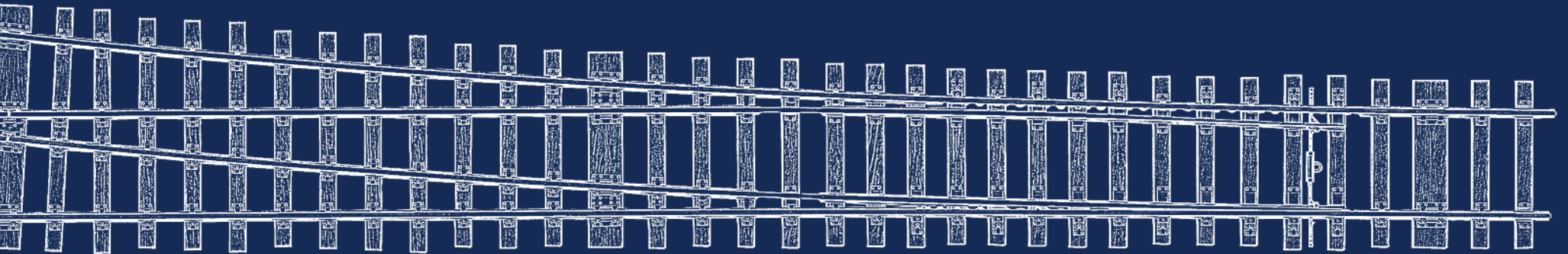


# mein Gleis

**Kompromisse auf allerhöchstem Niveau –  
das Gleissystem von Weinert-Modellbau**



## Mein Gleis – Kompromisse auf allerhöchstem Niveau:

Auf der Spielwarenmesse 2010 überraschten wir Modellbahner und Fachwelt gleichermaßen mit der Ankündigung von „mein Gleis“.

Nach über drei Jahren Entwicklungszeit muss ich feststellen: Die Erarbeitung von Kompromissen auf allerhöchstem Niveau im Rad-Schiene-System war noch wesentlich aufwändiger, als ich es mir je vorstellen konnte.

Die lang andauernde Auseinandersetzung mit diesem Thema führte nicht nur zu meinen angekündigten Weichen und Flexgleisen. Sondern es entstand im Kontakt mit Modellbahnern auch eine sehr kreative „Ideenküche“. Beispielsweise entstammen meine neuartigen Gleisverbinder 74005 den sehr fruchtbaren Diskussionen mit Euch, den engagierten Modellbahnern.

Unser Team wird die gesammelten Erfahrungen von dieser ersten Produktionsstrecke kritisch auswerten und die Ergebnisse in die Entwicklung weiterer Elemente unseres Gleissystems einfließen lassen. Ich werde dazu auch weiterhin mit Euch in engem Kontakt bleiben und Euch befragen, welche Produkte Ihr zur Ergänzung des Systems am ehesten benötigt.

Und so wird aus „meinem Gleis“ immer mehr „unser Gleis“.

P.S.

Und nochmals sei an den ersten Satz meiner Ankündigung von 2010 erinnert: *Zur Ergänzung des PECO-Gleissystems bringen wir ein neues Gleissystem auf den Markt...*

### Hier nochmals die wichtigsten Eckdaten zusammengefasst:

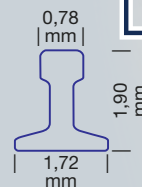
Mein Gleis – der ideale Kompromiss für wertvolle Fahrzeuge:

- Geeignet für Fahrzeuge mit NEM 310-Radsätzen und
- für Fahrzeuge mit RP25-Radsätzen und
- für Fahrzeuge mit schmalen RP25 fine-Radsätzen
- Radius in festen Weichen 2180 mm

Sch

### ■ Durchgehende federn

- **1,9 mm hohes Profil Code 75**  
Neusilber; mit nur 0,78 mm Kopfbreite  
– wie Peco Finescale



- **Stellstange aus Me**  
mit kunststoffumspritzte  
mittigem Eingriffsloch f



- **Schotterimitation:**  
die praktische Abdecku  
der Stellstange

- Nach dem Schwellenplan der DRG von 1934
- **Einsetzbar bei DB, DR und DRG – Epoche II bis V**



