

Zwei Generationen von G-Wagen treffen aufeinander. Der moderne K4 und ein K2.



Dass wegen des Einsatzes dieser Modellkupplung der Wagenboden im Bereich der Kupplungsaufnahme nicht mehr ganz dem Vorbild entspricht, ist absolut kein K.o.-Kriterium für die Modelle, sondern eher ein Kaufargument für den, der seinen Modellen auch mal wirklich Auslauf geben will.

Der Einsatz einer vorbildlichen Schraubenkupplung, die separat bei Lenz unter der Bestellnummer 49015 angeboten wird, ist natürlich auch bei diesem Modell durch einen einfachen Umbau möglich.

Am Wagenboden sind die von «aussen» zu sehenden Teile wie Bremszylinder, Griffstangen für die Bremsbedienung, Halteschläufen für die Bremsgestänge und die Bremsgestänge selbst feinstens nachgebildet.

Die Lüfterklappen lassen sich mittels feiner Stellstangen aus Kunststoff in unterschiedlichen Positionen arretieren. Im geöffneten Zustand kommen die feinen Git-

ter- und Lamelleneinsätze bestens zur Geltung. Die Schiebetüren laufen äusserst präzise in den Nuten. Der Verschlusshaken besteht ebenfalls aus einem elastischen Kunststoff, sodass man mit feinen Fingerspitzen oder doch besser mit einer Pinzette die geschlossene Türposition wie auch zwei leicht geöffnete Türpositionen festlegen kann.

Das Besondere der Schweizer Gs-Wagen

Alle oben gemachten Feststellungen treffen natürlich gleichermaßen auf die bereits produzierten Varianten dieser Güterwagengattung zu. An Modellen der Deutschen Bundesbahn hat Lenz folgende Varianten nach dem eingangs erwähnten UIC-Merkblatt produziert: ein Gmmhs 56 mit Aludach, ein Gmmhs 56 mit Aludach und Bremserbühne und ein Gmmhs 56 mit Aludach und steckbarem Schlüssellicht. Vorbildgerecht weisen die Modelle dieser Wagen die typischen deutschen Baumerk-

male auf. Hier sind an erster Stelle die Wagenwände zu erwähnen. Sie sind aus glatten Holzwerkstoffplatten mit Kunststoffimprägnierung gefertigt.

Die SBB liess die Wagen, nach den positiven Erfahrungen mit dem K2 und dem K3, im Gegensatz zu den deutschen Baugrundsätzen mit Wänden aus Holzlatten bauen. So wirken die eigentlich zu ihrer Zeit modernen Wagen eher wie Kopien der älteren Gattungen dieses Typus.

Für die Ausbildung des Daches und der Dachabschlüsse an den Kopfenden der Wagen wurde Stahlblech gewählt. Die Schiebetüren bekamen aus Gewichtsgründen eine Aluminiumbekleidung, die in den ersten Betriebsjahren, wie auch die Lüfterklappen, ihre metallisch blanke Oberfläche behielten. An den Türen wurde über die gesamte Öffnungsbreite ein Trittbrett angebracht. Auch die Halterungen der Schlüsselscheiben hat eine andere Form. Lediglich die Stirnwandholme sind bis an die Dach-