktion ohne gefräste Mittelbrücke im Fahrwerk auskommt lässt sich auch für Zm verwenden. Und schliesslich kann ich durch die kürzliche Anschaffung einer neuen Fräsmaschine praktisch jedes Teil fertigen, einschliesslich Zahnräder im Modul 0,3 und 0,2, wie es für Zm-Lokomotiven erforderlich ist. Obwohl es äusserlich kaum anzumerken ist: Die Fahrwerk-Konstruktionen der HGe 4/4I und der F40PH sind sehr ähnlich. Das Fahrwerk der HGe 4/4 habe ich als Muster in Geseke vorführen können. Mittlerweile ist die Gehäusekonstruktion schon voran geschritten. Man sieht, was es werden soll.

Bis etwa Mitte August sind Fertigung und Entwicklung in meiner Firma noch mit anderen Projekten gebunden. Im Spätsommer werde ich die Gehäusekonstruktion der HGe 4/4I zu Ende führen und für die Fertigung vorbereiten.

Die Gmf4/4

wegen der guten Erfahrungen mit Wagenbausätzen, aber auch mit dem waghalsigen Projekt der Ge2/4 habe ich mich entschlossen eine weitere Zm- Lok als Bausatz ins Sortiment zu nehmen. Im Gegensatz zur Ge2/4 soll der Gmf4/4-Bausatz ein komplett montiertes fahrfertiges Chassis haben. Die Lok ist somit kaum komplizierter zu montieren als ein Wagenbausatz. Das Fahrwerk besitzt einen 6 mm Maxon Motor mit Schwungmasse und einen Antrieb auf zwei Radsätze. Das Fahrwerk ist eine einfache, bewährte Konstruktion, robust und servicefreundlich.

Die EW IV Wagen

Wie ich bereits angemerkt habe, sind diese Modelle als Bausatz praktisch sofort verfügbar und auch zT. schon ausgeliefert worden. Die Herstellung von Fertigmodellen werde ich sinnvollerweise nach der Fertigung der ersten Serie HGe4/4I in Angriff nehmen. Die EW IV Wagenbausätze haben eine passgenaue Dach-Seitenwand Abwicklung, in die die Stirnwände eingesetzt werden müssen. In den Bausätzen ist diese Abwicklung bereits aus der Platine herausgetrennt und fertig vorgewölbt. Das Fahrgestell hat eine ähnliche Konstruktion wie die bekannten Zweiachser. Als Anfängermodell würde ich die EW IV nicht empfehlen. Wer aber schon Erfahrungen mit verschiedenen Zm-Bausätzen hat, wird damit keine Probleme haben.

Die Bilder der hier gezeigten Fertigmodelle sind noch die Handmuster der ersten Versuche. Ein Wort zur Verglasung: Die Wagen haben keine Inneneinrichtung. Durch die Verwendung "getönter" Scheiben ist das überhaupt kein Mangel. Sehr zu empfehlen sind dazu die Endstücke von Kleinbild-Fotonegativen, die auf der Schichtseite mit klarem Tesa-Film geschützt und verstärkt werden. Diese Negativfilme sind in den Bausätzen nicht enthalten.

Katalog 2006/1

Im neuen Katalog 2006/1 sind die hier vorgestellten Zm-Modelle bereits enthalten. Bei Bestellungen wird dieser Katalog mit beigelegt oder fordern Sie ihn einfach an.

Viel Spass auf der 4,5 mm Spur

Harald Freudenreich

Copyright 06/1-2006

--

FREUDENREICH FEINWERKTECHNIK

Harald Freudenreich

Schwarzer Weg 1B

D-18190 Sanitz/Meckl.