■ **Parallel-Gleisabstand 51,2mm**

■ **Herzstück** aus gefrästen Profilstücken  
 ■ **Herzstück-Innenmaß 1,15 mm**

■ **Echtholzimitat**  
 Schwellen mit sehr vielen unterschiedlichen Strukturen

■ **Doppelschwellen**  
 Überall da, wo sie hingehören

de Weichenzungen

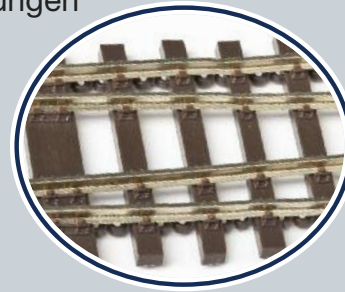
■ **Radlenker**  
 hervorragend detailliert

■ **Kleineisen** in vielen unterschiedlichen Ausführungen

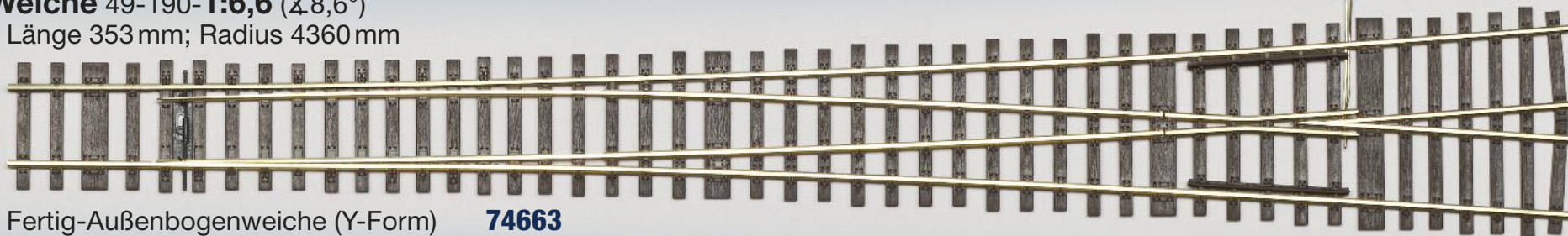
■ **Backenschienenstützen**

■ **Bronzenguss**  
 der Verbindungsmuffe mit für den Weichenantrieb.

ng fürs Bohrloch



**Weiche 49-190-1:6,6** ( $\sphericalangle 8,6^\circ$ )  
Länge 353 mm; Radius 4360 mm

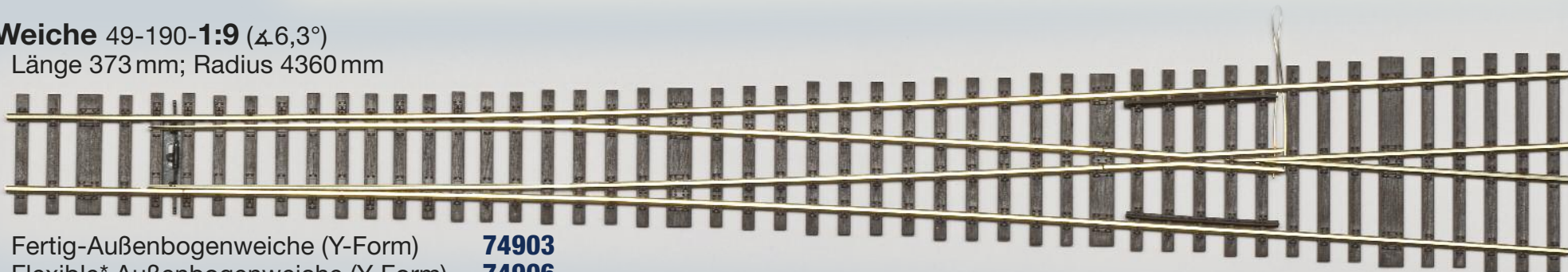


Fertig-Außenbogenweiche (Y-Form) **74663**  
Flexible\* Außenbogenweiche (Y-Form) **74666**  
Bausatz\*\* Außenbogenweiche (Y-Form) **74669**

**Flexgleis 914 mm 74000**



**Weiche 49-190-1:9** ( $\sphericalangle 6,3^\circ$ )  
Länge 373 mm; Radius 4360 mm



Fertig-Außenbogenweiche (Y-Form) **74903**  
Flexible\* Außenbogenweiche (Y-Form) **74906**  
Bausatz\*\* Außenbogenweiche (Y-Form) **74909**

