



Die Anschriftenfelder, die «consolidated stencils», am NdeM-Boxcar sind sauber aufgedruckt und lesbar.



Die beweglichen Schiebetüren lassen einen Blick in das Innere des Wagens erhaschen.



Die Stirnseite ist mit einem Bremsrad nach heutigem Standard ausgestattet. Die Lackierung ist ...



... einwandfrei ausgeführt. Die Drehgestelle haben in Metallbuchsen gelagerte Achsen erhalten.

sen in den USA regelmässig anzutreffen. Das Vorbild des Wagens wurde im Dezember 1975 bei ACF® ([www.acfindustries.com](http://www.acfindustries.com)) in St. Milton, Pennsylvania, fertiggestellt. Von 1974 an entstanden in den Folgejahren für Class-I-Bahngesellschaften, aber auch für die kleineren Shortlines und Leasing-Unternehmen über 5400 solcher Wagen.

Das Atlas-Modell ist im üblichen «boxcar brown» gehalten. Schön hebt sich hier das silbern lackierte Dach ab. Die Seitenwände sind sauber bedruckt. Auch die winzigen Angaben auf den «consolidated stencils», den schwarzen, weiss umrandeten Flächen, sind mit einer Lupe zu lesen. Besonders gefallen die nachgebildeten Nietenreihen auf den zu öffnenden 10'YSD-Schiebetüren. Im Wageninnern wurde auf dem Boden die Darstellung der Holzmaserung mit berücksichtigt.

«Probleme» bekommt der Rangierer beim Aufstieg an den Wagenenden. Die Griffstangen sind nur reliefartig angegossen. Dagegen sind sie an den Wagenenden einzeln eingesetzt.

An den Stirnseiten fehlt jeweils die Nachbildung des Bremseschlauches. Erfreulicherweise hat der Trittsteg direkt über der Kupplung durchbrochene Rippen.

Die Aufstiegsleitern sind gekürzt. Beim Mexikaner ist folglich das Bremserrad vertikal im unteren Bereich angebracht, was dem heutigen Standard entspricht.

Die Kupplungen von Atlas sind kompatibel mit den Produkten von Kadee. Leider sind sie nicht ganz so leichtgängig, weshalb ich die von Kadee bevorzuge.

Die Roller-Bearing-Drehgestelle bestehen aus Druckguss. Selbstverständlich drehen sich die Achslager beim Fahren mit.

Gespart hat man wieder an der Detaillierung des Wagenbodens. Sämtliche Leitungen samt Druckluftbehälter sind nur halbreliedartig ausgeführt.

Mein Fazit: Das Trainman-Modell kann allgemein überzeugen. Es stören allenfalls die vereinfacht dargestellten seitlichen Griffstangen.

Bei Atlas erschien das Modell zum ersten Mal im Jahr 2007. Bei der fünften Auflage (September 2011) wurde die Version des NdeM-Wagens (Bestell-Nr. 101011-2 Rail) berücksichtigt. Aktuell werden auf der Website von Atlas ([www.atlasrr.com](http://www.atlasrr.com)) ein Wagen der Union Pacific (UP) und der CSX als Rail-Modelle angeboten.