**Weichen-Bausätze\*\*:** Alle Teile müssen gerichtet, eingefädelt, evtl gekürzt und gegen Verrutschen gesichert werden.



### **Flexible\* Weichen: die Eigenschaften**

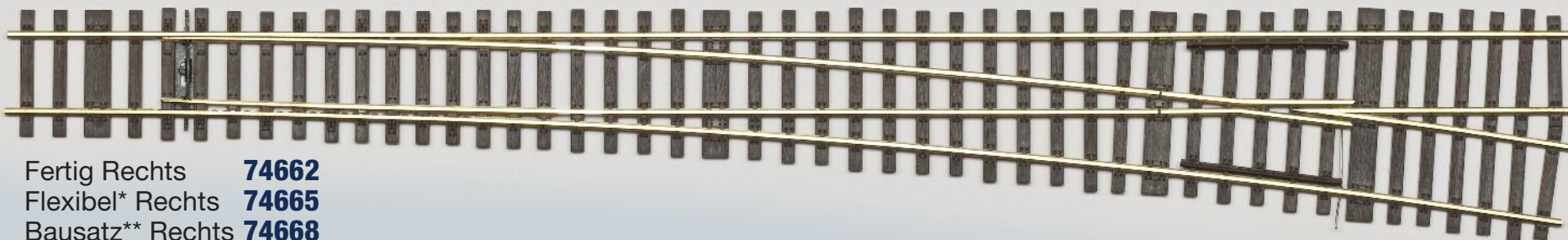
Die gefrästen Gleisprofile sind gerichtet und eingebaut. Hier lasse ich die Neusilber-Schienenprofile aber nicht fest mit dem Schwellenrost verbinden, sondern sie bleiben vollständig verschiebbar. Mit dem flexiblen Schwellenrost kannst Du die Weichen in Form biegen, dann musst Du die Profile passend schieben und eventuell einkürzen. Abschließend müssen die Profile auf dem Schwellenrost genau ausgerichtet und gegen jegliches Verrutschen gesichert werden – zum Beispiel durch Kleben.

**Weiche 49-190-1:6,6** ( $\Delta 8,6^\circ$ )

Fertig Links **74661**  
Flexibel\* Links **74664**  
Bausatz\*\* Links **74667**



Länge der 1:6,6-Weichen: 355 mm; Radius im abzweigenden Gleis: 2180 mm



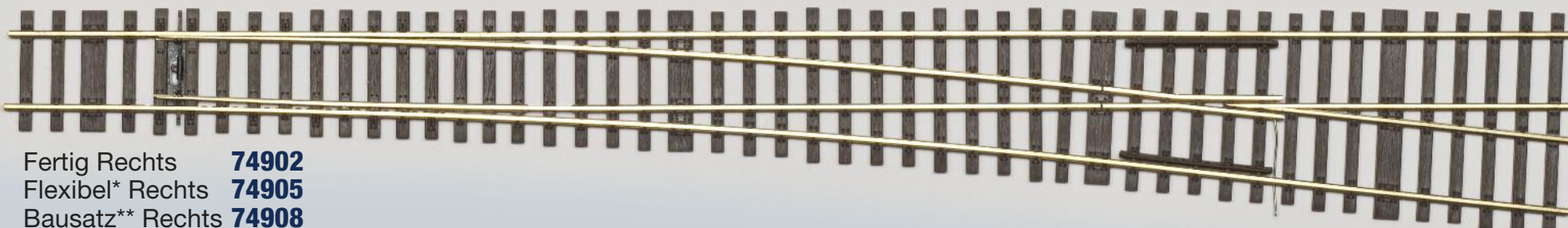
Fertig Rechts **74662**  
Flexibel\* Rechts **74665**  
Bausatz\*\* Rechts **74668**

**Weiche 49-190-1:9** ( $\Delta 6,3^\circ$ )

Fertig Links **74901**  
Flexibel\* Links **74904**  
Bausatz\*\* Links **74907**



Länge der 1:9-Weichen: 375 mm; Radius im abzweigenden Gleis: 2180 mm



Fertig Rechts **74902**  
Flexibel\* Rechts **74905**  
Bausatz\*\* Rechts **74908**

# Neu! Schalldämmung

## Schallschluck-Platten

1000 x 1000 mm

3 mm stark **74230**

5 mm stark **74250**

6 mm stark **74260**

## Gleisbettungsstreifen

3 mm stark, 1000 mm lang

17 mm breit (Halb-H0) **74231**

20 mm breit (N) **74232**

34 mm breit (H0/Halb-0) **74233**

70 mm breit (0) **74234**

5 mm stark, 1000 mm lang

17 mm breit (Halb-H0) **74251**

34 mm breit (H0/Halb-0) **74253**

70 mm breit (0) **74234**

6 mm stark, 1000 mm lang

17 mm breit (Halb-H0) **74261**

34 mm breit (H0/Halb-0) **74263**

70 mm breit (0) **74264**

## Gummi- & Kork-Kleber

superelastisch

600 g Dose **74061**

4000 g Kanister **74062**

## Latex-Schotterkleber

dauerelastisch

250 ml **74051**

500 ml **74052**

1000 ml **74053**

Geräuschdämmung ist ein Dauerthema beim Modellbahn-Anlagenbau. Hauptlärmquelle: Die Schwingungen (= Schall), die rollende Metallräder auf Metallgleisen erzeugen, werden vom Gleis auf den meist hochwirksamen Resonanzboden (= Modulkasten/Anlagenplatte) übertragen. Im Prinzip sind Gitarren oder Flügel als „Geräusch-Erzeuger“ ähnlich gebaut.

### Resonanzboden dämmen

Modellbauer haben nun an zwei Stellen die Möglichkeit, den Schall zu minimieren: Der Resonanzkörper kann in sich selbst gedämmt werden. Z. B. werden heute in Autos die Hohlräume überall mit Dämmmaterial gefüllt – aber wie weit kann man eine Modellbahnanlage unter der Oberfläche wirksam mit Dämmmaterial ausfüllen?

### Resonanz-Übertragung stoppen

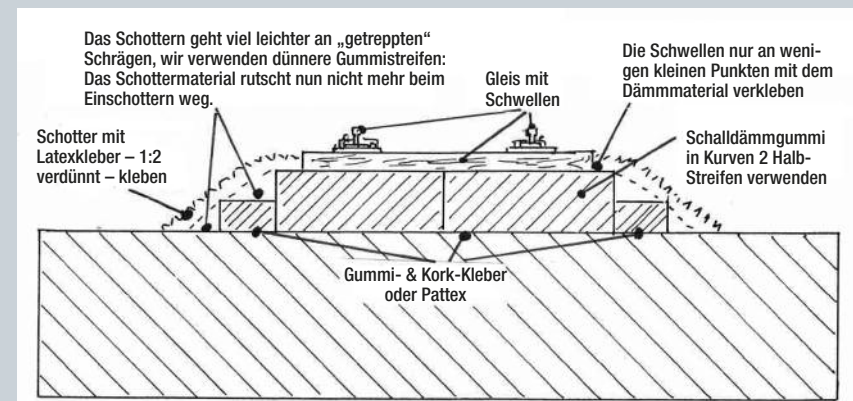
Ein lose auf der Anlagenplatte liegendes Gleis überträgt schon in geringen Maße Schall auf die Trassenbretter. Aber jede feste Verbindung von Gleis und Anlage wird sofort zur gefürchteten hochwirksamen Schallbrücke.

Weicher Kork oder Moosgummi zwischen Gleiskörper und Anlagenplatte oder Trassenbrettchen sind zwar gute Schallmimierer, sie haben aber auch unerwünschte Eigenschaften. Optimal hingegen ist unser **recyceltes Gummi** – stabil, feinporig, dauerelastisch, verrottungs- und feuchtigkeitsfest. Und es dämpft den Schall sogar deutlich besser als Kork.

### Wichtig: Resonanz-Übertragung nicht wieder herstellen!

Jeder Nagel, jede Schraube oder gar der sehr hart trocknende Holzleim sind sehr wirksame Schallbrücken zwischen Gleis und Anlagenplatte. Also gilt: kein Nageln, kein Schrauben! Sondern nur mit dauerelastischen Klebern mit möglichst hohem Latexanteil arbeiten.

- **Schallschluck-Material aus Regenerat-Gummi**  
feinporig, dauerelastisch, verrottungsfest
- **Kontakt-Kleber für Gummi und Kork**  
superelastisch, hohe Anfangsfestigkeit
- **Schotterkleber**  
dauerelastisch



## Schalldämmen – und wie vorgehen?

Im *Bahnhofsbereich* und unter den Abstellgleisen (z. B. im Schattenbahnhof) sollte unsere *Schallschluck-Platte* verwendet werden.

Bei *Streckengleisen* in der Gerade bieten sich die breiten Streifen passend zur Baugröße an.



Für Kurvenbereiche mit kleineren Radien eignen sich zwei nebeneinander gelegte *halbe Streifen* – unsere fertig geschnittenen Schallschluckstreifen aus Gummi bringen eine natürliche Flexibilität mit.

Bei *Parallelgleisen* auf freier Strecke kann man die „Schotterbett-höhe“ durch unsere unterschiedlich hohen Schallschluck-Streifen an die jeweiligen Bedürfnisse anpassen

Das Gummi sollte mit unserem *Gummi- & Korkkleber* Best.-Nr. 74061/74062 geklebt werden – oder mit Pattex. Aber dran denken: nie mit Holzleim! – Für den Schotter bietet sich natürlich unser Latex-Schotterkleber (Best.-Nr. 74051 bis 74053) an!

**Weinert-Schallschluck-Platten und -Streifen nur für „mein Gleis“?**  
**Weinert-Schallschluck-Platten und -Streifen für alle Gleissysteme!**



Neu!

## Schienenverbindung im Detail

Erst Ende der 50er-Jahre begann man bei der Bundesbahn in großem Stil, alle Schienenprofile auf ganzer Länge zu verschweißen. Davor wurden die Schienen durch Laschen zusammenschraubt. Für die Stabilität befand sich die Übergangsstelle meist auf Doppelschwellen.

**Doppelschwellen zum Nachrüsten**  
des Flexgleises, 10 Stück

**74014**



**Schienenlaschen für Code 75-Profil**  
für **NEM-** und **RP 25-Räder**; aus Messing,  
innen geätzt, außen gegossen; je 16 Stück

**74015**

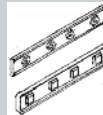


für **RP 25-Räder**; aus Messing,  
innen und außen gegossen; je 16 Stück

**74016**

für **NEM-** und **RP 25-Räder**;  
Neusilber-Ätzteile je 40 Stück

**74017**

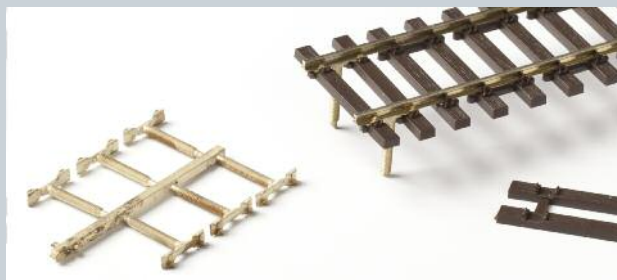


**Isolierschienenverbinder**

Metall detailliert, Mittelstück aus  
umspritzten Kunststoff, 8 Stück **74018**



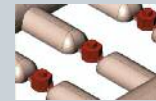
**Schienenverbinder**  
mit angegossener Schraube  
für Modulübergänge, 8 Stück **74019**



**Schwelle mit Aussparung**  
für Schienenverbinder  
Kunststoff-Spritzguss,  
8 Stück **74001**



## Weichendetaillierung



**Sechskantschraubköpfe aus Kunststoff**,  
ausreichend für eine 1:9-Weiche zum Nach-  
detaillieren der inneren Schienenfüßchen **74013**



**Zungenverschluss (Stellstange)**  
Messingussteil mit angespritzter  
Kunststoffverbindung, 1 Stück **74010**



**Radlenkler mit Detaillierung**  
aus Kunststoff, 4 Paar **74011**



Messingfeinguss, 1 Paar **74012**

**Schienenverbinder**  
für **NEM** und **RP 25**  
Messingussteil, 16 St. **74005**

**Schienenverbinder**  
nur für **RP 25**  
Messingussteil, 16 St. **74006**

# Materialien für Gleis-Selbstbauer

## Schwellenrost 49-190-1:6,6 (±8,6°)

- Links **74671**
- Rechts **74672**
- Außenbogenweiche (Y-Form) **74673**



## Schwellenrost 49-190-1:9 (±6,3°)

- Links **74911**
- Rechts **74912**
- Außenbogenweiche (Y-Form) **74913**



**Schwellenrost 22 cm,  
40 Stück **74100****

**Code 70-Profile (Fußbreite 1,72 mm)**  
1,78 mm hoch, 6 Stück à 914 mm **IL-70**



**Code 75-Profile (Fußbreite 1,72 mm)**  
1,90 mm hoch, 6 Stück à 914 mm **IL-3**



**Code 83-Profile (Fußbreite 1,70 mm)**  
2,1 mm hoch, 6 Stück à 914 mm **IL-83**

